



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 26'300'000.- pour financer la part cantonale des travaux de requalification de la RC 1 Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de Dully, sur les communes de Prangins et Gland

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| 1. Présentation du projet | 4 |
| 1.1 Préambule | 4 |
| 1.2 Bases légales | 5 |
| 1.3 Situation actuelle | 6 |
| 1.3.1 <i>Caractéristiques générales du tronçon à requalifier</i> | 6 |
| 1.3.2 <i>Carrefours</i> | 7 |
| 1.3.3 <i>Aménagements pour piétons et cyclistes</i> | 7 |
| 1.3.4 <i>Offre actuelle en transports publics</i> | 8 |
| 1.3.5 <i>Caractéristiques des différents tronçons</i> | 9 |
| 1.3.6 <i>Etat de la chaussée</i> | 10 |
| 1.3.7 <i>Protection contre le bruit</i> | 10 |
| 1.3.8 <i>Collecte des eaux de chaussée</i> | 11 |
| 1.3.9 <i>Eclairage public</i> | 11 |
| 1.5 Description des travaux prévus | 11 |
| 1.5.1 <i>Principes généraux d'aménagement</i> | 11 |
| 1.5.2 <i>Description des aménagements par tronçon et secteur</i> | 12 |
| 1.5.3 <i>Arrêts de bus</i> | 18 |
| 1.5.4 <i>Réfection de la chaussée</i> | 19 |
| 1.5.5 <i>Protection contre le bruit</i> | 19 |
| 1.5.6 <i>Collecte et traitement des eaux de chaussée</i> | 19 |
| 1.5.7 <i>Défrichage</i> | 19 |
| 1.5.8 <i>Aménagements paysagers</i> | 20 |
| 1.5.9 <i>Eclairage public</i> | 20 |
| 1.5.10 <i>Transports exceptionnels</i> | 20 |
| 1.5.11 <i>Suivi archéologique</i> | 20 |
| 1.6 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA) | 21 |
| 1.7 Réseau cyclable | 21 |
| 1.7.1 <i>Réseau cantonal cyclable (stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035)</i> | 21 |
| 1.7.2 <i>Réseau régional</i> | 22 |
| 1.7.3 <i>Analyse du projet de la RC 1 Dully – Gland – Prangins</i> | 22 |
| 1.7.4 <i>Évaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables</i> | 23 |
| 1.8 Planning des travaux | 23 |
| 1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet..... | 23 |
| 1.10 Coûts des travaux et des études prévues | 24 |
| 1.10.1 <i>Participation de tiers</i> | 24 |
| 1.10.2 <i>Coût des travaux pour le Canton</i> | 25 |
| 2. Mode de conduite du projet | 27 |
| 3. Conséquences du projet de décret | 28 |
| 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement | 28 |
| 3.2 Amortissement annuel | 28 |
| 3.3 Charges d'intérêt..... | 28 |
| 3.4 Ressources humaines | 28 |
| 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement | 28 |
| 3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) ... | 29 |
| 3.7 Environnement, durabilité et climat | 29 |
| 3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion..... | 29 |
| 3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)..... | 29 |
| 3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD | 30 |
| 3.10.1 <i>Introduction</i> | 30 |
| 3.10.2 <i>Principe de la dépense</i> | 30 |
| 3.10.3 <i>Quotité de la dépense</i> | 31 |
| 3.10.4 <i>Moment de la dépense</i> | 31 |
| 3.10.5 <i>Conclusion</i> | 31 |
| 3.11 Communes | 32 |
| 3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA | 32 |
| 3.13 Incidences informatiques | 32 |

| | |
|---|-----------|
| 3.14 Simplifications administratives..... | 32 |
| 3.15 Protection des données..... | 32 |
| 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement..... | 33 |
| 4. Conclusion..... | 34 |
| PROJET DE DECRET..... | 33 |

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La RC 1, ou Route Suisse, est un axe routier structurant du réseau cantonal de base traversant les principaux bourgs et localités du district de Nyon. Il s'agit d'un axe historique, dont la fonction a passablement évolué au cours des ans. Malgré cette évolution, son aménagement n'a pas été adapté de manière significative. Or, bien que le trafic motorisé ne pose pas de problèmes majeurs de capacité sur cet axe (y compris en prenant en compte l'évolution du trafic attendue à l'horizon 2030), celui-ci est peu adapté aux mobilités actives et ne compte que peu ou pas d'aménagement pour cyclistes, alors qu'il constitue un itinéraire important identifié par la stratégie cantonale de promotion du vélo (potentiel important pour les mouvements pendulaires entre Prangins, Gland et Dully, itinéraire plat, distances de parcours de 4 à 5 km, environnement paysager attractif).

Devant répondre à de nombreux usages et fonctions multiples (transports individuels motorisés, poids lourds, transports publics, trafic agricole, convois exceptionnels, mobilités actives, etc.), la RC 1 comprend aujourd'hui des aménagements hétérogènes peu cohérents, en raison notamment d'une évolution par projets indépendants et isolés les uns des autres.

L'étape de requalification de la RC 1 Dully-Gland-Prangins a fait l'objet entre 2020 et 2021 d'une étude préliminaire, financée par le Canton, l'association Région de Nyon et les communes de Prangins et Gland. Les études de projet, financées par les mêmes partenaires, se sont poursuivies à partir de 2023 et sont toujours en cours (EOTP I.000854.02 « CE RC 1 Dully-Prangins », d'un montant de CHF 1'328'000.-, adopté par le Conseil d'Etat le 18.01.2023, adopté par le Grand Conseil le 09.05.2023). Le périmètre d'intervention comprenait l'ensemble de l'axe de la RC 1 entre le carrefour à feux de la Bossière, en entrée de localité de Prangins à l'ouest, et le pont sur la Dullive, limite communale entre Gland et Dully à l'est. Le périmètre de réflexion, plus large, comprenait un vaste espace compris entre Prangins, la jonction autoroutière A1 de Gland, Dully et les rives du lac Léman.

Les projets régionaux déterminants et les besoins des différents types d'utilisateurs de l'axe ont été pris en compte, plus particulièrement les modes actifs (piétons et cyclistes).

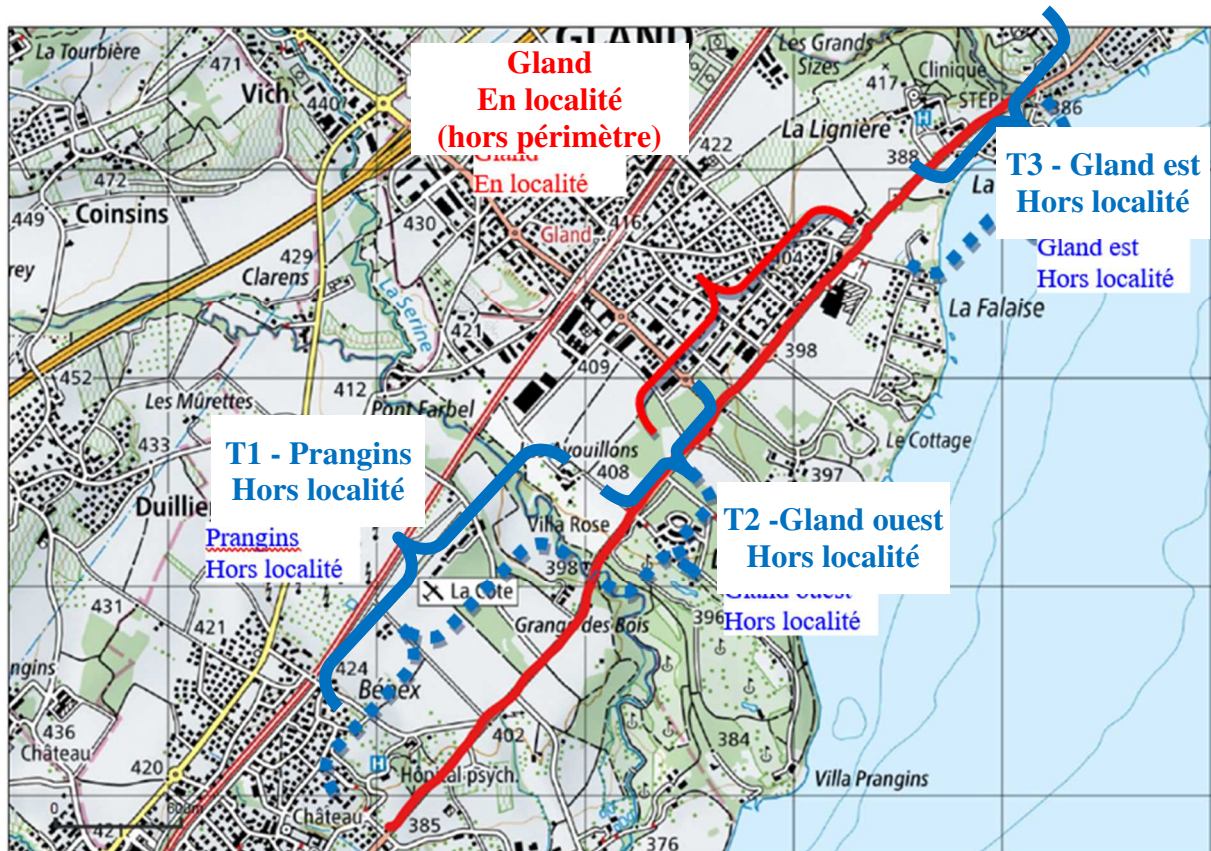


Fig. 1 – Situation générale (1/25'000)

Ces enjeux liés à la mobilité active justifient principalement la volonté de requalifier la RC 1, d'autant plus que les potentiels de développement urbain prévus dans le secteur engendreront une augmentation des charges de trafic, provoquant une dégradation ultérieure des conditions de sécurité pour les cyclistes.

Le tronçon de route à requalifier faisant l'objet de la présente demande de crédit s'étend sur environ 3.4 km, sur les communes de Prangins et Gland (voir figure 1). Le périmètre du projet est partagé en trois tronçons situés hors localité de part et d'autre de la traversée de localité de Gland (T1 et T2 à l'ouest de Gland, T3 à l'est de Gland). La partie à l'ouest de Gland (tronçons T1 et T2), d'une longueur de 2.4 km, débute à l'entrée de localité est de Prangins (carrefour de la Bossière, non compris) et se termine à l'extrémité ouest de la traversée de localité de Gland (chemin des Fontenailles). La partie à l'est de Gland (tronçon T3), d'une longueur de 1.0 km débute à l'extrémité est de la traversée de localité de Gland (après le chemin de la Falaise) et se termine à la limite communale entre Gland et Dully (pont sur la Dullive).

Les travaux de requalification de la route seront financés par l'Etat de Vaud, la Commune de Gland et la Commune de Prangins (voir chapitre 1.10.1 – *Participation de tiers*). La Confédération subventionnera le projet pour la réalisation de la mesure n° 12-28 « Requalification de la Route Suisse entre Prangins et Gland » en priorité A du projet d'agglomération de 4^e génération du Grand Genève (PA4), qui vise à réaliser les aménagements nécessaires pour concilier les différents usages de la route en toute sécurité et renforcer les mesures en faveur des piétons et des cycles en particulier.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des travaux de requalification de la RC 1 sur le tronçon hors traversée de localité entre la limite est de localité de Prangins et le pont sur la Dullive à la limite communale entre Gland et Dully. Les aménagements en traversée de localité de Gland sont financés et pilotés par la Commune de Gland dans la continuité des aménagements projetés sur la portion cantonale et en adéquation avec la mesure n°12-28 du PA4.

Les Communes de Gland et Prangins procèdent à leurs demandes de crédits auprès de leurs organes législatifs respectifs afin de financer leur part des travaux, sur la base d'une nouvelle convention entre partenaires à établir.

1.2 Bases légales

L'entretien des routes cantonales hors traversée de localité et des installations accessoires nécessaires à leur exploitation (cf. art. 2 de la loi sur les routes, LRou, du 10 décembre 1991, BLV 725.01) incombe à l'Etat (art. 20 al. 1 lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés existants doivent en outre être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (normes VSS et art. 12 LRou), ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou).

