

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer la part cantonale pour la réalisation du projet RC 75 Morges – Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages

1.2 Bases légales

La loi cantonale du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou, RSV 725.01) prévoit, à son art. 53 al. 1, 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.

La législation 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 pour des objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement (art. 8 al. 2 LRou). La mise en œuvre de l'itinéraire de mobilité douce entre Morges et Echichens est un objectif d'aménagement du territoire.

Pour ce projet, la plus grande partie des travaux concerne des tronçons de route cantonale hors traversée de localité. Ils incombent par conséquent au Canton, qui est le propriétaire de ces tronçons (art. 3 al. 2ter, 7 et 20 al. 1 lettre a LRou). Pour les tronçons de route cantonale en traversée de localité, les travaux incombent aux Communes, qui en sont les propriétaires (art. 3 al. 4, 7 et 20 al. 1 lettre b LRou). Ces dernières peuvent solliciter une subvention cantonale pour ces travaux en traversée de localité (art. 56 LRou).

En sus, 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 pour ce projet les trottoirs et les arrêts de transports publics (art. 2 al. 1 LRou). Pour les tronçons de RC hors localité, les dépenses relatives aux installations accessoires sont supportées par les Communes, l'Etat prenant à sa charge la moitié des frais de construction (art. 54 LRou).

Dans le cas particulier d'un espace de mobilité douce hors traversée de localité, une distinction est faite entre l'usage cycliste découlant de la stratégie cantonale, qui est pris entièrement en charge par le Canton, et l'usage piéton pour lequel la prise en charge relève d'une installation accessoire comme indiqué précédemment. Il en résulte une répartition du coût d'un quart pour les Communes et de trois-quarts pour le Canton.

En dernier lieu, l'éclairage public incombe aux communes (art. 21 al. 1 LRou).

En outre, 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 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'immiscions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE). Le projet prend en compte les mesures prévues par les plans d'assainissement du bruit routier des deux communes concernées.

Dans son ensemble, le présent projet a, en effet, pour objectifs de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité, fixées dans les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS).

La réalisation du projet améliorera de manière significative la fonction et la vocation de cet axe de route essentiel pour la région, qui pourra enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et des riverains.

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Situation géographique

Le projet concerne l'axe routier RC 75-C-P, réseau complémentaire (C), route principale (P). Il est réparti sur les tronçons suivants – voir figure 2 :

- tronçon 1 en traversée de localité (à charge de la Commune de Morges), le long de l'avenue de Marcelin sur une longueur d'environ 40 m, depuis le giratoire de la Morgettaz (carrefour non compris), jusqu'au panneau de sortie de localité de Morges ;
- tronçon 2 hors traversée de localité, le long de l'avenue de Marcelin sur une longueur d'environ 450 m, depuis le panneau de sortie de localité de Morges, jusqu'à la limite de territoire avec Echichens ;
- tronçon 3 hors traversée de localité, le long de l'avenue de Marcelin et de la route de St-Saphorin sur une longueur d'environ 180 m, depuis la limite de territoire de Morges, en passant par le carrefour du Signal (carrefour compris), jusqu'au panneau d'entrée de localité d'Echichens ;
- tronçon 4 en traversée de localité (à charge de la Commune d'Echichens), le long de la route de St-Saphorin sur une longueur d'environ 140 m, depuis le panneau d'entrée de localité d'Echichens, en passant par le carrefour de la rue du Village (carrefour compris), jusqu'au carrefour avec le chemin de Joulens (carrefour compris) ;

soit une longueur totale d'environ 810 m.

