

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 800'000.- pour financer les études préalables à la phase d'exécution des travaux du réaménagement de la RC 1 – étape 5 – entre le carrefour du Banc-des-Pauvres, à St-Prex, et la limite communale de Morges, sur les Communes de St-Prex, Lully et Tolothenaz

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	4
1.3 Situation actuelle.....	5
1.3.1 Caractéristiques générales du tronçon à requalifier	5
1.3.2 Aménagements pour piétons et cyclistes.....	5
1.3.3 Offre actuelle en transports publics.....	5
1.3.4 Caractéristiques des différents tronçons	5
1.4 Description du projet.....	7
1.4.1 Principes généraux d'aménagement	7
1.4.2 Principes d'aménagement en section	7
1.5 Descriptif des études nécessaires	9
1.6 Planning des études et des travaux.....	9
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	9
1.8 Coûts des études.....	10
1.8.1 Participation de tiers	10
1.8.2 Coût des études pour le Canton – Première phase	10
2. Mode de conduite du projet.....	12
3. Conséquences du projet de décret.....	13
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	13
3.2 Amortissement annuel.....	13
3.3 Charges d'intérêt.....	13
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	13
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	13
3.6 Conséquences sur les communes	13
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie....	13
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	14
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	14
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	14
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	15
3.12 Incidences informatiques	16
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	16
3.14 Simplifications administratives	16
3.15 Protection des données.....	16
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	16
4. Conclusion.....	17
PROJET DE DECRET.....	18

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le Canton de Vaud a défini, dans son plan directeur cantonal, puis plus localement dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation optimale des infrastructures dans les agglomérations. La mise en place d'une politique en faveur des agglomérations est encouragée par la Confédération, notamment par le développement de nouvelles bases légales et la mise à disposition d'un fonds pour les projets d'agglomération doté de 5.5 milliards de francs pour la période 2008 – 2027.

La première version du PALM a été adoptée en février 2007 par l'Etat de Vaud et les communes concernées. Il a permis d'identifier une dizaine de sites stratégiques et quatre sites d'exception destinés à accueillir une très grande part du développement de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2020 et de définir les mesures infrastructurelles et d'aménagement du territoire devant soutenir ce développement. Deux autres versions du PALM ont suivi en 2012 et 2016.

Dans le cadre de cette démarche, il a été confié aux différents schémas directeurs sis dans le périmètre du PALM l'analyse, le développement des concepts et le choix des méthodes pour permettre la mise en œuvre opérationnelle des diverses mesures envisagées. La requalification de la route cantonale RC 1 entre St-Prex et Morges s'inscrit dans la démarche mise en œuvre par le Schéma directeur de la région morgienne (SDRM). Il s'agit de la 5^e et dernière étape de requalification de la RC 1 dans le périmètre du PALM, les étapes 1 et 2 ayant déjà été réalisées (Schéma directeur de l'Ouest lausannois – SDOL – secteur des hautes écoles), l'étape 3 étant en cours de réalisation (SDOL – tronçon Tir-Fédéral - Venoge) et l'étape 4 étant au stade de l'avant-projet (SDRM – tronçon Venoge - Morges).

La 5^e étape de requalification, comme les autres étapes, porte sur un axe historique, la RC 1, dont la fonction a fortement évolué au cours des années, passant d'une liaison d'importance nationale (jusqu'à la construction de l'autoroute A1, dans les années 60), à une route à fonction collectrice. Malgré cette évolution, son aménagement n'a pas évolué de manière significative. Or, bien que le trafic routier ne pose pas de problèmes 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 douces et ne compte aucun 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 Morges et St-Prex, itinéraire plat, distances de parcours de 3 à 4 km, environnement paysager attractif). Différents aménagements pour les mobilités douces y sont d'ailleurs planifiés dans le cadre du PALM, avec notamment la voie verte d'agglomération, cheminement piétons et cyclistes continu devant, à terme, traverser toute l'agglomération de St-Prex à Lutry et qui longera la RC 1 sur le territoire des communes de Lully et Tolochenaz. Ces aménagements sont les suivants :

1. Mesure 4c.RM.100a (mesure PALM 2012) : RC1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce ;
2. Mesure 4c.RM.100b (mesure PALM 2016) : RC1 Tolochenaz – St-Prex, aménagements mobilité douce ;
3. Mesure 4c.RM.205 (mesure PALM 2016) : voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à St-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz.

Ces enjeux, liés à la mobilité douce, justifient principalement la volonté de réaménager la RC 1 dans ce secteur, d'autant plus que les potentiels de développement urbain prévus dans le secteur feront augmenter les charges de trafic au détriment des conditions de sécurité des cyclistes.

