

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 3'575'000.- pour financer la réalisation de la requalification de la RC 11 et l'aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur le territoire de la Commune d'Eysins**

## TABLE DES MATIERES

<b>1. Présentation du projet</b> .....	<b>3</b>
1.1 Préambule .....	3
1.2 Bases légales .....	4
1.3 Situation actuelle .....	5
1.3.1 <i>Caractéristiques de l'axe routier</i> .....	5
1.3.2 <i>Transports publics</i> .....	6
1.3.3 <i>Évacuation des eaux de chaussée</i> .....	7
1.4 Stratégie vélo 2035 et mesure n° 31-19 du plan d'agglomération du Grand Genève de 3 <sup>ème</sup> génération .....	7
1.5 Synthèse des objectifs du projet.....	8
1.6 Description des travaux prévus .....	8
1.6.1 <i>Itinéraire de mobilité douce</i> .....	9
1.6.2 <i>Élargissement et réfections de la RC 11 partie hors localité</i> .....	10
1.6.3 <i>Réfection du giratoire de Terrebonne partie hors localité</i> .....	11
1.6.4 <i>Rétrécissement et réfection de la RC 11 partie en localité</i> .....	11
1.6.5 <i>Systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC)</i> .....	11
1.6.6 <i>Aménagement paysager et travaux annexes</i> .....	12
1.6.7 <i>Historique des démarches d'autorisations</i> .....	12
1.7 Emprises et servitudes de passage public .....	12
1.8 Planning des travaux .....	12
1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	13
1.9.1 <i>Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre de l'agglomération du Grand Genève</i> .....	13
1.9.2 <i>Risques pour les usagers</i> .....	13
1.9.3 <i>Surcoûts générés pour le Canton</i> .....	13
1.9.4 <i>Nuisances sonores</i> .....	13
1.10 Coûts des travaux et des études .....	14
1.10.1 <i>Participation de tiers</i> .....	14
1.10.2 <i>Coûts des travaux et des études pour le Canton</i> .....	15
<b>2. Mode de conduite du projet</b> .....	<b>17</b>
<b>3. Conséquences du projet de décret</b> .....	<b>18</b>
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement .....	18
3.2 Amortissement annuel .....	18
3.3 Charges d'intérêt.....	18
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	18
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement .....	18
3.6 Conséquence sur les communes .....	19
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie .....	19
3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	20
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....	20
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....	20
3.10.1 <i>Principe de la dépense</i> .....	20
3.10.2 <i>Quotité de la dépense</i> .....	21
3.10.3 <i>Moment de la dépense</i> .....	21
3.10.4 <i>Conclusion</i> .....	21
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer) .....	21
3.12 Incidences informatiques .....	21
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	21
3.14 Simplifications administratives.....	21
3.15 Protection des données .....	21
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement .....	22
<b>4. Conclusion</b> .....	<b>23</b>
PROJET DE DECRET .....	23

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### 1.1 Préambule

En 2006 les communes de Crans-près-Céligny, de Duillier, d'Eysins, de Grens, de Nyon, de Prangins, de Trélex et de Signy-Avenex, ainsi que l'Etat de Vaud et le Conseil régional, adoptaient le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN). Ce document permet aux partenaires de travailler de façon concertée sur leurs intérêts communs et propose une vision en matière de paysage, d'urbanisme, d'environnement et de mobilité pour l'agglomération. L'un des projets majeurs, en termes de développement des infrastructures de transports et de développement urbain, est celui de la route de desserte urbaine (RDU) entre Eysins, Nyon et Prangins.

Sur le territoire d'Eysins, le projet de RDU est principalement axé sur l'aménagement d'un itinéraire dédié à la mobilité douce (cyclistes et piétons) en parallèle de la route cantonale RC 11 (route de Crassier). Cet itinéraire bénéficie d'un cofinancement fédéral dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève de 3<sup>ème</sup> génération (PAGG3), via la mesure n° 31-19 « aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise, 1<sup>ère</sup> étape tronçon Eysins » comprise au paquet de mobilité douce en liste A.

Le tronçon concerné de la RC 11 est compris entre le giratoire de Terrebonne (extrémité est) et le giratoire de Bellossiez (extrémité ouest), soit une longueur d'environ 1 kilomètre (*figure 1*). La première moitié « hors localité » est sous la responsabilité de l'Etat de Vaud par l'intermédiaire de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La seconde moitié « en localité » est sous la responsabilité de la Commune d'Eysins.

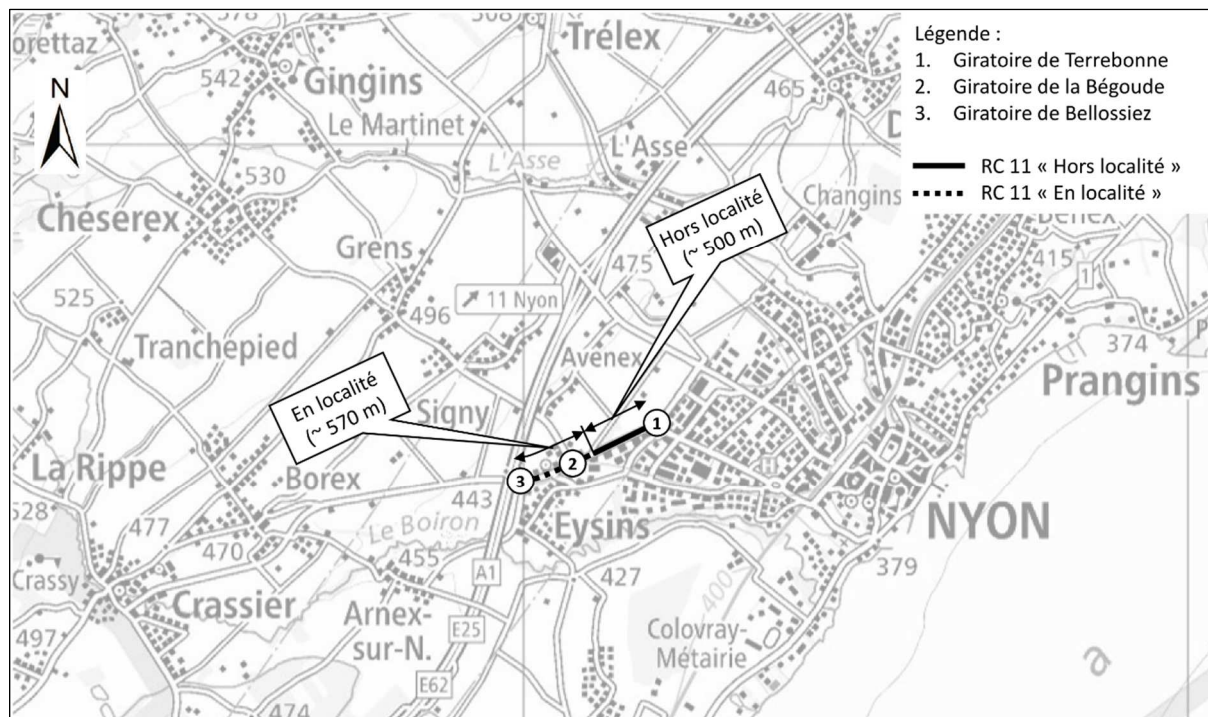


Figure 1 – localisation du projet

Les abandons successifs du projet de la RDU par la Commune de Prangins en 2018 et par la Commune de Nyon en 2023 ont mis en stand-by le projet pour Eysins, car les connexions et la continuité de l'itinéraire de mobilité douce n'étaient plus garanties. Cependant, la validation par le Conseil communal de Nyon d'un crédit d'étude pour l'aménagement de la mobilité douce le long de la route de Divonne en mai 2022, ainsi que la validation par le Grand Conseil de la stratégie vélo 2035 en octobre 2022, ont permis de rétablir ces garanties de connexions et de continuité. A la suite de ces deux décisions, le projet pour Eysins été réactivé et réactualisé au 1<sup>er</sup> semestre 2024.

Le projet de requalification de la RC 11 propose une redéfinition de l'espace urbain avec la création de l'itinéraire destiné à la mobilité douce (mesure n° 31-19 du PAGG3), des améliorations et des compléments des trottoirs permettant de relier l'itinéraire aux secteurs bâtis, une intégration de connexions aux arrêts de transports publics permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite et la sécurisation des croisements avec le trafic automobile et avec le trafic ferroviaire (voie ferrée pour

transport de marchandises Nyon - Eysins). Le projet comprend également des adaptations et des réfections de la chaussée et de ses équipements.