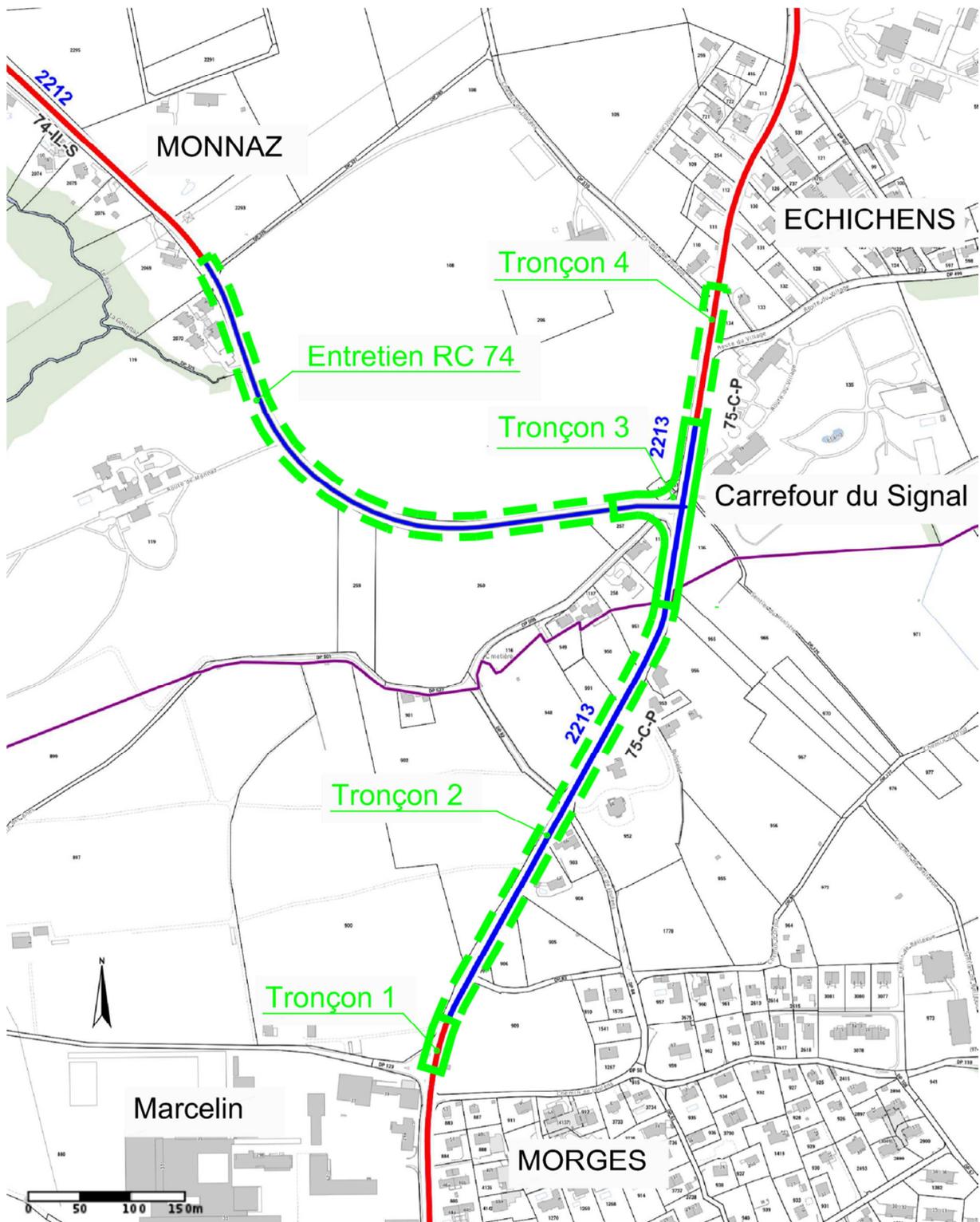


Figure 2 : tracé RC 75-C-P et tronçons du projet (source Guichet cartographique cantonal)

1.3.2 Infrastructure routière

La chaussée de la RC 75 est, sur ce secteur, d'une largeur moyenne de 6 m. Elle ne comporte aucun cheminement pour piétons (pas de trottoirs, ni d'accotements adaptés) – voir photos 1 à 4. Seuls les tronçons 3 et 4 sur le territoire d'Echichens sont équipés avec un trottoir côté nord-est du carrefour de la rue du Village et un accotement permettant le cheminement des piétons côté ouest de la route de St-Saphorin, jusqu'au carrefour du Signal – voir photos 5 et 6. L'état de la chaussée est jugé moyen. Des travaux d'entretien sont régulièrement entrepris afin d'assurer la sécurité des usagers. La structure en place est composée de plusieurs couches d'enrobés, dont la partie inférieure, de type pénétration (ou « hérisson »), est polluée par des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques).



*Photo 1 : av. de Marcelin (tronçon 1)
direction Echichens*



*Photo 2 : av. de Marcelin (tronçon 2)
direction Echichens*



*Photo 3 : av. de Marcelin (tronçon 2)
direction Morges*



*Photo 4 : carrefour du Signal (tronçon 3)
direction Morges*



*Photo 5 : route de St-Saphorin (tronçon 3)
direction Echichens*



*Photo 6 : route de St-Saphorin (tronçon 4)
direction Morges*

Le trafic journalier moyen (TJM) sur cet axe est le suivant :

TJM	2005	2010	2015
RC 75-C-P, entre Morges et le carrefour du Signal	6'700 véhicules/jour, dont 100 poids lourds	6'800 véhicules/jour, dont 160 poids lourds	7'350 véhicules/jour, dont 190 poids lourds
variations par année :	+ 0.3 % véhicules/jour par année, dont + 12 % de poids lourds	+ 1.6 % véhicules/jour par année, dont + 3.8 % de poids lourds	
RC 75-C-P, entre le carrefour du Signal et St-Saphorin	3'300 véhicules/jour, dont 60 poids lourds	3'300 véhicules/jour, dont 130 poids lourds	3'650 véhicules/jour, dont 150 poids lourds
variation par année :	stable pour les véhicules/jour, avec toutefois + 23 % de poids lourds par année		+ 2.1 % véhicules/jour par année, dont + 3.1 % de poids lourds

On enregistre une augmentation moyenne annuelle du trafic d'environ 2 % depuis les cinq dernières années, avec une hausse très marquée des véhicules lourds entre 2005 et 2010 qui s'équilibre à environ 3.5 % par année depuis 2010. A noter que le décompte des véhicules lourds comprend les bus dont la fréquence a augmenté avec la mise en place de la ligne urbaine n° 10.703 (voir détail ci-après) en 2006, ce qui explique probablement la hausse très marquée entre 2005 et 2010.

Concernant les statistiques relatives aux deux roues légers, les TJM 2015 indiquent un passage moyen de 100 unités/jour sur le tronçon Morges – carrefour du Signal et de 50 unités/jour sur le tronçon carrefour du Signal – St-Saphorin. Cette statistique de passage sur la RC 75 augmentera avec la réalisation de l'aménagement projeté.

Cet axe est également répertorié comme itinéraire de convois exceptionnels :

- RC 75-C-P, entre Morges et le carrefour du Signal, route d'approvisionnement type II ;
- RC 75-C-P, entre le carrefour du Signal et St-Saphorin, route d'approvisionnement type III.

Cette route est empruntées par les transports publics, une ligne du réseau urbain n° 10.703 « Echichens – Morges – Tolochenaz – Lully – Lussy-sur-Morges » et deux lignes du réseau régional n° 10.728 « Morges – Apples » et 10.730 « Morges – Cottens – Cossonay », toutes exploitées par la Société de transports de la région Morges – Bière – Cossonay (MBC) :

- RC 75-C-P, entre Morges et le carrefour du Signal, réseau urbain avec la ligne n° 10.703 et réseau régional avec les lignes n° 10.728 et 10.730 ;
- RC 75-C-P, entre le carrefour du Signal et St-Saphorin, réseau urbain avec la ligne n° 10.703 et réseau régional avec la ligne n° 10.730.

La fréquence actuelle des bus varie entre une course toutes les quinze minutes pour la ligne urbaine aux heures de pointes et un transport toutes les heures hors de ces plages. Pour les deux lignes régionales, la fréquence moyenne est d'une course par heure et par sens.