En outre, selon l'art. 2 de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC ; RS 705), les aménagements doivent être continus et interconnectés. Or, actuellement, cette continuité des pistes cyclables et cette interconnexion font défaut. De surcroît, en vertu de l'art. 6 LVC, les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent en principe à ce que notamment les voies cyclables soient interconnectées et continues et desservent notamment les lieux importants et à ce que les réseaux disposent de voies cyclables sûres et séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune (art. 6 al. 1 let. a et c LVC). Ainsi, la mise en œuvre de l'itinéraire de mobilité active projeté le long de la RC 1 correspond aux objectifs prévus dans la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables.

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances ne deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou pour y remédier ; ce plan est contraignant pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution (art. 44a, al. 1 et 2 LPE). Les limites et mesures précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1). Pour ce qui est de la compétence, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

De plus, le projet repose sur l'art. 52 al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, notamment contre les pollutions aux HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) dans les terrains.

Le présent projet répond également aux objectifs développés dans la fiche A23 « mobilité active » 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 active lors des interventions sur le territoire, et de développer la complémentarité entre les transports publics et les modes actifs.

Concernant l'aménagement du territoire, les principaux objectifs et mesures des schémas directeurs et projets d'agglomérations concernés – en l'occurrence le projet d'agglomération du Grand Genève de 4^e génération (PA4) – ont une valeur contraignante pour les autorités publiques. En effet, le PA4 s'inscrit dans le cadre du Plan directeur cantonal et répond par ailleurs aux exigences du plan des mesures OPair.

L'itinéraire projeté le long de la RC 1 fait partie du réseau structurant cantonal défini par la stratégie vélo 2035 (cf. section 1.3.3).

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Caractéristiques générales du tronçon à requalifier

Le tronçon objet de la présente demande de crédit, faisant partie de la RC 1, est un axe du réseau routier cantonal principal de base hors traversée de localité, compris entre l'entrée de localité de Prangins à l'ouest (carrefour à feux) et la limite communale entre Gland et Dully à l'est (pont sur la Dullive), exception faite pour le secteur commercial en partie bâti sur la traversée de localité de Gland. Il a une longueur d'environ 3.4 km.

Le tronçon à requalifier est de manière générale constitué d'une plateforme relativement large, rectiligne et aux abords dégagés (exception faite du secteur du pont sur la Promenthouse). Les usagers de l'axe bénéficient ainsi d'une visibilité optimale.

La chaussée est composée en général de deux voies (une voie par sens de circulation), avec localement des présélections, bandes striées ou îlots en approche de certains carrefours dans le secteur de Gland. La largeur des voies mesure majoritairement de 3.5 m à 4 m, voire jusqu'à 5 ou 6 m dans certains secteurs. L'axe bénéficie donc d'un gabarit confortable pour la circulation du trafic individuel motorisé (TIM) et du trafic poids lourds (PL).



Fig. 2 – RC 1 – situation actuelle – tronçon à l'est du carrefour de la Bossière (direction Lausanne)

Les charges de trafic journalier moyen (TJM) observées sur cet axe se situent entre 7'000 à 12'000 véh/j selon les comptages cantonaux quinquennaux 2022, avec une part de poids lourds faible, (environ 1% du trafic total). En l'absence d'infrastructures dédiées, la part de trafic cyclable est également faible mais non négligeable, essentiellement située en traversée de Gland, avec quelque 120 vélos/j en TJM 2015.

Le réseau d'évacuation des eaux de chaussée existant ne répond plus aux exigences légales et normatives en matière de protection de l'environnement et nécessite d'être reconstruit selon les prescriptions en vigueur.

1.3.2 Carrefours

Aucun problème majeur d'exploitation ou de capacité n'est à déplorer au droit des carrefours, bien qu'une certaine attente puisse être observée en sortie de certains accès secondaires en heure de pointe du soir (HPS).

La majorité des carrefours et accès secondaires sont exploités en perte de priorité sur l'axe. Il existe d'ailleurs nombre de petits accès secondaires, dont certains font l'objet d'une interdiction de tourner-à-gauche, d'autres peuvent actuellement être considérés comme des accès "sauvages", engendrant des problèmes de sécurité et d'homogénéité de l'axe dans l'état actuel.

Aucun point noir de la sécurité routière n'est à déplorer sur l'ensemble du tronçon étudié, mais certains points plus accidentogènes sont tout de même à observer. C'est principalement le cas du carrefour à feux à l'entrée de Prangins (sept accidents sur les cinq dernières années avec cinq blessés légers), du carrefour à priorité sur l'axe liant la RC 1 et le chemin des Chaux (six accidents sur les cinq dernières années, avec cinq blessés légers et un grave) et du carrefour avec la route de l'aérodrome à Prangins.

1.3.3 Aménagements pour piétons et cyclistes

Concernant la mobilité active, qu'elle soit cycliste ou piétonne, une discontinuité des liaisons est à déplorer sur des portions importantes de ce tronçon, y compris en traversée de localité, certains secteurs n'étant pas du tout aménagés à ces fins. Les aménagements existants sont très hétérogènes (trottoirs seuls, bandes cyclables, pistes cyclables uni- ou bi- directionnelles, pistes mixtes piétons/vélos ou séparées, bandes mixtes, etc.), et parfois discontinus, ce qui représente un problème de sécurité lié à la disparité des aménagements.

Une faible perméabilité de l'axe pour les modes actifs est également à observer, avec peu de traversées piétonnes sécurisées, pas d'aménagements pour les traversées ou présélections pour les cycles. L'itinéraire La Suisse à vélo se situe au nord de la RC. La RC 1 est empruntée par de nombreux cyclistes sportifs.

Plusieurs itinéraires touristiques pédestres se situent à proximité de la RC 1. Le principal se situe en traversée de localité et le long de l'axe dans le secteur de la Promenthouse (sentier des "toblerones", via Jacobi, chemin panorama alpin, desservant notamment la centrale électrique des Avouillons ainsi que la Villa Rose, sentier des Huguenots).

En termes de besoins pour les mobilités actives, plusieurs éléments déterminants sont à considérer :

- A l'exception de la traversée de Gland (qui ne fait pas l'objet de cette demande de crédit), il n'existe ainsi pas, ou de manière marginale, de besoins de liaisons piétonnes sur l'ensemble du tronçon. D'autres itinéraires, au bord du lac ou plus au nord, sont davantage fréquentés. Les besoins piétons transversaux sont essentiellement liés à la demande touristique et au besoin de sécuriser les itinéraires pédestres existants qui sont aujourd'hui peu satisfaisants ;
- Les besoins cyclistes sont nettement plus marqués. L'axe de la RC 1 a été inscrit comme itinéraire structurant dans le réseau cantonal et dans le schéma cyclable régional et comporte donc de véritables enjeux d'aménagement, de continuité et de rabattement, car il existe une demande et un fort potentiel d'utilisation de l'axe principalement pour deux types d'usagers, les pendulaires et les cyclistes sportifs. En effet, ces usagers apprécient cet axe rectiligne, direct et relativement plat. A l'inverse, les usagers moins expérimentés (aînés, familles, enfants/écoliers, loisirs, etc.) utilisent aujourd'hui plutôt les itinéraires existants ou en projet au bord du lac ou plus au nord. La réalisation d'aménagement sécurisés pour les vélos le long de la RC 1 permettra d'accueillir l'ensemble des types d'usagers.



Fig. 3 – RC 1 – Exemples de mobilité active - état actuel sur les territoires de Prangins et Gland

1.3.4 Offre actuelle en transports publics

Trois lignes de transports publics (bus) empruntent la RC 1 sur ce tronçon, comme indiqué sur la figure ci-après. L'une d'entre elles est la ligne TP urbaine Car Postal 831 desservant la ville de Gland, les deux autres étant des lignes régionales, soit la ligne Car Postal 836 Gland - Rolle et la ligne TPN 811 Coppet – Nyon - Gland.

Trois arrêts existent dans le périmètre d'étude et doivent être adaptés aux exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand, RS151.3). À noter que l'arrêt existant Prangins-Hôpital (ligne TPN 811) est aménagé sommairement et uniquement du côté nord de la route (direction Prangins), car les bus ne peuvent manœuvrer pour bifurquer en direction de Prangins au carrefour du chemin des Chaux après avoir desservi l'hôpital. Ils s'arrêtent donc directement en bordure de la route cantonale.

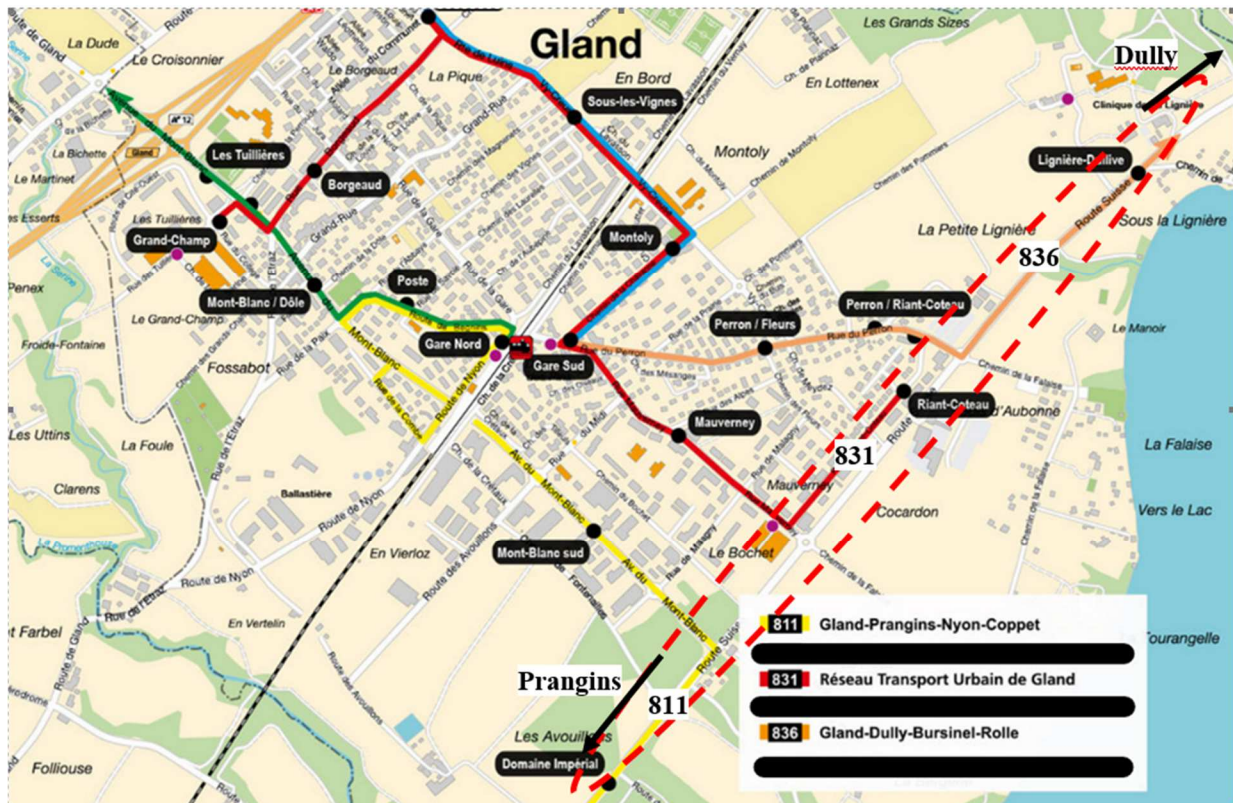


Fig. 4 – RC 1 – Transports publics sur l'axe à requalifier

1.3.5 Caractéristiques des différents tronçons

1. Prangins, hors localité - Tronçon 1 (env. 1'600 m)

Ce tronçon hors localité, se situe à l'ouest de l'axe à requalifier, depuis le carrefour à feux de la Bossière, qui marque la limite de localité de Prangins jusqu'à la traversée de la Promenthouse en limite communale avec Gland. Il est limité à 80 km/h.

Sur le tronçon entre la sortie de localité de Prangins et le carrefour avec le chemin des Chaux, une piste mixte piétons/vélos est présente au nord de la chaussée et une bande cyclable au sud. Le reste du tronçon est dépourvu d'aménagement cyclable sécurisé et confortable, le nord et le sud présentant uniquement deux bandes cyclables.

Quelques accidents ont été recensés ces dernières années au droit du carrefour à feux de la Bossière et du carrefour avec le chemin des Chaux. En outre, la géométrie de ce carrefour n'est pas conforme aux normes en vigueur, avec une forte probabilité d'empiètement sur les autres voies de circulation en entrée et sortie d'un accès secondaire. Un accident majeur, entraînant le décès d'un cycliste, s'est produit l'année dernière au croisement avec la route de l'Aérodrome.