Les études préliminaires ont été réalisées dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève (projet RDU). La DGMR a pris la direction du projet pour les phases d'études successives, allant du projet d'ouvrage jusqu'à l'appel d'offres des travaux. Le financement de ces phases a été assuré par le crédit d'études pour routes cantonales (EPRC) et par un crédit d'études (CECE) octroyé en juillet 2019 par la COFIN (voir *chapitre 1.10.2*).

Les phases du projet d'exécution et de réalisation des travaux seront également pilotées par la DGMR. Elles seront financées par l'Etat de Vaud, la Commune d'Eysins et la société Nemaco SA (société de développement immobilier et de construction, propriétaire de parcelles riveraines du projet et impactées par ce dernier) sur la base de conventions financières. Chacun des partenaires doit solliciter le financement de sa part du crédit devant les instances compétentes (voir *chapitre 1.10.1*).

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement de réalisation de la requalification de la RC 11 et de l'aménagement d'un itinéraire de mobilité douce (mesure n° 31-19 du PAGG3), sur le territoire de la Commune d'Eysins.

## **1.2 Bases légales**

Conformément à la loi cantonale du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou – BLV 725.01), les constructions et réhabilitations de routes cantonales dont les coûts de réalisation excèdent le million de francs sont ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil (art. 53 al. 1 LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic, ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des normes professionnelles en vigueur (art. 12 LRou). Les travaux de réfection et d'adaptation de la chaussée visent des objectifs de sécurisation et de fluidification du trafic.

Pour ce projet, les travaux concernent un tronçon de route cantonale en et hors traversée de localité. La responsabilité de ces travaux incombe par conséquent au Canton pour la partie hors localité (art. 3 al. 2ter, 7 et 20 al. 1 lettre a LRou) et à la Commune d'Eysins pour la partie en localité (art. 3 al. 4, 7 et 20 al. 1 lettre b LRou).

La mise en œuvre de l'itinéraire projeté de mobilité douce le long de la RC 11 permet la sécurisation du trafic modes doux et répond aux objectifs de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR – RS 704) et de la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (LVC - RS 705). Les aménagements doivent être continus et interconnectés (art. 2 LCPR et art. 2 LVC). Or, actuellement, cette continuité des cheminements et cette interconnexion font défaut. L'itinéraire projeté s'inscrit en outre dans la promotion de la mobilité douce souhaitée par la loi cantonale du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP – BLV 740.21) et par la fiche A23 « mobilité douce » du Plan directeur cantonal (PDCn). Ce dernier exige de la part du Canton d'assurer la continuité des itinéraires piétons et cyclistes, de traiter avec une importance comparable la mobilité douce lors des interventions sur le territoire, et de développer la complémentarité entre les transports publics et les modes doux. En sus, le tronçon projeté le long de la RC 11 fait partie du réseau structurant cantonal défini par la stratégie vélo 2035 (voir *chapitre 1.4*).

Pour la partie hors localité de l'itinéraire de mobilité douce, le Canton prend en charge les coûts de l'aménagement de l'espace dédié aux cyclistes (axe structurant cantonal de la stratégie vélo 2035). Les coûts supplémentaires d'élargissement du gabarit afin de permettre également aux piétons d'emprunter l'itinéraire sont répartis moitié-moitié entre le Canton et la Commune d'Eysins (art. 54 LRou). L'entier de l'itinéraire de mobilité douce bénéficie d'un cofinancement de la Confédération conformément à l'ordonnance fédérale du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA – RS 725.116.214).

En plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie (art. 2 al. 1 LRou). Le projet comprend, en l'occurrence, des réfections et prolongation de trottoirs, de cheminements piétonniers et de quais d'arrêts de bus. Ces aménagements sont à la charge financière du Canton et de la Commune d'Eysins selon s'ils sont en lien avec la partie hors localité ou avec la partie en localité.

En outre, l'éclairage public incombe à la Commune d'Eysins (art. 21 al. 1 LRou). La Commune d'Eysins est également en charge des aménagements paysagers et plantations qui accompagnent le projet, aussi bien pour la partie en que hors localité.

Conformément à la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux – RS 814.20) et à la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE – RS 814.01), les eaux polluées doivent être traitées (art. 7 al. 1 LEaux). Compte tenu des charges de trafic sur la RC 11, les eaux provenant de la chaussée sont considérées comme polluées et doivent faire l'objet d'un traitement avant rejet au milieu récepteur. A cet effet, le projet comprend la réalisation de deux systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC), l'un pour la partie en localité, l'autre pour la partie hors localité.

En dernier lieu, les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont prévus dans la LPE. Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection, mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions de bruit (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immission (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE). Le projet prend en compte la mesure prévue au plan d'assainissement de la Commune d'Eysins, qui englobe la partie en localité du tronçon concerné par le projet (les travaux correspondants seront facturés par les mandataires et par les entreprises directement à la Commune d'Eysins).

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret (EMPD) a pour objectifs de requalifier le tronçon concerné de la RC 11 afin de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière pour l'ensemble des modes de déplacements et de répondre aux exigences de qualité fixées dans les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS). La réalisation du projet améliorera de manière significative les fonctions et la vocation de cet axe essentiel pour la région, qui pourra ainsi répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et des riverains.

### 1.3 Situation actuelle

#### 1.3.1 Caractéristiques de l'axe routier

La partie hors localité de la RC 11 à requalifier est d'une longueur d'environ 500 m, compris entre le giratoire de Terrebonne à l'extrémité est et le panneau d'entrée de localité d'Eysins à l'extrémité ouest (*figure 1*).

Les caractéristiques du tronçon hors localité sont les suivantes :

	RC 11-B-P hors localité
Réseau cantonal	Réseau de base, route principale
Longueur du tronçon	Environ 500 m
Largeur moyenne de la chaussée	7.0 m (deux voies) et 9.5 m (trois voies)
Régime de vitesse	60 km/h
Trafic journalier moyen (TJM) statistique 2015	12'900 véhicules/jour
Part de poids-lourds (PL) statistique 2015	Environ 1.1 % (140 PL/jour)
Part de deux-roues légers (2R) statistique 2015	Environ 0.5 % (60 2R/jour)
Itinéraire convois spéciaux	Type II B

Tableau 1 – caractéristiques générales

L'état de la chaussée est jugé mauvais (*photos 1 et 2*). Ces enrobés présentent certains signes de fatigue (faïençage, fissuration, orniérage, etc.). La structure en place est composée de couches d'enrobés de types variés et d'époque variable, rendant celle-ci très hétérogène. La fissuration constatée traverse toutes ces couches. À noter cependant que les enrobés en place ne sont pas pollués aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

Pour la partie avec trois voies (*photo 2*), la largeur de la chaussée n'est pas en adéquation avec les charges de trafic et la classification de l'axe.



Photo 1 – RC 11 vue direction Crassier, section à deux voies devant l'arrêt de bus « Eysins, Terre-Bonne Nord »



Photo 2 – RC 11 vue direction Crassier, section à trois voies devant la sortie véhicules du site de Terrebonne

Le carrefour giratoire de Terrebonne, situé à l'intersection des RC 11 et 19, est également hors localité (figure 1). L'état de la chaussée sur ce carrefour est également jugé mauvais, avec présence d'orniérage et de fissurations des revêtements (photo 3).



Photo 3 – carrefour giratoire de Terrebonne

Le projet comprend également une partie en localité de la RC 11 à requalifier d'une longueur d'environ 570 m entre le panneau d'entrée de localité d'Eysins à l'extrémité est et le giratoire de Bellossiez à l'extrémité ouest. L'état de la chaussée est jugé moyen (dégradations moins marquées que pour la partie hors localité). La structure en place comprend d'anciens enrobés pollués aux HAP. La largeur moyenne de la chaussée est de 6.5 m. Cette partie en localité doit faire l'objet d'un assainissement du bruit routier par mise en œuvre d'un revêtement de surface de type phonoabsorbant (mesure prévue au plan d'assainissement du bruit routier de la Commune d'Eysins).

### 1.3.2 Transports publics

La RC 11 est empruntée par deux lignes de transports publics. La ligne régionale n° 10.815 « Nyon – Gingins » exploitée par les Transports publics de la région nyonnaise (TPN). Ainsi que la ligne transfrontalière n° 10.818 « Nyon – Eysins – Crassier – Divonne-les-Bains – Gex » exploitée par la société Alsa Bustours Gex (ABG).

Les arrêts de bus « Eysins, Terre-Bonne Nord » sont situés sur la partie hors localité du projet (arrêts concernant les deux lignes n° 10.815 et 10.818). Les quais en place sont aménagés pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite (bordure haute à + 20 cm de la chaussée). Mais des entraves existent sur les chemins permettant de rejoindre ces quais (présence d'escaliers). L'aménagement actuel n'est pas entièrement conforme aux exigences de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand – RS 151.3).