Deux arrêts de bus sont présents dans le périmètre du projet, l'arrêt « Echichens croisée », au carrefour avec la rue du Village, pour les lignes n° 10.703 et 10.730, ainsi que l'arrêt « Echichens, Signal d'Echichens », au carrefour du Signal, pour les lignes 10.703 et 10.728. Ces arrêts sont partiellement équipés. L'arrêt « Echichens croisée » dispose de zones d'arrêt (marquage au sol), mais pas de quais conformes aux prescriptions d'accès pour les personnes à mobilité réduite (loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, LHand RS 151.3). L'arrêt « Echichens, Signal d'Echichens » ne dispose ni de zones d'arrêt (marquage au sol), ni de quai.

L'éclairage public existe actuellement uniquement le long des tronçons en traversée de localité et ponctuellement, au droit de l'arrêt de bus à proximité du carrefour du Signal.

L'augmentation du trafic de véhicules lourds (poids lourds et bus) ces dernières années sollicite fortement l'infrastructure routière qui doit être renforcée afin de maintenir une chaussée apte au service.

1.3.3 Ouvrages existants

Plusieurs ouvrages existent le long de l'avenue de Marcelin. Il s'agit de murs de vignes en pierres côté amont de la chaussée et de murs de limite de propriété côté aval. Tous ces ouvrages sont privés et appartiennent aux propriétaires des parcelles riveraines de la RC 75.

Avec la réalisation du projet, l'espace libre entre les murs amont et aval sera entièrement utilisé par la chaussée et le trottoir mixte. Cette nouvelle proximité directe des aménagements routiers nécessite des interventions de renforcement de l'ensemble de ces murs, tant à l'amont qu'à l'aval. En cumulé, ces travaux de renforcement, à charge de l'Etat de Vaud et de la commune territoriale de Morges, représentent une longueur de 350 m (230 m côté amont et 120 m côté aval).

Un nouvel ouvrage est nécessaire côté aval pour soutenir le trottoir mixte. Il s'agit d'un mur de soutènement, d'une longueur de 95 m, qui sera propriété de l'Etat de Vaud.

1.3.4 Historique des démarches d'autorisation

Le projet d'ouvrage initial a été soumis à l'enquête publique d'octobre à novembre 2010 pour les travaux routiers et pour les expropriations qui en découlaient. À l'issue de celle-ci, 88 oppositions ont été déposées, notamment concernant le tronçon entre Echichens et Monnaz et les emprises induites par celui-ci. Ces oppositions ont été suivies d'un recours collectif au Tribunal cantonal contre l'approbation du projet par le Département des infrastructures (DINF) en avril 2012. La Cour de droit administratif et public (CDAP) du tribunal cantonal a rendu son jugement en novembre 2013. La CDAP a retenu les arguments des opposants et a annulé la décision du DINF pour la branche du projet en direction de Monnaz. Par contre, la CDAP a confirmé la décision du DINF pour la branche du projet entre Morges et Echichens.

À la suite de l'arrêt rendu par le Tribunal cantonal, la DGMR et les Communes de Morges et d'Echichens ont pris conjointement la décision de renoncer à la branche de mobilité douce entre Echichens et Monnaz et de poursuivre les démarches en vue de la réalisation de la branche de mobilité douce entre Morges et Echichens.

Le projet révisé a été validé définitivement par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) en juin 2015 dans le cadre de la procédure d'autorisation selon LRou. Une nouvelle enquête publique pour les expropriations de la branche entre Morges et Echichens a été effectuée entre août et septembre 2015 dans le cadre de la procédure selon la loi cantonale du 24 novembre 1974 sur l'expropriation (LE, RSV 710.01). À l'issue de celle-ci, de nouvelles oppositions ont été formulées (deux oppositions déposées), notamment en relation avec la préservation des murs existants le long de l'avenue de Marcelin. Le retrait de ces oppositions a été obtenu par la mise en œuvre d'une expertise des murs existants et la prise en compte des travaux de renforcement nécessaires pour le projet. Ce retrait a permis au Département des finances et relations extérieures (DFIRE) d'autoriser le DIRH à exproprier les terrains et les droits nécessaires à la réalisation du projet en mai 2016. Une fois l'ensemble des conventions à l'amiable relatives aux emprises, tant définitives que provisoires pour les travaux, validées avec l'ensemble des propriétaires touchés, le DIRH a approuvé définitivement les expropriations en février 2018.

1.4 Réseau cyclable

La stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 a été adoptée par le Conseil d'Etat en octobre 2010. Ce document stratégique comprend notamment un outil visant à coordonner les planifications élaborées à différentes échelles : le plan cantonal du réseau cyclable. Cet outil est établi en superposant quatre « couches » de planification, soit les réseaux prévus par les projets d'agglomération, les réseaux de rabattement vers les gares et les arrêts de bus, les éléments de liaison complémentaires nécessaires pour mettre en cohérence les deux réseaux cités auparavant et les grands itinéraires cyclables nationaux et régionaux SuisseMobile.

La RC 75 entre Morges et Echichens est comprise dans le réseau de rabattement (liaison Echichens - gare de Morges, voir figure 3), et dans le réseau d'agglomération Lausanne – Morges (liaison interne à l'agglomération, accès au centre-ville et aux autres centralités de l'agglomération, voir figure 4). Une première étape de cette liaison a été réalisée et mise en service par la commune de Morges entre la gare et le giratoire de Morgettaz (mesure PALM n° 4c.RM.92). Les travaux d'aménagement ont été réalisés entre 2016 et 2018 par la ville. Le projet exposé par la présente demande constitue la suite logique de cet itinéraire jusqu'à l'entrée du village d'Echichens.

