



Préavis n° 14/12.2024 – service de l'urbanisme et des infrastructures (SUI)

Demande de crédit de Fr. 6'030'000.00, dont Fr. 5'070'000.00 pour financer la part communale de la 5^e étape de requalification de la route cantonale 1 et Fr. 960'000.00 pour financer la sécurisation d'un itinéraire de mobilité douce traversant la Commune (dite «voie verte», hors mesures de végétalisation)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La présente demande de crédit vise à financer la part communale des travaux de la 5^e étape de requalification de la route cantonale 1 (ci-après RC1), entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et la limite ouest de la Commune de Morges. Elle inclut également le financement des travaux de sécurisation d'un itinéraire de mobilité douce traversant la Commune d'Est en Ouest, dite «voie verte d'agglomération» (ci-après voie verte), étroitement liée à ce projet de requalification.

I. RC1

I.1 Préambule et contexte général

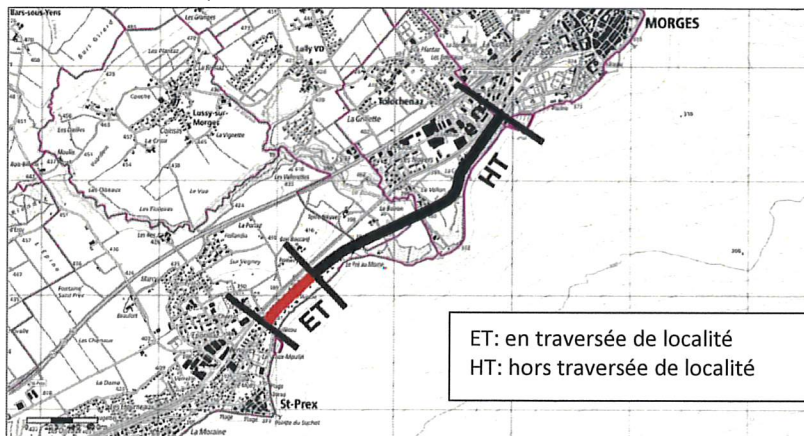


Figure 1 - Périmètre du projet des travaux de requalification de la RC1 et limites communales

La requalification de la RC1 est un projet cantonal et intercommunal réunissant les Communes de Tolochenaz, Lully et Saint-Prex. Ce projet routier est soumis à la loi sur les routes du canton de Vaud (LRou du 10 décembre 1991). Le pilotage du projet est effectué par l'Etat de Vaud, par l'intermédiaire de sa Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), en partenariat avec les Communes territoriales (Saint-Prex, Lully et Tolochenaz) et Région Morges.

Dans son plan directeur cantonal, puis plus localement dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)¹, le Canton a défini une stratégie visant à lutter contre l'étalement urbain et à optimiser l'utilisation des infrastructures dans les agglomérations². La requalification de la RC1, sur le tronçon allant du carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex jusqu'à la limite Ouest de la Commune de Morges, s'inscrit dans cette stratégie. Elle constitue la 5^e et dernière étape de la requalification de cette route dans le périmètre du PALM³.

Dans le cadre des travaux de requalification de la RC1, le tronçon à réaménager comprend une voie par sens de circulation, avec quelques présélections aux carrefours. Il se situe partiellement en traversée de localité (ET) à l'extrémité Ouest du périmètre de requalification, sur la Commune de Saint-Prex (environ 550 m). Le reste du tronçon se trouve hors traversée de localité (HT).

La plupart des axes secondaires connectés à la RC1 servent pour la desserte des quartiers. La gestion des carrefours est en perte de priorité, à l'exception d'un giratoire sur la Commune de Tolochenaz (carrefour de La Maison de la Rivière).

Les charges de trafic maximales planifiées sont de l'ordre de 20'000 véh/j en entrée de Morges, avec des conditions de circulation fluides à Saint-Prex, et des capacités utilisées maximales de 95% à Morges.

Le tronçon à réaménager est actuellement totalement dépourvu d'aménagements pour cyclistes, à l'exception de quelques marquages discontinus de bandes cyclables provisoires dans le gabarit routier qui ont été réalisés durant le COVID. Les infrastructures piétonnes existantes sont discontinues et hétéroclites: trottoirs le plus souvent étroits et d'un seul côté de la route, traversées en surface non protégées.

Dans le secteur du Boiron (Lully et Tolochenaz), la route est totalement dépourvue de trottoirs; traverser ce secteur à pied pose ainsi des **problèmes de sécurité**, notamment à cause d'une limitation de la vitesse à 80 km/h et d'un tracé en ligne droite sans obstacles, permettant aux automobilistes de maintenir des vitesses élevées.

¹ La première version du PALM a été adoptée en février 2007 par l'Etat de Vaud et les Communes concernées. Elle 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 été adoptées en 2012 et 2016.

² La mise en place d'une politique en faveur des agglomérations est encouragée par la Confédération, notamment par la mise à disposition d'un fonds pour les projets d'agglomération doté de 5,5 milliards de francs pour la période 2008-2027.

³ Étapes 1 et 2 déjà réalisées (secteur des hautes écoles), étape 3 achevée en 2022 (tronçon Tir-Fédéral-Venoge) et étape 4 au stade de l'avant-projet (tronçon Venoge-Morges).

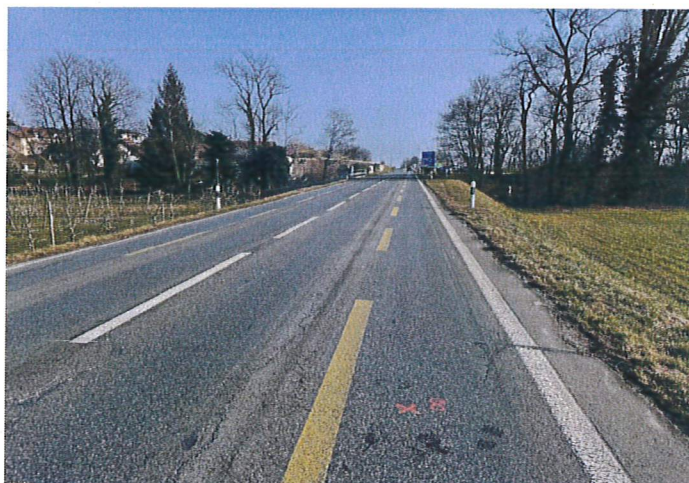


Figure 2 - Aménagement - état actuel sur le territoire de Lully, entre Saint-Prex et Tolochenaz

I.II Présentation des études préliminaires et des différents volets de projet

Les principes généraux d’aménagement de l’étude préliminaire achevée en 2017 ont constitué le point de départ des études du projet. Ils ont été légèrement adaptés pour répondre aux standards d’aménagement de la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l’horizon 2035 adoptée le 11 octobre 2022 par le Grand Conseil.

Le projet de requalification de la RC1 concerne un axe historique dont la fonction a considérablement évolué au fil des années, passant d’une liaison d’importance nationale dans les années 1950 à une route à vocation collectrice. Malgré cette évolution, son aménagement n’a pas évolué de manière significative. Or, bien qu’il n’y ait pas de problèmes de capacité liés au trafic routier sur cet axe (y compris en prenant en compte l’évolution du trafic attendue à l’horizon 2030), celui-ci n’est pas adapté aux mobilités douces et **ne compte aucun aménagement pour cyclistes. Il constitue pourtant un itinéraire important identifié par la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo 2035⁴.**

Pour remédier à cette situation, un dossier complet de requalification a été élaboré pour le tronçon concerné, qui s’étend sur environ 2,7 km, du carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex jusqu’à la limite Ouest de la Commune de Morges. Ce tronçon traverse les Communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz. Le projet propose un nouveau profil routier adapté aux mobilités douces, comprenant les équipements nécessaires à l’accessibilité multimodale de l’entrée Ouest de l’agglomération. Il inclut notamment:

- **Une chaussée performante:** deux importants volets de projet concernent l’aménagement des voies de circulation et des dispositifs de gestion des eaux adaptés à l’évolution du trafic et aux réglementations en vigueur, ainsi que des travaux de renforcement (réfection de la surface routière), afin de garantir sa capacité à supporter le trafic routier.