### 1.3.3 Évacuation des eaux de chaussée

Pour la partie hors localité de la RC 11, les eaux de chaussée sont récoltées et évacuées par des collecteurs d'eaux claires raccordés aux réseaux communaux d'Eysins et de Nyon. Les rejets aux ruisseaux s'effectuent dans le « Boiron » ou dans le « Nant de Signy » (affluent du « Boiron »). L'état de ces collecteurs est jugé moyen, avec la présence de plusieurs raccordements tiers venant de drainages agricoles.

Conformément aux prescriptions de la LEaux et de la LPE, aux directives de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), aux directives et normes de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) et aux normes VSS, les eaux provenant de la chaussée de la partie hors localité de la RC 11 sont considérées comme polluées. Elles doivent faire l'objet d'un traitement par l'intermédiaire d'un SETEC avant rejet.

Cette problématique touche également la partie en localité de la RC 11 qui devra également être équipée d'un SETEC.

## 1.4 Stratégie vélo 2035 et mesure n° 31-19 du plan d'agglomération du Grand Genève de 3<sup>ème</sup> génération

La stratégie cantonale de promotion du vélo à horizon 2035, adoptée en septembre 2021 par le Conseil d'Etat et en octobre 2022 par le Grand Conseil, fixe le cadre d'intervention du Canton en matière d'aménagements cyclables. La stratégie définit le réseau cyclable cantonal composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire structurant relie les centralités, les interfaces de transports publics, les localités et les lieux culturels, touristiques, d'emploi ou de formation d'importance qui présentent les plus grands potentiels de déplacement à vélo à l'échelle cantonale. Il fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés.

A proximité du projet, le réseau structurant cantonal inclut quatre axes, soit l'axe de la RC 11 (route de Crassier) où se situe le projet, l'axe de la RC 15 (route de Signy), l'axe de la route communale de Nyon sur Eysins et l'axe de la route communale de Divonne sur Nyon. Eysins se situe donc au cœur de ces quatre axes et l'itinéraire prévu en parallèle de la RC 11 est une « brique » essentielle à la continuité et la connexion du réseau cyclable (figure 2).

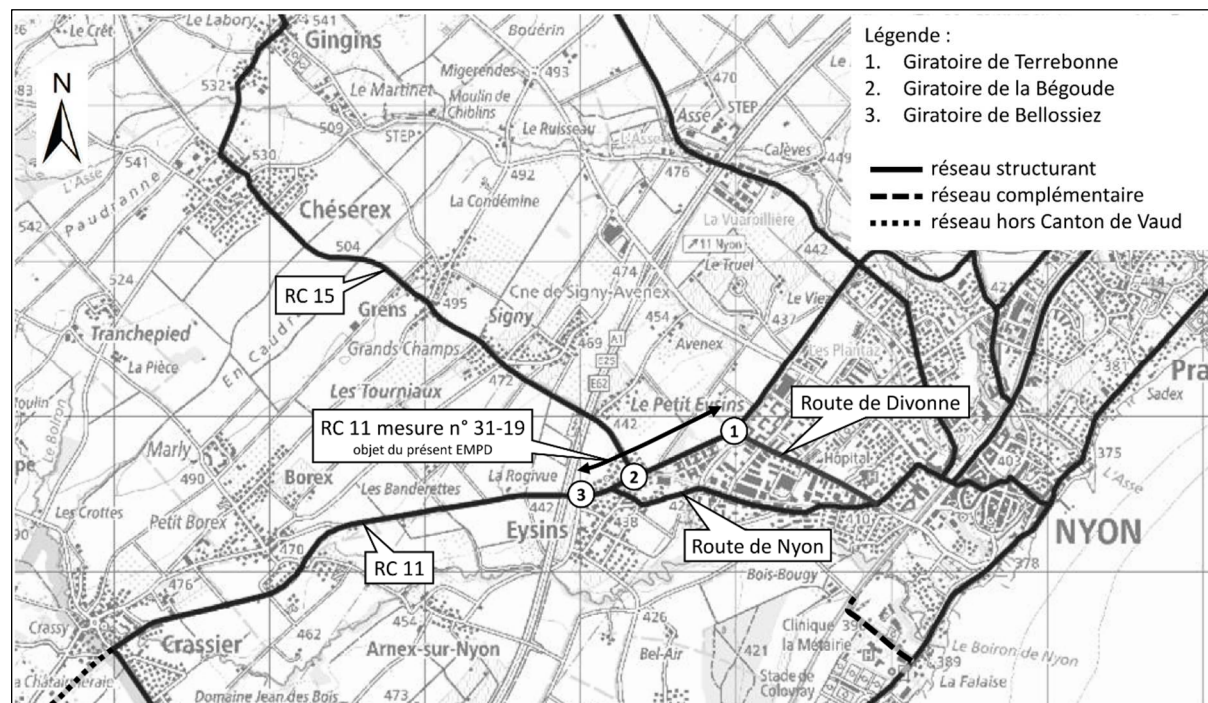


Figure 2 – stratégie vélo 2035 réseau structurant

Du côté est, une connexion est prévue avec les aménagements à venir le long de la route de Divonne dont l'horizon de planification par la Ville de Nyon est similaire à l'itinéraire sur Eysins. Du côté ouest, la poursuite de l'itinéraire en direction de Borex, puis de Crassier, pour se raccorder à la voie verte déjà existante jusqu'à Divonne-les-Bains est prévue à horizon 2028 - 2031 (mesure qui sera pilotée par la DGMR et incluse au projet d'agglomération du Grand Genève de 5<sup>ème</sup> génération PAGG5). Du côté

nord, l'itinéraire le long de la route de Signy, puis vers Grens, Chésereux et Gingins, est prévu à moyen terme (horizon 2031 - 2036). Le long de la route de Nyon un projet communal est en cours d'étude. La Commune d'Eysins doit en définir la planification.

L'itinéraire le long de la RC 11 traité par le présent EMPD fait partie du paquet de mesures de mobilité douce (MD) liste A du PAGG3 (paquet de mesures code ARE 6621.3P.277, projet RC 11 mesure n° 31-19). L'ensemble de ce paquet de mesures bénéficie d'un cofinancement fédéral déjà validé par une convention de financement ratifiée avec l'Office fédéral des routes (OFROU) en mai 2020 (référence n° 13550041). Le montant du cofinancement fédéral est forfaitaire. Une répartition de ce forfait entre les différentes mesures du paquet doit être établie par le Canton de Genève (canton dirigeant pour la répartition) à l'échéance de mise en service des mesures du paquet MD liste A fixée au 30 novembre 2027 (les mesures non réalisées à cette échéance perdent leur droit à une part du forfait), selon les conditions définies par la « convention de réalisation, de reversement, de suivi et de contrôle des mesures donnant droit à des contributions fédérales forfaitaires du paquet MD liste A code ARE 6621.3P.277 » signée par le Canton de Genève, le Canton de Vaud, le Pôle métropolitain du Genevois français et Région de Nyon entre mai et juin 2022. Une fois connue la part attribuée à la mesure n° 31-19, ce montant sera réparti entre le Canton de Vaud et la Commune d'Eysins au prorata de leurs investissements respectifs pour les travaux éligibles à la subvention (en l'occurrence les aménagements pour la mobilité douce).

Il est important de préciser que le démarrage des travaux de la mesure n° 31-19 doit intervenir au plus tard au 31 décembre 2025, sans possibilité de prolongation de ce délai. Ces conditions sont fixées par l'accord sur les prestations du PAGG3 signé en 2019 par la Confédération, le Canton de Genève, le Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève et le Canton de Vaud.

La réalisation du projet doit dès lors être effectuée en respectant ces deux échéances, soit un démarrage au plus tard au 31 décembre 2025 et une mise en service au plus tard au 30 novembre 2027 pour bénéficier du cofinancement fédéral (CHF 644'000.- TTC, dont CHF 225'000.- en faveur de l'Etat de Vaud). A défaut, ce cofinancement sera perdu.

### **1.5 Synthèse des objectifs du projet**

En résumé, les éléments nécessitant des interventions sur le tronçon hors localité de la RC 11 sont les suivants :

- élargissements aux gabarits standards actuels et remise en état de la chaussée ;
- mise en place d'un système d'évacuation et de traitement des eaux (SETEC) ;
- adaptation des arrêts de bus à la nouvelle chaussée et mise en conformité LHand des chemins d'accès ;
- sécurisation et amélioration des conditions de déplacements des modes doux ;
- démarrage des travaux de l'itinéraire de mobilité douce avant le 31 décembre 2025, conformément aux conditions fixées par l'accord sur les prestations du PAGG3 pour la mesure n° 31-19.