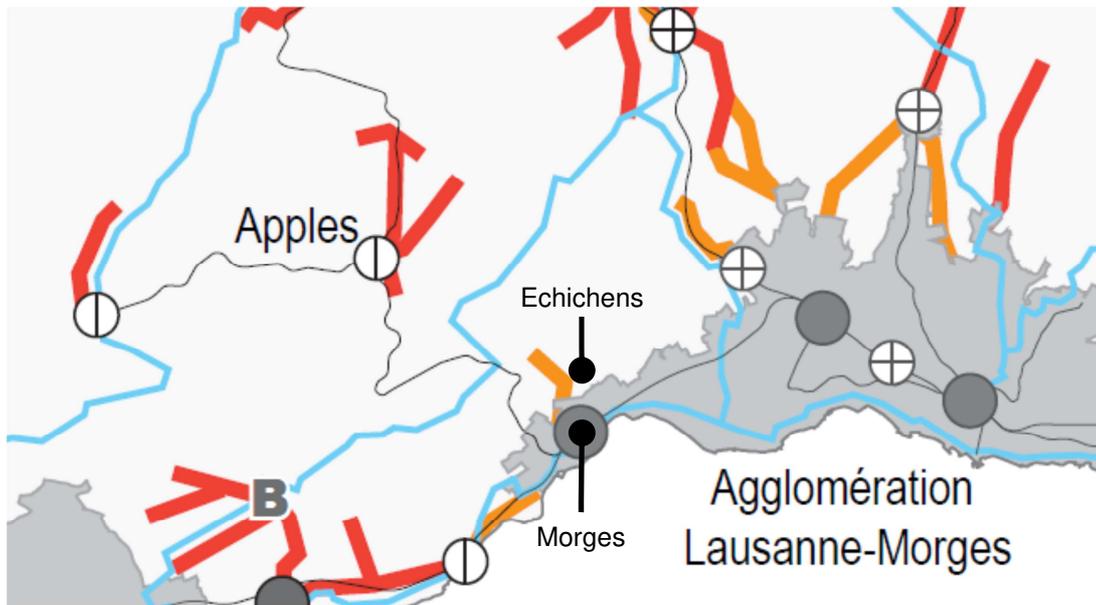


Figure 3 : illustration schématique du plan cantonal du réseau cyclable
 (source Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, octobre 2010, chapitre 2.3)



Figure 4 : extrait du réseau cyclable planifié d'agglomération PALM
 (source Projet d'agglomération Lausanne – Morges de 2^e génération révisé ; juin 2012, planche C4)

Le développement de l'habitat et des activités de la région morgienne induit inévitablement une hausse des besoins de déplacements. L'adaptation des infrastructures par la création d'itinéraires de mobilité douce permet de contenir en partie cette augmentation du trafic. Favoriser ce report modal vers l'utilisation des deux-roues participe aux trois piliers du développement durable (économie, environnement et société – voir chapitre 3.7 ci-après).

1.5 Description des travaux prévus

Le présent crédit d'investissement permettra l'exécution des aménagements suivants – voir figures 5 à 7 plans de situation, ainsi que figure 8 coupes caractéristiques :

- création d'un espace de mobilité douce, constitué d'un trottoir mixte, côté est de la chaussée ;
- déplacement de l'assiette de chaussée côté ouest, avec maintien d'une largeur minimum de 6 m, réfection complète avec nouvelle fondation et nouveaux revêtements, y compris couche de surface en enrobé phonoabsorbant ;
- réfection des collecteurs d'eaux claires présents le long de l'axe concerné, y compris réfection et adaptation des équipements de collecte des eaux de ruissellement ;
- démolition des éléments hors-sol et jusqu'à un mètre de profondeur de l'ancien réservoir d'eau potable du Signal (hors service depuis de nombreuses années) et remise à niveau du terrain ;
- adaptation du carrefour du Signal pour modérer le trafic en le déviant côté ouest de la voie de circulation de St-Saphorin vers Morges ;
- création d'arrêts de bus de chaque côté de la route de Monnaz, côté ouest du carrefour du Signal ;
- création d'un nouveau trottoir entre les arrêts de bus, aménagement de traversées pour les piétons afin de relier ce trottoir, côté ouest de la RC, à l'espace de mobilité douce, côté est de la RC ;
- renforcements de cinq murs existants (en pierres) et construction d'un nouvel ouvrage de soutènement en béton.

La phase d'études a été menée grâce aux financements provenant du fonds pour études préliminaires sur routes cantonales (EPRC) et d'un crédit d'études (CECE) conjoint pour les projets de mobilité douce le long de la RC 1 à Dully et des RC 74 et 75 à Morges, Echichens et Monnaz (détail sous point 1.9.2).

En parallèle des aménagements précités, l'exécution des travaux suivants est prévue par les Communes de Morges et d'Echichens, les gestionnaires de services souterrains (ERM, Romande Energie et Swisscom) - travaux à charge des tiers concernés :

- déplacement et réfection de tronçons de collecteur intercommunal d'évacuation d'eaux usées et de tronçons de collecteurs communaux d'eaux claires ;
- remplacement des conduites communales d'alimentation en eau potable et défense incendie ;
- nouvelle conduite de gaz naturel et raccordement de la Commune d'Echichens au réseau de la Commune de Morges ;
- nouveaux tubes pour l'ensemble des services, soit fibre optique, électricité (réseau de moyenne tension) et télécommunication ;
- mise en place d'un éclairage public sur l'ensemble du tracé entre Morges et Echichens.

Les travaux relatifs aux conduites d'eau potable et défense incendie et à la conduite de gaz naturel sont nécessaires au renouvellement et à l'extension des réseaux. Ceux-ci sont prévus dans les planifications communales et ne sont pas induits par les aménagements routiers envisagés. A contrario, les travaux relatifs aux collecteurs, tubes de services et éclairage public sont induits par le projet.

