

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 3'550'000.- pour financer la réalisation de la modification d'un carrefour avec création d'une voie de présélection pour les transports publics, la création d'un trottoir mixte et la réfection de la route sur la RC 1 à Dully

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La loi cantonale du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; RSV 725.01) prévoit à son art. 53, al. 1er que les constructions et réhabilitations de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs soient ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil.

Le présent exposé des motifs présente le projet de la réalisation d'aménagements en continuité d'équipements déjà existants le long de la route cantonale RC 1-B-P, dite Route Suisse, entre Rolle et Gland, ceci dans le cadre du développement de la mobilité douce et des transports publics le long des voies de circulations. Ce développement s'inscrit dans le plan directeur régional de la mobilité du district de Nyon.

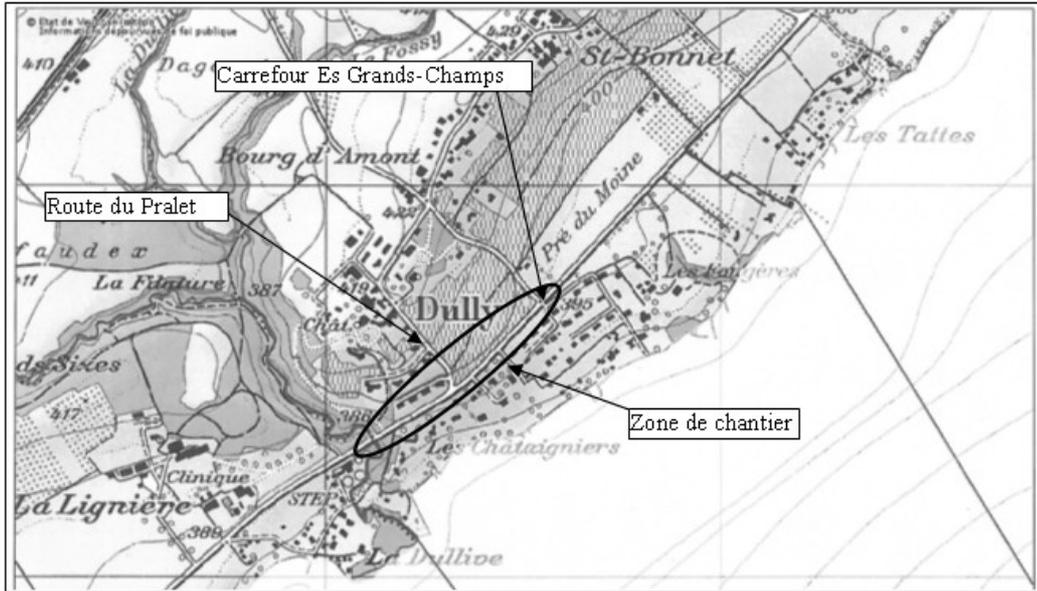
Cet aménagement correspond à la prolongation du trottoir mixte (trottoir avec piste cyclable) déjà existant, côté nord de la route en venant de Rolle. Le projet s'inscrit de façon optimale dans l'espace du domaine public disponible. Lorsque ce dernier n'est pas suffisant, des emprises sur les fonds privés riverains sont prévues. En complément du trottoir mixte côté nord, une bande cyclable sera réalisée côté sud de la chaussée existante dont l'assiette est maintenue. Le projet comprend également le réaménagement du carrefour Es Grands-Champs, avec création de voies de présélection et adaptation de l'arrêt de bus, ainsi que la réalisation d'un mur de soutènement le long du trottoir mixte, en aval de terrains viticoles.

Dans le cadre des voies de circulation historiques, un mur recensé à l'inventaire du patrimoine historique est touché par le projet et devra être reconstitué dans la même zone géographique et en maintenant ses proportions.

1.2 Situation géographique

Le projet d'aménagement concerne l'axe routier cantonal suivant :

- RC 1-B-P, Route Suisse sur une longueur d'environ 660 m, depuis le carrefour Es Grands-Champs, sur le territoire de Dully, jusqu'au passage au-dessus de la Dullive (rivière) en limite de commune avec Gland. Il s'agit d'un tronçon de route cantonale hors traversée de localité.