⁴ avec un potentiel important pour les mouvements pendulaires entre Morges et Saint-Prex, un itinéraire agréable et plat, des distances de parcours relativement réduites de 3 à 4 km et un environnement paysager attractif.

La chaussée a fait l'objet de mesures de portance, de carottages et autres sondages, afin d'en déterminer la charge admissible. Ce diagnostic montre qu'il est nécessaire de renforcer la structure de la chaussée pour supporter le trafic routier durant les 20 prochaines années. En outre, une quantité importante d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) a été détectée dans les couches intermédiaires de la chaussée.



Figure 3 - Etat de la chaussée (fissuration diverse, orniérage et faïençage)

Compte tenu de son état de déficit de portance, toute la structure bitumineuse sera démolie. La couche de fondation sera conservée là où la portance est suffisante et des mesures d'amélioration de la fondation seront mises en œuvre ponctuellement.

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

- **Une meilleure protection contre le bruit:**

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

Selon le dossier d'assainissement approuvé par le Conseil d'Etat en 2011 (Tolochenaz), en 2013 (Saint-Prex) et en 2016 (Lully), toutes les parois antibruit prévues ont déjà été réalisées. Les mesures d'assainissement préconisées et listées comme suit sont encore à réaliser:

1. la pose d'un revêtement phonoabsorbant dans la localité de Saint-Prex;
2. la pose d'un revêtement phonoabsorbant le long de la zone d'activités de Tolochenaz.

Ce type de revêtement phonoabsorbant à haute performance permettra une réduction significative du bruit routier, en apportant un confort acoustique pour les riverains de la route cantonale.

La modération de trafic naturelle au travers de l'adaptation de la largeur de la chaussée en entrée de Saint-Prex, dans la zone d'activités sur Tolochenaz et de la mise en place des îlots pour les aides à la traversée contribueront également à la diminution du bruit routier.

- **Des itinéraires piétons optimisés:** unilatéral hors zone urbaine, au Sud de la route, et bilatéral en zone urbaine.

- **Des voies cyclables conformes à la stratégie cantonale de promotion du vélo**, traversant les localités et reliant Saint-Prex.

Le Conseil d’Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l’horizon 2035, dont l’exposé des motifs et projet de décret (EMPD) se rapportant à la première étape de mise en œuvre a été adopté par le Grand Conseil en octobre 2022 et qui est entré en vigueur en janvier 2023.

Cette stratégie propose notamment un réseau cyclable plus étendu, une approche de mise en œuvre plus volontariste, ainsi que des standards plus exigeants que ceux de la précédente stratégie cantonale de promotion du vélo à l’horizon 2020.

Le tronçon de la RC1 Morges-Saint-Prex est inscrit dans le «réseau utilitaire structurant» de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l’horizon 2035. Il permet notamment d’assurer des liaisons efficaces et rapides entre Morges et Saint-Prex pour les déplacements quotidiens («vélos-lièvres»)⁵.

Selon l’évaluation du projet effectuée par l’Unité vélo de la DGMR, les volumes de trafic et limitations de vitesse sur cet axe justifient pleinement la réalisation de pistes cyclables (infrastructures vélos séparées physiquement de la chaussée par une bande herbeuse ou une bordure) pour les déplacements quotidiens. En raison des distances séparant ces pôles clefs et d’une topographie favorable, la proportion attendue, à terme, d’usagers à vélo est importante. Ainsi, les aménagements cyclables devront offrir des itinéraires sûrs, afin de garantir de bonnes conditions de cohabitation et d’attractivité pour les usagers.

La RC1 est également un axe enregistrant une proportion de cyclistes sportifs significative. De plus, l’ensemble de la démarche de requalification menée sur la RC1 pourrait présenter un intérêt pour les itinéraires de loisirs de la Suisse à vélo.

L’étude préliminaire a été réalisée avant la publication de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l’horizon 2035, cependant les gabarits ont été légèrement adaptés dès le début de l’avant-projet en anticipant l’évolution souhaitée des standards d’aménagement. L’analyse effectuée montre que la variante d’aménagement retenue est globalement cohérente avec les standards souhaités et les principes qualitatifs d’aménagement de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC – RS 101).

⁵ Cette terminologie contraste avec celle des « vélos- tortues », plus lents.

RÉSEAU CYCLABLE CANTONAL UTILITAIRE HORIZON 2035



Figure 4 - Illustration schématique du réseau cyclable cantonal utilitaire à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

- **Des traversées sécurisées** pour les piétons et les cyclistes.
- **Des nouveaux arrêts de bus** pour la ligne MBC 724 (Morges, Saint-Prex, Etoy, Allaman), pour répondre aux besoins en termes de desserte du secteur de la Maison de la Rivière. De manière générale, les arrêts de bus seront matérialisés par des bordures rehaussées conformes à la LHand et par un trottoir au gabarit élargi devant les abribus afin de permettre un accès aisé aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, il est important de préciser que les détails du projet d'aménagement de la RC1, par tronçon, ont été étudiés de manière spécifique par des professionnels sous la direction du Canton, en coordination avec Région Morges et la Commune⁶.

⁶ Détails disponibles pour les membres des commissions communales qui examineront le préavis.

I.III Autres spécificités du projet de requalification de la RC1

Défrichement

Dans notre localité, l’emprise du projet de requalification, justifiée par la mise en conformité de l’axe routier avec la création d’itinéraires piétons et cyclables continus pour la cohabitation et la sécurité de tous les modes de déplacement, concerne une portion du tronçon routier traversant des surfaces boisées longeant un massif forestier. Compte tenu du fait que cette emprise est nécessaire et justifiée par un enjeu public majeur, la surface concernée a fait l’objet d’une procédure de défrichement. Cette surface sera amplement compensée par un reboisement d’une surface supérieure à celle des défrichements cumulés dans le périmètre du projet au sein de notre localité, ainsi que sur une parcelle appartenant à la Commune de Tolochenaz. Cette compensation contribuera à renforcer un cordon boisé le long des rives du lac.

Transports exceptionnels

La RC1 est recensée comme une route pour convois exceptionnels de type I, à savoir convois d’un poids maximal de 480 tonnes et d’un gabarit de 6,50 m de largeur et de 5,20 m de hauteur. Le projet a été dimensionné de façon à permettre le passage de ces convois exceptionnels. La signalisation verticale posée sur les différents îlots sera amovible, de façon à être retirée en cas de besoin.

Suivi archéologique

Le projet de requalification de la RC1 touche plusieurs régions archéologiques. La DGIP-archéologie a demandé qu’un suivi archéologique soit effectué lors des terrassements, afin de vérifier que le présent projet ne porte pas atteinte à des éléments dignes d’être sauvegardés.

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

Emprises sur les surfaces d’assolement (SDA)

Le projet répond aux conditions fixées dans la fiche F12 du Plan Directeur Cantonal (PDCn, 4^e révision 2017) et s’inscrit dans la catégorie des mesures autorisées A23.