En termes de diagnostic paysager, ce tronçon se caractérise par une séquence de paysage ouvert. Il est bordé par de vastes parcelles agricoles délimitées par différentes lignes arborisées donnant du rythme au parcours.

2. Gland ouest, hors localité - Tronçon 2 (env. 800 m)

Ce tronçon non bâti, situé hors localité et limité à 80 km/h, borde le domaine forestier de la Promenthouse et des espaces agricoles. Il s'étend jusqu'à l'entrée de localité de la commune de Gland et l'arrêt de bus du golf du Domaine Impérial.

Une piste mixte piétons/vélos est présente au sud de la chaussée.

Pour les piétons, la traversée de la RC 1 au droit de la Promenthouse se fait en passant sous le pont, passage peu sécurisé, sans garde-corps, étroit et inondable par temps de crue.

En termes de diagnostic paysager, ce tronçon se caractérise par une séquence de paysage ouvert.

3. Gland est, hors localité - Tronçon 3 (env. 1'000 m)

Le dernier tronçon de l'axe de la RC 1 à requalifier s'étend depuis la sortie de localité de Gland jusqu'au pont sur la Dullive en limite de commune avec Dully. La limitation de vitesse est fixée à 80 km/h.

Aucune infrastructure pour les modes actifs n'est présente au nord de la chaussée. Côté lac, la piste mixte en provenance du giratoire du Perron devient bande mixte piétons/vélos sur la chaussée, pour ensuite disparaître complètement sur les derniers 150 m avant l'arrêt de bus de la clinique de la Lignère.

En termes de diagnostic paysager, ce tronçon se caractérise par une séquence de paysage ouvert, plus rapproché des bords lacustres et ponctuellement arboré. La traversée de la Dullive marque le dernier tronçon de cette étape de la RC 1, avec ses bords très boisés qui identifient clairement dans le paysage la frontière entre Gland et Dully.

1.3.6 *Etat de la chaussée*

La chaussée a fait l'objet de mesures de portance, de carottages et autres sondages afin d'en déterminer l'état, la structure et la pollution. Ce diagnostic montre des problèmes relatifs au coffre de chaussée (épaisseur parfois insuffisante, portance faible à moyenne), ainsi qu'une structure bitumineuse vieillissante et usée, avec des dégradations nombreuses. De nombreuses fissures, parfois traversantes, ainsi que des zones d'affaissement ont été constatées. Il est par conséquent nécessaire de profiter de la requalification de cet axe pour renforcer la structure de la chaussée afin qu'elle supporte le trafic routier à futur. En outre, des teneurs en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) importantes ont été détectées dans les couches intermédiaires de la chaussée.



Fig. 5 – *État de la chaussée (fissuration diverse, orniérage et faïençage)*

1.3.7 *Protection contre le bruit*

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires des routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons routiers causant des nuisances sonores excessives.

Selon l'étude de bruit établie en 2013 par la commune de Prangins, aucune mesure d'assainissement du bruit n'est prescrite sur les tronçons hors localité. Sur la commune de Gland, l'étude de bruit établie en 2016 prévoit une mesure de pose de revêtement de type ACMR 8, ainsi qu'un allègement sur le tronçon Gland-ouest.

1.3.8 Collecte des eaux de chaussée

Le système de collecte et d'évacuation des eaux de chaussée en place est incomplet, discontinu et parfois vétuste. Actuellement, les eaux de la route se déversent dans les réseaux communaux d'évacuation des eaux claires, sans traitement préalable.

Sur la base des instructions "Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et compte tenu du trafic de la route, qui avoisine actuellement les 12'000 véh./jour, les eaux de chaussée de la RC 1 sont considérées comme polluées, et doivent être traitées avant d'être rejetées à l'exutoire pour répondre aux exigences de la loi fédérale sur la protection des eaux (art. 7, LEaux – RS 814.20).

1.3.9 Eclairage public

Actuellement, il n'existe pas d'éclairage public le long du tracé, hormis à l'entrée de Prangins. Ce dernier sera supprimé et adapté dans le cadre du projet de requalification en traversée de localité de Prangins.

1.4 Procédure d'autorisation de construire

Le projet a été soumis à enquête publique du 8 novembre au 9 décembre 2024. Les oppositions sont traitées actuellement par la DGMR en collaboration avec les Communes. Une mise à l'enquête pour les acquisitions foncières est planifiée dans le courant de l'année 2025, à la suite de l'approbation du projet routier par le Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH).

1.5 Description des travaux prévus

Ce projet consiste principalement à supprimer les surlargeurs de chaussée, superflues pour les TIM, afin de modérer la vitesse du trafic routier et de les affecter à la création d'un itinéraire cyclable structurant en site propre et de cheminements piétons où le besoin est avéré (perméabilité longitudinale et transversale de la RC 1 accrue pour répondre à la demande piétons et cycles). Il s'agit ainsi d'encourager les modes actifs pour les déplacements quotidiens et de loisir le long de la RC 1, en considérant l'augmentation des besoins futurs en mobilité, de favoriser leur sécurité, en particulier au droit des traversées de la RC 1 et de requalifier l'axe cantonal.

1.5.1 Principes généraux d'aménagement

Les principes généraux de l'étude préliminaire réalisée en 2021 ont constitué le point de départ des études de projet. Ces dernières ont été élaborées pour répondre aux exigences normatives en termes de croisements de véhicules et de gabarits de transports exceptionnels, ainsi qu'en adéquation à la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Les aménagements suivants sont prévus :

- une chaussée avec une voie de circulation par sens et un gabarit routier de 7 m de largeur ;
- une piste cyclable unidirectionnelle par sens d'une largeur de 2.4 m. Cette largeur permet le dépassement entre cyclistes. Offrir des possibilités de dépassement est en effet indispensable, car cet axe du réseau structurant sera utilisé par une grande diversité de cyclistes et de vélo : pendulaires, vélo à assistance électrique, familles, cycloportifs, etc. Par ailleurs, ces largeurs permettent aux piétons occasionnels d'emprunter la piste cyclable sur les tronçons aménagés sans trottoirs ;
- des zones mixtes de 3.80 m de largeur, offrant un gabarit de 2.0 m pour les piétons et un gabarit de 1,8 m pour les cyclistes. Les 2 modes seront séparés par un marquage ;
- 5 traversées piétonnes avec îlots centraux, de manière à sécuriser les itinéraires piétons transversaux ;

- suppression des accès secondaires non essentiels et accessibilité garantie via les voiries communales de desserte, afin de clarifier et sécuriser l'entier du tronçon ;
- ajout de voies de présélections afin de satisfaire aux exigences de la sécurité routière et de fluidifier le trafic (en permettant notamment aux véhicules sortant de l'axe en tourner-à-gauche de ne pas perturber le trafic allant tout droit).

1.5.2 Description des aménagements par tronçon et secteur

Tronçon 1

1.5.2.1 Secteur du carrefour de la Bossière, à Prangins

Ce secteur se connecte directement au carrefour à feux faisant office d'entrée de localité de Prangins. L'aménagement des pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée permet aux vélos de s'intégrer facilement au projet de requalification en traversée de localité, piloté par la Commune de Prangins, qui est au stade de projet d'exécution et dont la réalisation est prévue durant les années 2025 et 2026.

Un sas vélos permettra aux cycles de se positionner devant les véhicules à moteur au feu.

Ce secteur illustre également le profil-type général appliqué sur le tronçon d'étude hors localité : des pistes cyclables unidirectionnelles de 2,40 m de large et la chaussée de 7,00 m.

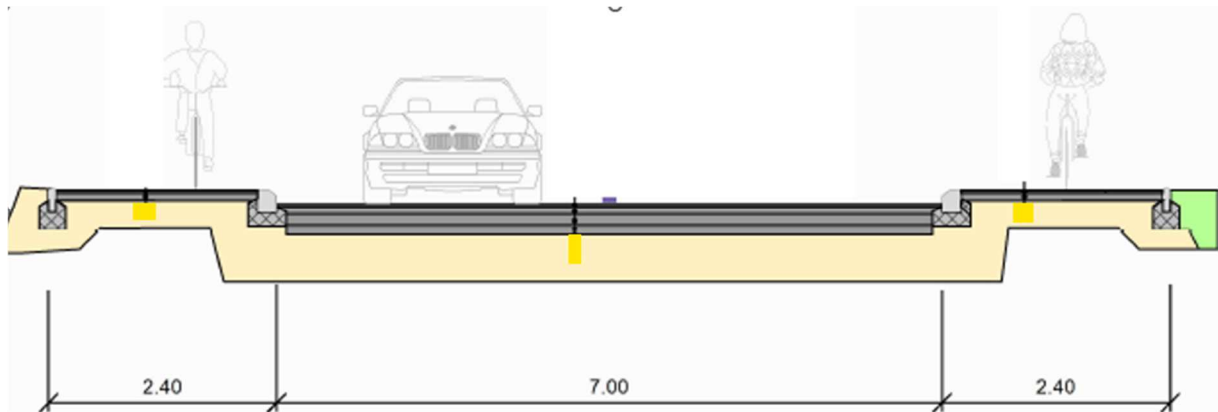


Fig. 6 – Profil type de la requalification de la RC 1 avec pistes cyclables

Un soutènement sera mis en place côté lac pour réduire la largeur du talus et ainsi limiter les emprises sur les parcelles privées.

1.5.2.2 Secteur du chemin du Point du Jour, à Prangins

Dans ce secteur, une aide à la traversée piétonne et vélo sécurisée est proposée, afin de permettre une liaison directe et sans danger entre l'hôpital et le cheminement au sud de la RC 1 menant au bord du lac. Cette traversée nécessitant un îlot, un désaxement de la voie nord est indispensable.

L'îlot a été axé sur le chemin du Point du Jour et le chemin menant à l'hôpital, d'entente avec la Commune de Prangins, ceci au vu de l'interdiction de circuler sur le chemin menant à l'hôpital et la possibilité de fermer l'accès au chemin du Point du Jour situé au sud.

L'accès sud sera entièrement dédié au trafic piéton, dans la mesure où une alternative existe plus à l'est pour les véhicules (chemin du Point du Jour).

Cette adaptation de projet permettra d'utiliser les chemins comme aire d'attente pour les piétons et ainsi de diminuer les emprises et les soutènements nécessaires à la réalisation de l'aide à la traversée. Cela évitera également l'abattage de deux arbres.

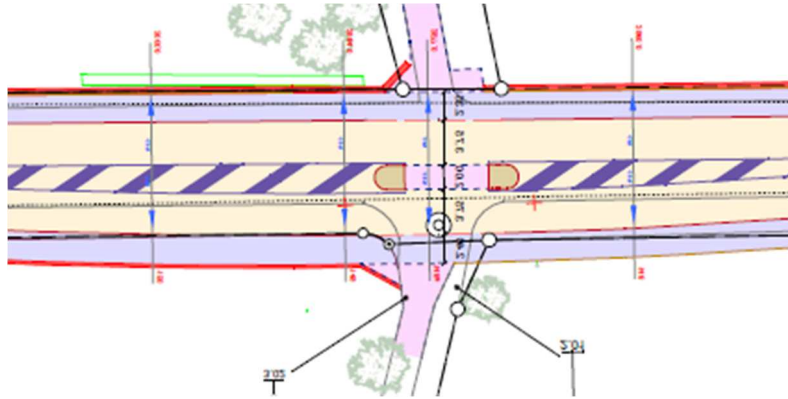


Fig. 7 – Situation d'aménagement du secteur du chemin du Point du Jour

Au droit de la future sortie du chemin du Point du Jour, dont l'exploitation reste en céder-le-passage par rapport à la RC 1, une adaptation est nécessaire pour aménager les pistes cyclables. La piste sud est abaissée et munie d'un marquage rouge marquant la priorité qui lui est accordée par rapport à l'accès secondaire. En face, côté nord, un abaissement de bordure est prévu pour permettre aux cyclistes en provenance du chemin du Point du Jour de rejoindre la piste.

Un soutènement sera mis en place côté lac pour réduire la largeur du talus et ainsi limiter les emprises sur les parcelles privées.