Route Suisse, commune de Dully – Situation générale en plan



Etat de la chaussée en direction de Gland



1.3 Bases légales

Conformément à la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou), les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2ter, 7 et 20 al. 1er, lit. a 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 (normes VSS et art. 12 LRou).

En outre, conformément à l'art. 2, al. 1er LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie, à savoir les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, les talus, les murs et les baies d'arrêts de transports publics (éléments présents au projet). Les dépenses relatives aux installations accessoires sont supportées par les communes, l'Etat prenant à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains (art. 54 LRou).

1.4 Situation actuelle

Le développement des transports publics desservant Dully peut amener au blocage du carrefour Es Grands-Champs lors des périodes à fort trafic. En effet, l'absence de voie de présélection en tourner à gauche (Gland – Dully) induit la possibilité d'un blocage du trafic venant de Gland.

Le trottoir mixte existant s'arrête, côté Rolle, 80 m avant le carrefour Es Grands-Champs. Depuis ce point, la mobilité douce n'est pas encore prise en compte.

Quant au revêtement routier, il est fortement fissuré et a déjà nécessité des réparations par colmatage de fissures.

1.5 Financement du projet

La répartition financière des coûts des installations accessoires sollicitées par la Commune pour le trottoir mixte (côté nord de la Route Suisse) et la nouvelle présélection du carrefour Es Grands-Champs est définie par une convention entre l'Etat de Vaud et la Commune de Dully.

Le financement du solde des coûts du projet est assuré entièrement par l'Etat pour les travaux relatifs à la chaussée des routes cantonales hors traversée de localité.

1.6 Exposé de la situation des études déjà réalisées

Le projet a tout d'abord été élaboré en interne, par la Division infrastructure routière de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Par manque de ressources de la DGMR, le solde de l'étude de projet et l'élaboration des documents d'appel d'offres travaux ont été confiés à un mandataire externe.

Ces frais d'études seront entièrement couverts d'une part, par un crédit d'étude du Conseil d'Etat (CECE) I.000282.01 CECE 110, RC 1, 74 et 75 " mobilité douce " pour un montant de CHF 70'000.- et, d'autre part, par un montant de CHF 40'000.- prélevé sur le compte " étude préalable des Routes Cantonales " (EPRC) I.000252.01 EPRC 001.025, " Dully trottoir et bande cyclable ".

Le montant total des dépenses pour les études déjà réalisées à fin décembre 2014 s'élève à CHF 99'794.30.

1.7 Descriptif du solde des études à réaliser

La présente demande de crédit couvrira le solde des frais d'études liés à l'exécution du projet et, conformément à l'article 34 de la LFin, à amortir les dépenses déjà engagées pour la phase d'étude.

1.8 Conséquences de la non réalisation de cet ouvrage

En cas de non réalisation des aménagements mentionnés au § 1.1 et détaillés au § 1.9, le programme de réorganisation des transports publics que le Conseil Régional a lancé en 2012, induisant notamment de créer un nouvel arrêt de bus au niveau de la route du Cugnet (route d'accès à Dully depuis la route cantonale) et de supprimer celui existant sur la RC 1 au niveau du carrefour Es Grands-Champs, ne pourra pas être mené à bien. De plus, un risque de collision entre les véhicules privés et publics subsistera avec la non séparation des flux. En outre, la fluidité du trafic sera perturbée lors de la présence des véhicules de transports publics dans le carrefour.

Quant à la mobilité douce, elle n'est tout simplement pas prise en compte et les deux roues n'auront pas leur espace propre.