L’étude réalisée a pris en compte de manière optimale la préservation des terres agricoles riveraines de l’aménagement projeté. Ce dernier a été défini conformément aux normes et prescriptions en vigueur pour la construction et la sécurité routière, tout en veillant à réduire au minimum les emprises sur les surfaces d’assolement (SDA).

Aucune alternative réalisable n’éviterait d’empiéter sur les SDA, compte tenu des besoins en matière de mobilité douce le long de cet axe d’importance cantonale. Par ailleurs, la variante retenue est celle qui réduit le plus possible l’impact sur les SDA, lesquelles bordent inévitablement la chaussée des deux côtés.

Le tracé proposé optimise la préservation des visibilitées le long de l’axe et aux abords des accès privés. La sécurité routière est garantie grâce à un tracé aussi rectiligne que possible et des éléments géométriques sans discontinuité. Cependant, le projet entraînera la perte d’environ 0,37 hectare de SDA.

Devant l’impossibilité de compenser les emprises sur SDA générées par le projet, la DGMR a conclu qu’il était nécessaire de prélever cette surface sur la marge cantonale. Elle a donc demandé une exemption de l’obligation de compensation. Cette demande a été validée par le Conseil d’État en séance du 21 décembre 2022. Par ailleurs, la DGTL a également donné un préavis favorable en validant le projet routier lors de l’examen préalable du dossier.

Projet paysager

Une étude menée par un bureau spécialisé et pilotée par le Canton a permis de définir divers objectifs et mesures pour répondre aux enjeux environnementaux actuels.

De manière plus spécifique, le projet paysager répond aux quatre objectifs principaux suivants:

1 / La protection du patrimoine arboré

Encadrée par la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager et son règlement d’application (LPrPNP et RLPrPNP), la protection du patrimoine arboré est une priorité.

La requalification de la route cantonale et l’intégration de pistes pour les mobilités douces imposent des emprises latérales définitives ou provisoires. Ces emprises portent parfois sur des surfaces arborisées.

Chaque arbre, chaque arbuste se trouvant aux abords de la route cantonale a donc été relevé par un géomètre et identifié par l’architecte-paysagiste. L’impact du projet de requalification a été examiné sur chaque élément du patrimoine arboré. Les **mesures de protection** varient selon l’atteinte et la valeur intrinsèque de l’arbre.

Par exemple, au niveau du Boiron à Lully, pour réduire les impacts sur les grands arbres de la parcelle n° 156, l’axe de la route a été optimisé et des mesures constructives pour la protection du système racinaire ont été établies par un arboriste-expert. D’autre part, pour tous les arbres conservés se trouvant à proximité de la route, leurs domaines vitaux seront protégés lors du chantier par des barrières, afin d’interdire la circulation et l’entreposage de matériaux et de machines à leurs pieds.

Toutefois les impératifs de requalification de la route cantonale conduisent, en certains lieux, à déroger à la protection du patrimoine arboré. Plusieurs arbres et arbustes devront être abattus pour permettre l’élargissement de la RC. Dans ces cas, il est prévu de replanter en actionnant l’un ou l’autre des mécanismes suivants:

> La compensation

Dans le cas d’abattage d’éléments protégés par la LPrPNP ou les règlements communaux, l’autorisation d’abattage est assortie de l’obligation de réaliser une plantation compensatoire, selon le principe d’un pour un.

> La restitution

Dans les autres cas, où l’abattage porte sur des éléments non protégés comme des arbres de faible diamètre, des arbustes et de haies monospécifiques ou non-indigènes, le projet prévoit une restitution. L’esprit de la restitution est de redonner aux propriétaires riverains des plantations identiques ou proches des plantations abattues dans le but de ne pas dégrader ou dénaturer leurs propriétés.

Dans les deux cas, lorsque les essences abattues sont néophytes ou non adaptées au changement climatique, le projet paysager prévoit leur remplacement par des essences plus adaptées du point de vue biologique, paysager et climatique⁷.

2 / La protection des jardins historiques

Plusieurs jardins riverains à la route cantonale sont recensés ICOMOS au niveau de l’entrée de Saint-Prex. La majorité de ces jardins, soit quatre d’entre eux, se situent au Sud-Est de la RC. Ceux-ci ne sont pas impactés par le projet grâce à l’implantation projetée de la route cantonale.

Au Nord-Ouest de la RC, le jardin de la maison de la source (route de Morges 34, parcelle n° 1998) est quant à lui impacté. Une emprise définitive sera ponctionnée sur ce jardin sans toutefois mettre en péril les plus beaux arbres. Ce jardin est construit en demi-cercle et est séparé de la route par un mur qui devra être démolit. Le jardin sera reconstitué dans le respect de sa géométrie et de ses principes d’aménagement. Un nouveau mur sera construit en réutilisant les mêmes pierres pour rétablir le rapport de ce jardin à la route.

3 / L’amélioration de la qualité paysagère

Comme le prévoit la LPrPNP et son règlement d’application, les Communes assurent le développement du patrimoine arboré en pérennisant le patrimoine existant, mais aussi en augmentant sa quantité, sa répartition et sa qualité écologique et paysagère. Dans cet objectif, le projet paysager prévoit de:

- planter un alignement d’arbres majeurs, au Sud-Est de la route, entre la rue du Boiron et la rivière du même nom, afin d’ombrager la piste mixte et de renforcer les structures paysagères existantes;

⁷ Remarque: aucun arbre remarquable selon la LPrPNP n’a été recensé par les autorités à ce jour aux abords de la route cantonale.

- planter un filtre végétal constitué d’arbres et d’arbustes au Sud-Est de la route, en traversée de Tolochenaz, sur la parcelle n° 151, propriété de la Commune de Morges, pour tamiser la vue sur cette même parcelle;
- planter deux arbres-repères au débouché du chemin de la plage à Tolochenaz pour identifier cette liaison.

4 / L’amélioration biologique

Le long de la voie verte, plusieurs mesures de biodiversité sont mises en œuvre selon l’étude «Voie verte Région Morges – Proposition de mesures Nature» menée par un bureau spécialisé. Ainsi, on retrouve des surfaces de prairies, des tas de bois, des tas de pierres, etc.

Il y a une autre amélioration biologique liée au projet de requalification de la route: la plantation d’arbres et d’arbustes d’essences adaptées au changement climatique et favorable à la biodiversité, aussi bien dans le cas des compensations et restitutions que dans le cadre des mesures d’amélioration paysagère.

Les principales interventions sur la Commune de Saint-Prex, en localité sont:

- refonte du carrefour Perreret / Taillecou, abattage de l’arbre et végétalisation du carrefour
- parcelle n° 212, restitution du cheminement dans la forêt
- parcelle n° 1998, recomposition du jardin historique de la maison de la source
- parcelle n° 1408, mise en place d’un mur de soutènement végétalisé.

La principale intervention sur la Commune de Saint-Prex hors localité est:

- proposition d’un alignement de quatre arbres dans le talus de la parcelle n° 237

I.IV Procédure

Le projet de requalification de la RC1 a été soumis à enquête publique du 2 juin au 3 juillet 2023. Les oppositions sont actuellement en cours de traitement par la DGMR, en collaboration avec les Communes.

L’établissement des plans de requalification de la route cantonale respecte les étapes du projet définies par la Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA).