1.5.2.3 Secteur du carrefour du chemin des Chaux, à Prangins

Le carrefour avec le chemin des Chaux sera réaménagé par la correction géométrique du débouché du chemin sur la RC 1 et par la création d'une présélection de tourner-à-gauche sur la RC 1. Cette amélioration permet de faciliter l'accès pour les bus devant se rendre à l'arrêt « Prangins-Hôpital » de la ligne TPN 811.

La nécessité d'élargir ce carrefour a été démontrée afin de sécuriser la giration des poids lourds sortant du chemin des Chaux (toujours exploité en céder-le-passage) pour se rendre à l'est.

Une présélection est proposée de manière à sécuriser les véhicules venant de l'ouest et tournant à gauche en direction du chemin du Chaux. Cela permet également de sécuriser le trafic allant tout droit.

L'accès au chemin du Bois de Craux est quant à lui maintenu et assuré par la présélection, dans un souci de limiter le transit de véhicules agricoles sur la RC, et reste admissible du point de vue de la sécurité des cycles au carrefour.

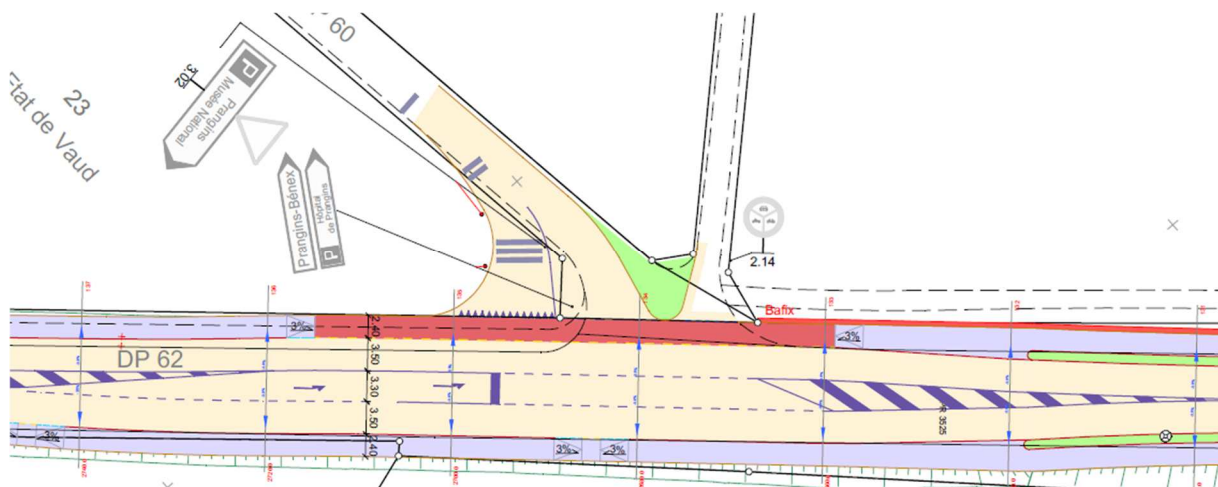


Fig. 8 – Situation d'aménagement du carrefour des Chaux

La priorité au carrefour de la piste cyclable nord, est rappelée par un marquage rouge, accentuant l'attention à porter aux cyclistes. En face, côté sud, les vélos bifurquant en direction du Chemin des Chaux peuvent s'insérer sur la chaussée avant le carrefour et bénéficier de la présélection, ou s'arrêter au droit du carrefour et traverser en bénéficiant de l'espace entre les voies pour traverser en deux temps.

Un soutènement sera mis en place côté Jura pour réduire la largeur du talus et ainsi limiter l'impact sur le chemin agricole en place et réduire les impacts sur les SDA.

À noter que, depuis ce secteur et jusqu'à la route de l'Aérodrome, les pistes sont séparées de la chaussée par des bandes herbeuses grâce à l'espace du domaine public disponible.

1.5.2.4 Secteur du carrefour de l'Aérodrome, à Prangins

Une présélection est prévue de manière à sécuriser les véhicules venant de l'ouest et tournant à gauche. Cela permet également de sécuriser le trafic allant tout droit.

En sus, une aide à la traversée sécurisée est prévue afin d'assurer la perméabilité de l'axe et la continuité de l'itinéraire de loisirs croisant la RC 1 à cet endroit.

La route de l'Aérodrome et le chemin Bois des Âges, situé en face, voient leur exploitation en céder-le-passage conservée et les pistes cyclables devenir prioritaires avec un marquage au sol d'une coloration rouge de la bande cyclable pour mettre en évidence la zone de conflit.

En raison de la nouvelle présélection et des emprises nécessaires côté Jura, les travaux auront pour but de restituer les chemins agricoles en bordure de RC pour leur utilisation par les exploitants de la région.

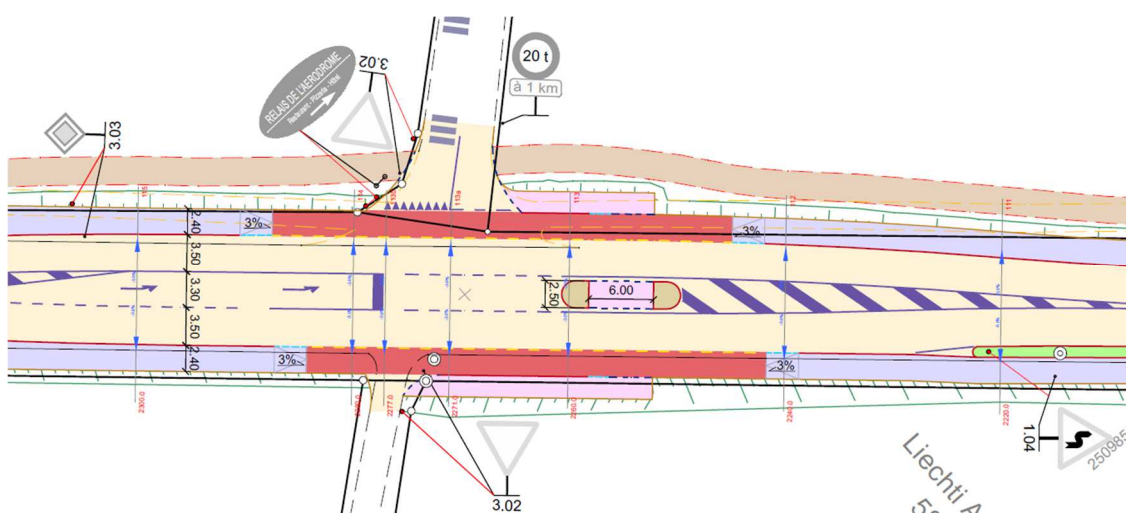


Fig. 9 – Situation d'aménagement du carrefour de l'Aérodrome

1.5.2.5 Secteur de la Grange des Bois, à Prangins

À l'est de ce secteur côté lac, un trottoir de 2,00 m de largeur sera aménagé pour permettre aux usagers des itinéraires pédestres de circuler de manière sécurisée et confortable le long de la RC 1.

L'axe de la chaussée a été retravaillé pour éviter les impacts sur les arbres existants côté lac de la chaussée. Ceci a pour impact le déplacement de l'axe en direction de la ferme de la Grange des Bois.

Actuellement la sortie du chemin desservant la ferme n'est pas conforme aux normes de visibilité et crée une situation dangereuse lors de chaque passage de véhicule.

Le projet prévoit la mise en place d'un soutènement de type gabions côté Jura, correspondant bien au caractère du lieu pour reprendre l'élargissement dû à la création des pistes cyclables. Celui-ci a été adapté également afin d'offrir la visibilité nécessaire à la sortie de la ferme et ainsi augmenter la sécurité.

Le principe de priorité de la piste cyclable sera appliqué au droit de la sortie du chemin.

Tronçon 2

1.5.2.6 Le secteur du pont sur la Promenthouse, à la limite entre Prangins et Gland

Le secteur du pont sur la Promenthouse sera élargi côté Jura afin de maintenir la continuité des aménagements dédiés aux mobilités actives.

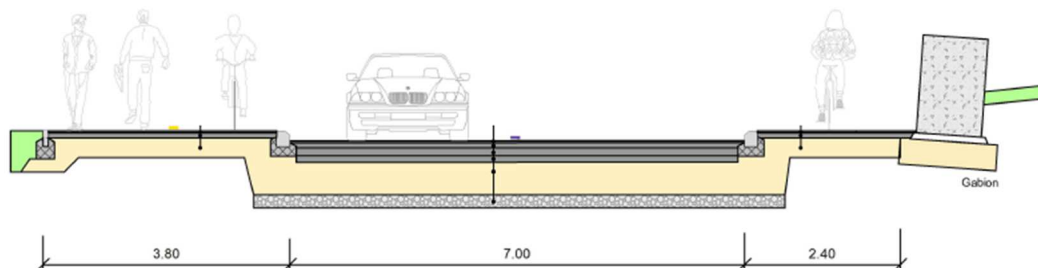


Fig. 10 – Profil type de la requalification de la RC 1 avec piste cyclable et trottoir mixte piétons/vélos

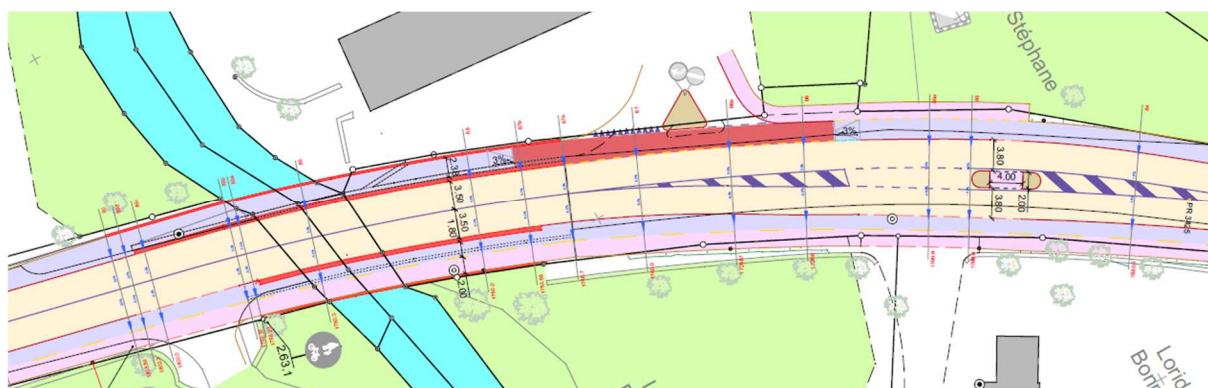


Fig. 11 – Situation d'aménagement du secteur du pont sur la Promenthouse

Le principe de priorité des pistes cyclables sur les accès secondaires est également appliqué dans ce secteur.

Une aide à la traversée, sécurisée par un îlot, sera réalisée afin de permettre aux usagers des sentiers pédestres de traverser la RC 1 en tout temps, le passage actuel, sous le pont, étant parfois inondé.

Pont sur la Promenthouse

Le pont sur la Promenthouse sera élargi de 2.40 m côté Jura pour maintenir la largeur des aménagements dédiés à la mobilité active. De plus, il est prévu de supprimer les bouleries de part et d'autre de la chaussée et de les remplacer par des glissières. De nouvelles glissières seront intégrées à des longrines en béton fondées de part et d'autre de l'ouvrage.