Le périmètre d'intervention du projet faisant l'objet de la présente demande de crédit s'étend sur environ 2.7 km, du carrefour du Banc-des-Pauvres, à St-Prex, jusqu'à la limite ouest de la commune de Morges. Il se situe sur les communes de St-Prex, Lully et Tolochenaz (voir figure 1).

Une étude préliminaire de réaménagement de la route, intégrant les mesures du PALM précitées, a été réalisée en 2017 par le Canton, l'association Région Morges et les trois communes concernées.

Une préconvention a été établie début 2020 sur la base du devis des travaux de l'étude préliminaire. Elle définit la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les communes.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des études à réaliser jusqu'à la demande de crédit de construction, à savoir l'avant-projet et le projet de l'ouvrage, l'établissement du dossier d'enquête publique, la procédure d'appel d'offres et l'établissement des plans d'exécution (phases SIA 31 à 51).

Le crédit destiné à financer la part cantonale des coûts des travaux ainsi que le solde des études fera l'objet d'une nouvelle demande de crédit basée sur le montant des offres reçues ; la part de financement à charge de chaque partenaire sera définie par une nouvelle convention entre le Canton et les communes concernées.

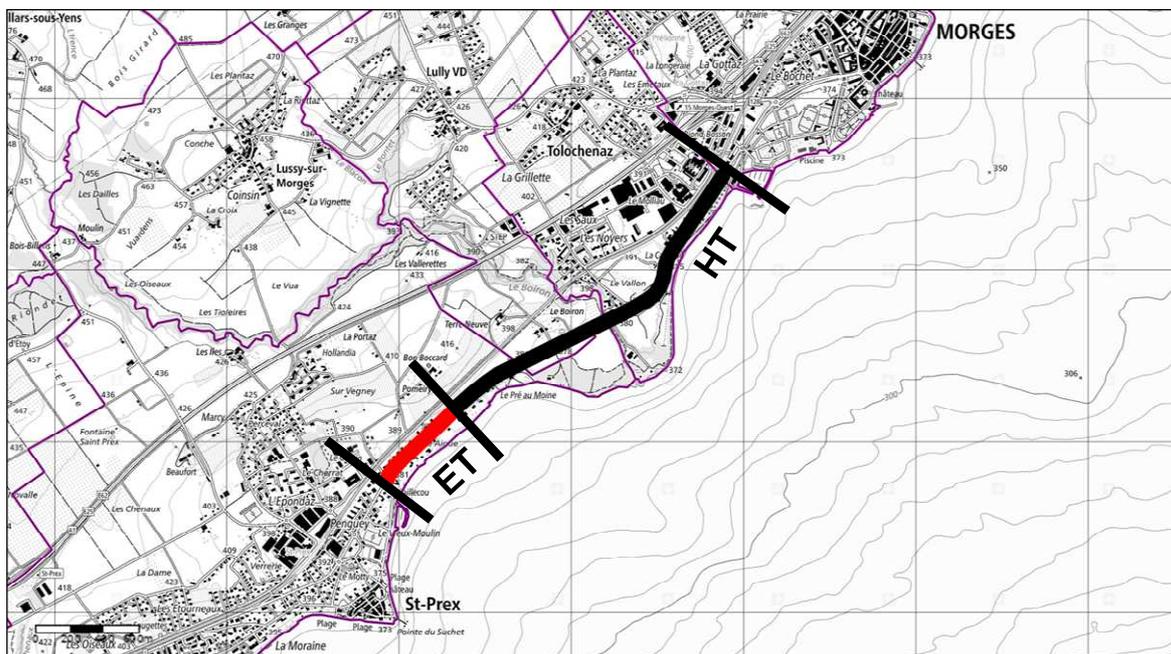


Figure 1 – Périmètre du projet et limites communales
(tronçon ET : en traversée de localité, tronçon HT : hors traversée de localité)

1.2 Bases légales

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).

Concernant l'aménagement du territoire, les principaux objectifs et mesures des schémas directeurs et projets d'agglomérations concernés – en l'occurrence le SDOL et le PALM – ont une valeur contraignante pour les autorités publiques. En effet, le PALM s'inscrit dans le cadre du Plan directeur cantonal et répond par ailleurs aux exigences du plan des mesures OPair.

Enfin, 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).

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Caractéristiques générales du tronçon à requalifier

Le tronçon à réaménager, d'une longueur de 2.7 km, est constitué d'une voie par sens de circulation, avec quelques présélections aux carrefours. Il se situe en partie en traversée de localité, à l'extrémité ouest du périmètre de requalification, sur la commune de St-Prex (environ 550 m).