Jusqu’à présent, les études de projet ont été conduites par la DGMR, avec le soutien d’un bureau d’ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Dans le cadre de la procédure relative à la légalisation des plans, et avant, pendant et après la mise à l’enquête, une série de rencontres ont été organisées entre les autorités concernées et les propriétaires impactés par les emprises supplémentaires nécessaires à la réalisation du projet. Ces échanges ont visé à négocier la mise en place de servitudes, permettant de maintenir les droits à bâtir, en alternative à l’expropriation des terrains, en raison de l’enjeu prépondérant de la requalification de cette route cantonale. La Municipalité tient à souligner qu’elle a constamment défendu le maintien des droits à bâtir des propriétaires dans le cadre de cette phase délicate du projet et a priorisé la solution de la création de servitudes. Cette approche, largement appréciée par les propriétaires, a permis de négocier des accords satisfaisants pour la grande majorité d’entre eux.

Enfin, en ce qui concerne la phase de réalisation des travaux, la DGMR s’appuiera sur les services d’un bureau d’ingénieurs civils spécialisés. L’attribution de tous les marchés se fera dans le strict respect des procédures de marchés publics prévues par la législation en vigueur. La DGMR, par l’intermédiaire de sa Division infrastructures, assumera la direction générale des travaux (DGT), tandis que les mandataires seront chargés de l’élaboration du projet d’exécution et de la direction locale des travaux.

I.V Planification

Sous réserve de l’obtention des crédits nécessaires et du temps requis pour le traitement des éventuels recours, les travaux de requalification de la RC1 sont prévus entre 2026 et 2029 (sur une période d’environ 3 ans), avec la pose des dernières couches de roulement prévue pour l’été 2029, voire l’été 2030.

La plupart des travaux seront réalisés par demi-chaussée, et le trafic sera maintenu en alternance à l’aide de feux de circulation pendant la majeure partie des travaux.

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

I.VI Historique des coûts et répartition des frais

À l’issue de l’étude préliminaire, qui a servi de base à la validation des crédits d’études par les Conseils communaux, le coût total de l’ouvrage était estimé à **Fr. 23'705'000.00 TTC**. Le projet de requalification devait être optimisé au cours des études d’avant-projet, afin de réduire les coûts de réalisation.

Suite aux études de projet et à l’appel d’offres pour la réalisation des travaux, le coût total de l’ouvrage a été réévalué à **Fr. 20'300'000.00 TTC**.

Le financement du projet d’exécution et des travaux de réaménagement de la route est réparti entre:

- **L’État de Vaud**, pour la portion de la route située hors traversée de localité;
- **Les trois Communes concernées** (Saint-Prex, Lully et Tolochenaz), pour les aménagements annexes, conformément aux dispositions de la LRou.

Le tableau ci-dessous présente l’ensemble des coûts du projet de requalification de la RC1 (étape 5), ainsi que les parts financières à la charge de chaque partenaire⁸:

	Répartition en fonction du montant brut	Montant brut TTC	Subvention estimée (total)	Montant net TTC
Etat de Vaud – Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) – Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH)	60,32%	12'245'000.00	- 1'275'000.00	10'970'000.00
Commune de Saint-Prex*	24,53%	4'980'000.00	- 580'000.00	4'400'000.00
Commune de Lully	3,72%	755'000.00	- 325'000.00	430'000.00
Commune de Tolochenaz	11,43%	2'320'000.00	- 970'000.00	1'350'000.00
Total	100,00%	20'300'000.00	- 3'150'000.00	17'150'000.00

* Hors convention intercommunale (+90'000.00) et éventuelle subvention issue du PALM 2025 et de la stratégie vélo 2035 du Canton de Vaud (à solliciter avant le début des travaux).

Le projet bénéficie également d’un cofinancement de la Confédération, dans le cadre des mesures du **PALM** suivantes, via le **Fonds pour les routes nationales et le trafic d’agglomération (FORTA)**, conformément à la **loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d’agglomération (LFORTA – RC 725.13)**:

- **Mesure 4c.RM.100a (PALM 2012)**: Aménagements de mobilité douce sur la RC1 entre Morges et Tolochenaz.
- **Mesure 4c.RM.205 (PALM 2016)**: Voie verte, tronçon entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et l’entrée de localité à Tolochenaz.

II. Voie verte

II.1 Préambule et contexte général

La «voie verte» est un itinéraire conçu pour répondre aux besoins des cyclistes dits «tortues»⁹, c'est-à-dire ceux qui se déplacent à un rythme particulièrement lent, tels que les familles, les enfants et les usagers peu sûrs d’eux sur leur vélo, ainsi que les piétons, tout en assurant leur sécurité dans l'environnement urbain.

⁸ La répartition détaillée des coûts entre les partenaires repose sur le tableau de répartition financière validé lors des comités de pilotage (COFIL) du projet de requalification de la RC1. Ce tableau sera intégré dans une convention, actuellement en cours d’élaboration, qui encadrera l’exécution des travaux.

⁹ Cette terminologie contraste avec celle des «vélos-lièvres», souvent plus rapides.

Les abords de la voie verte **ne seront pas végétalisés dans le cadre du présent préavis**. En effet, les aspects sécuritaires ont été considérés comme prioritaires et ont fait l’objet de la demande de crédit détaillée ci-après. En revanche, les aspects liés à la végétalisation ont fait l’objet de précédentes demandes de crédit et pourront, le cas échéant, être intégrés dans de futures demandes de crédit.

A la différence du projet de requalification de la RC1, le projet de la voie verte d’agglomération est piloté par Région Morges, avec le soutien du Canton et des dix Communes partenaires.

Tout comme la requalification de la RC1, la réalisation de la voie verte correspond également parfaitement aux objectifs de la stratégie cantonale du PALM qui vise à lutter contre l’étalement urbain et à optimiser l’utilisation des infrastructures dans les agglomérations.

II.II Explication de la situation actuelle

L’itinéraire de la «voie verte» sur le territoire de Saint-Prex est représenté dans l’image ci-dessous (figure 5). Il emprunte des tronçons routiers existants et dont l’état de la surface routière est globalement suffisant. Néanmoins, malgré le fait qu’ils soient déjà largement présents sur cet itinéraire, les cyclistes n’y bénéficient pas d’une sécurité accrue. Aucun aménagement ou marquage spécifique ne permet de le distinguer des autres axes routiers.

Les nombreuses priorités de droites présentes sont autant de points de conflits et les automobilistes ne sont pas rendus suffisamment attentifs à la présence de cyclistes. Le carrefour Glapin-Perreret est également particulièrement étroit et sans visibilité. Sa sécurisation est nécessaire, tant pour les cyclistes, que les piétons et automobilistes. De plus, le secteur bordant la voie ferrée est dépourvue de protection.

Il s’agit donc d’améliorer cette situation par des mesures simples de marquage, de signalisation, de protection et par une adaptation ponctuelle de la chaussée.