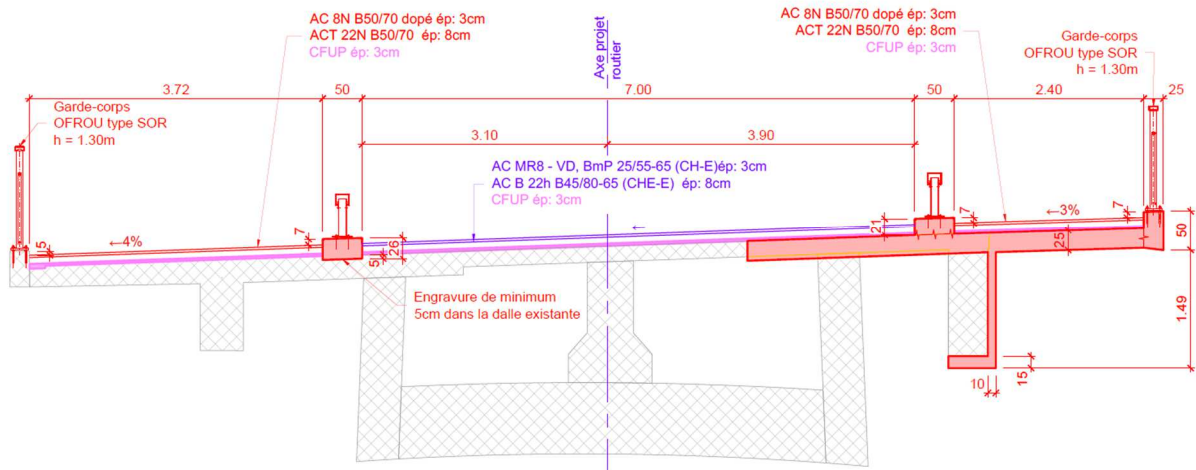


Fig. 12 – Coupe-type au droit du pont sur la Promenthouse (sur la voûte)

L'entier de l'extrados de l'ouvrage, soit la surface extérieure, sera hydrodémoli en surface afin de permettre l'accroche d'une couche d'étanchéité. La nouvelle structure sera ancrée à l'ouvrage existant et appuyée sur deux micropieux réalisés à travers le mur d'aile amont. Les travaux d'assainissement consisteront également en un nettoyage de la voûte et des murs d'aile et reprise des joints depuis la rivière en coordination avec la DGE. Cette solution est compatible avec le principe de conservation du patrimoine et a été validée par la division Monuments et sites de la Direction générale des immeubles et du patrimoine.

1.5.2.7 Secteur du Domaine Impérial et domaine des Avouillons, à Gland

Très contraint par un mur et l'aire forestière au sud ainsi que la zone agricole en partie en SDA au nord, le secteur des arrêts de bus du Domaine Impérial est relativement étendu longitudinalement. Néanmoins, les principes proposés ont pu être appliqués, avec inversion des pistes cyclables/trottoirs au niveau des quais d'arrêts de bus. Des espaces de dépassement au droit des bus à l'arrêt sont prévus.

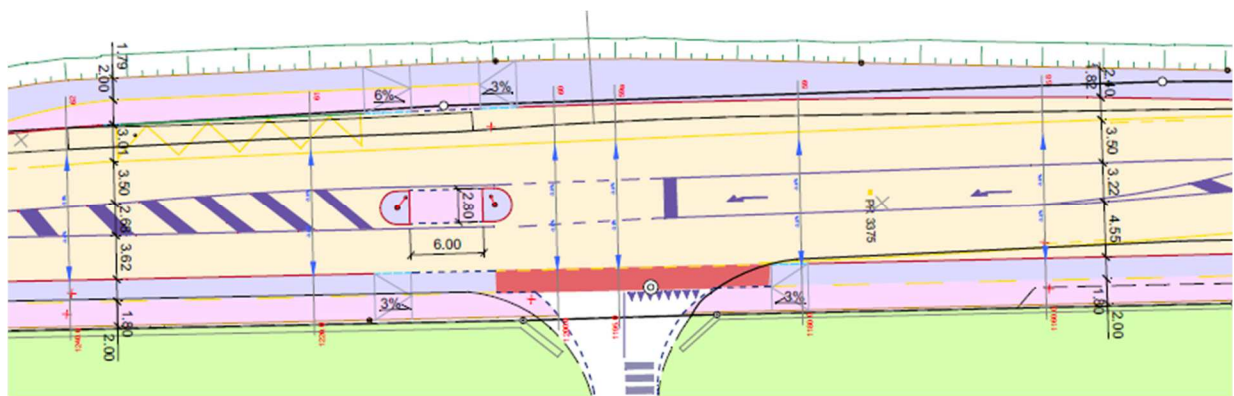


Fig. 13 – Situation d'aménagement du secteur du Domaine impérial

L'espace central de la chaussée permet la mise en place d'une aide à la traversée sécurisée par un îlot et d'une présélection pour les véhicules provenant de Gland et bifurquant au sud.

Côté sud, la sortie du Domaine impérial sera aménagée avec une perte de priorité pour les véhicules par rapport à l'aménagement cyclable continu qui sera muni d'un marquage rouge.

L'arrêt de bus « Gland - Domaine Impérial » sera réaménagé selon les principes de la LHand.

Tronçon 3

1.5.2.8 Secteur de la clinique de la Lignière et de la plage de la Dullive, à Gland

Dans le secteur de la clinique de la Lignière et du chemin de la Dullive, l'aménagement des arrêts de bus est projeté de manière à répondre aux exigences de la LHand.

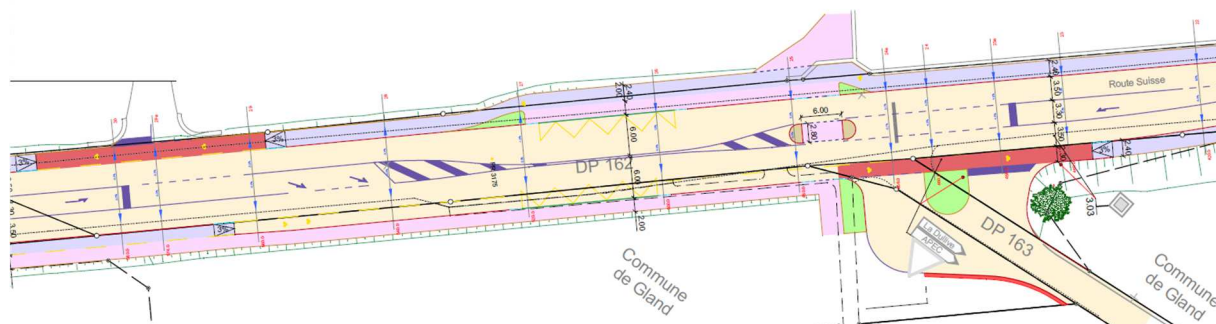


Fig. 14 – Situation d'aménagement du secteur de la Lignière

L'accès au chemin de la Dullive devra permettre un éventuel rebroussement des bus urbains, à moyen terme.

Des présélections sont prévues pour rejoindre le parking et la clinique de la Lignière depuis la RC 1, ainsi qu'une voie d'insertion au centre de la chaussée pour les véhicules tournant à gauche en sortant de la clinique. Plus à l'est, l'accès à la ferme au nord de la RC1 est garanti moyennant la perte de priorité par rapport à la piste cyclable.

En poursuivant en direction de l'entrée de localité de Gland, à l'ouest du secteur, les deux seuls accès (au sud) agricoles/forestiers, céderont la priorité aux cycles au moyen d'une piste mixte traversante et prioritaire. Cette piste mixte permettra de répondre aux besoins piétons entre le giratoire de la Falaise et le chemin de la Dullive.

1.5.2.9 Pont sur la Dullive, à la limite entre Gland et Dully

Ce secteur se situe à la limite territoriale entre la commune Gland et celle de Dully, au-delà de laquelle des bandes cyclables sur la chaussée sont présentes. Le raccordement à l'aménagement existant à l'est, se fera au travers de l'abaissement des pistes cyclables et le marquage de deux bandes cyclables.

Le trottoir existant en limite de la commune de Dully ne sera pas prolongé, les besoins piétons étant très faibles.

La largeur de la chaussée actuelle sur l'ouvrage est de 8.85 m. Afin d'accueillir les nouveaux aménagements cyclables, il est nécessaire d'élargir d'un mètre la chaussée existante. Au vu de la topographie, un ouvrage de soutènement est prévu côté lac en direction Genève afin de permettre l'élargissement de l'ouvrage.

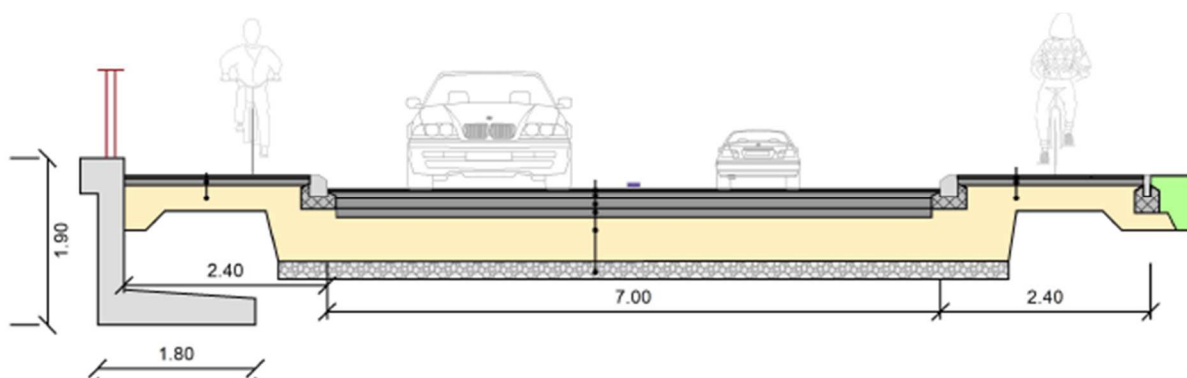


Fig. 15 – Profil type de la requalification de la RC 1 avec pistes cyclables et l'ouvrage de soutènement à proximité du pont sur la Dullive

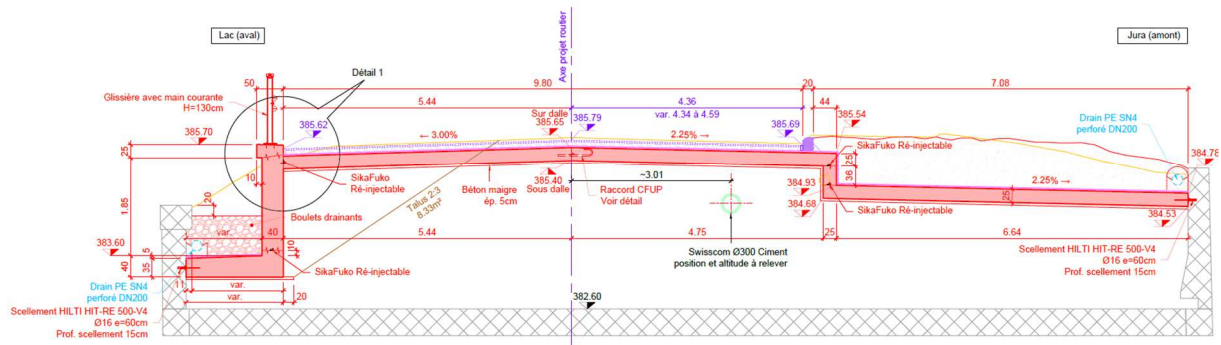


Fig. 16 – Coupe transversale sur le pont sur la Dullive

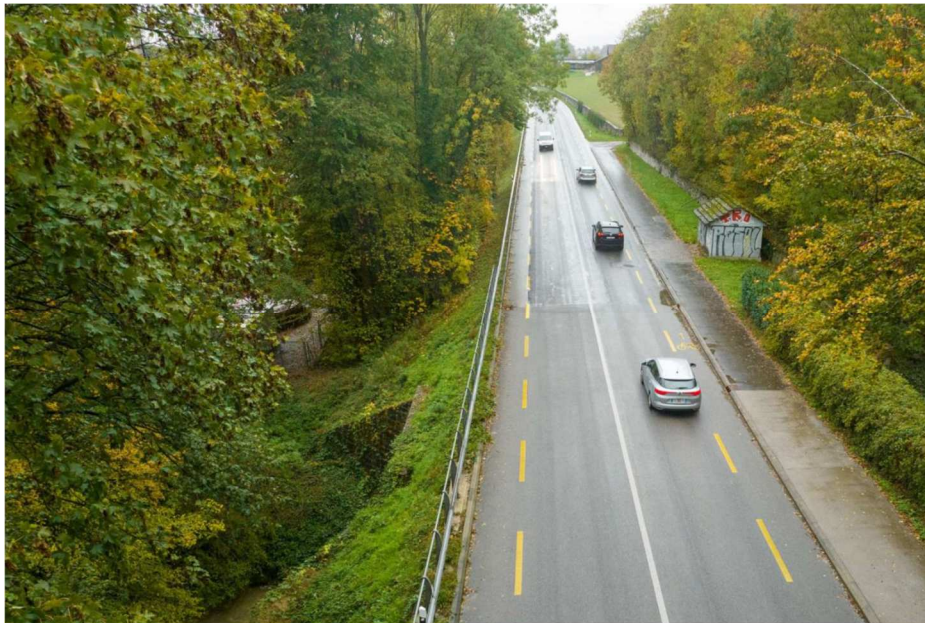


Fig. 17 – Chaussée actuelle dans le prolongement du pont sur la Dullive direction Genève,

De plus, afin de remédier aux défauts d'étanchéité constatés à l'intrados du voûtage, il est prévu de couler une dalle en béton de 20 cm couverte d'une couche d'étanchéité assurant la pérennisation de l'ouvrage. Les travaux d'assainissement consisteront également en un nettoyage de la voûte et des murs d'aile et reprise des joints depuis la rivière en coordination avec la Direction générale de l'environnement (DGE). La solution adoptée est compatible avec le principe de conservation du patrimoine et a été validée par la division Monuments et sites de la Direction générale des immeubles et du patrimoine.