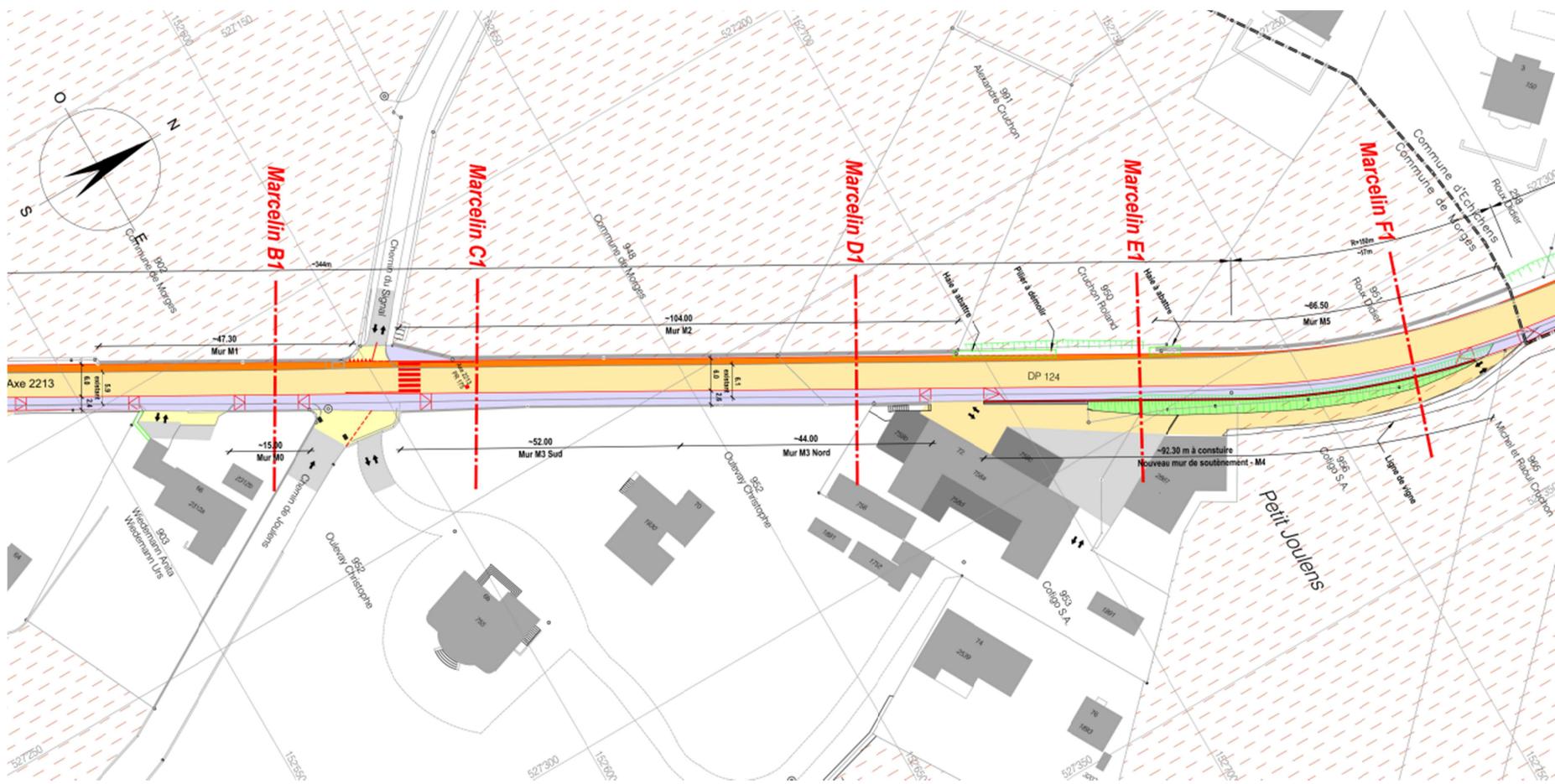


Figure 6 : suite situation du projet sur le territoire de la Commune de Morges (cadrage sans échelle)

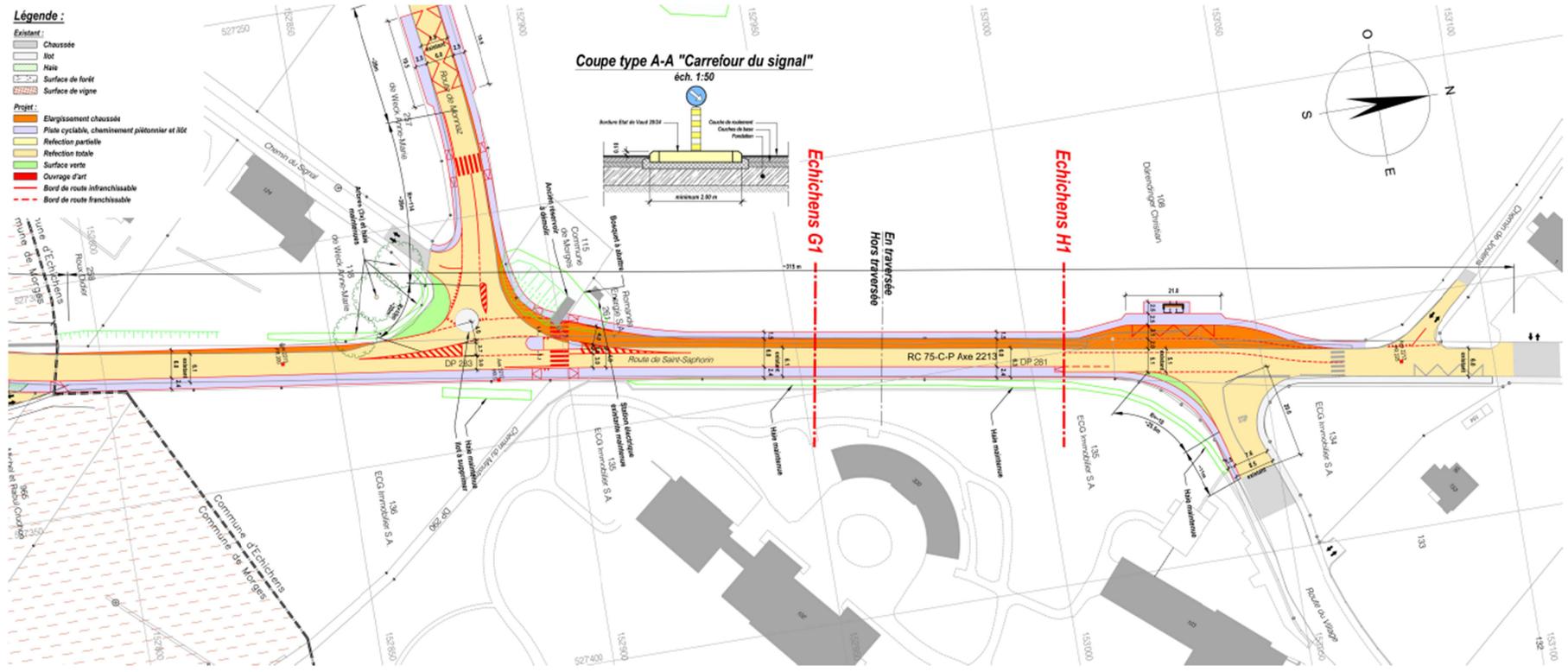
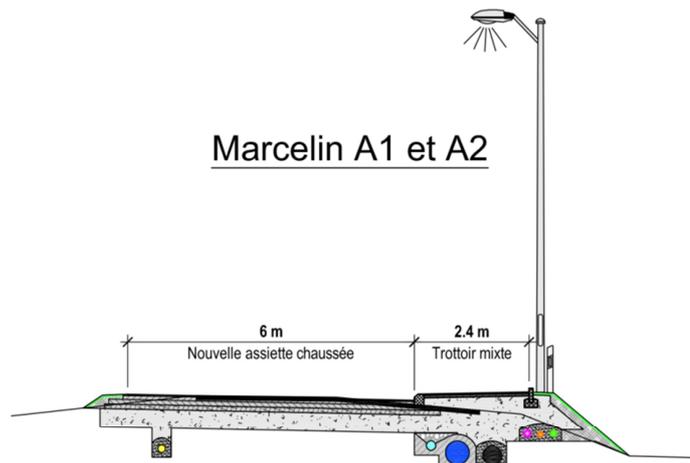