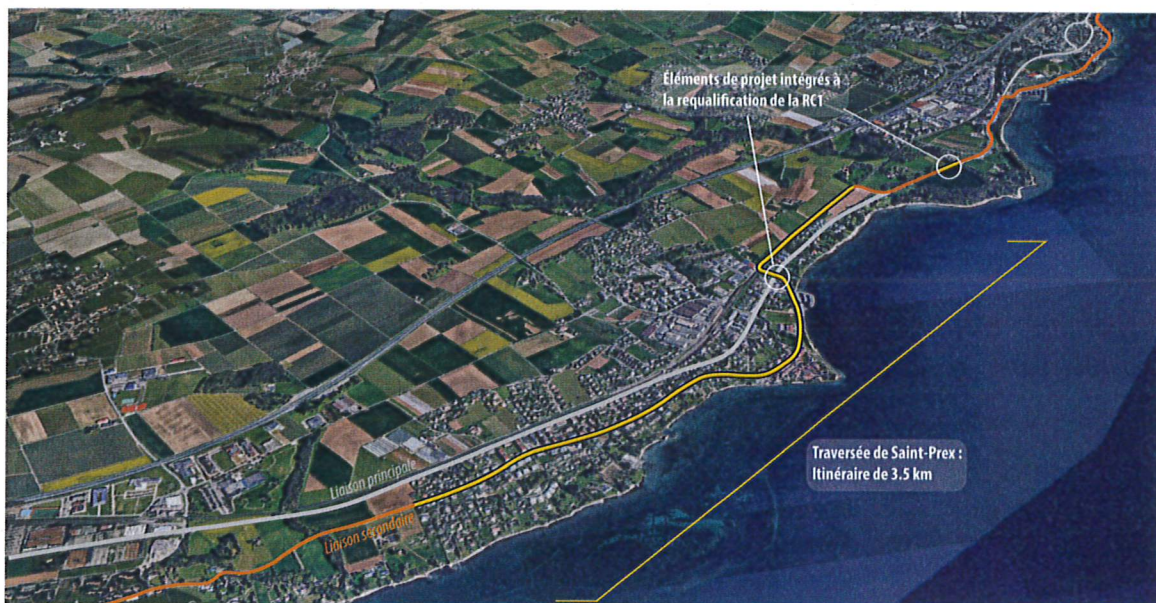


Figure 5 – Itinéraire de la voie verte d’agglomération et secteurs concernés simultanément par la voie verte et le projet de requalification de la RC1



Figure 6 – Aménagement - état actuel à proximité du passage inférieur (PI) Perreret & chemin du Glapin

II.III Présentation du projet

La voie verte constitue un cheminement continu pour piétons et cyclistes entre Buchillon et Lutry. Il s’agit d’un itinéraire complémentaire aux axes principaux, tels que la RC1, complétant le réseau de mobilité douce.

En traversée de Saint-Prex, la sécurisation de l’itinéraire vise à valoriser au maximum l’existant et consiste à procéder aux interventions listées ci-dessous:

- **Des interventions de marquage et de signalisation** de l’espace cyclable et piétons (rue cyclable Buchillon – Taillecou)
- **Des nouveaux trottoirs aux endroits les plus sensibles** (Perreret)
- **Des élargissements ponctuels de la chaussée**, afin d’améliorer la visibilité (Glapin)
- **Des nouvelles barrières de sécurité le long des voies CFF**



Figure 7 - Projet de la voie verte, aperçu des interventions et des barrières de sécurité le long des voies CFF

- **Des mesures de valorisation urbaine** comme des adaptations des seuils à proximité de l’espace cyclable et piétons

La voie verte dans Saint-Prex prévoit plusieurs tronçons d’intervention:

- le tronçon n° 1: Buchillon – Taillecou;
- le tronçon n° 2: passage inférieur (PI) Perreret & chemin du Glapin;
- le tronçon n° 3: Monnivert – RC1.

Entre Saint-Prex et Morges, la voie verte croise la RC1 au niveau du chemin du Boiron à Lully et s’intègre à la RC1 sur une partie de son tracé, à l’extérieur de la localité de Saint-Prex. Dans le territoire de Saint-Prex, le tracé de la voie verte est séparé de la RC1 et se déroule sur un axe parallèle pour des raisons de sécurité. Ensuite, après avoir croisé la RC1 au niveau du carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex, il s’en éloigne définitivement (cf. figures 8-11 ci-dessous et figure 5 du paragraphe précédent).

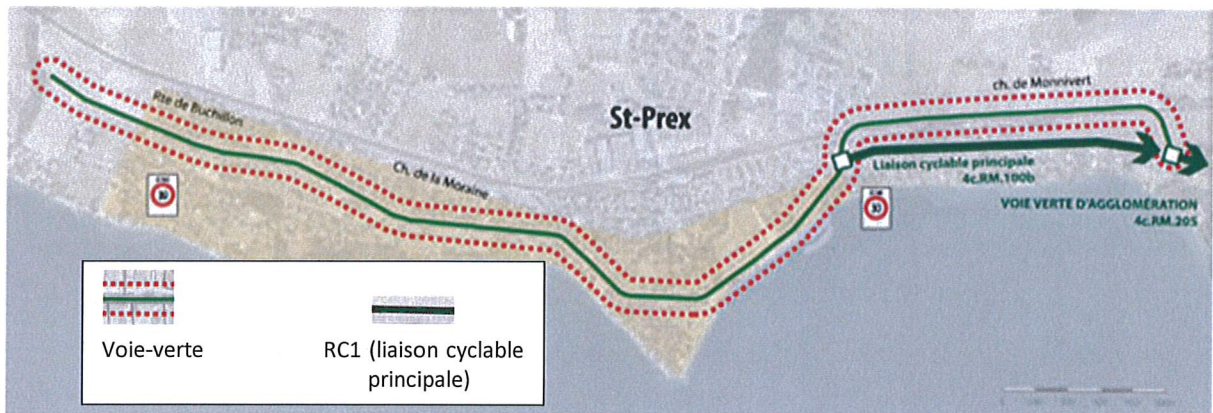


Figure 8 – Tracé de la voie verte d’agglomération et tracé en localité concerné par le projet de requalification de la RC1, auquel est intégrée la liaison cyclable principale.

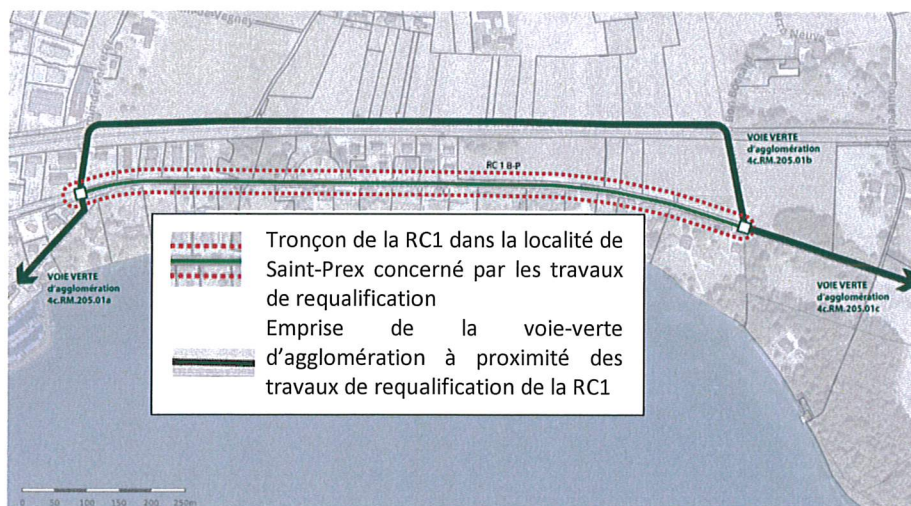


Figure 9 – Tronçon de la RC1 dans la localité de Saint-Prex concerné par les travaux de requalification et emprise du projet de la voie verte d’agglomération. En dehors de Saint-Prex, sur la Commune de Lully, le projet de la voie verte longe la RC1 et participe aux réaménagements de celle-ci, tandis que dans la Commune de Saint-Prex il est séparé des aménagements de la RC1, offrant une solution de mobilité douce complémentaire et desservant mieux nos quartiers.