La plupart des axes secondaires connectés à la RC 1 sont en zone 30 (desserte des quartiers). La gestion des carrefours est variée, avec des carrefours avec perte de priorité, à feux et un carrefour giratoire sur la commune de Tolochenaz (carrefour de la Maison de la Rivière).

Les charges de trafic maximales actuelles et prévues à l'horizon 2030 sont de l'ordre de 20'000 véh/j, avec des conditions de circulation fluides à St-Prex, et des capacités utilisées maximales de 95% à Morges.

1.3.2 Aménagements pour piétons et cyclistes

Le tronçon à réaménager est actuellement totalement dépourvu d'aménagements pour cyclistes. Les infrastructures piétonnes existantes sont discontinues et hétéroclites : trottoirs le plus souvent étroits et d'un seul côté de la route, cheminements séparés de la chaussée, traversées en surface régulées par feux ou non et passages souterrains. Dans le secteur du Boiron (Lully et Tolochenaz), la route est totalement dépourvue de trottoirs ; traverser ce secteur à pied pose ainsi des problèmes importants de sécurité, notamment à cause d'une limitation de la vitesse à 80 km/h et d'un tracé en ligne droite sans obstacles, incitant les automobilistes à maintenir des vitesses élevées.

1.3.3 Offre actuelle en transports publics

Concernant les transports publics routiers, la ligne MBC n° 724 (Morges, St-Prex, Etoy, Allaman) circule le long de la RC 1 entre Morges et St-Prex, avec un bus par heure et par sens actuellement et un itinéraire desservant les différents quartiers de St-Prex. Deux arrêts de bus se situent sur le tronçon à réaménager : l'arrêt « Taillecou », situé sur la branche sud du carrefour du Banc-des-Pauvres (route de Taillecou, a été récemment aménagé. L'arrêt « Cimetière de Morges », situé à l'extrémité opposée du périmètre du projet, est caractérisé par l'absence d'abris et de quais et par des cheminements d'accès incomplets.

1.3.4 Caractéristiques des différents tronçons

Le tronçon à réaménager a été subdivisé en 5 séquences (voir figure 2). Les caractéristiques de chaque séquence sont décrites ci-après.

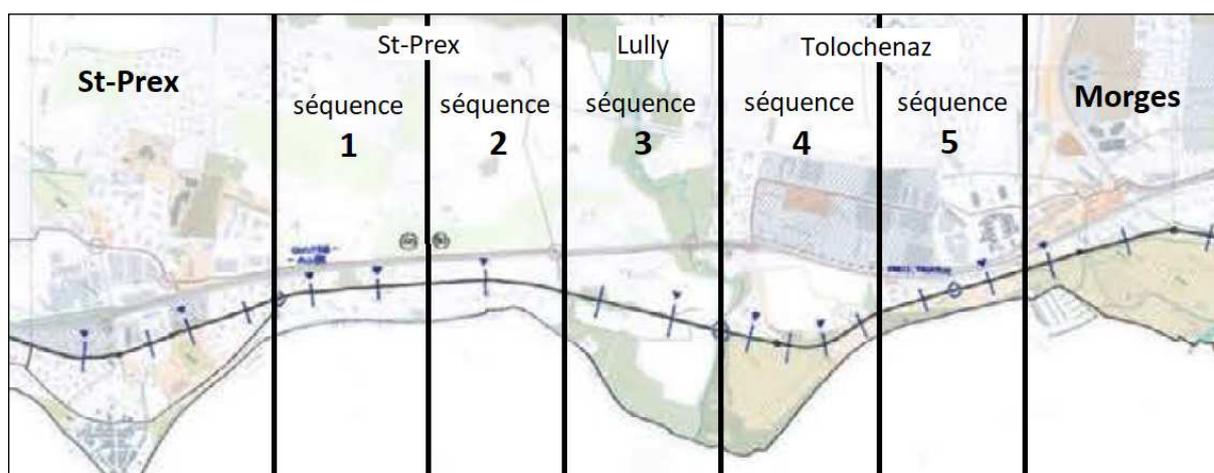


Figure 2 – Séquences du tronçon à réaménager

1.3.4.1 Entrée de St-Prex (séquence 1)

L'aménagement de ce tronçon, situé en traversée de localité, n'est pas adapté à une circulation à 50 km/h. Les vitesses moyennes pratiquées sont supérieures à 50 km/h dans les deux sens et 76% des usagers sont en infraction en sortie de ville. Le caractère routier et rectiligne de l'axe, combiné à la proximité de la zone limitée à 80 km/h en direction de Morges, incite les usagers à accélérer en sortie de ville.

Le carrefour du Banc-des-Pauvres, à l'extrémité ouest de la séquence, est très large et peu adapté pour les piétons.