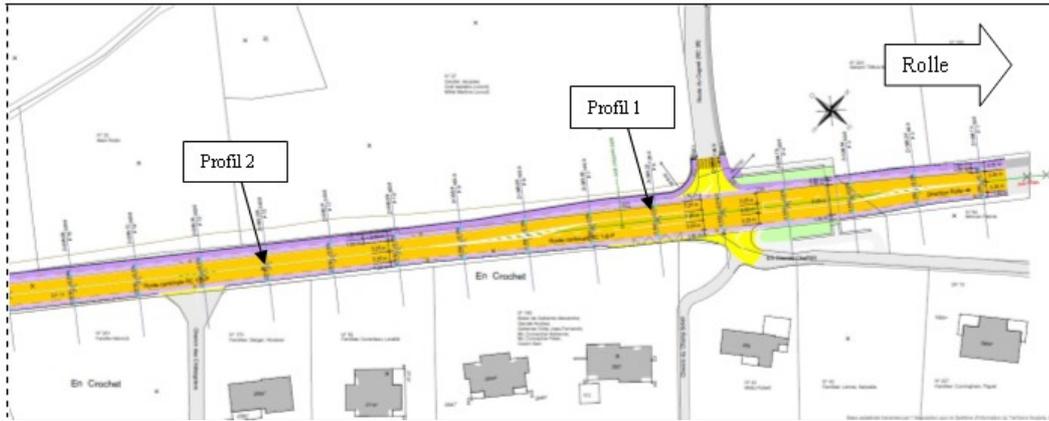
1.9 Descriptif des travaux à réaliser

En sus du coût des études, le présent crédit d'ouvrage couvrira également l'exécution des aménagements, soit les travaux suivants :

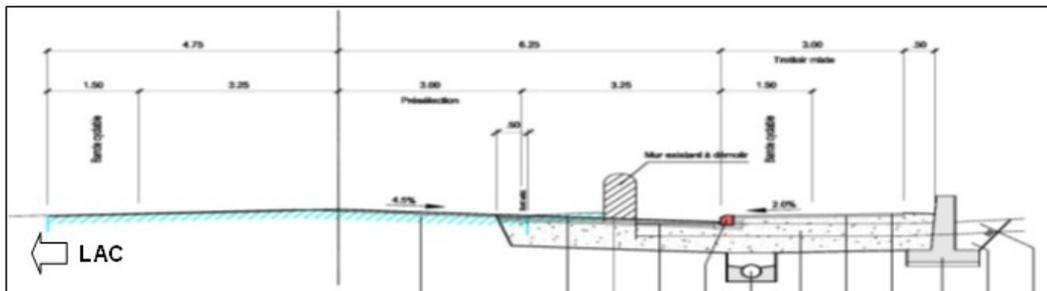
- création d'un espace de mobilité douce le long de la chaussée comprenant :
 - un trottoir mixte (bande cyclable et cheminement piétonnier) côté nord, du carrefour Es Grands-Champs au carrefour avec la route du Pralet (longueur 400 m, surface d'environ 1'200 m²),
 - une bande cyclable côté sud, du carrefour Es Grands-Champs au carrefour avec la route du Pralet (longueur 400 m),
 - des bandes cyclables de chaque côté, depuis le carrefour avec la route du Pralet jusqu'à la limite avec la commune de Gland (longueur 2 x 230 m),
- réfection de chaussée avec nouveaux revêtements de surface de type macro-rugueux (environ 5'500 m²),
- réalisation d'un ouvrage d'art (mur de soutènement) au droit des parcelles n° 19, 20 et 27, et démolition et reconstruction partielle du mur historique en pierre existant longeant ces parcelles (longueur 240 m, hauteur entre 1.60 et 3.60 m),
- création d'une nouvelle zone de présélection au droit du carrefour Es Grands-Champs,
- adaptation des accès riverains et des raccordements des routes perpendiculaires,
- maintien des murs, haies et barrières privés existants côté sud de la chaussée,
- suppression provisoire, pendant les travaux, des rangs de vignes existants côté nord de la chaussée (environ 2'054 m²),
- reprise des talus existants et remise en état avec des essences indigènes,
- élagage si nécessaire des plantations privées empiétant sur le domaine public (longueur d'environ 160 m),
- abattage d'arbustes le long du passage souterrain situé devant la parcelle n° 42 (longueur d'environ 87 m) et nouvelles plantations en complément des arbustes et haies maintenus (longueur d'environ 32 m),
- réfection des équipements de récolte des eaux de ruissellement (déplacement et réfection des grilles et sacs dépotoirs),
- actualisation de la signalisation de la route cantonale (remplacement de panneaux existants pour mise aux normes actuelles),
- marquage routier,

- acquisition de terrains par emprises côté nord uniquement.
- réfection du voûtage sur la Dullive.