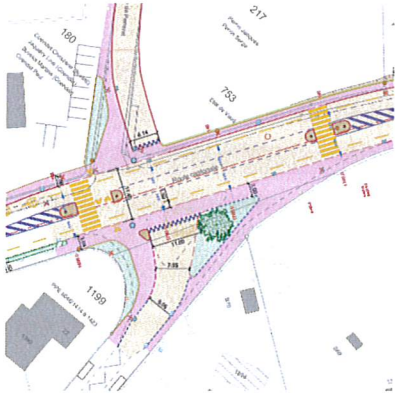


Figure 10 – Extrait du plan des aménagements: aménagement de la traversée de la voie verte sur le secteur du carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex

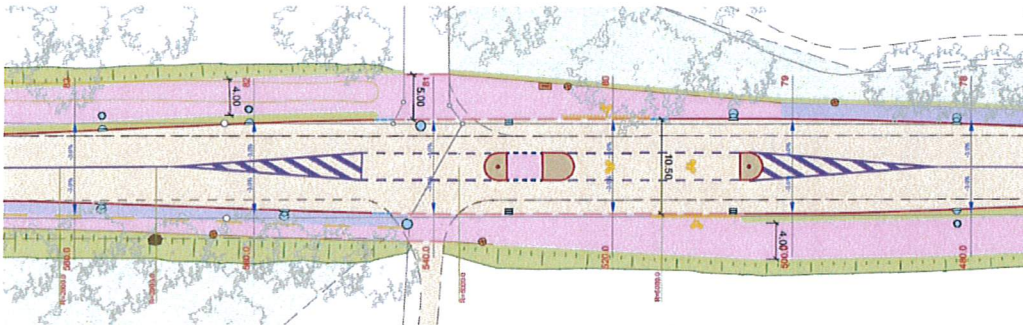


Figure 11 – Extrait du plan des aménagements: aménagement de la traversée de la voie verte sur le secteur du chemin du Boiron à Lully

Le long de la route cantonale, la voie verte sera délimitée de la chaussée par une bordure en béton extrudé avec une géométrie type «Etat de Vaud» permettant de la surélever par rapport à la chaussée et ainsi collecter les eaux de pluies de la route au travers de bordures à gueulards. Les eaux s’écouleront ensuite dans un dépotoir situé sous la voie verte de manière à ne pas diminuer la surface verte et faciliter l’entretien des gueulards depuis la voie verte.

Deux coupes-types seront mises en œuvre en fonction de l’environnement dans lequel la voie verte se trouve. La première est destinée aux zones plus urbanisées des Communes de Tolochenaz et Saint-Prex, alors que la seconde est privilégiée sur le secteur hors des espaces bâtis de la Commune de Lully.

La coupe-type à l’intérieur des espaces bâtis sera revêtue sur l’ensemble de sa largeur par un revêtement de type bitumineux (existant) plus propice aux déplacements des personnes à mobilité réduite et de manière à faciliter l’entretien de la voie verte.



Figure 12 – Projet de la voie verte, aperçu des interventions de marquage au sol

Bien que Saint-Prex soit peu concerné par les tronçons situés hors des secteurs bâtis de la voie verte, il est néanmoins intéressant de décrire le principe de la coupe-type dans ces zones, qui consiste à dédier un espace de marche pour les piétons sur un revêtement plus perméable et plus souple, tout en maintenant un revêtement dit «roulant» pour les cyclistes. Ainsi, un gabarit supplémentaire de 30 cm permettra d’élargir la bande verte côté chaussée, offrant ainsi plus d’aisance pour le passage des cyclistes. Cela permettra de créer une bande de roulement pour les vélos d’une largeur de 2,40 m en revêtement bitumineux. Elle sera bordée par une bande piétonne de 1,30 m de large, réalisée en grave stabilisée et perméable.

Les eaux de la voie verte seront déversées directement dans le talus adjacent lorsque cela est possible.

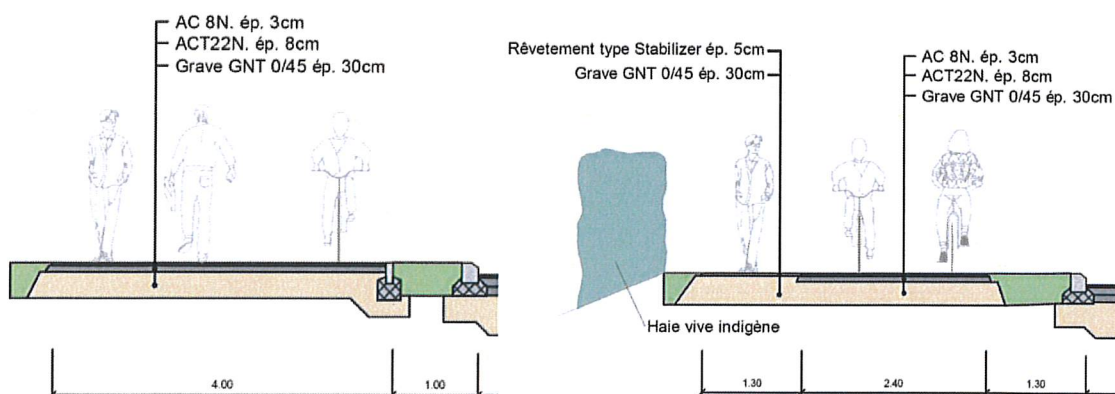


Figure 13 – Coupe-type voie verte à l’intérieur et à l’extérieur des espaces bâtis

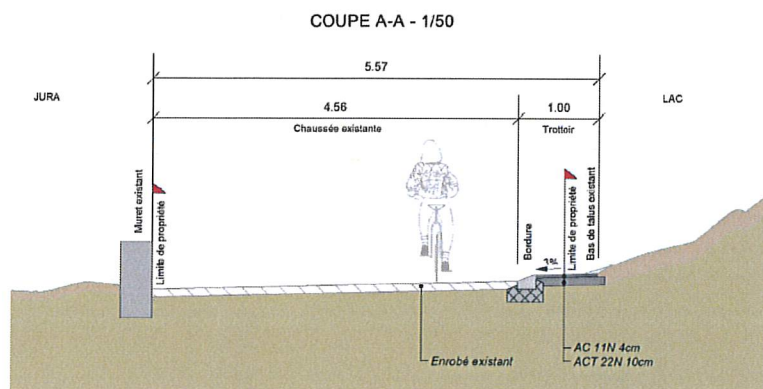


Figure 14 – Coupe du projet de la voie verte sur le chemin du Glapin
 Coupe E-E - 1/50