En résumé, les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

- tronçon de route en traversée de localité ;
- trottoir étroit, unilatéral, peu convivial ;
- absence de traversée piétonne et de trottoir pour rejoindre l'arrêt de bus « Taillecou » ;
- aucun aménagement pour cyclistes et sentiment d'insécurité dû aux vitesses élevées ;

1.3.4.2 Le coteau des vergers à St-Prex (séquence 2)

Les caractéristiques générales de la séquence sont les suivantes :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- séquence boisée, très peu urbanisée ;
- trottoir unilatéral desservant les quelques parcelles habitées au sud ;
- aucun aménagement cyclable et sentiment d'insécurité élevé ;
- passage à 80 km/h, en direction de Morges, incitant à accélérer ;
- quelques accidents recensés ces dernières années, dont certains concernant des piétons et des cyclistes.

1.3.4.3 Les champs du Boiron à Lully (séquence 3)

Caractéristiques de la séquence :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- séquence paysagère, non urbanisée ;
- aucune infrastructure pour les modes doux ;
- tronçon rectiligne et vitesses pratiquées élevées ;
- plusieurs accidents survenus entre 2010 et 2014, avec des degrés de gravité différents.

1.3.4.4 La terrasse du lac à Tolochenaz (séquence 4)

Caractéristiques de la séquence :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- à l'ouest : tronçon rectiligne, aucun aménagement pour modes doux (future voie verte) ;
- à l'est : giratoire et virages modérant les vitesses pratiquées, cheminement piéton hors chaussée, sécurisé et confortable, aucune infrastructure cyclable.

1.3.4.5 L'entrée de ville à Tolochenaz (séquence 5)

Caractéristiques de la séquence :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- secteur au caractère artisanal et industriel ;
- trottoir au sud de la route uniquement (côté lac) ;
- peu de traversées piétonnes pour relier le secteur bâti au lac ;
- aucune infrastructure cyclable ;
- arrêt de bus « Cimetière de Morges » peu confortable, difficilement accessible à pied ;
- trafic plus dense, avec près de 14'000 véh/j actuellement et près de 20'000 véh/j prévus en 2030, mais aucun problème de fluidité du trafic relevé aujourd'hui et prévu à terme.

1.4 Description du projet

1.4.1 Principes généraux d'aménagement

L'étude préliminaire réalisée en 2017 prévoit les aménagements suivants :

- un itinéraire piéton unilatéral hors zone urbaine, au sud de la RC, et bilatéral en zone urbaine ;
- un itinéraire cyclable bilatéral continu tout le long de la RC : aménagement de bandes cyclables pour une vitesse de circulation inférieure ou égale à 60 km/h et de pistes cyclables pour une vitesse de circulation supérieure à 60 km/h ;
- aménagement de pistes cyclables (ou trottoirs mixtes) au sud de l'axe sur les tronçons comportant une ouverture paysagère à valoriser, quelle que soit la vitesse de circulation ;
- aménagement de plusieurs traversées piétonnes et cyclables.

Dans le cadre de cette étude, plusieurs options de limitation des vitesses ont été analysées :

- 60 km/h sur l'entier du tronçon hors traversée de localité;
- 60 km/h uniquement à l'est du giratoire de la Maison de la Rivière, sur la commune de Tolochenaz, avec maintien de la limite à 80 km/h dans le secteur du Boiron (séquences 2 et 3) ;
- 50 km/h dès l'entrée dans la zone urbanisée de Tolochenaz, tronçon déjà limité à 60 km/h;

Ces options seront réétudiées dans le cadre de l'avant-projet de réaménagement de la route et les aménagements des différents tronçons seront précisés en fonction des vitesses.

La voie verte d'agglomération traversera deux fois la RC 1 dans le périmètre du projet : au niveau du carrefour du Banc-des-Pauvres à St-Prex (séquence 1) et au niveau du chemin du Boiron à Lully (séquence 3). Elle la longera ensuite au sud, entre Lully et Tolochenaz, en traversée du secteur du Boiron. Une passerelle d'une largeur de 2,5 mètres sera réalisée au sud du pont routier enjambant le Boiron pour assurer sa continuité. Avec le trottoir sur le pont, les modes doux disposeront ainsi de deux cheminements de 2,5 mètres permettant le croisement aisé des vélos et des piétons.

L'arrêt de bus « Cimetière de Morges » sera réaménagé conformément à la loi fédérale du 13 décembre 2020 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3).

1.4.2 Principes d'aménagement en section

En localité – Vitesse limitée à 50 km/h :

- deux trottoirs de 2 mètres au minimum ;
- deux bandes cyclables de 1,5 mètre au minimum ;
- une bande centrale polyvalente de 1,5 mètre, servant notamment d'aide à la traversée pour les piétons, et deux voies de circulation de 3 mètres pour aider à la traversée (perméabilité piétonne améliorée dans les centralités).