### **1.6 Description des travaux prévus**

Le projet de requalification de la RC 11 sur le territoire de la Commune d'Eysins comprend les travaux suivants :

- aménagement d'un itinéraire de mobilité douce séparé de la chaussée (mesure n° 31-19 du PAGG3) ;
- réfection et adaptation de la chaussée pour la partie en localité et pour la partie hors localité ;
- aménagement et complément des trottoirs, des cheminements piétonniers et des quais d'arrêts de bus ;
- mise en place d'un SETEC pour la partie hors localité et d'un SETEC pour la partie en localité ;
- réfection et complément de l'éclairage public pour la chaussée et pour l'itinéraire de mobilité douce et pour les traversées sécurisées aménagées pour les cyclistes et les piétons ;
- mise en place d'un aménagement paysager d'accompagnement sur l'ensemble du tracé ;
- réparations et adaptations localisées des réseaux souterrains.

Ces travaux sont prévus sur une longueur d'environ 1 kilomètre, avec une première partie hors localité (*figure 3*) et une seconde partie en localité (*figure 4*).



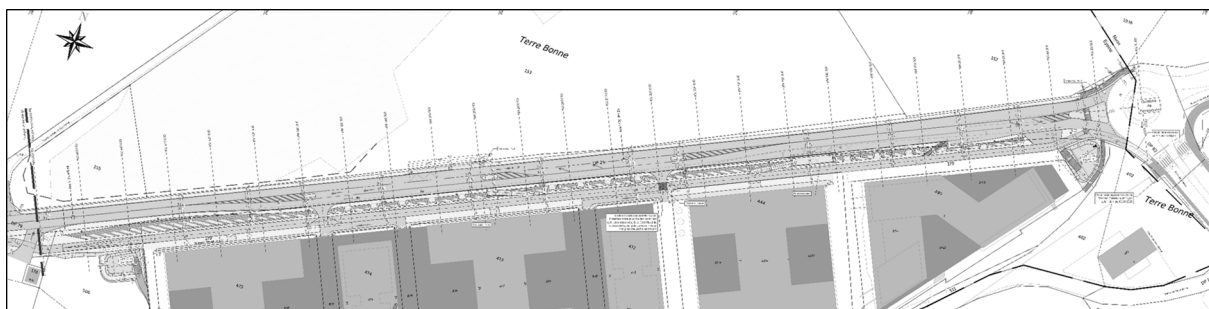


Figure 3 – vue générale du projet de requalification pour la partie hors localité

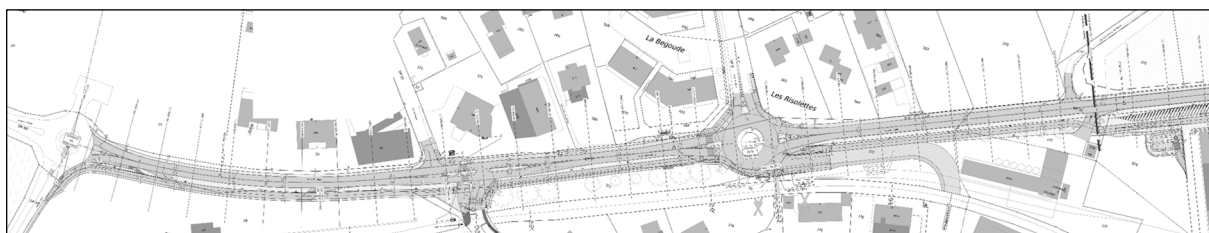


Figure 4 – vue générale du projet de requalification pour la partie en localité

### 1.6.1 Itinéraire de mobilité douce

L'intensité des charges de trafic (TJM 2015 de 12'900 véhicules/jour) impose la mise en œuvre d'un aménagement spécifique destiné à la mobilité douce et séparé du trafic motorisé. Celui-ci est prévu du côté sud de la RC 11. Il s'agit d'un espace partagé pour les cyclistes et les piétons d'une largeur de 3.5 m utilisable dans les deux sens (bidirectionnel). Pour la partie hors localité de la RC 11, cet espace est séparé de la chaussée par une bande végétalisée d'une largeur comprise entre 5 et 8 m (figure 5).

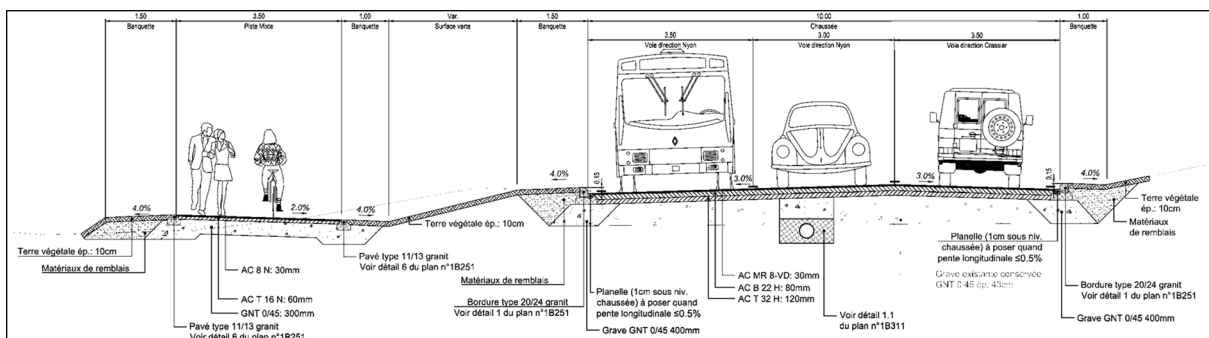


Figure 5 – coupe type du projet de requalification pour la partie hors localité

Les connexions et accès pour les cyclistes et les piétons sont prévus aux extrémités, mais également au droit des carrefours avec le secteur bâti de Terre-Bonne. Les croisements avec les voies de circulation seront sécurisés.

Des cheminements adaptés aux personnes à mobilité réduite permettront de rejoindre les arrêts de bus. Une traversée sécurisée de la RC 11 est prévue pour l'arrêt situé côté nord de la chaussée. Une demande de légalisation de marquage de passage pour piétons sera sollicitée à l'issue des travaux (procédure conforme à la loi cantonale du 25 novembre 1974 sur la circulation routière LVCR – BLV 741.01).

L'itinéraire de mobilité douce se poursuit le long de la partie en localité de la RC 11 avec une largeur identique de 3.5 m séparée de la chaussée par une bande végétalisée de largeur variable (figure 6). Les connexions et accès seront assurés. Les croisements et traversées seront sécurisés pour les voies de circulation, mais également pour le passage à niveau du Nipy permettant le franchissement des voies de transports de marchandise de la ligne ferroviaire Nyon – Eysins.

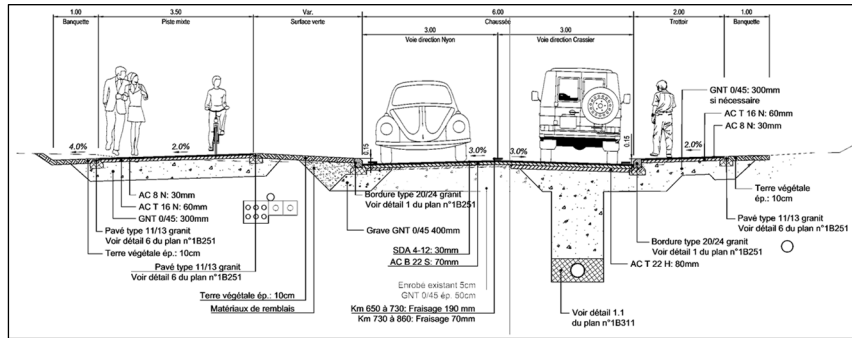


Figure 6 – coupe type du projet de requalification pour la partie en localité

### 1.6.2 Élargissement et réfections de la RC 11 partie hors localité

La chaussée de la partie hors localité de la RC 11 sera refaite à neuf avec un remplacement complet des enrobés. La fondation existante est conservée, avec des purges localisées. Ce qui permet de limiter les apports de matériaux graveleux et donc les transports par camions qui en découlent.

La largeur de la chaussée pour la section avec trois voies de circulation sera élargie à 10 m (actuellement 9.5 m) afin d'assurer un gabarit adéquat à la voie centrale permettant les accès en entrée et sortie du site de Terre-Bonne, ainsi que le dépassement des bus lorsqu'ils sont à quai aux arrêts (figure 5, figure 7, figure 8 et figure 9).

Dans le sens en direction de Nyon, une voie dédiée aux transports publics sera créée dans le prolongement de l'arrêt afin de faciliter la remontée de file aux heures de pointes et permettre aux bus de se réintroduire plus aisément dans le trafic avant le giratoire de Terrebonne (figure 7). Cette optimisation locale participe à l'amélioration de la circulation des bus et au respect de l'horaire en correspondance à la gare CFF de Nyon.