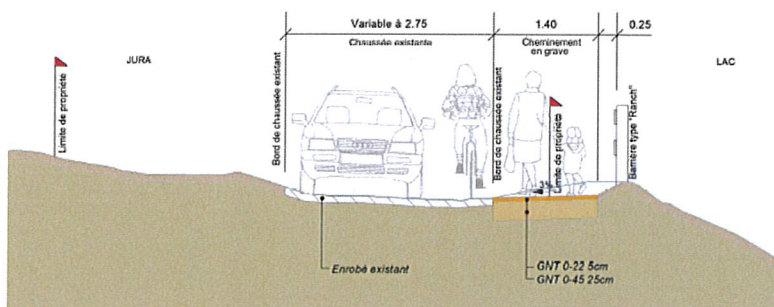


Figure 15 – Coupe du projet de la voie verte sur le chemin de Monnivert

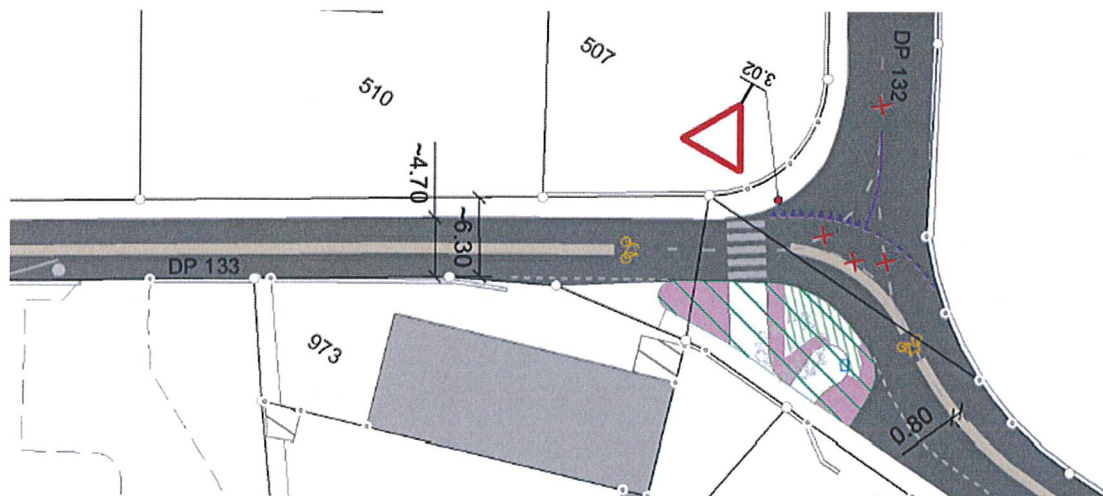


Figure 16 – Plan du projet de la voie verte, marquage au sol, signalisation, carrefour du chemin de la Moraine, chemin du Coteau, chemin du Chauchy

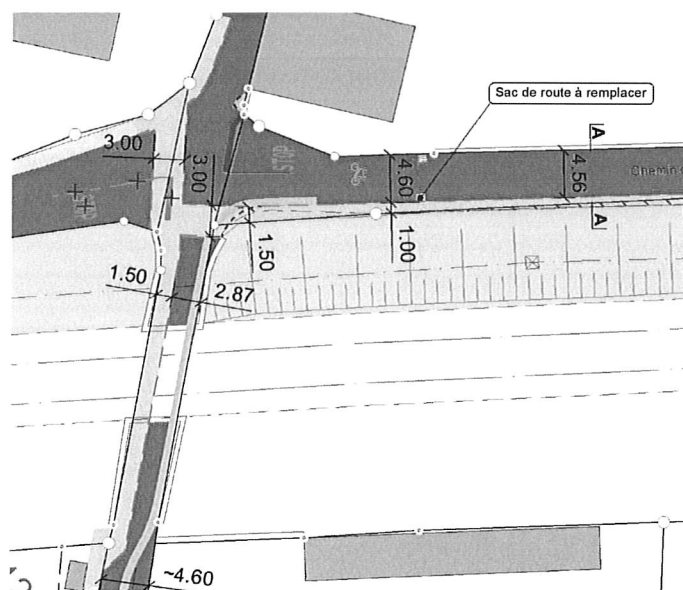


Figure 17 – Plan du projet de la voie verte, aménagement de la chaussée, passage inférieur de Perreret, carrefour du chemin de Pomeiry, chemin du Glapin et du chemin du Perreret

II.IV Procédure

L'établissement des plans du projet relatif à la voie verte est désormais presque finalisé sous la direction de Région Morges. Une coordination avec le Canton, la DGMR et les CFF pour présenter le projet est prévue à court terme. Cette rencontre permettra de définir précisément quels éléments devront, ou non, être soumis à l'enquête publique.

Afin de compléter le descriptif en termes de procédures, il est néanmoins important d'illustrer les démarches spécifiques qui ont été entreprises dans le cadre de l'établissement du projet de la voie verte, notamment dans le secteur du carrefour et du passage inférieur de Perreret.

Dans ce contexte, des réflexions préalables ont été menées, en coordination avec Région Morges et le service de l'urbanisme et des infrastructures, tout au long des années 2023 et 2024. Ces travaux ont permis d'adapter les plans du projet en tenant compte des résultats des tests de circulation effectués.

De manière plus spécifique, des tests de circulation ont été réalisés durant les mois de février et mars 2024, après l'installation d'une nouvelle signalisation temporaire. Lors de ces tests, une problématique particulière a été identifiée au niveau du chemin de Vegney, où la configuration actuelle ne permettait pas le croisement de deux véhicules dans les deux sens en raison de l'emprise trop étroite. À l'issue de cette période de tests, les retours collectés et les données analysées ont permis de finaliser les aménagements et d'adopter une solution adaptée pour la zone concernée. Notamment en termes de circulation, il a été décidé de ne pas modifier la signalisation et de maintenir la situation actuelle, conformément aux souhaits des habitants qui se sont manifestés lors des tests.

II.V Planification

Le calendrier visé pour la sécurisation de l’itinéraire de la voie verte est prévu entre 2025 et 2026, afin de permettre l’obtention des subventions.

III. Risques communs liés à la non-réalisation des travaux de requalification de la RC1 et de la voie verte

Dans l’hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être rapidement entrepris et que le réaménagement de la route serait repoussé de 3 à 4 ans, les conséquences suivantes en résulteraient:

- **Affaiblissement de la politique de mise en œuvre du PALM:** un report du réaménagement de ce tronçon de la RC1 risquerait de nuire au taux de subvention fédérale pour les futures générations du projet d’agglomération.
- **Maintien d'une situation dangereuse pour les vélos**
- **Impact sur le financement fédéral:** l’appui de la Confédération pour financer l’ensemble des mesures infrastructurelles prévues dans le PALM 2007 s’élève à 165 millions de francs (valeur d’octobre 2005, hors TVA et renchérissement). En contrepartie, la Confédération attend des actions proactives du Canton et des Communes pour soutenir des projets comme celui de la RC1, qui peuvent bénéficier de cette aide financière.
- **Contradiction avec les objectifs stratégiques et image négative:** la non-réalisation des aménagements pour la mobilité douce irait à l’encontre du PALM et du PDCn, tout en remettant en question l’engagement de l’État et des Communes envers les projets d’agglomération.
- **Augmentation des coûts de réalisation en cas de renvoi:** la non-réalisation des travaux dans un délai de 3 à 4 ans nécessiterait une révision à la hausse du devis, en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation estimée à 2,5% par an).

III.I Risques spécifiques

- **Augmentation des coûts d’entretien de la RC1:** le retard dans le renouvellement de la chaussée provoquerait une détérioration accrue, entraînant des coûts d’entretien plus élevés à long terme. En cas de refus complet du projet, l’économie financière serait partielle, car la nécessité de refaire cette route à moyen terme entraînerait de toute façon un coût important.

IV. Devis estimatif

Pour la Commune de Saint-Prex, les coûts estimatifs de projet se détaillent ainsi:

RC1

Génie civil	Fr. 3'190'940.00
Plantations	Fr. 106'750.00
Marquage et signalisation	Fr. 69'850.00
Eclairage	Fr. 92'500.00
Mobilier	Fr. 18'500.00
Surfaces à acquérir	Fr. 136'910.00
Honoraires	Fr. 527'300.00
Autres frais (essai de plaques et chaussée, contrôle et curage canalisations)	Fr. 42'500.00
Convention avec la Commune de Lully (non soumise à la TVA)	Fr. 90'000.00
Imprévus et divers (env. 10%)	<u>Fr. 421'600.00</u>
Sous-total	Fr. 4'696'850.00
TVA 8,1% sur Fr. 4'606'850.00 (arrondi)	<u>Fr. 373'150.00</u>
Total travaux RC1	Fr. 5'070'000.00

Voie verte

Tronçon Buchillon-Taillecou	Fr. 113'500.00
Tronçon PI Perreret & Chemin du Glapin	Fr. 256'400.00
Tronçon Monnivert-RC1	Fr. 437'300.00
Imprévus et divers voie verte (env. 10%)	<u>Fr. 80'800.00</u>
Sous-total voie verte	Fr. 888'000.00
TVA 8.1% (arrondi)	<u>Fr. 72'000.00</u>
Total TTC voie verte	Fr. 960'000.00
Total général TTC	Fr. 6'030'000.00

V. Impact financier

Ces dépenses seront financées par les recettes courantes ou par emprunt.