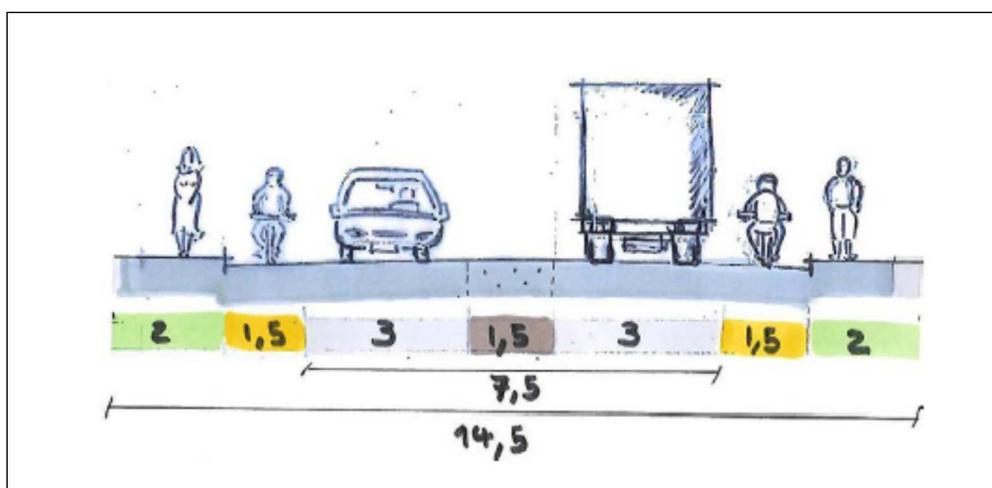


Figure 8 – Gabarit minimum en section (en mètres) sur la RC 1 en traversés de localité

Hors localité – Vitesse limit e à 60 km/h :

- une piste cyclable au sud de la RC 1 de 1,5 mètre minimum pour valoriser les points de vue, et une bande cyclable au nord ;
- un trottoir de 1,5 mètre au minimum ou une surface mixte piétons/cycles de 3 mètres;
- une largeur de 6,4 mètres pour les deux voies de circulation, permettant le croisement entre une voiture et un camion à 60 km/h ;
- empi tement ponctuel sur la bande cyclable lors du croisement de deux camions (largeur de chaussée totale : 7,9 mètres).

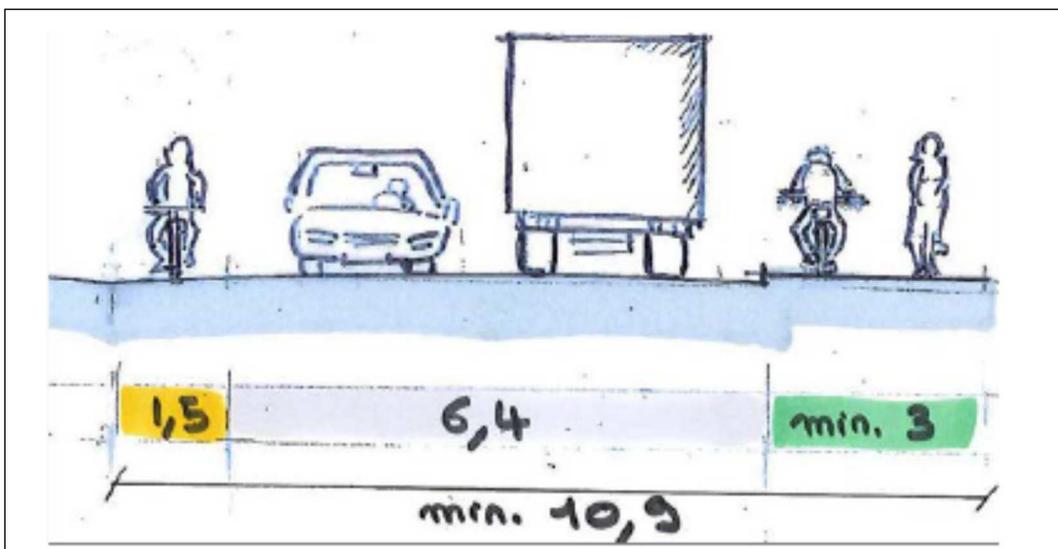


Figure 9. – Gabarit minimum en section (en mètres) sur la RC 1 hors traversée de localité (vitesse < 60 km/h)

Hors localité – Vitesse limit e à 80 km/h :

- des pistes cyclables hors chaussée dans les deux sens de circulation pour sécuriser les cycles ;
- un trottoir de 1,5 mètre au minimum ou une surface mixte piétons/cycles de 3 mètres ;
- un espace de circulation entre les bordures de 7 mètres pour garantir le croisement entre un camion et une voiture à 80 km/h.