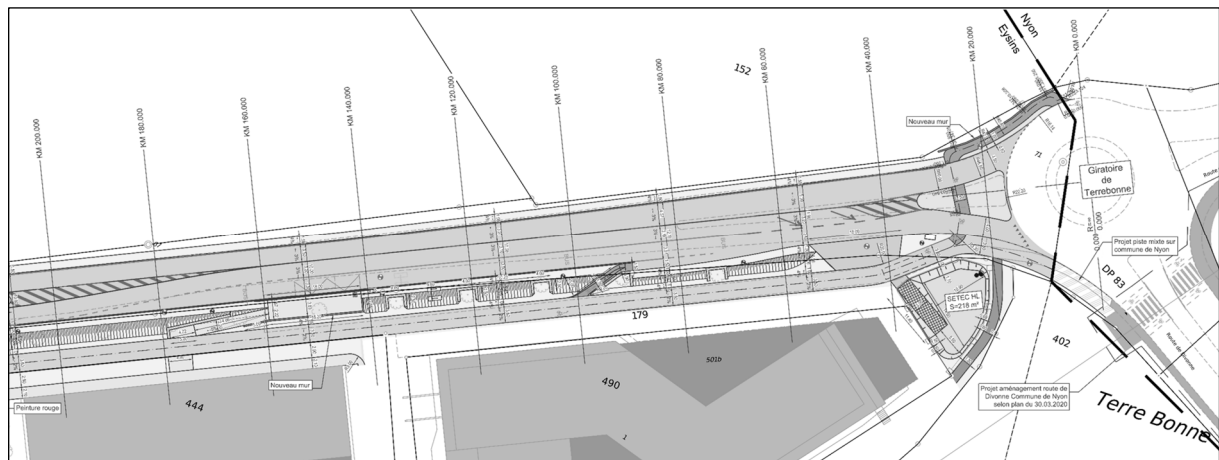


Figure 7 – situation du projet de la partie hors localité pour la section du profil 0 au profil 200

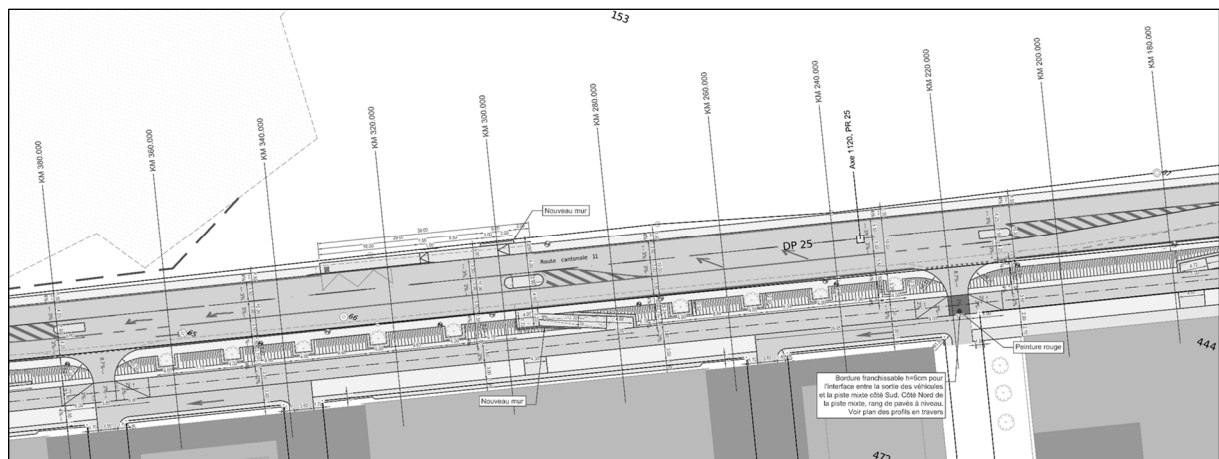


Figure 8 – situation du projet de la partie hors localité pour la section du profil 180 au profil 380

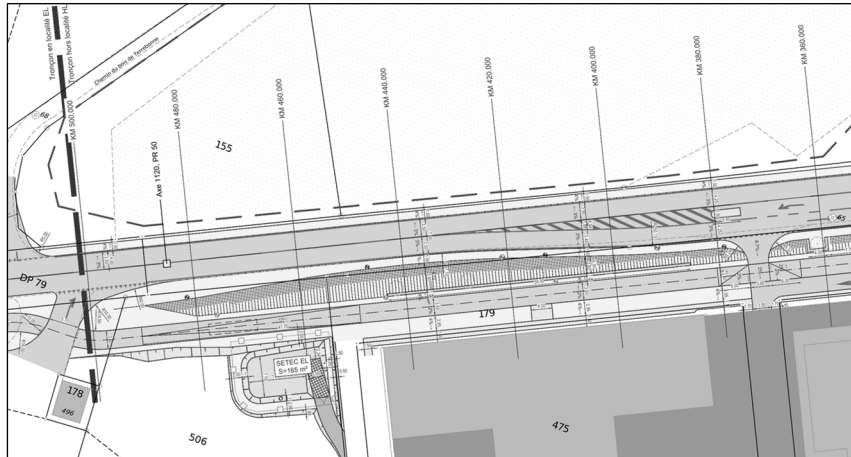


Figure 9 – situation du projet de la partie hors localité pour la section du profil 360 au profil 500

### 1.6.3 Réfection du giratoire de Terrebonne partie hors localité

La chaussée du giratoire de Terrebonne sera également refaite à neuf avec un remplacement complet des enrobés. La fondation existante est conservée, avec des purges localisées. Les dimensions et la géométrie du giratoire ne sont pas modifiées.

Ces travaux d'entretien ne sont pas directement liés au projet de la RC 11, mais seront réalisés dans le cadre du même chantier par souci d'efficacité et pour limiter les nuisances pour les usagers. Les coûts de ces travaux d'entretien sont inclus au présent EMPD.

### 1.6.4 Rétrécissement et réfection de la RC 11 partie en localité

La chaussée de la partie en localité de la RC 11 nécessite des réfections moins importantes que la partie hors localité. Certaines couches d'enrobés seront conservées et d'autres seront remplacées à neuf. En particulier, une nouvelle couche de surface sera mise en œuvre avec un revêtement de type phonoabsorbant afin d'assainir, sous l'angle du bruit, la partie en localité.

La largeur de la chaussée sera conservée jusqu'au giratoire de la Bégoude (6.5 m) et dans l'anneau de ce dernier (7.7 m). En revanche, la largeur de la chaussée sera réduite à 6.0 m entre le giratoire de la Bégoude et le giratoire de Bellossiez (actuellement 6.5 m).

### 1.6.5 Systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC)

Afin de respecter les prescriptions de protection de l'environnement, de nouveaux équipements de récolte des eaux de chaussée seront réalisés pour la partie hors localité et pour la partie en localité. Ces eaux seront dirigées vers deux bassins de traitement avec une filtration par lit de sable (figure 10). Ces deux bassins sont localisés de part et d'autre du site de Terre-Bonne, côté est pour le bassin lié à la partie hors localité (figure 7) et côté ouest pour le bassin lié à la partie en localité (figure 9). Les deux bassins seront aménagés de manière naturelle, avec des berges végétalisées. Les équipements techniques seront enterrés sous l'itinéraire de mobilité douce.

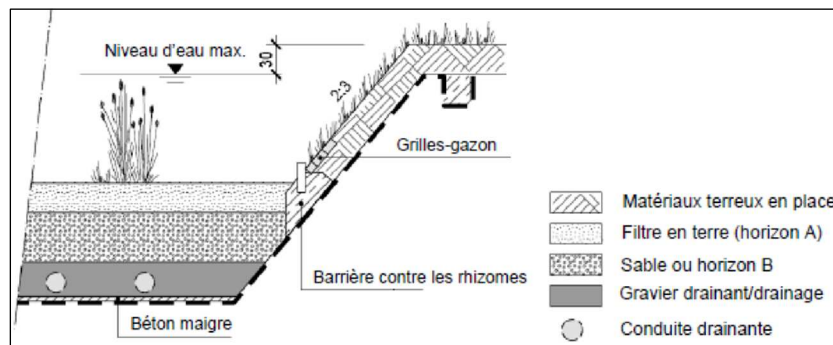


Figure 10 – illustration du principe de filtration par lit de sable

### 1.6.6 Aménagement paysager et travaux annexes

L'éclairage public sera traité sur l'ensemble du tracé, tant pour la chaussée que pour l'itinéraire de mobilité douce. De nouveaux luminaires de type LED seront mis en place avec une gestion permettant un abaissement de l'intensité aux heures de moindre fréquentation (gestion horaire).