Pour rappel, les durées d’amortissement sont déterminées par le nouveau modèle comptable harmonisé MCH2. Les crédits d’études sont amortis sur dix ans, dès l’aboutissement des études financées par le crédit.

VI. Conventions et subventions

VI.I RC1

Les travaux de réfection de la RC1 ont fait l’objet, au fil du temps, de plusieurs discussions ayant abouti à des conventions qu’il convient de rappeler dans le présent préavis, en raison de leur impact financier. La convention la plus récente, conclue le 2 avril 2020 entre les Communes de Lully, Morges et Saint-Prex, prévoit que la Commune de Saint-Prex contribue au financement des travaux de réfection de la RC1, situés sur le territoire de la Commune de Lully, à hauteur de Fr. 90'000.00. Par ailleurs, la Ville de Morges doit y participer à hauteur de Fr. 160'000.00. La Commune de Lully, quant à elle, ne devrait assumer que Fr. 300'000.00 du coût total des travaux. Cet arrangement découle d’un accord intercommunal qui prend en compte l’impact significatif de ces travaux pour une Commune comme Lully, où les aménagements concernés sont localisés de manière excentrée et dont les capacités financières sont limitées par rapport à sa population.

Cette convention, ayant été officiellement signée et validée, est en vigueur et influe directement sur le présent préavis. Par conséquent, le montant de Fr. 90'000.00 est intégré aux coûts liés à la requalification de la RC1.

Cependant, il convient également de rappeler qu’une autre convention, signée antérieurement le 5 juin 2015 entre Saint-Prex et Lully, stipulait que cette dernière devait rembourser à Saint-Prex les frais engagés pour la réalisation du trottoir longeant la RC1, sur le territoire de Lully, travaux financés par Saint-Prex et réalisés en 2019. Ce remboursement, d’un montant final de Fr. 212'000, était conditionné à l’acceptation par le Conseil communal de Lully du préavis relatif aux travaux de réfection de la RC1. Le préavis auprès dudit Conseil communal n’ayant pas encore été validé, le montant dû par Lully à la Commune de Saint-Prex n’est pas pris en compte dans le présent préavis.

Les travaux de requalification de la RC1 bénéficient de subventions cantonales et fédérales, aussi bien pour les travaux routiers que pour les tronçons d’aménagement de la voie verte intégrés aux sections requalifiées de la RC1. Le montant de ces subventions a été calculé en coordination avec le Canton et Région Morges et est présenté dans le tableau ci-dessous:

	Montant brut TTC	<i>Subvention estimée (total)</i>	<i>Montant net TTC</i>
Travaux routiers	4'120'000.00	- 240'000.00	3'880'000.00
Voie verte sur la RC1*	850'000.00	- 340'000.00	510'000.00
Aménagements paysagers	100'000.00		100'000.00
Total	5'070'000.00	- 580'000.00	4'490'000.00
<i>Eventuelle autre subvention</i>		- 1'600'000.00	2'890'000.00

* Aménagements affectés à la mesure 4c.RM.205 subventionnée par la Confédération (carrefour de Taillecou et aménagements hors localité sur le territoire de Saint-Prex) + subvention cantonale selon LRou + Fr. 90'000.00 de participation selon convention intercommunale.

VI.II Voie verte

Les travaux relatifs à la voie verte d’agglomération bénéficient également de deux subventions:

- Subvention fédérale (35%): environ Fr. 330'000.00
- Subvention selon la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) (en localité, 15%): environ Fr. 40'000.00

Grâce à ces subventions, le montant total des travaux de sécurisation de la voie verte, net des subventions, s’élève à environ Fr. 590'000.00.

VII. Impact sur l’environnement

Les projets de requalification de la RC1 et de la création de la voie verte d’agglomération intègrent des mesures ambitieuses pour minimiser leur impact environnemental tout en renforçant la qualité paysagère et biologique des zones concernées. Comme détaillé dans les chapitres précédents du présent préavis, voici les principales mesures mises en œuvre:

- **Protection du patrimoine arboré:** les arbres et arbustes sont recensés et protégés. En cas d’abattage, des compensations et restitutions avec des essences adaptées au climat et favorables à la biodiversité sont prévues.
- **Préservation des jardins historiques:** à Saint-Prex, les jardins classés ICOMOS sont préservés. Toute emprise limitée est compensée par une reconstitution fidèle avec des matériaux d’origine.
- **Amélioration paysagère et biodiversité:** des plantations variées (alignements d’arbres, filtres végétaux) et des habitats naturels renforcés (prairies, tas de bois et pierres) sont prévus pour ombrager les pistes et enrichir le paysage.
- **Réduction des nuisances sonores:** des revêtements phonoabsorbants seront installés pour réduire efficacement le bruit routier.
- **Limitation de l’impact agricole:** l’emprise sur 0,37 hectare de surfaces d’assolement (SDA) est strictement minimisée et une exemption validée permet de compenser cette perte sur la marge cantonale.
- **Compensations forestières:** les surfaces boisées impactées sont compensées par un reboisement supérieur à la surface défrichée, renforçant les cordons boisés autour du lac.
- **Promotion des mobilités douces:** la voie verte, conforme à la stratégie cantonale pour le vélo 2035, garantit des itinéraires sécurisés et attractifs pour les cyclistes.
- **Gestion efficace des eaux pluviales:** mise en œuvre de solutions pour prévenir la pollution des sols et assurer la durabilité des infrastructures.

Ces mesures, associées à l’amélioration de la sécurité et de l’accessibilité pour les piétons et les cyclistes, s’inscrivent dans une démarche de développement durable. En favorisant la mobilité douce, ce projet contribue également à réduire l’empreinte carbone liée aux déplacements motorisés. Ce qui va également compenser l’augmentation du trafic prévu pour les prochaines années.

VIII. Conclusion

En conclusion et vu ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes:

LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINT-PREX

- vu le présent préavis municipal
- entendu les rapports des commissions chargées de l’étudier
- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l’ordre du jour

DÉCIDE

1. d'autoriser la Municipalité à procéder à la réalisation de la part communale des travaux de la 5^e étape de requalification de la RC1 en traversée de Saint-Prex;
2. d'autoriser la Municipalité à procéder aux travaux de sécurisation d’un itinéraire de mobilité douce traversant la Commune («voie verte», hors mesures de végétalisation);
3. de lui accorder les crédits nécessaires, soit la somme de Fr. 5'070'000.00 pour la route cantonale et de Fr. 960'000.00 pour la voie verte, soit la somme totale de Fr. 6'030'000.00;
4. d'admettre que cette dépense soit financée par les recettes courantes ou par emprunt.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 2 décembre 2024

Au nom de la Municipalité

Le Syndic		La Secrétaire
 S. Porzi		 A. Guyomard

Déléguée municipale: M^{me} Véronique Savioz, municipale

Préavis déposé devant le Conseil communal en séance du 11 décembre 2024