Figure 7 : situation du projet sur le territoire de la Commune d'Echichens (cadrage sans échelle)



Marcelin F1

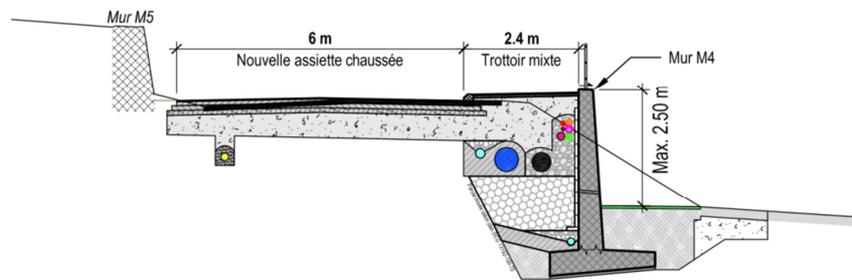


Figure 8 : coupes caractéristiques du projet (sans échelle)

La RC 74 hors traversée de localité, tronçon entre le carrefour du Signal et l'entrée de Monnaz (voir figure 2), doit faire l'objet d'interventions d'entretien des revêtements de chaussée, sans modification de l'assiette ni du gabarit de la route, ainsi que d'entretien des équipements de collecte des eaux pluviales. Cette opération est à la charge de l'Etat de Vaud et sera financée par l'intermédiaire du budget d'entretien de la DGMR (hors de la présente demande de crédit).

L'objectif est de regrouper l'ensemble de ces interventions en un seul et unique chantier afin de limiter les nuisances pour le trafic, les transports publics et les riverains, ainsi que de rationaliser les coûts pour chacun des partenaires.

1.6 Compensation écologique

Des bosquets d'arbres (hors régime forestier) seront touchés par les travaux projetés. Il s'agit d'un groupe d'arbres situé au carrefour du Signal, au droit de l'ancien réservoir d'eau potable à démolir, ainsi qu'une zone arborisée sur la parcelle n° 952 (Morges) derrière le mur. Les abattages inhérents au chantier seront compensés par de nouvelles plantations. Ces coupes doivent encore faire l'objet de demandes d'autorisations auprès des communes territoriales concernées, dans le cadre de la procédure de la loi cantonale du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS, RSV 450.11). Ces demandes seront présentées avant le début des travaux.

Une mesure de compensation écologique est prévue en dédommagement des atteintes aux talus, bandes herbeuses et haies situés le long de la RC 75 et qui sont directement touchés par les travaux. Cette compensation sera réalisée de manière qualitative par des plantations de chênes pédonculés isolés ou en groupe, ainsi que de manière quantitative par des plantations de nouvelles haies mixtes indigènes. Les emplacements exacts de ces plantations sont encore à définir avec les propriétaires concernés.

1.7 Emprises sur fonds privés

Le projet nécessite des emprises définitives sur les parcelles riveraines de la RC 75. Celles-ci représentent, en cumulé, une surface totale de 620 mètres carrés de terrains privés qui passeront au domaine public.

Pour l'exécution du chantier, des emprises provisoires seront nécessaires. Ces dernières représentent, en cumulé, une surface totale de 2'300 mètres carrés. Les exploitants seront indemnisés pour les pertes de cultures pendant et après le chantier.

1.8 Planning des travaux

La RC 75 est un axe structurant du réseau qui ne peut pas être fermé au trafic durant une longue période. C'est pourquoi le phasage prévoit un découpage par étapes et une gestion de la circulation avec des feux. Deux opérations particulières, avec fermeture complète de la route au trafic, sont prévues pour la pose des revêtements (pose de la couche de liaison par des interventions de nuit et pose de la couche de roulement par une intervention le week-end). Ce découpage en étapes tient compte des contraintes routières, mais également de celles liées à la réalisation des travaux de conduites et services souterrains, ainsi que celles liées aux ouvrages.