L'ensemble s'accompagne d'un aménagement paysager assurant l'intégration au site, ainsi que des continuités végétales et biologiques. Les plantations sont prévues avec des arbres à hautes tiges, des bosquets, des haies et des prairies fleuries sur la bande végétalisée prévue entre l'itinéraire de mobilité douce et la chaussée de la RC 11. Des « bulles » de verdure sont prévues à plusieurs endroits le long du tracé afin d'offrir aux usagers des espaces agréables agrémentés de mobilier urbain (bancs, jeux pour enfants et équipements de fitness). Les plantations seront réalisées avec des essences indigènes adaptées aux contraintes climatiques et à la proximité des voies de circulation. Le concept est en cours d'étude par un bureau reconnu d'architectes paysagistes mandaté par la Commune d'Eysins.

Les plantations et l'éclairage public sont à la charge de la Commune d'Eysins. Ces travaux seront facturés par les mandataires et par les entreprises directement à la Commune d'Eysins.

### 1.6.7 Historique des démarches d'autorisations

Le projet a été soumis à l'enquête publique du 11 juin au 12 juillet 2024 selon les procédures prévues par la LRou (art. 13 al. 4), par la loi cantonale du 24 novembre 1974 sur l'expropriation (LE – BLV 710.01), par la LPE et par l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB – RS 814.41). Trois oppositions ont été déposées à l'issue de l'enquête et sont en cours de traitement à la date de rédaction du présent EMPD.

## 1.7 Emprises et servitudes de passage public

L'itinéraire de mobilité douce, et la plus grande partie de la bande végétalisée le séparant de la chaussée, sont situés sur fonds privés affectés en zones constructibles. Les acquisitions de terrains nécessaires à l'aménagement sont prévues par des servitudes de passage public. Pour la partie en localité, cette servitude de passage public est déjà existante et inscrite au Registre foncier en faveur de la Commune d'Eysins (servitude n° 012-2019/003923 inscrite sur parcelle n° 179). Des servitudes additionnelles sont sollicitées pour l'implantation des deux SETEC. Bien que ces bassins soient situés en zone constructible, ils n'impactent pas les droits à bâtir car ils sont prévus dans « l'aire de dégagement » du Plan partiel d'affectation « Terre-Bonne – Nipy » (affectation équivalente à une zone de verdure).

L'élargissement de la chaussée pour la partie hors localité s'effectue dans l'espace disponible du domaine public et ne nécessite pas d'emprises définitives sur les parcelles riveraines. Seules des emprises temporaires sont prévues.

Des emprises définitives de moindre importance sont prévues pour la partie en localité afin de permettre la réalisation du projet.

Aucune emprise définitive ne touchera de parcelles affectées en zone agricole et classées en surface d'assolement (SDA). La zone agricole et les SDA sont uniquement touchées par des emprises temporaires, en particulier pour un périmètre de 2'000 m<sup>2</sup> destiné aux installations de chantier. Conformément aux directives cantonales, un plan de protection des sols a été établi par un mandataire spécialiste (pédologue) qui assurera le suivi des travaux. Les exploitants seront indemnisés pour les pertes de cultures pendant et après le chantier.

## 1.8 Planning des travaux

La RC 11 est un axe principal du réseau routier qui ne peut pas être fermé à la circulation durant une longue période. La réalisation des travaux est prévue en quatre étapes d'une longueur comprise entre 150 et 600 m, avec une étape spécifique pour le giratoire de la Bégoude. Les travaux sont effectués par demi-chaussée, en maintenant le trafic sur l'autre moitié de la chaussée.

Pour la partie hors localité et pour la partie en localité jusqu'au giratoire de la Bégoude, le trafic sera maintenu en sens unique direction Nyon. Une déviation par le réseau de routes cantonales sera mise en place, dans le sens de Nyon en direction de Crassier, pour le trafic automobile. Pour les transports publics, une déviation sera mise en place par les routes communales (route de Champ-Colin, route du Stand, route de Nyon, Grand-Rue et rue du Vieux-Collège). Cette gestion en sens unique permet d'éviter l'utilisation de feux et la génération de files d'attente importantes aux heures de pointes. Pour

le solde de la partie en localité, entre le giratoire de la Bégoude et le giratoire de Bellossiez, le trafic est maintenu dans les deux sens et géré avec des feux.

Durant le chantier, les accès riverains, ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation agricole, seront maintenus. Il en est de même pour le maintien des lignes de transports publics avec l'aménagement d'arrêts provisoires. Les cheminements existants destinés aux piétons et aux cyclistes seront également maintenus avec aménagement de déviations locales en fonction des différentes étapes du chantier.

Le programme de détail et l'ordre d'exécution des étapes ne sont pas encore définis à la date de rédaction du présent EMPD (les travaux ne sont pas encore adjugés). Le programme prévisionnel prévoit une réalisation sur une durée totale de 27 mois (pour l'ensemble des 4 étapes) entre septembre 2025 et novembre 2027, puis une mise en œuvre de la couche de roulement sur la chaussée durant la période estivale suivante, soit en été 2028. Programme sous réserve de l'obtention des autorisations et des crédits de réalisation.

## **1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet**

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être entrepris et que, par conséquent, tout ou partie du projet devait être repoussé ou abandonné, les conséquences seraient les suivantes :

### *1.9.1 Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre de l'agglomération du Grand Genève*

Un éventuel report de la réalisation des mesures envisagées affaiblirait la politique de mise en œuvre du projet d'agglomération du Grand Genève, risquant ainsi de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futurs projets. L'appui de la Confédération au financement du paquet liste A prévu par le projet d'agglomération Grand Genève de 3<sup>ème</sup> génération (2019) se situe à hauteur de CHF 17.9 millions TTC (valeur forfaitaire par unités de prestations, renchérissement et TVA compris). La part octroyée plus spécifiquement à la mesure n° 31-19 faisant l'objet de la présente demande de crédit est estimée à CHF 644'000.00 TTC (voir *chapitre 1.10.1*). En retour, cette instance attend du Canton et de la Commune d'Eysins une démarche proactive pour porter le projet.

### *1.9.2 Risques pour les usagers*

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en contradiction avec les exigences découlant du projet d'agglomération du Grand Genève, du Plan directeur cantonal (PDCn) et de la stratégie cyclable cantonale. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle. Cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement du Canton quant au soutien qu'il veut apporter au développement des mobilités douces.

En outre, l'absence d'aménagements destinés aux cyclistes et aux piétons sur la partie hors localité de la RC 11 engendre des risques sécuritaires pour ces deux catégories d'usagers. Les accès aux quais des arrêts de transports publics ne présentent pas un degré de confort satisfaisant, ni ne permettent l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Concernant la chaussée, les charges de trafic en augmentation accélèrent la dégradation des revêtements bitumineux ce qui induira, à terme, une péjoration des conditions sécuritaires.

### *1.9.3 Surcoûts générés pour le Canton*

Le report des travaux prévus pour la chaussée et les équipements de récolte et d'évacuation des eaux induirait une augmentation des coûts annuels d'entretien pour les maintenir en état de service satisfaisant. Le rejet de ces eaux au milieu récepteur sans traitement préalable ne serait pas conforme aux prescriptions de protection de l'environnement. À terme, les besoins de réfection, d'élargissement et de traitement des eaux restant effectifs, une nouvelle demande de crédit de réalisation serait nécessaire.

### *1.9.4 Nuisances sonores*

Pour finir, si la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant sur la partie en localité de la RC 11 n'a pas lieu à court terme, les nuisances dues au bruit routier perdureront pour les riverains directement concernés.

## 1.10 Coûts des travaux et des études

### 1.10.1 Participation de tiers

Les coûts des travaux de génie civil sont estimés sur la base des soumissions rentrées au 17 février 2023, conformément à une procédure ouverte d'appel d'offres selon la loi cantonale du 14 juin 2022 sur les marchés publics (LMP-VD – BLV 726.01). Les honoraires des principaux mandataires sont définis sur la base des contrats conclus en phase d'étude. Ces contrats ont été attribués à l'issue de procédures conformes à la LMP-VD. Les autres coûts de réalisation sont estimés par la DGMR et ses mandataires.