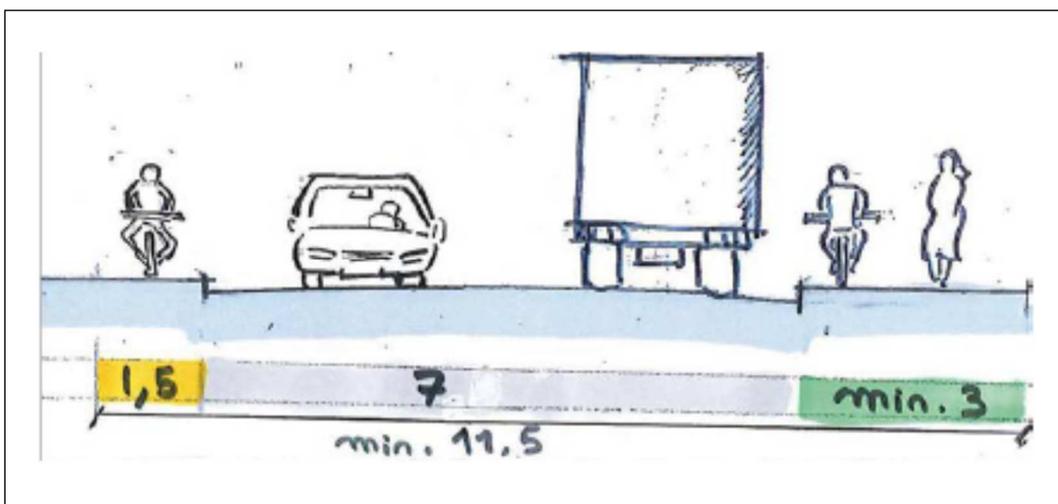


Figure 10 – Gabarit minimum en section (en mètres) sur la RC 1 hors traversée de localité (60 km/h < vitesse < 80 km/h)

1.5 Descriptif des études nécessaires

Les études faisant l'objet de la présente demande de crédit permettront, d'une part, de soumettre le projet à examen préalable auprès des services de l'Etat et à enquête publique et, d'autre part, de procéder à l'appel d'offres entreprises. Il s'agit des études suivantes, définies par Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA) :

- avant-projet et examen préalable (phase SIA 31) ;
- projet de l'ouvrage (phase SIA 32) ;
- établissement du dossier d'enquête (phase SIA 33) ;
- appels d'offres entreprises, comparaison des offres et propositions d'adjudication (phase SIA 41) ;
- l'établissement des plans d'exécution (phase SIA 51).

La demande de crédit de construction, qui se basera sur le montant des offres reçues, inclura le solde des études, à savoir :

- l'exécution des travaux (directions administrative et technique des travaux et direction générale opérationnelle du projet, phase 52) ;
- la mise en service et l'achèvement de la route (phase 53).

1.6 Planning des études et des travaux

Les études et les travaux sont planifiés comme suit :

- | | |
|-------------------------------------------|-------------------------------|
| • Avant-projet et examen préalable | septembre 2021 à juillet 2022 |
| • Projet de l'ouvrage | août à février 2023 |
| • Enquête publique | mars 2023 |
| • Appel d'offres entreprises | 2023-2024 |
| • Demandes de crédit pour les travaux | 2024-2025 |
| • Projet d'exécution et début des travaux | 2025 |
| • Travaux | 2025 - 2027 |

1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet

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

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

Un éventuel report du réaménagement de ce tronçon de RC 1 affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM, 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 PALM 2007 se situe à hauteur de CHF 165 mio (valeur octobre 2005, 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 douce serait en contradiction avec les exigences découlant du PALM et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd'hui dans cette région.

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 PALM.

c) Surcoûts générés pour l'Etat – Direction générale de la mobilité et des routes

La non-réalisation des travaux projetés dans les 3 à 4 ans 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.

1.8 Coûts des études

1.8.1 Participation de tiers

Le coût total des travaux estimé sur la base de l'étude préliminaire est de CHF 18'095'000.- (+/- 30%). Une préconvention a été établie début 2020 sur la base de ce devis. Elle détermine la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les trois communes territoriales concernées. Sur cette base, les coûts des travaux à charge de chaque partenaire s'établissent comme suit :

	Répartition (%)	Coût (CHF TTC)
Etat de Vaud	51,5%	9'313'055
Commune de St-Prex	25,9%	4'692'750
Commune de Tolochenaz	18,5%	3'348'070
Commune de Lully	4,1%	741'125
Total	100 %	18'095'000

Le devis sera précisé dans le cadre de l'avant-projet, puis du projet de l'ouvrage et sur la base des offres rentrées dans le cadre de la procédure d'appel d'offres.