1.5.3 Arrêts de bus

Trois arrêts sont actuellement présents sur l'axe du projet, deux étant situés sur territoire de Gland, au Domaine impérial et à la Lignière-Dullive, et un étant celui de l'hôpital à Prangins, aménagé uniquement sur le côté nord de la RC.

Les arrêts de bus seront adaptés afin d'être conformes à la LHand, avec des bordures rehaussées et un quai au gabarit élargi afin de permettre un accès aisé aux personnes à mobilité réduite.

Dans sa séance du 3 février 2026 le Grand Conseil a adopté l'EMPD 23_LEG_99 relatif à la mise en conformité des arrêts de bus aux exigences LHand.

Conformément aux dispositions prévues dans cet EMPD, les mises en conformités qui pourraient découler d'une opportunité durant la période 2026-2028, par exemple lors de travaux d'entretien routier, ou lors de la construction de nouveaux arrêts, seront réalisées (ou subventionnés pour les projets communaux) en conformité avec les exigences de la LHand.

1.5.4 Réfection de la chaussée

Compte tenu de la dégradation de la structure bitumineuse, il est prévu de la remplacer complètement. En ce qui concerne la couche de fondation et en raison de son déficit de portance, les travaux prévoient son renouvellement. Cependant, là où la portance est suffisante, la couche de fondation sera conservée et des mesures d'amélioration par stabilisation des matériaux en place seront mises en œuvre.

Dans les zones à forte sollicitation (carrefours, arrêts de bus), la superstructure sera adaptée de manière à garantir une résistance élevée aux tassements et à l'orniérage.

1.5.5 Protection contre le bruit

Conformément aux études sur la protection contre le bruit le long de la RC, un revêtement phonoabsorbant de type ACMR 8-VD (macro-rugueux) sera posé, apportant ainsi une diminution du bruit routier tout en étant compatible avec de fortes sollicitations de la chaussée au droit des carrefours et giratoires ainsi qu'hors des zones construites.

1.5.6 Collecte et traitement des eaux de chaussée

A ce jour, les eaux de la chaussée sont évacuées par cinq exutoires reliés directement au lac au travers de la Promenthouse et de la Dullive. Les collecteurs situés le long du tronçon sont hétérogènes et souvent de faible diamètre. Ils seront intégralement remplacés par de nouvelles canalisations. Les canalisations seront posées sous les pistes cyclables, dans la mesure du possible, pour éviter la réalisation de fouilles dans le coffre de chaussée existant. Le schéma général d'évacuation sera conservé.

Dans le projet actuel, la surface imperméable sera légèrement augmentée et aura pour conséquence une légère augmentation des débits de pointe dans les collecteurs et aux exutoires. Le réseau de récolte des eaux de chaussée sera optimisé pour tenir compte des nouveaux dévers projetés et tous les avaloirs seront recréés en bordure de la chaussée. La collecte des eaux se fera au travers de grilles posées directement contre des gueulards.

La Commune de Gland souhaite profiter des travaux pour remplacer un de ses collecteurs béton entre le giratoire du chemin de la Falaise et le cordon boisé en direction de Dully. Ces travaux seront entièrement à sa charge.

Lors de l'examen préalable du dossier, la DGE a validé, pour le traitement des eaux sans rétention, des systèmes de traitement de niveau d'exigences "standard" selon la norme VSS 40361 avant rejet. Par conséquent, le choix de la méthode de traitement s'est porté sur la création d'ouvrages permettant le traitement des eaux avant rejet au milieu naturel en piégeant le 80% des matières en suspension (MES). Ceux-ci seront mis en place de manière à regrouper différents tronçons de canalisations équipées de grilles pour la collecte des eaux.

Aucun ouvrage de rétention n'est nécessaire, au vu de la proximité du lac. Cependant, des chambres d'inspection devront être maintenues ou construites tous les 50 à 80 mètres afin de permettre un bon entretien du réseau.

1.5.7 Défrichage

La requalification prévoit la mise en conformité de l'axe routier avec la création d'itinéraires piétons et cyclables continus pour la cohabitation et la sécurité de tous les modes de déplacement. Ce tronçon

routier longe un massif forestier, les emprises nécessaires à la requalification touchent des surfaces boisées.

Les surfaces concernées par le défrichement définitif seront compensées par un reboisement de la même surface dans le périmètre du projet, sur une parcelle appartenant à la commune de Gland.

À Gland, des arbres situés le long de la station d'épuration côté lac se situent à proximité du bord de route et devront faire l'objet d'un défrichement temporaire pour pouvoir construire un mur de soutènement retenant la RC tout en limitant l'emprise sur le domaine privé et sur l'aire forestière. En compensation, de nouvelles plantations forestières seront réalisées à l'arrière du futur ouvrage.

1.5.8 Aménagements paysagers

En prolongation de la zone forestière, le long de la station d'épuration à Gland, des abattages d'arbres sont également prévus pour pouvoir construire le mur de soutènement côté lac de la RC. Ils seront compensés ensuite par de nouvelles plantations à l'arrière du mur.

Au niveau du carrefour avec le chemin de la Dullive à Gland, un arbre doit être abattu pour permettre son réaménagement. Il sera compensé sur place aux abords du nouveau carrefour.

Une haie de laurèle côté Jura du domaine public à proximité du pont sur la Dullive sera supprimée et remplacée par une haie vive indigène.

1.5.9 Éclairage public

Un nouvel éclairage sera mis en place au droit des aides à la traversée de manière à être conforme aux recommandations de la directive SLG 202 (directives éclairage public) et offrir les conditions de sécurité nécessaires au droit de ces franchissements de la RC.

Les luminaires seront de type LED avec une puissance optimisée de manière à répondre aux normes correspondant à la catégorie de la RC 1, mais en évitant la pollution lumineuse à l'aide d'un éclairage par détection ou par bouton poussoir. Une phase pilote est en cours d'étude en collaboration avec la Ville de Lausanne.

L'éclairage public (réalisation, exploitation et entretien) est financé entièrement par les communes.

1.5.10 Transports exceptionnels

La RC 1 est recensée comme une route pour convois exceptionnels de type I (poids maximal de 480 tonnes, gabarit de 6,50 m de largeur et 5.20 m de hauteur). Le projet a été dimensionné de façon à permettre le passage de ces convois exceptionnels. La signalisation verticale posée sur les différents îlots sera amovible, de façon à être retirée en cas de besoin.

1.5.11 Suivi archéologique

Le projet de requalification de la RC 1, tronçon Dully – Gland – Prangins, touche plusieurs régions archéologiques. La DGIP a demandé qu'un suivi archéologique soit effectué lors des terrassements, afin de vérifier que le projet ne porte pas atteinte à des éléments dignes d'être sauvegardés.

Une entreprise spécialisée dans le suivi archéologique sera mandatée pour suivre les travaux de fouilles en coordination avec l'entreprise de génie civil.

1.6 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Le projet répond aux conditions fixées dans la fiche F12 du PDCn (4e révision 2017), et entre dans la catégorie de mesures autorisées A23.

L'étude menée a pris en compte de manière optimale la préservation des terres agricoles riveraines de l'aménagement projeté. Ce dernier a été déterminé selon les normes et prescriptions en vigueur pour la construction et la sécurité routière, tout en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les emprises sur les SDA. Il n'existe aucune alternative possible qui n'empièterait pas sur les SDA au vu des besoins en matière de mobilité active le long de cet axe d'importance cantonale. D'autre part, la variante retenue est celle qui empiète le moins sur les surfaces de SDA, présentes dans tous les cas des deux côtés de la chaussée. Le tracé proposé est optimal du point de vue de la préservation des visibilités le long de l'axe et au droit des accès privés. La sécurité routière est garantie par un tracé le plus rectiligne possible et des éléments géométriques sans discontinuité. Néanmoins, le projet engendrera la consommation d'environ 0.43 ha de SDA.

Devant l'impossibilité de compenser les emprises sur SDA du projet, la DGMR a conclu à la nécessité de prendre cette différence sur la marge cantonale. La demande d'exemption de l'obligation de compensation a été validée par le Conseil d'Etat le 20 décembre 2023.

1.7 Réseau cyclable

1.7.1 Réseau cantonal cyclable (stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035).

Le Grand Conseil a adopté en octobre 2022 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 qui est entrée en vigueur en janvier 2023.

Cette stratégie propose notamment un réseau cyclable cantonal plus étendu, une stratégie de mise en œuvre plus volontariste et des standards plus exigeants que la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

Le réseau cyclable cantonal 2035 est composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire regroupe les itinéraires utilisés pour une pratique qualifiée de quotidienne (travail, formation, achats, divertissements). Il vise à optimiser l'efficacité du déplacement, en empruntant les itinéraires les plus directs, conformément à la loi fédérale sur les voies cyclables. Il est composé d'un réseau utilitaire structurant et d'un réseau utilitaire complémentaire (à définir), qui se distinguent essentiellement par leur potentiel d'usagers (lien vers la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 : www.vd.ch/velo).

La stratégie de mise en œuvre du réseau cyclable sur les routes cantonales hors localité (Canton Maître d'ouvrage) se décline de la manière suivante :

- le réseau utilitaire structurant fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés en application de la norme de base vélo en cours de révision ;
- les liaisons du réseau complémentaire bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible dans la mesure des moyens financiers disponibles ;
- le réseau cantonal de loisirs est aménagé par opportunité. La politique d'aménagement consiste en priorité à assainir les passages dangereux ou inadaptés. La nécessité de mettre en œuvre des aménagements cyclables est examinée selon les conditions locales (volumes de trafic, vitesse, etc.) et les aménagements répondent aux exigences fixées par les normes en vigueur ;
- les routes cantonales n'étant pas inscrites dans le réseau cyclable cantonal (utilitaire et loisirs) présentent un plus faible potentiel d'usage par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficient en principe, à court terme, d'aucune mesure d'aménagement afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et de maximiser l'efficacité des investissements.

1.7.2 Réseau régional

Dans le cadre des réflexions initiées par Région de Nyon en 2016, un nouveau réseau cyclable a été défini en partenariat avec les communes du district et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), puis publié en 2018. La RC 1 est inscrite dans le réseau régional utilitaire structurant, qui exprime les besoins de liaisons majeures pour les déplacements quotidiens comprenant un potentiel de cyclistes significatif. L'étude préliminaire a été menée en considérant ces objectifs de développement du réseau cyclable dans le district de Nyon.

1.7.3 Analyse du projet de la RC 1 Dully – Gland – Prangins

Le tronçon de la RC 1 Dully – Gland – Prangins est inscrit dans le réseau cantonal cyclable utilitaire structurant et permet notamment d'assurer des liaisons efficaces et rapides entre Rolle, Gland et Nyon pour les déplacements quotidiens.

Les volumes de trafic circulant sur cet axe, combinés avec des vitesses de 80 km/h justifient pleinement la réalisation de pistes cyclables (infrastructures vélos séparées physiquement de la chaussée par une bande herbeuse ou une bordure) pour les déplacements quotidiens. En raison des distances séparant ces trois pôles clefs, la proportion attendue, à terme, d'usagers à vélo à assistance électrique (VAE) est importante, les aménagements cyclables devront donc offrir des possibilités de dépassement entre cyclistes afin de garantir de bonnes conditions de cohabitation et d'attractivité entre usagers.

La RC 1 est également un axe enregistrant une proportion de cyclistes sportifs significative. De plus, l'ensemble de la démarche de requalification menée sur la RC 1 pourrait présenter un intérêt pour les itinéraires de loisirs de la Suisse à vélo.

L'étude de variantes de l'étude préliminaire a été réalisée avant la publication de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, mais en anticipant l'évolution souhaitée dans la qualité des aménagements.