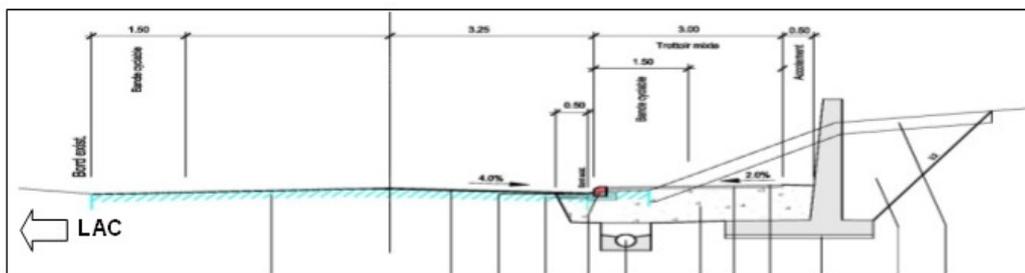
Il n'est pas prévu d'intervention sur les équipements souterrains existants, hormis le déplacement des équipements de récolte des eaux de ruissellement induit par le nouveau trottoir. Il n'y a aucun éclairage public existant, ni projeté, le long de la Route Suisse pour la section touchée par le projet d'aménagement.



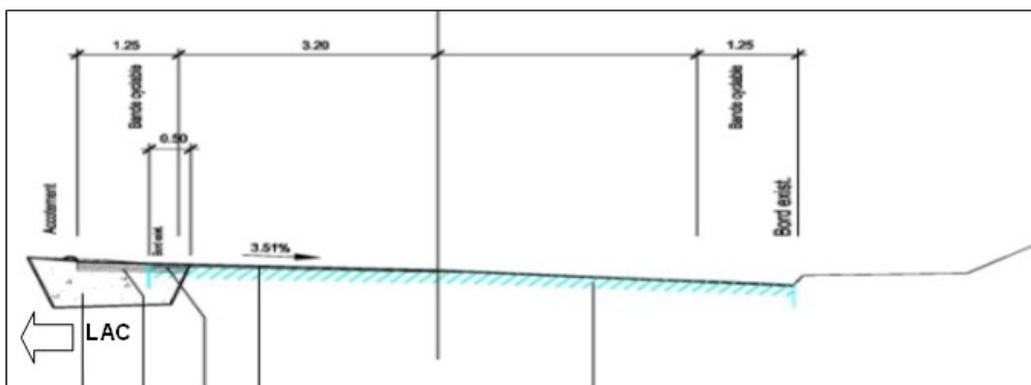
Situation rapprochée



Profil 1



Profil 2



Profil 3

1.10 Impact du projet

Le tracé de l'aménagement projeté suit un axe de voie historique d'importance nationale (voie n° 2 Morges / Genève selon l'inventaire fédéral IVS). Afin de préserver les traces visibles de cette voie historique, les éléments existants (bornes, murs, talus, haies, arbres) devront, dans la mesure du possible, être préservés. Un spécialiste reconnu par le Service immeubles, patrimoine et logistique sera partenaire de l'exécution des travaux.

La Route Suisse est limitrophe de zones agricoles, viticoles et villas (côté nord) et d'une zone villas, séparée de la route par une bande classée en zone de verdure (côté sud). Au droit du passage au-dessus de la Dullive, la route est bordée des deux côtés par une zone forestière. Pour libérer l'espace nécessaire à la réalisation de l'aménagement, des expropriations de terrains privés sont prévues côté nord de la route, sur les parcelles suivantes :

- parcelles n° 18, 19, 20 et 27, propriétés privées affectées en zone viticole, emprises cumulées d'environ 571 m²,

Le projet d'aménagement traverse un secteur U_B de protection des eaux souterraines sur toute sa longueur.

1.11 Planification des travaux

La réalisation des aménagements est prévue dès l'automne 2015 après les vendanges, sous réserve de l'octroi du crédit d'ouvrage par le Grand Conseil. La durée des travaux est estimée à environ un an.