Le coût de l'ensemble des études relatives à la présente demande de crédit, à savoir l'avant-projet, le projet de l'ouvrage, l'établissement du dossier d'enquête publique, la procédure d'appel d'offres et l'établissement des plans d'exécution (phases SIA 31 à 51) est estimé à CHF 800'000.-

	Répartition (%)	Coût (CHF TTC)
Etat de Vaud	51,5%	800'000
Commune de St-Prex	25,9%	402'330
Commune de Tolochenaz	18,5%	287'379
Commune de Lully	4,1%	63'689
Total	100 %	1'553'398

Un mandat principal sera confié à un groupement de mandataires piloté par un bureau de génie civil. L'attribution du mandat se fera en deux phases successives :

1. une première phase (tranche ferme, financée par la présente demande de crédit) concerne les études d'avant-projet, de projet d'ouvrage, de mise à l'enquête jusqu'à la mise en soumission des travaux (phases SIA 31, 32, 33, 41 et 51). A l'issue de cette phase, les coûts basés sur les offres des entreprises étant connus, une nouvelle convention financière sera établie et s'appliquera pour la suite du projet.
2. une seconde phase (tranche conditionnelle) portera sur la phase de réalisation et la mise en service (phases SIA 52 et 53). Cette seconde phase sera attribuée sous réserve de l'entrée en force du permis de construire et de l'obtention des crédits cantonaux et communaux de financement des travaux et du solde des études (le crédit d'investissement pour financer la part cantonale des travaux et du solde des études fera l'objet d'une nouvelle demande de crédit basée sur le montant des offres reçues).

1.8.2 Coût des études pour le Canton – Première phase

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des études.

Le présent crédit d'étude (EOTP I.000366.03 « CE RC 1 Morges-St-Prex requil. étape 5 ») inclut :

- le crédit d'étude EPRC de CHF 83'700.- (EOTP I.000366.01 « EPRC 001.033 Morges-St-Prex requil. ét. 5 » du 12.09.1994), utilisé à hauteur de CHF 82'406.85 en date du 31 mars 2021.

Ce crédit ne concerne que la part de la DGMR du coût des études et des reconnaissances in situ.

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires (y compris les dépenses susmentionnées, effectuées avant le vote du décret) à charge de l'Etat de Vaud :

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montant
100	112	EPRC (études avant décret)	76'515
	112	Ingénieur civil	360'000
	112	Ingénieur trafic	26'000
	112	Géomètre	30'000
	112	Sondages, carottages, contrôle canalisations	120'000
	112	Pédologue et analyses laboratoire	60'000
	112	Paysagiste	20'000
	112	Bureau d'assistance au maître de l'ouvrage (BAMO), communication	50'000
		Total HT	742'515
		TVA 7.7 %	57'174
		Total TTC	799'689
		Total du crédit demandé TTC	800'000

Le montant des honoraires est supérieur à 7.5 % du coût des travaux, ce qui est tout à fait habituel pour des projets routiers en milieu urbain.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les études de projet seront conduites par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes, en collaboration avec les communes partenaires.

La DGMR assurera la direction générale des études et s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics (LMP-VD ; BLV 726.01).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000366.03 « CE RC 1 Morges-St-Prex requai. étape 5».

Il est prévu au budget 2021 et au plan d'investissement 2022-2025 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025
Budget d'investissement 2021 et plan 2022-2025	0	0	0	0	0

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Investissement total : dépenses brutes	50	200	200	350	800
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	50	200	200	350	800

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 10 ans à raison de CHF 80'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 800'000 x 4% x 0.55) CHF 17'600.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant.

3.6 Conséquences sur les communes

Une préconvention a été établie début 2020 sur la base du devis des travaux qui a été estimé dans le cadre l'étude préliminaire. Elle détermine la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les trois communes territoriales concernées (St-Prex, Lully et Tolochenaz) ainsi que l'organisation du projet.

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

Le projet favorisera le report modal de la voiture aux mobilités douces, avec un impact positif sur la qualité de l'air. Les impacts sur l'air en phase de chantier seront réduits par des mesures appropriées conformément à la directive OFEV "Protection de l'air sur les chantiers" (niveau B), de manière à limiter les émissions de polluants atmosphériques. Des dispositions seront prises pour limiter les nuisances occasionnées par les travaux bruyants conformément à la directive OFEV "Bruit des chantiers" (niveau B).

Les déchets produits dans le cadre du chantier seront gérés et valorisés conformément à la directive de l'OFEV "Valorisation des déchets de chantier minéraux". Dans la mesure du possible, les matériaux d'excavation produits dans le cadre du chantier seront valorisés sur place, pour la constitution des remblais notamment.