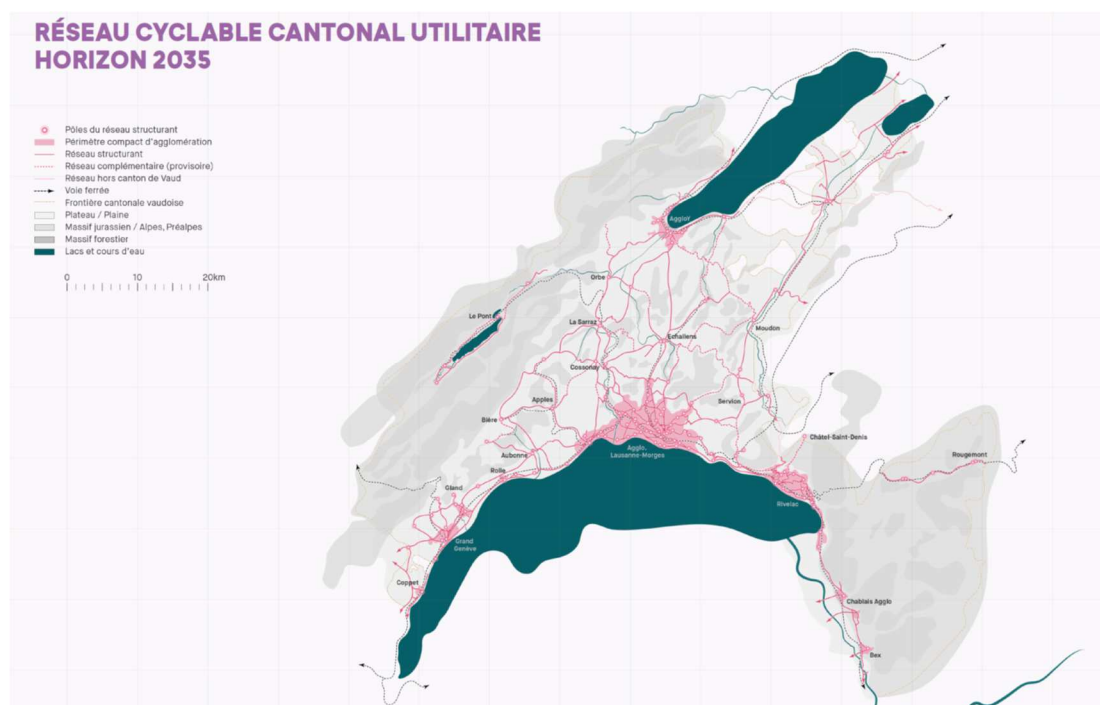


Fig. 18 – Illustration schématique du réseau cyclable cantonal utilitaire à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

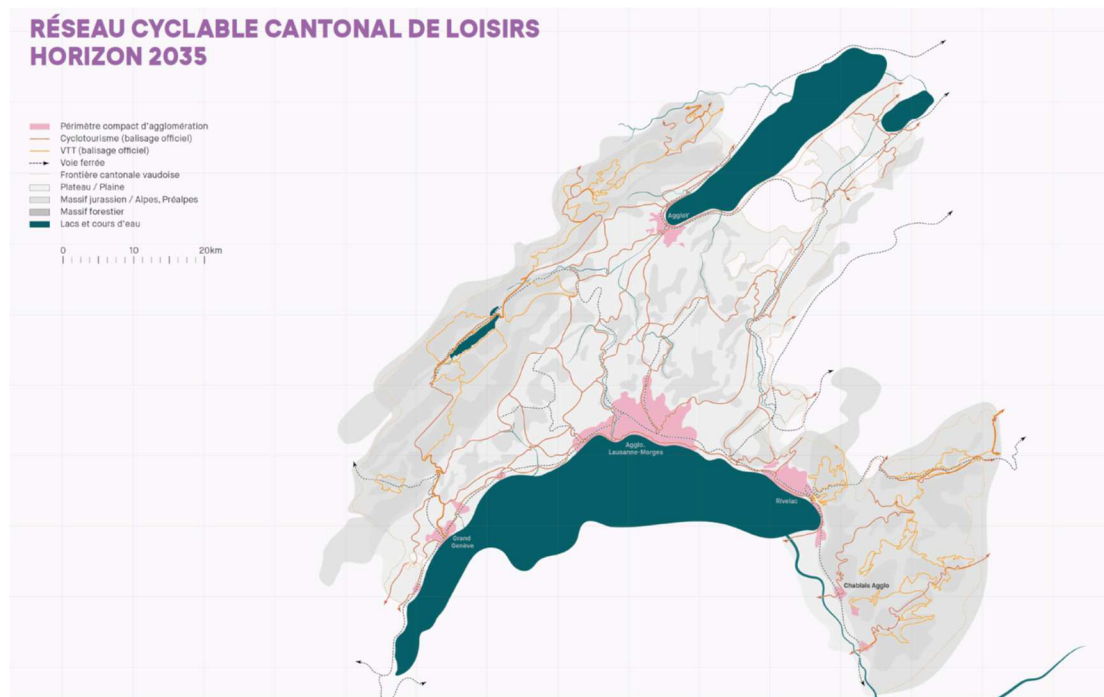


Fig. 19 – Illustration schématique du réseau cyclable cantonal de loisirs à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

1.7.4 Évaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables

L'amélioration des conditions de sécurité et d'attractivité de la RC 1 pour les modes actifs (améliorations de carrefours, aides à la traversée piétonne, mise en conformité des arrêts de bus selon LHand, pistes cyclables unidirectionnelles hors chaussée) nécessitent une augmentation du domaine public, avec 8'300 m² d'emprises supplémentaires, dont 4'357 m² sur des SDA (voir chapitre 1.6).

1.8 Planning des travaux

Les travaux sont prévus sur environ 3 ans (printemps 2027 à mi-2030) avec la pose des dernières couches de roulement en été 2030 voire en été 2031.

La plupart des travaux seront réalisés par demi-chaussée et par étapes de phasage, le trafic sera maintenu en alterné au moyen de feux de circulation durant la majeure partie des travaux.

Certaines opérations nécessitant la fermeture des voies seront réalisées la nuit ou pendant les week-ends, afin de limiter les impacts sur le trafic. Des itinéraires de déviation seront alors mis en place.

1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pouvaient être rapidement entrepris et que, par conséquent, la requalification de la route devait être repoussée de 3 à 4 ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre du PA4

Un éventuel report de la requalification de ce tronçon de RC 1 affaiblirait la politique de mise en œuvre du projet d'agglomération du Grand Genève de 4^e génération (PA4), risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futures générations du projet d'agglomération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues au PA 4 se situe à hauteur de CHF 116 mio (valeur octobre 2020, hors TVA et renchérissement). En retour, cette instance attend du Canton et des Communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter des projets, comme celui de la RC 1, pouvant bénéficier d'une aide financière.

b) Risques pour les usagers de la RC 1

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité active serait en contradiction avec les exigences découlant du PA 4 et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle tel que pratiqué aujourd'hui dans cette région.

Il est à relever que l'hétérogénéité actuelle des aménagements pour les vélos, le manque de traversées piétonnes sécurisées et les accès secondaires directs sur l'axe de la RC 1 à l'étude représentent un danger important pour les cyclistes, piétons et véhicules.

En outre, cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement de l'Etat quant au soutien qu'il veut apporter aux développements réalisés dans le périmètre du projet d'agglomération du Grand Genève.

c) Dégradation de l'infrastructure

Si le projet de la requalification de la Route Suisse entre Dully et Prangins n'était pas réalisé, la dégradation de l'état de la chaussée se poursuivrait avec des conséquences sur la sécurité des usagers de la route et nécessiterait de futures interventions ponctuelles avec les coûts associés.

d) Surcoûts générés pour l'Etat

La non-réalisation des travaux projetés selon le planning nécessiterait de revoir à la hausse le devis en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation des coûts admise à 2.5 % par an). De plus, retarder le renouvellement de la chaussée causerait un délabrement ultérieur qui engendrerait des coûts d'entretien plus élevés.

1.10 Coûts des travaux et des études prévues

1.10.1 Participation de tiers

Le projet d'exécution et les travaux de requalification de la route seront financés par l'Etat de Vaud et les deux communes territoriales concernées de Gland et Prangins (financement des aménagements annexes au sens de la LRou).

La répartition des coûts entre les partenaires du projet est basée sur les principes de répartition définis dans la préconvention signée en 2021, ainsi que sur ceux définis lors de l'établissement du projet d'ouvrage. Une convention pour l'exécution, reprenant cette clé de répartition, sera établie avant le démarrage des travaux et les pourcentages adaptés en fonction des prix déposés par les entreprises lors du retour des soumissions de génie civil.

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre de la mesure suivante du projet d'agglomération Grand Genève de 4^e génération au moyen du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et sur la base de la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA- RC 725.13) :

- Mesure 12-28 (mesure PAGG 4) : Requalification de la Route de Suisse (3^{ème} étape) : tronçon sur Prangins et Gland.

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

| | Répartition en fonction du montant brut | Montant brut TTC | Recettes TTC | Montant net TTC |
|--|---|---------------------|--------------------|---------------------|
| Etat de Vaud – Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) – Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH) | 93.87% | 33'150'000.- | 6'850'000.-* | 26'300'000.- |
| Commune de Prangins | 1.79% | 630'000.- | 130'000.- | 500'000.- |
| Commune de Gland | 4.34% | 1'532'000.- | 317'000.- | 1'215'000.- |
| | | | | |
| Total | 100.00 % | 35'312'000.- | 7'297'000.- | 28'015'000.- |

* Cofinancement de la Confédération au titre des mesures du PAGG4 précitées et de l'assainissement du bruit routier (pour l'Etat de Vaud, voir tableau au chapitre 1.10.2)

Les coûts des autres partenaires seront directement facturés à ces derniers par l'entreprise de construction.

1.10.2 Coût des travaux pour le Canton

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires et des travaux à charge de l'Etat de Vaud. Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 28 novembre 2025.

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000854.03 « RC 1 Dully Prangins ») s'établit comme suit :

| Poste budgétaire | % | N° de Clé | Libellé de la clé | Totaux |
|------------------|--------------|-----------|---------------------------------|-------------------|
| 100 | 5.5% | 1 | Honoraires | |
| | | 112 | Honoraires | 1'688'000 |
| | | | Total honoraires HT | 1'688'000 |
| 200 | 1.2% | 2 | Terrains | |
| | | 221 | Acquisitions de terrains | 350'000 |
| | | 222 | Indemnités | 18'000 |
| | | | Total terrains HT | 368'000 |
| 300 | 88.6% | 3 | Tracé | |
| | | 331 | Chaussée | 27'120'000 |
| | | | Total tracé HT | 27'120'000 |
| 400 | 4.3% | 4 | Ouvrages d'art | |
| | | 441 | Pont | 1'315'000 |
| | | | Total ouvrages d'art HT | 1'315'000 |
| 600 | 0.4% | 6 | Divers | |
| | | 661 | Divers / communication / etc... | 130'000 |
| | | | Total divers HT | 130'000 |
| | 100% | | Total intermédiaire HT | 30'621'000 |
| | | | TVA 8.1% (arrondi) | 2'479'000 |

| | | |
|------------|---|-------------------|
| | Total TTC | 33'100'000 |
| 800 | Recettes | |
| 882 | Subvention fédérale assainissement bruit | 50'000 |
| 882 | Subvention fédérale fonds d'infrastructure | 6'800'000 |
| | Total recettes | 6'850'000 |
| | Total TTC à charge du Canton | 26'250'000 |
| | Total TTC à charge du Canton arrondi | 26'300'000 |

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

De plus, le projet sera cofinancé par la Confédération au titre des mesures du PAGG4 (voir chapitre 1.10.1), à hauteur de CHF 6'800'000.-. La subvention fédérale pour l'assainissement du bruit routier est également comptée comme recette, pour un montant de CHF 50'000.-.

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'ingénieur civils et de divers autres spécialistes.

Pour la réalisation des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics prévues par l'ensemble de la législation en la matière. La DGMR, par sa Division infrastructures, assurera la direction générale des travaux (DGT), alors que les mandataires garantiront l'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP 1.000854.03 «RC 1 Dully Prangins». Il est prévu au budget 2026 et au plan d'investissement 2027-2030 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

| Intitulé | Année 2026 | Année 2027 | Année 2028 | Année 2029 | Année 2030 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Budget d'investissement 2026 et plan 2027-2030 | 0 | 1'500 | 2'500 | 6'000 | 2'500 |

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

(En milliers de CHF)

| Intitulé | Année 2026 | Année 2027 | Année 2028 | Année 2029 et suivantes | Total |
|---|------------|--------------|--------------|-------------------------|----------------|
| Investissement total : dépenses brutes | 0 | 8'000 | 9'000 | 16'150 | +33'150 |
| Investissement total : recettes de tiers | | | | -6'850 | -6'850 |
| Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat | 0 | 8'000 | 9'000 | 9'300 | +26'300 |

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 1'315'000 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 26'300'000 x 4% x 0.55) CHF 578'600.