Le tableau suivant indique l'ensemble des montants et les parts financières à charge de chaque partenaire :

<b>Partenaires</b>	<b>Part en %</b>	<b>Montant TTC (arrondi)</b>
<b>Etat de Vaud</b>	<b>41.30 %</b>	<b>(=EMPD) 4'270'000.00</b>
Commune d'Eysins	58.70 %	6'070'000.00
<b>Total des dépenses</b>	<b>100.00 %</b>	<b>10'340'000.00</b>
Participation de tiers (voir explications ci-après) - <b>part Etat de Vaud</b> - part Commune d'Eysins	<b>(=EMPD) - 470'000.00</b> - 449'500.00	- 919'500.00
Subvention fédérale du fonds d'infrastructure - <b>part Etat de Vaud</b> - part Commune d'Eysins	<b>(=EMPD) - 225'000.00</b> - 419'000.00	- 644'000.00
Subventions cantonales pour la mobilité douce, la route cantonale en localité et les plantations (voir explications ci-après) - part Commune d'Eysins		- 1'696'500.00
<b>Total après déduction des recettes</b>		<b>7'080'000.00</b>
<b>Etat de Vaud</b>	<b>50.49 %</b>	<b>(=EMPD) 3'575'000.00</b>
Commune d'Eysins	49.51 %	3'505'000.00

Pour l'Etat de Vaud, les participations de tiers comprennent les travaux à charge de la société Nemaco en lien avec l'adaptation des aménagements du site de Terre-Bonne, ainsi que les travaux à charge des gestionnaires de réseaux souterrains : Service intercommunal des eaux de Chéserey – Grens – Eysins (SIECGE), Télé-réseau de la région nyonnaise (TRN), Services industriels de Nyon et Swisscom.

Pour la Commune d'Eysins, les participations de tiers comprennent des charges foncières inscrites au Registre Foncier en sa faveur sur les parcelles appartenant à la société Nemaco. La Commune d'Eysins bénéficie en sus d'une participation de tiers en lien avec le fonds mis en place par le Conseil intercommunal de Région de Nyon (fonds DISREN).

Le projet bénéficie d'un cofinancement de la Confédération via le fonds d'infrastructures, dans le cadre du PAGG3, mesure n° 31-19 du paquet de mobilité douce en liste A (voir *chapitre 1.4*). Cette subvention fédérale provient du fonds d'infrastructure de la Confédération mis en place sur la base de la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFIInfr – RS 725.13). Le montant indicatif porté au tableau ci-dessus, de CHF 644'000.00 TTC, est réparti entre l'Etat de Vaud et la Commune d'Eysins au prorata des investissements relatifs à la mesure n° 31-19.

La Commune d'Eysins peut solliciter des subventions cantonales pour la mobilité douce dans le cadre de l'article 29a de la LMTP et dans le cadre de la stratégie vélo 2035, ainsi que des subventions cantonales pour les travaux de réfection de chaussée en localité dans le cadre de l'article 56 de la loi LRou et dans le cadre de l'assainissement du bruit routier, et pour finir une subvention cantonale pour les plantations dans le cadre de l'article 56 de la loi cantonale du 30 août 2022 sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPrPNP – BLV 450.11).



Le crédit relatif à la part à charge de la Commune d'Eysins a été validé par le Conseil communal lors de la séance du 18 septembre 2024 (préavis communal n° 27/24).

### 1.10.2 Coûts des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'ouvrage inclut le crédit d'étude préalable des routes cantonales de CHF 13'000.00 TTC (EPRC 011.001 Eysins, RDU 1<sup>ère</sup> étape, EOTP I.000339.04), le crédit d'étude de CHF 280'000.00 TTC octroyé par le Conseil d'Etat 12 juin 2019 et par la Commission des finances du Grand Conseil le 4 juillet 2019 (CECE149 011.001 RDU région Nyon, EOTP I.000339.03). Ces deux crédits d'étude ont été utilisés au 1 octobre 2024 à hauteur cumulée de CHF 126'343.35 TTC (CHF 10'924.45 TTC pour l'EPRC et CHF 115'418.90 TTC pour le CECE149). Un solde de dépenses d'environ CHF 8'200.00 TTC (environ CHF 400.00 TTC pour le l'EPRC et environ CHF 7'800.00 pour le CECE) est encore à couvrir. Ces deux crédits ne concernent que la part à charge de l'Etat de Vaud des coûts d'étude et des reconnaissances in situ. Ils seront transférés dans le présent crédit d'ouvrage.

Le CECE149 a été demandé en parallèle de la procédure d'appel d'offres mandataire, afin de débiter les études dès la libération du crédit et gagner du temps. Le montant demandé a par conséquent été estimé en y incluant une marge de risque. Compte tenu des conditions du marché à l'époque (appel d'offres effectué au printemps 2019), l'offre d'honoraires du bureau d'ingénieurs adjudicataire s'est révélée nettement inférieure à notre estimation initiale, ce qui explique l'écart entre le montant demandé et le montant effectivement dépensé.

Le tableau suivant détaille les montants de réalisation du projet à charge de l'Etat de Vaud, y compris les dépenses susmentionnées effectuées avant le vote du décret.

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000339.02) « RC 11 Eysins, requalification » s'établit comme suit :

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT (arrondi)	Total
<b>100</b>	<b>9.1 %</b>		<b>Honoraires</b>		
		112	EPRC (étude avant décret)	10'500.00	
		112	CECE149 (étude avant décret)	114'000.00	
		112	Honoraires, phase réalisation	227'500.00	
		113	Frais de procédures	6'000.00	
			Total honoraires HT		358'000.00
<b>200</b>	<b>1.8 %</b>		<b>Terrains</b>		
		221	Acquisition de terrains	60'000.00	
		222	Indemnités	10'000.00	
			Total terrains HT		70'000.00
<b>300</b>	<b>87.8 %</b>		<b>Tracé</b>		
		331	Chaussées	3'250'000.00	
		332	Carrefour (entretien giratoire de Terrebonne)	221'500.00	
			Total tracé HT		3'471'500.00
<b>600</b>	<b>1.3 %</b>		<b>Frais</b>		
		661	Frais divers	50'000.00	
			Total frais HT		50'000.00
	<b>100.0 %</b>		<b>Total HT sans recettes</b>		<b>3'949'500.00</b>
			TVA 8.1 % et arrondi		320'500.00
			<b>Total TTC sans recettes</b>		<b>4'270'000.00</b>

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT (arrondi)	Total
800			<b>Recettes</b>		
		881	Participations de tiers (société Nemaco et gestionnaires réseaux souterrains)		- 470'000.00
		882	Subvention fédérale fonds d'infrastructure		- 225'000.00
			<b>Total TTC du crédit demandé</b>		<b>3'575'000.00</b>

La part d'honoraires est de 9.1 % en raison de la complexité du projet. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitant notamment : les expertises avant travaux pour les chaussées et les canalisations existantes, la conception et le suivi des plantations par un architecte paysagiste, la protection des sols par un pédologue, les implantations et les relevés nécessaires aux travaux par un géomètre, ainsi que les contrôles d'exécution par un laboratoire du maître de l'ouvrage.

Les coûts des travaux de génie civil sont estimés sur la base des soumissions rentrées au 17 février 2023, conformément à une procédure ouverte d'appel d'offres selon la LMP-VD. Les honoraires des principaux mandataires sont définis sur la base des contrats conclus en phase d'étude. Ces contrats ont été attribués à l'issue de procédures conformes à la LMP-VD. Les autres coûts de réalisation sont estimés par la DGMR et ses mandataires.

Comme mentionné précédemment (voir *chapitre 1.10.1*) :

- les coûts des travaux de génie civil sont établis sur la base des soumissions rentrées au 17 février 2023 ;
- les honoraires des principaux mandataires sont définis sur la base des contrats conclus en phase d'étude ;
- les appels d'offres et les adjudications ont été effectués selon des procédures conformes à la LMP-VD ;
- la subvention fédérale est attribuée à l'Etat de Vaud et à la Commune d'Eysins au prorata des investissements respectifs pour la mise en œuvre de la mesure n° 31-19 du PAGG3.

Les variations économiques ne sont pas comprises et seront calculées selon la méthode ICP (indice des coûts de production) pour les travaux, la méthode paramétrique pour les prix des décharges et selon la méthode KBOB pour les honoraires.

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Les études de projet ont été jusqu'à ce jour conduites par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Pour la phase suivante de réalisation, la DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT).

L'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux (DLT) seront confiées à un bureau d'ingénieurs civils. L'appui de divers spécialistes sera également sollicité. L'attribution de ces marchés respectera les procédures de marchés publics de la LMP-VD.

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000339.02 « RC 11 Eysins, requalification ». Il est prévu au budget 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	0	0	0	0	100

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Investissement total : dépenses brutes	400	1435	1235	1200	4'270
Investissement total : recettes de tiers	0	235	235	225	695
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>400</b>	<b>1200</b>	<b>1000</b>	<b>975</b>	<b>3'575</b>

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

#### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 178'800.- par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 3'575'000.00 x 4 % x 0.55) CHF 78'700.-.