Les feux de gestion du trafic auront également un impact sur les transports publics. Afin d'assurer la correspondance en gare CFF de Morges, les bus seront équipés de télécommandes pour déclencher la phase verte devant eux au passage du chantier.

L'exécution des travaux est prévue sur une durée d'environ trois ans. Durant le chantier, il faudra prendre en compte le maintien des accès nécessaires à l'exploitation viticole (quatre domaines viticoles concernés).

1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet

En cas de non-réalisation du projet, les piétons et cyclistes empruntant la RC 75 entre Morges et Echichens ne disposeront d'aucun aménagement assurant leur sécurité. Les arrêts de bus, notamment pour la ligne urbaine, ne présenteront pas un degré de confort satisfaisant, ni ne permettront l'accès aux personnes à mobilité réduite. La chaussée continuera à se dégrader, ce qui génèrera des coûts d'entretien supplémentaires et, à terme, le besoin de réfection complète de celle-ci.

Les travaux communaux relatifs aux conduites d'eau potable et défense incendie et à la conduite de gaz naturel seront conduits avec ou sans la réalisation des aménagements routiers. Ce qui impliquera dans tous les cas des fouilles au droit de la chaussée de la RC 75 et des contraintes pour le trafic et les lignes de transports publics pendant le chantier. En sus, les deux communes devront reconduire les procédures de marchés publics pour l'attribution des contrat(s) d'entreprise(s) et de mandataire(s).

1.10 Coûts des travaux et des études

1.10.1 Participation de tiers

Les coûts des travaux sont répartis entre l'Etat de Vaud et plusieurs partenaires selon décompte ci-dessous. Cette répartition est validée par une convention signée par l'ensemble des parties entre octobre et novembre 2018.

Etat de Vaud	64.1 %	CHF	4'500'000.00 TTC
Commune d'Echichens	12.5 %	CHF	880'000.00 TTC
Commune de Morges	19.6 %	CHF	1'375'000.00 TTC
Association intercommunale ERM	2.0 %	CHF	140'000.00 TTC
Romande Energie SA	1.1 %	CHF	75'000.00 TTC
Swisscom SA	0.7 %	CHF	45'000.00 TTC
Total	100.0 %	CHF	7'015'000.00 TTC

1.10.2 Coûts des études et des travaux pour le Canton

Le crédit d'étude de CHF 180'000.00 TTC, dont une part de CHF 110'000.00 TTC pour le projet RC 75 Morges – Echichens (CECE 110, 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 150'000.00 TTC (EPRC, EOTP I.000258.01), ont été utilisés au 30 juin 2018 à hauteur de CHF 262'079.40 TTC. Ces deux crédits d'étude seront transférés dans le présent crédit d'ouvrage sollicité.

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000282.02) « RC 75 Morges – Echichens, aménagement cyclable » s'établit comme suit :

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total HT
100	15.6		Honoraires		
		112	EPRC (clés 112, 222 et 335 avant décret)	CHF 139'000.00	
		112	CECE (clés 112 et 113 avant décret)	CHF 102'000.00	
		112	Honoraires phase réalisation	CHF 394'000.00	
		113	Frais de procédures	CHF 15'000.00	
			Total honoraires HT		CHF 650'000.00
200	2.9		Terrains		
		221	Acquisition de terrains	CHF 55'000.00	
		222	Indemnités	CHF 65'000.00	
			Total terrains HT		CHF 120'000.00
300	47.3		Tracé		
		331	Chaussée	CHF 1'950'000.00	
		333	Mesure de compensation écologique	CHF 20'000.00	
			Total tracé HT		CHF 1'970'000.00
400	33.0		Ouvrages		
		442	Murs	CHF 1'375'000.00	
			Total ouvrages HT		CHF 1'375'000.00
600	1.2		Frais		
		661	Frais divers	CHF 50'000.00	
			Total frais HT		CHF 50'000.00
			Total HT		CHF 4'165'000.00
			TVA 7.7 %		CHF 321'000.00
			Arrondi		CHF 14'000.00
			Total TTC du crédit demandé		CHF 4'500'000.00

Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées au 20 décembre 2017, conformément à une procédure ouverte d'appel d'offres selon la loi cantonale du 24 juin 1996 sur les marchés publics (LMP-VD, RSV 726.01). Les honoraires de réalisations sont estimés par la DGMR au prorata des coûts des travaux. Ils feront l'objet d'une procédure ouverte selon la LMP-VD, à conduire d'ici au démarrage du chantier.

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

La part d'honoraires est de 15.6 %, d'une part en raison de la complexité du projet et, d'autre part, de la branche de mobilité douce entre Echichens et Monnaz incluse au montant des études avant décret, mais qui ne sera finalement pas réalisée. Les travaux prévus nécessitent une coordination des différents lots à réaliser, qui sera assurée par le mandataire principal, ainsi que l'implication de plusieurs spécialistes, notamment pour le suivi environnemental.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

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

Pour la phase suivante de réalisation, la DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT). L'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux (DLT) seront confiées à un bureau d'ingénieurs civils. L'appui de divers spécialistes sera également sollicité.

Les marchés de services seront tous attribués selon les procédures de marchés publics (LMP-VD).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000282.02 « RC 75 Morges – Echichens, aménagement cyclable ». Il est prévu au projet de budget 2019 et au plan d'investissement 2020-2023 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023	1140	1140	1140	815	0

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Investissement total : dépenses brutes	2105	1775	1775	1360	+ 7015
Investissement total : recettes de tiers	700	635	635	545	- 2515
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1405	1140	1140	815	+ 4500

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 225'000.00 par an.

L'amortissement global de ce crédit est prélevé en totalité sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.00.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de : $CHF\ 4'500'000.00 \times 4\% \times 0.55 = CHF\ 99'000.00$.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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

La charge annuelle d'amortissement de CHF 225'000.00 est financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

3.6 Conséquences sur les communes

La réalisation des aménagements projetés est partiellement à charge financière des Communes d'Echichens et de Morges. La participation des Communes fait l'objet d'une convention avec l'Etat de Vaud signée par l'ensemble des parties entre octobre et novembre 2018.