3.4 Ressources humaines

Il n'y aura pas de conséquences sur l'effectif du personnel.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs
(sans décimal)

| Intitulé | SP/CB 2 positions | Année 2026 | Année 2027 | Année 2028 | Année 2029 |
|--------------------------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|
| Personnel supplémentaire (ETP) | | | | | |

| Charges supplémentaires | | | | | | |
|-------------------------|--|--|----------|----------|----------|----------|
| | Charges de personnel | | - | - | - | - |
| A | Charges informatiques - matériel | | - | - | - | - |
| A | Charges informatiques - logiciel | | - | - | - | - |
| A | Charges informatiques - prestation | | - | - | - | - |
| A | Total des charges supplémentaires | | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Diminutions de charges | | | | | | |
|------------------------|---|--|---|---|---|---|
| | Charges de personnel | | - | - | - | - |
| B | Désengagement des solutions remplacées - matériel | | - | - | - | - |
| B | Désengagement des solutions remplacées - logiciel | | - | - | - | - |

| | | | | | | |
|----------|---|--|----------|----------|----------|----------|
| B | Désengagement des solutions remplacées - prestation | | - | - | - | - |
| | Autres charges d'exploitation | | - | - | - | - |
| B | Total des diminutions de charges | | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | |
|----------|---|--|----------|----------|----------|----------|
| | Augmentation des revenus | | | | | |
| C | Augmentation de revenus | | - | - | - | - |
| | Autres revenus d'exploitation | | - | - | - | - |
| C | Total des augmentations de revenus | | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | |
|----------|--|--|----------|----------|----------|----------|
| D | Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A-B-C) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------|--|--|----------|----------|----------|----------|

3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic [...]) figurant au programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.

3.7 Environnement, durabilité et climat

Le projet favorisera le report modal de la voiture aux mobilités actives, avec un impact positif sur la qualité de l'air. Les directives OFEV "Protection de l'air sur les chantiers", et "Valorisation des déchets de chantier minéraux" seront appliquées, comme cela est le cas pour tous les projets menés par la DGMR.

Le projet traverse un territoire d'intérêt biologique supérieur du réseau écologique cantonal au niveau de la Promenthouse et de la Dullive sur Prangins et Gland. Une attention particulière sera portée sur ce point et le projet sera élaboré précisément avec le biologiste de région et le garde-pêche permanent concernant ce secteur et le cours d'eau.

Par ailleurs, un relevé des plantes protégées/rares potentielles dans l'emprise du périmètre de la future route sera effectué. Si le relevé botanique indique une quelconque présence de plantes protégées, il faudra prévoir leur déplacement.

En raison des charges de trafic excédant 11'000 véhicules/j, le projet permettra d'améliorer le traitement des eaux de chaussées avant leur rejet dans le milieu récepteur.

3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion

Les entreprises sous contrat avec la DGMR s'engagent à respecter strictement les critères d'égalité entre femmes et hommes, conformément à la loi d'application cantonale du 24 juin 1996 de la loi fédérale du 24 mars 1995 sur l'égalité entre femmes et hommes (LVLEg – BLV 173.63) et à l'Accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (A-IMP – BLV 726.91), article 12, alinéa 1.

Les travaux prévus dans le présent EMPD comprennent la mise aux normes LHand de trois arrêts de bus à Gland et Prangins.

3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)

Néant

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

3.10.1 Introduction

La détermination du caractère nouveau ou lié des projets de décret implique un examen des projets routiers envisagés sous l'angle de l'article 163 de la Constitution vaudoise (Cst-VD).

L'article 163, alinéa 2 Cst-VD dispose que « *Avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ». Les charges « nouvelles » sont définies par opposition aux charges dites « liées », soustraites à l'obligation prévue par la disposition précitée.

Est liée la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret (art. 7 al. 2 de la loi sur les finances du 20 septembre 2005 – Lfin ; BLV 610.11). En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

L'un des critères permettant d'établir la catégorie à laquelle appartient la dépense est celui de la liberté d'action plus ou moins étendue dont dispose l'autorité d'exécution quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

3.10.2 Principe de la dépense

Comme expliqué au chapitre 1.2 « *bases légales* », conformément à 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. Il est ainsi nécessaire de procéder à une réfection du tronçon de la RC 1 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. En outre, conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leurs adaptations aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 la 284 consid. 5).

La nécessité d'adapter la RC 1 est également imposée par la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC ; RS 705) et par la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Comme indiqué précédemment, selon l'art. 2 de la LVC, les réseaux de voies cyclables sont des voies de communication interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures. En outre, l'art. 6 lettres a à c de la LVC prévoit que les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent en principe à ce que les voies cyclables soient interconnectées et continues et desservent notamment les lieux importants (réseau structurant comme dans le cas d'espèce), à ce que les réseaux soient suffisamment denses, à ce que les voies cyclables suivent un tracé direct et à ce que les réseaux disposent de voies cyclables sûres qui séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune. En l'espèce, la création d'un itinéraire continu de mobilité active le long de la RC 1 entre Prangins et la limite communale entre Gland et Dully répond aux devoirs de la LVC et est conforme à la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035.

En outre, la requalification de la RC 1 repose notamment sur l'art. 52 al. 3 de la Cst-VD qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Cela découle, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales).

Le plan OPair de l'agglomération du Grand Genève comprend un certain nombre de mesures qui ont été légalisées via le Plan directeur cantonal. Les travaux de requalification de la RC 1 sont en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et, plus particulièrement, avec les mesures suivantes :

- modifier l'exploitation du réseau routier ;
- développer la mobilité active.

Le développement de la mobilité active est considéré comme « un pilier indispensable à toute politique de mobilité durable » dans le plan des mesures OPair de l'agglomération du Grand Genève (adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006). Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à promouvoir un report des usagers vers un autre mode de déplacement plus favorable à l'environnement, comme la mobilité active.

En encourageant le développement des mesures piétonnes, du vélo et des transports publics dans les agglomérations, l'Etat participe à la lutte contre l'engorgement des réseaux routiers, les émissions sonores et de poussières fines, les problèmes de stationnement ou les problèmes de santé publique.

Le projet de requalification de la RC 1 entre Prangins et la limite communale Gland / Dully porte sur une mesure qui est proposée en priorité A du projet d'agglomération du Grand Genève de 4^e génération :

- mesure 12-28 « Requalification de la route de Suisse (3^{ème} étape) : tronçon sur Prangins et Gland »

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat. Le projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic [...]) figurant au programme de législation 2022-2027 du Conseil d'Etat.

3.10.3 Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. En effet, le projet a pour objectifs d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel et de mobilité active.

Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché. Les montants des travaux et études envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le renouvellement de la chaussée sera effectué de manière ciblée, plus ou moins en profondeur selon les défauts constatés.

Vu ce qui précède, le critère de la quotité de la dépense est rempli.

3.10.4 Moment de la dépense

La requalification de la RC 1 entre Prangins et la limite communale entre Gland et Dully se justifie principalement par le fait qu'il inclut des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération du Grand Genève de 4^e génération (PA4) pour favoriser les mobilités actives et pouvant bénéficier d'une subvention de la Confédération. Dans les accords sur les prestations entre la Confédération et le Canton concernant le PA4, le Canton s'est engagé à réaliser ces mesures à l'horizon 2027.

Par ailleurs, retarder le renouvellement de la chaussée causera un délabrement ultérieur et engendrera des coûts d'entretien plus élevés à terme.

De plus, conformément à l'art. 19 LVC, les Cantons doivent pourvoir à la réalisation d'un réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne et de loisirs dans un délai de 20 ans dès son entrée en vigueur.

Finalement, la nécessité d'atténuer les émissions de gaz à effets de serre et de s'adapter à leurs conséquences sur l'humain et l'environnement est reconnue scientifiquement, légalement et politiquement comme une tâche prioritaire depuis plusieurs années, que ce soit au niveau international, fédéral ou cantonal. D'un point de vue économique, une action immédiate en la matière permet d'éviter d'importants coûts futurs. Dans sa réponse à la résolution Laurent Miéville et consorts - *urgence climatique* ! (19_RES_025) - le Conseil d'Etat insistait sur « la nécessité d'agir sans plus attendre face au changement climatique ». Un rapport d'audit sur les mesures du Plan climat de première génération, réalisé par l'EPFL, estime que sans renforcement supplémentaire et rapide dans les domaines clés (bâtiment, mobilité, agriculture) la réduction des émissions de GES avoisinerait les 8% pour 2030, un résultat très éloigné des trajectoires de réduction fixée dans la LCI et dans le PCV-24 qui visent une réduction de 50% en 2030. C'est donc bien maintenant qu'il faut agir pour atteindre les objectifs climatiques ancrés dans la constitution vaudoise notamment.

Au vu de ce qui précède, le critère du moment de la dépense est donc lui aussi satisfait.

3.10.5 Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, le crédit demandé pour les travaux de requalification de la RC 1 doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7 alinéa 2 de la loi sur les finances (LFin ; BLV 610.11), qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Il est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163 alinéa 2 Cst-VD.

Cependant, en admettant que l'Etat dispose d'une certaine liberté de manœuvre pour une partie des aménagements prévus, le présent décret sera soumis au référendum facultatif.

3.11 Communes

Les communes de Gland et Prangins participent financièrement à la réalisation des études d'exécution et des travaux. Leurs contributions sont régies par une préconvention financière signée par les partenaires du projet en août 2021, ainsi que par les principes définis lors de l'établissement du projet d'ouvrage. Une nouvelle convention mise à jour sur la base du retour des soumissions de génie civil sera établie avant le début des travaux.

Les communes territoriales participent financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité, mais uniquement pour les objets relevant de leur compétence, conformément aux dispositions de la LRou. La participation de chaque partenaire aux coûts du projet est précisée au chapitre 1.10. Les coûts des autres partenaires seront directement facturés à ces derniers par l'entreprise de construction.

Les travaux projetés, une fois menés à terme, amélioreront notablement l'accessibilité et la sécurité pour les usagers de la RC 1, tout en apportant un assainissement considérable des nuisances que les riverains de cet axe majeur connaissent aujourd'hui.

3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions du 22 février 2005 (LSubv - BLV 610.15). Les décisions d'octroi de subventions seront fondées sur la LMTP et la LRou. La LSubv demeure applicable en sa qualité de loi cadre. Le respect des principes qu'elle contient sera vérifié dans chaque cas d'espèce.

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre de la mesure du PAGG 4 suivante :

- Mesure 12-28 (mesure PAGG 4) : Requalification de la route de Suisse (3^{ème} étape) : tronçon sur Prangins et Gland.

Le financement fédéral se fera via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et sur la base de la Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA- RC 725.13).

3.13 Incidences informatiques

Néant

3.14 Simplifications administratives

Néant

3.15 Protection des données

Néant

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de
francs
(sans décimal)

| Intitulé | SP / CB 2 positions | Année 2026 | Année 2027 | Année 2028 | Année 2029 |
|--------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Personnel supplémentaire (ETP) | | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

| | | | | | |
|--|--|----------|----------|----------|----------|
| Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
|--|--|----------|----------|----------|----------|

| | | | | | |
|----------------------------|--|---|-------|-------|-------|
| Charge d'intérêt (E) | | 0 | 579 | 579 | 579 |
| Charge d'amortissement (F) | | 0 | 1'315 | 1'315 | 1'315 |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|----------|--------------|--------------|--------------|
| Total net (H = D + E + F) | | 0 | 1'894 | 1'894 | 1'894 |
|----------------------------------|--|----------|--------------|--------------|--------------|

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 26'300'000.- pour financer la part cantonale des travaux de requalification de la RC 1 Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de Dully, sur les communes de Prangins et Gland du 22 avril 2026

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 26'300'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la part cantonale des travaux de requalification de la RC 1 Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de Dully, sur les communes de Prangins et Gland.

Art. 2

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

Art. 3

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

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