#### 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

#### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cet investissement génère des frais d'exploitation et d'entretien supplémentaires pour la piste de mobilité douce hors localité et pour le système d'évacuation et traitement des eaux de chaussée (SETEC) hors localité. Ces frais impactent le budget de fonctionnement de la DGMR de la manière suivante :

Le nouveau SETEC fera partie du réseau des infrastructures routières exploité et entretenu par le Canton. Les frais d'exploitation et d'entretien auront des conséquences d'environ CHF 20'000.- par an sur le budget de la DGMR dès 2028.

Ces frais comprennent :

- l'inspection et la vidange de l'ouvrage de traitement ;
- le nettoyage des équipements techniques, le curage des canalisations et des drains ;
- le fauchage de la végétation du lit de sable et des berges du bassin ;
- les élagages d'entretien des arbres et haies d'aménagement du site ;
- l'élimination des boues et des déchets végétaux.

Il n'y aura pas d'influence sur le budget des autres services de l'Etat.

En milliers de francs  
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

<b>Charges supplémentaires</b>					
	Charges de personnel				
	Autres charges d'exploitation	046/31	-	-	-
<b>A</b>	<b>Total des charges supplémentaires</b>		-	-	-

<b>Diminutions de charges</b>					
	Charges de personnel				
	Autres charges d'exploitation				
<b>B</b>	<b>Total des diminutions de charges</b>				

<b>Augmentation des revenus</b>					
C	Augmentation de revenus				
	Autres revenus d'exploitation				
<b>C</b>	<b>Total des augmentations de revenus</b>				

<b>D</b>	<b>Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)</b>		0	0	0	20
----------	--	--	---	---	---	----

### 3.6 Conséquence sur les communes

La Commune d'Eysins participe financièrement au projet (voir *chapitre 1.10.1*). Cette participation fait l'objet d'une convention avec l'Etat de Vaud signée par l'ensemble des parties en octobre 2024.

### 3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Ce projet a été priorisé et établi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable. Les documents d'appel d'offres ont été élaborés dans l'objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict du respect des directives de gestion des déchets et de protection de l'environnement.

Les impacts sur l'air en phase de chantier seront réduits par des mesures appropriées conformément à la directive de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) « protection de l'air sur les chantiers », de manière à limiter les émissions de polluants atmosphériques. Des dispositions seront prises pour limiter les nuisances occasionnées par les travaux bruyants conformément à la directive OFEV « bruit des chantiers ». Les déchets produits dans le cadre du chantier seront gérés et valorisés conformément à la directive de l'OFEV « valorisation des déchets de chantier minéraux ». Dans la mesure du possible, les matériaux d'excavation produits dans le cadre du chantier seront valorisés sur place.

Un soin particulier sera porté à la protection des sols et la gestion des matériaux terreux. Un suivi pédologique sera mis en œuvre afin de restituer des terrains sains et aptes à l'exploitation agricole. Les exploitants touchés par les emprises du projet seront indemnisés pour les pertes de cultures durant le chantier et sur une période usuelle de trois ans après travaux.

La réalisation de ce projet améliorera la sécurité des piétons et des cyclistes. L'aménagement des arrêts de bus, ainsi que les liaisons entre ces arrêts et l'itinéraire de mobilité douce, favoriseront ainsi le transfert modal vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. Un programme de plantations est prévu pour accompagner l'aménagement et assurer son intégration paysagère sur le site.

Les réseaux de collecte et d'évacuation des eaux de chaussée seront remis à neuf et des bassins de traitement seront réalisés pour dépolluer les eaux avant rejets dans le milieu récepteur.

La mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant permet d'assainir la partie en localité de la RC 11 conformément aux prescriptions légales de l'OPB.

### **3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 « développer une mobilité multimodale » et les mesures A22 « réseaux routiers » et A23 « mobilité douce » lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal (PDCn).

Ce projet est également en conformité avec les mesures 2.5 « développer l'offre de mobilité durable afin d'accompagner les besoins de la population et des entreprises ainsi que l'offre touristique sur tout le territoire », 2.6 « planifier les besoins en mobilité et réaliser les infrastructures dans les agglomérations vaudoises, en particulier développer les axes forts de transports publics », 2.7 « aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic; réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du parc des véhicules vaudois » et 2.10 « protéger les milieux naturels et la population face aux changements climatiques et aux pollutions » figurant au programme de législature 2022 – 2027 du Conseil d'Etat.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre du paquet de mesures de mobilité douce liste A du projet d'agglomération du Grand Genève de 3<sup>ème</sup> génération. Cette subvention fédérale provient du fonds d'infrastructure de la Confédération mis en place sur la base de la LFinfr.

### **3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

Conformément à l'article 163, alinéa 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD – BLV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7, al. 2 de la loi cantonale du 20 septembre 2005 sur les finances ; LFin – BLV 610.11).

#### *3.10.1 Principe de la dépense*

Comme expliqué au *chapitre 1.2 « bases légales »*, selon l'article 8 al. 2 LRou, les tracés des routes doivent être fixés en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. En l'espèce, la nécessité de requalifier la RC 11 est imposée par l'obligation de réaliser des itinéraires interconnectés et continus pour la mobilité douce (art. 2 LCPR et art. 2 LVC).

En outre, il est nécessaire de procéder à une requalification de ce tronçon afin qu'il puisse répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic imposés par le devoir d'entretien par l'Etat de son réseau (art. 20 al. 1 lit. a LRou) dans le respect des exigences techniques. Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 la 284, cons. 5, ATF 105 la 80 cons. 7 et cf. chapitre 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent. Étant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, des standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS), les aménagements routiers projetés résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

En outre, le projet répond également aux conditions de l'article. 52, alinéa 3, Cst-VD qui demande à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, ainsi qu'à la LPE avec la mise en œuvre des mesures prévues d'assainissement du bruit routier.

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat quant à la réalisation de la réfection.



### *3.10.2 Quotité de la dépense*

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte.

La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. Le projet a pour objectifs d'adapter les voiries existantes aux besoins actuels du trafic individuel, à assurer la sécurité de l'ensemble des usages et à respecter les exigences de la protection de l'environnement et de la protection contre le bruit. Il est établi conformément aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSA, normes VSS et directives de l'OFROU). Les coûts des travaux sont en adéquation avec les objectifs recherchés afin de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli en l'espèce.

### *3.10.3 Moment de la dépense*

Le critère du moment de la dépense est également rempli. Le développement de la mobilité douce et le rabattement des usagers vers les gares régionales font partie des objectifs prévus par le plan directeur cantonal et par le programme de législature 2022 – 2027 du Conseil d'Etat, ce qui nécessite de réaliser les travaux dès maintenant.

Les aménagements du projet font partie des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération du Grand Genève de 3<sup>ème</sup> génération (PAGG3 de 2016) pouvant bénéficier d'une subvention fédérale. Dans l'accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton de Vaud concernant ce PAGG3, l'Etat s'est engagé à réaliser ces travaux à l'horizon 2019-2022 (mesures classées en priorité A). Si le démarrage des travaux n'intervient pas avant le 31 décembre 2025 et si la mise en service n'intervient pas avant le 30 novembre 2027, ce subventionnement sera perdu (voir *chapitres 1.4 et 1.9.1*). Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

### *3.10.4 Conclusion*

Au vu de ce qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent donc être qualifiés de charges liées. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163 al. 2 Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'Etat dispose d'une certaine marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

## **3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

## **3.12 Incidences informatiques**

Néant.

## **3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

## **3.14 Simplifications administratives**

Néant.

## **3.15 Protection des données**

Néant.

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Objet EOTP I.000339.02 « RC 11 Eysins, requalification » :

En milliers de  
francs  
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année	Année	Année	Année
		2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

<b>Charges supplémentaires</b>					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation	046/31				20
...					
<b>Total des charges supplémentaires : (A)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
<b>Diminution de charges</b>					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
<b>Total des diminutions des charges : (B)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Revenus supplémentaires</b>					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
...					
<b>Total augmentation des revenus : (C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B- C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
---	--	----------	----------	----------	-----------

Charge d'intérêt (E)		79	79	79	79
Charge d'amortissement (F)		179	179	179	179

<b>Total net (H = D + E + F)</b>		<b>258</b>	<b>258</b>	<b>258</b>	<b>278</b>
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

(Ajouter les lignes supplémentaires nécessaires dans ce tableau)

#### **4. CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

# **PROJET DE DÉCRET**

## **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 3'575'000.- pour financer la réalisation de la requalification de la RC 11 et l'aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur le territoire de la Commune d'Eysins**

### **du 5 février 2025**

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

#### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'ouvrage de CHF 3'575'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la réalisation de la requalification de la RC 11 et l'aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur le territoire de la Commune d'Eysins.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

#### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.