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

Une évaluation des mesures vélo pouvant bénéficier d'un financement cantonal a été réalisée à l'aide de l'outil « boussole 21 », développée par l'unité du développement durable (UDD). Elle met en évidence l'apport positif des mesures pour les trois piliers du développement durable.

Economie

Les mesures en faveur des cyclistes répondent aux besoins exprimés dans de nombreux documents de planification (plan directeur de la locomotion douce, plan directeur cantonal, stratégie cantonale de promotion du vélo, projets d'agglomération, plan des mesures OPair du PALM, etc.) et bénéficient d'un bon rapport coût/utilité (réf. évaluation du projet d'agglomération Lausanne-Morges, INFRAS et MRS, novembre 2007 / resp. PALM 2012, rapport de projet, juin 2012, chapitre 10.4).

Dans les zones urbaines comprenant un réseau de transports publics urbain (TP) fortement utilisé, le développement des réseaux cyclables peut diminuer le coût inhérent aux indemnités d'exploitation des TP. En effet, un transfert modal des TP vers le vélo peut, dans ce type de contexte, compléter l'offre TP existante et tendre à diminuer ou minimiser l'accroissement du niveau de l'offre TP à financer par les budgets communaux et cantonaux.

Un transfert modal des transports individuels motorisés (TIM) vers le vélo tend à diminuer ou minimiser l'accroissement du volume de trafic motorisé, ce qui contribue à diminuer les coûts d'entretien ou des mesures d'assainissement.

Dans une moindre mesure, la réalisation de nouvelles infrastructures participe à la dynamique économique (création de projet, études, etc.) et améliore les conditions d'accès aux entreprises (création/sécurisation d'itinéraires, etc.).

Environnement

En raison de son rayon d'action, le vélo est un moyen de déplacement particulièrement bien adapté au milieu urbain ; douze à quinze minutes suffisent pour parcourir trois kilomètres à vélo. Il est souvent plus performant que les transports individuels motorisés aux heures de pointe, voire que les transports publics sur route dans certains cas. De plus, le vélo se combine bien avec les transports publics sur rails pour des trajets plus longs, par exemple entre les agglomérations.

Un transfert modal de la voiture au vélo participe au désengorgement des centres villes puisque le vélo occupe une surface nettement inférieure aux voitures, tant sur la route que dans les parkings. De plus, il permet de diminuer les émissions de particules et l'utilisation des énergies fossiles.

Dans une moindre mesure, le transfert modal réduit l'apport de substances polluantes dans le sol et participe à une diminution des gaz à effet de serre. Toutefois, la création de nouvelles infrastructures en faveur des cyclistes peut impliquer une augmentation des surfaces imperméables.

Société

La réalisation de nouvelles infrastructures vise principalement à sécuriser les trajets à vélo et à raccourcir certains grâce à la création de nouveaux itinéraires ou de nouveaux franchissements d'obstacles. Une forte amélioration de la sécurité des usagers et du cadre de vie est donc attendue.

Comme la pratique du vélo implique une activité physique, son utilisation quotidienne participe directement à la lutte contre les maladies cardio-vasculaire et les problèmes d'obésité.

Le réseau cyclable planifié dans les agglomérations vise principalement à répondre aux déplacements quotidiens de la population (pendulaire, formation, achats, etc.). Des synergies sont toutefois recherchées avec les réseaux de loisir « La Suisse à vélo », dans le but de minimiser les coûts et de sécuriser les déplacements de loisir.

Enfin, le développement des infrastructures en faveur des cyclistes encourage et sécurise l'usage d'un moyen de déplacement bon marché et accessible à tous sur le plan financier.

En sus, la réalisation des aménagements projetés permet d'assainir le tronçon concerné conformément aux prescriptions de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).

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

Des mesures de compensation écologique sont prévues pour remplacer les arborisations, bosquets, haies et talus végétalisés touchés par les travaux.

3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

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

(PDCn). Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.8 « poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité » figurant au programme de législature 2017 – 2022 du Conseil d'Etat.

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

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 de la constitution du canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD, RSV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense. (art. 7, al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, RSV 610.11).

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué au chapitre 1.2 « bases légales » ci-avant, 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'un espace consacré à la mobilité douce.

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. 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. Étant 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 de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS), les aménagements routiers projetés résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

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.

3.10.2 Quotité de la dépense

La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. La modification du domaine public induite par la création de l'espace de mobilité douce et les modifications des arrêts de bus est prévue 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.

3.10.3 Moment de la dépense

Le critère du moment de la dépense est également rempli. Le développement de la mobilité douce et le rabattement des usagers vers les gares régionales font partie des objectifs prévus par le plan directeur cantonal et par le programme de législature. Les aménagements de la route concernée constituent un prolongement des aménagements déjà existants en ville de Morges. Leur réalisation à la suite des travaux communaux conduits depuis 2016 le long de l'avenue de Marcelin est opportune. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

3.10.4 Conclusion

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

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 DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Objet EOTP I.000282.02 « RC Morges – Echichens, aménagement cyclable » :

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		99.0	99.0	99.0	+ 297.0
Amortissement		225.0	225.0	225.0	+ 675.0
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		324.0	324.0	324.0	+ 972.0
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements		- 225.0	- 225.0	- 225.0	- 675.0
Total net		99.0	99.0	99.0	+ 297.0

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'État un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer la part cantonale pour la réalisation du projet RC 75 Morges – Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages du 12 décembre 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- est accordé au Conseil d'État pour financer la part cantonale pour la réalisation du projet RC 75 Morges – Echichens, mobilité douce, réfection de chaussée et renforcement d'ouvrages.

Art. 2

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

Art. 3

¹ Le Conseil d'État 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.