1.12 Crédit d'ouvrage sollicité

Le crédit d'étude de CHF 70'000.- TTC (EOTP I.000282.01) octroyé par le Conseil d'Etat le 18 août 2010 et validé par la COFIN le 4 novembre 2010, ainsi que le crédit d'étude préalable des routes cantonales de CHF 40'000.- TTC, ont été utilisés au 31 décembre 2014 à hauteur de CHF 99'794.30. Ces deux crédits seront transférés dans le présent crédit d'ouvrage sollicité.

Le coût de réalisation de ce projet se répartit de la façon suivante :

Poste budg.	N° Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	Montant
100	1	Honoraires	Honoraires	
	112	Honoraires	Études	87'000
	112	Honoraires	Réalisation	225'000
			Total honoraires HT	312'000
200	2	Terrains		
	221	Acquisitions de terrains	Selon convention financière	45'000
	221		<i>Honoraire pour géomètre (abornement)</i>	30'000
	222	Indemnités	Culture etc.	55'000
			Total terrains HT	130'000
300	3	Tracé	Tracé	
	331	Chaussée	Travaux chaussée	2'000'000
	331	Signalisation		15'000
	331	Marquage		45'000
	335	Essais matériaux, sondages		15'000
			Total tracé HT	2'075'000
400	4	Ouvrage		
	442	Mur de soutènement		730'000
	442	Pont sur la Dullive		250'000
			Total ouvrage HT	980'000
			Total HT des coûts avant recettes	3'497'000
800	8	Recettes	Recettes HT	
	881	Participation Dully	Forfait	210'829
			Total recettes HT	210'829
			Total des coûts HT à charge du canton	3'286'171
			TVA 8.0 % arrondie à	263'829
			Total général des coûts TTC à charge du canton	3'550'000

Le coût des travaux principaux ainsi que des prestations d'ingénieurs civils sont basés sur des soumissions rentrées le 25 novembre 2013, respectivement le 3 mars 2014 (offres fermes établies par des entreprises de génie civil, respectivement bureaux d'ingénieurs, conformément à deux procédures ouvertes d'appels d'offres selon la loi cantonale sur les marchés publics du 24 juin 1996 ; LMP-VD ; RSV 726.01). Les honoraires et travaux non soumissionnés sont évalués par la DGMR. Les coûts sont estimés sur la base d'un devis du bureau d'ingénieurs mandaté pour l'établissement de l'avant-projet.

Les travaux sont prévus dès l'automne 2015 et il devra être tenu compte des coûts de renchérissement qui seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production). Ces indices seront calculés depuis le dépôt des offres le 3 mars 2014.

Le projet initial comportait la création d'un trottoir mixte et d'une bande cyclable sur le tronçon faisant l'objet de cet EMPD. Le développement des transports publics dans la région a apporté des transformations importantes tant au niveau des plans que de la préparation de la soumission.

Par conséquent, tous les plans initiaux et la soumission ont dû être repris en y ajoutant la présélection et le mur de soutènement. Dès lors, le montant des honoraires dépasse les 7.5 % autorisés pour atteindre 8.9 %.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs de la DGMR seront épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les marchés de services sont tous soumis à la loi vaudoise sur les marchés publics (LMP-VD) et au règlement d'application de la loi sur les marchés publics (RLMP-VD). Les valeurs des seuils et des procédures applicables aux marchés publics sont respectées. La DGMR, par sa Division infrastructure routière, assurera la direction générale des études et des travaux, alors que les bureaux d'ingénieurs mandatés garantiront les prestations suivantes :

- élaboration du projet ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le projet est inscrit sous l'objet SAP n° DDI 300'133 (procofiév 600'551) " RC 1 Rolle - Dully réhab. et amén. cyclab. " dont les dépenses se planifient de la manière suivante :

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	800	2'880	100		3'780
a) Transformations immobilières : recettes de tiers		-230			-230
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	800	2'650	100		3'550
b) Informatique : dépenses brutes					
b) Informatique : recettes de tiers					
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					
c) Investissement total : dépenses brutes	800	2'880	100		3'780
c) Investissement total : recettes de tiers		-230			-230
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	800	2'650	100		3'550