Le projet traverse un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) du réseau écologique cantonal (REC-VD) au niveau du Boiron de Morges. 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. Les liaisons biologiques (berges cours d'eau, plantations arbres et arbustes, surfaces herbacées, etc.) seront définies avec le biologiste.

Dans le TIBS, 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 leurs déplacements.

Les mouvements des matériaux terreux sur les chantiers sont aujourd'hui les sources de dispersion des plantes exotiques envahissantes les plus importantes (renouées asiatiques, solidages, etc.).

Avant le début des travaux, le maître d'ouvrage vérifiera la présence de plantes exotiques dans le périmètre du projet et prendra les mesures de lutte nécessaires pour les éliminer et éviter leur dissémination. Mesure qui peut être couplée avec le relevé botanique sur le TIBS.

A la suite des travaux et pendant 3 ans, un contrôle sera effectué par le maître d'ouvrage pour constater qu'aucune plante exotique ne s'est développée sur les surfaces réaménagées. En cas d'apparition de ces plantes, les travaux d'élimination seront entrepris à la charge du maître de l'ouvrage conformément aux articles 15 al. 2 et 52 al.1 de l'ordonnance fédérale du 10 septembre 2008 sur la dissémination dans l'environnement (ODE ; RS 814.911).

A St-Prex et Tolochenaz, le projet d'assainissement contre le bruit routier de 2009 prévoit la pose d'un revêtement phonoabsorbant et de parois antibruit selon les secteurs.

Les charges de trafic excèdent 14'000 véhicules / jour. Un tel niveau de trafic nécessite un traitement des eaux de chaussée avant rejet dans le milieu récepteur, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas. Le projet inclura la réalisation d'un réseau de collecteurs indépendant et la création de bassins de traitement et de rétention des eaux collectées.

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 la mesure A22 (réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. 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 législation 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

3.10.1 Introduction

Les charges « nouvelles » sont définies par opposition aux charges dites « liées », soustraites à l'obligation citée dans l'alinéa 2 de l'article 163 de la Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD ; BLV 101.01) selon laquelle « 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 ».

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

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leurs adaptations aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284 consid. 5). Comme expliqué sous ch. 1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic actuel (art. 8 LRou) tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS – art. 12 LRou).

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 Lausanne-Morges 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 douce.

Le développement de la mobilité douce est considéré comme « un pilier indispensable à toute politique de mobilité durable » dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges 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 douce.

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.

Plusieurs mesures du PALM seront réalisées dans le cadre du projet de réaménagement de la RC 1 entre St-Prex et la limite communale de Morges :

1. Mesure 4c.RM.100a (mesure PALM 2012, cofinancée) : RC 1 Morges – Tolochenaz, aménagements mobilité douce ;
2. Mesure 4c.RM.100b (mesure PALM 2016, non cofinancée) : RC 1 Tolochenaz – St-Prex, aménagements mobilité douce ;
3. Mesure 4c.RM.205 (mesure PALM 2016, cofinancée) : voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à St-Prex et l'entrée de localité à Tolochenaz.

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 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législature 2017-2022.

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 douce.

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

Le réaménagement de la RC 1 entre St-Prex et la limite communale de Morges se justifie principalement du fait qu'il inclut des mesures infrastructurelles du PALM de deuxième et troisième générations (PALM 2012 et 2016) pour favoriser les mobilités douces et pouvant bénéficier d'une subvention de la Confédération. Dans les accords sur les prestations entre la Confédération et le Canton concernant les PALM 2012 et 2016, le Canton s'est engagé à réaliser ces mesures à l'horizon 2019 -2022.

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

Enfin, l'Etat ne disposant pas de liberté de manœuvre pour les aménagements prévus, le présent décret ne sera pas soumis au referendum 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

En milliers de francs

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		17.6	17.6	17.6	52.8
Amortissement		80	80	80	240.0
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		97.6	97.6	97.6	292.8
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net		97.6	97.6	97.6	+ 292.8

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'études de CHF
800'000.- pour financer les études préalables à la phase
d'exécution des travaux du réaménagement de la RC 1 – étape
5 – entre le carrefour du Banc-des-Pauvres, à St-Prex, et la
limite communale de Morges, sur les Communes de St-Prex,
Lully et Tolochenaz
du 9 juin 2021

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'études de CHF 800'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études préalables à la phase d'exécution des travaux du réaménagement de la RC 1 – étape 5 – entre le carrefour du Banc-des-Pauvres, à St-Prex, et la limite communale de Morges, sur les Communes de St-Prex, Lully et Tolochenaz.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 10 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 2, lettre b) de la Constitution cantonale.