L'objet SAP DDI 300'133 (procofiév 600'551) est prévu au budget 2015 et au plan d'investissement 2016 – 2019 avec les montants suivants :

Année 2015 CHF 2'500'000.-

Année 2016 CHF 1'050'000.-

Année 2017 CHF 0.-

Année 2018 CHF 0.-

Année 2019 CHF 0.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédits annuelles seront modifiées en conséquence du plan ci-dessus et dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 177'500.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de CHF 97'700.-
(3'550'000.- x 5.0 x 0.55)/100.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cet investissement ne génère pas de frais d'exploitation et d'entretien supplémentaires.

3.6 Conséquences sur les communes

La réalisation du trottoir mixte (trottoir avec piste cyclable) est à la charge financière de la Commune de Dully pour une moitié des coûts de réalisation. Les coûts de construction de la nouvelle présélection du carrefour Es Grands-Champs sont entièrement à la charge de la Commune de Dully.

La participation de la Commune de Dully a fait l'objet d'une convention avec le Canton.

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

Ce projet n'a que peu d'incidence sur l'environnement. On relèvera que la réalisation du trottoir mixte et des bandes cyclables permet d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes sur ce tronçon de route cantonale hors traversée de localité (régime de vitesse à 80 km/h). La chaussée sera réfectionnée, pour sa couche de surface, avec un revêtement de type macro-rugueux qui permettra une amélioration du confort des usagers et une diminution du bruit lié au trafic routier.

Ce projet a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Les documents d'appel d'offres ont été élaborés dans un objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict du respect des directives de gestion des déchets de chantier sera fait.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (Réseaux routiers) ainsi que la mesure A23 (Mobilité douce), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

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

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, 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.

Comme expliqué sous ch. 1.3 (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. Or, en l'espèce, le réaménagement de la route est imposé par la réalisation d'une présélection pour les transports publics.

Il est en particulier nécessaire de procéder à une réhabilitation 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. En effet, le tronçon existant nécessite un entretien conséquent (cf. ch. 1.3) au vu de son état actuel. Conformément à la jurisprudence, les dépenses d'adaptation d'un réseau routier aux exigences techniques sont en principe des dépenses liées puisqu'elles doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent. Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route), les aménagements routiers projetés résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Les travaux projetés, qui consistent en l'exécution d'une tâche publique prévue par la loi, remplissent donc le critère du **principe** de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat.

En outre, la solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés.

La modification du domaine public induite par la création de la voie de présélection est faite en limitant au maximum les emprises sur les parcelles privées. Le coût des travaux à effectuer est donc en adéquation avec l'objectif recherché. Le critère de la **quotité** de la dépense est ainsi, lui aussi, rempli en l'espèce.

Enfin, le critère du **moment** de la dépense est également rempli. Le développement des lignes de transports publics et le respect des horaires est en cours de réalisation et les travaux envisagés vont dans ce sens. Il est impératif que la route concernée soit réaménagée dans les meilleurs délais afin de pouvoir améliorer l'attractivité des transports publics.

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.

Cependant, dans la mesure où l'Etat dispose d'une marge d'appréciation, notamment concernant la quotité de la dépense, le décret est soumis au référendum facultatif.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTec)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

3.13 RPT (conformité, mise en oeuvre, 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

L'objet SAP DDI 300'133 (procofiév 600'551) " RC 1 Rolle - Dully réhab. et amén. cyclab. "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		97.7	97.7	97.7	293.1
Amortissement		177.5	177.5	177.5	532.5
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges		275.2	275.2	275.2	825.6
Diminution de charges					
Revenus supplémentaires					
Total net		275.2	275.2	275.2	825.6

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 3'550'000.- pour financer la réalisation de la modification d'un carrefour avec création d'une voie de présélection pour les transports publics, la création d'un trottoir mixte et la réfection de la route sur la RC 1 à Dully

du 3 juin 2015

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 3'550'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la réalisation de la modification d'un carrefour avec création d'une voie de présélection pour les transports publics, la création d'un trottoir mixte et la réfection de la route sur la RC 1 à Dully.

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. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 juin 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean