



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 1'328'000.- pour financer les études du réaménagement de la RC 1 – Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de Dully, sur les communes de Prangins et Gland

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La RC 1, ou Route Suisse, est un axe routier structurant du réseau cantonal de base traversant les principaux bourgs et localités du district de Nyon. Devant répondre à de nombreux usages et fonctions multiples (transports individuels motorisés, poids lourds, transports publics, trafic agricole, convois exceptionnels, mobilités douces, etc.), la RC 1 comprend aujourd'hui des aménagements hétérogènes peu cohérents, en raison notamment d'une évolution par projets indépendants et isolés les uns des autres, sans réelle vision d'ensemble.

Dans ce contexte, une première étude exploratoire de la RC 1, financée par le budget de fonctionnement, sur l'ensemble du district avait été menée en 2016 (requalification de la route Suisse, 2^e étape), mandatée par les communes concernées, Région de Nyon et le Canton de Vaud. Cette étude cadre avait notamment permis de définir les enjeux principaux de requalification de l'axe ainsi que les différentes étapes de mise en œuvre.

L'étape de réaménagement de la RC 1 Dully-Gland-Prangins a fait l'objet entre 2020 et 2021 d'une étude préliminaire, financée par le Canton, l'association Région Nyon et les communes de Prangins et Gland. Le périmètre d'intervention comprenait l'ensemble de l'axe RC 1 entre le carrefour à feux de la Bossière, en entrée de localité de Prangins à l'ouest, et le pont sur la Dullive, limite communale entre Gland et Dully à l'est. Le périmètre de réflexion, plus large, comprenait un vaste espace compris entre Prangins, la jonction autoroutière A1 de Gland, Dully et les rives du lac Léman.

Le but de ladite étude a consisté en l'élaboration d'un avant-projet sommaire de réaménagement de la RC 1 au sein du périmètre défini ci-avant, en s'appuyant notamment sur les principes mis en avant dans le cadre du concept de réaménagement élaboré en 2016. Les projets régionaux déterminants et les besoins des différents types d'usagers de l'axe ont été pris en compte, plus particulièrement les modes doux (piétons et cyclistes).

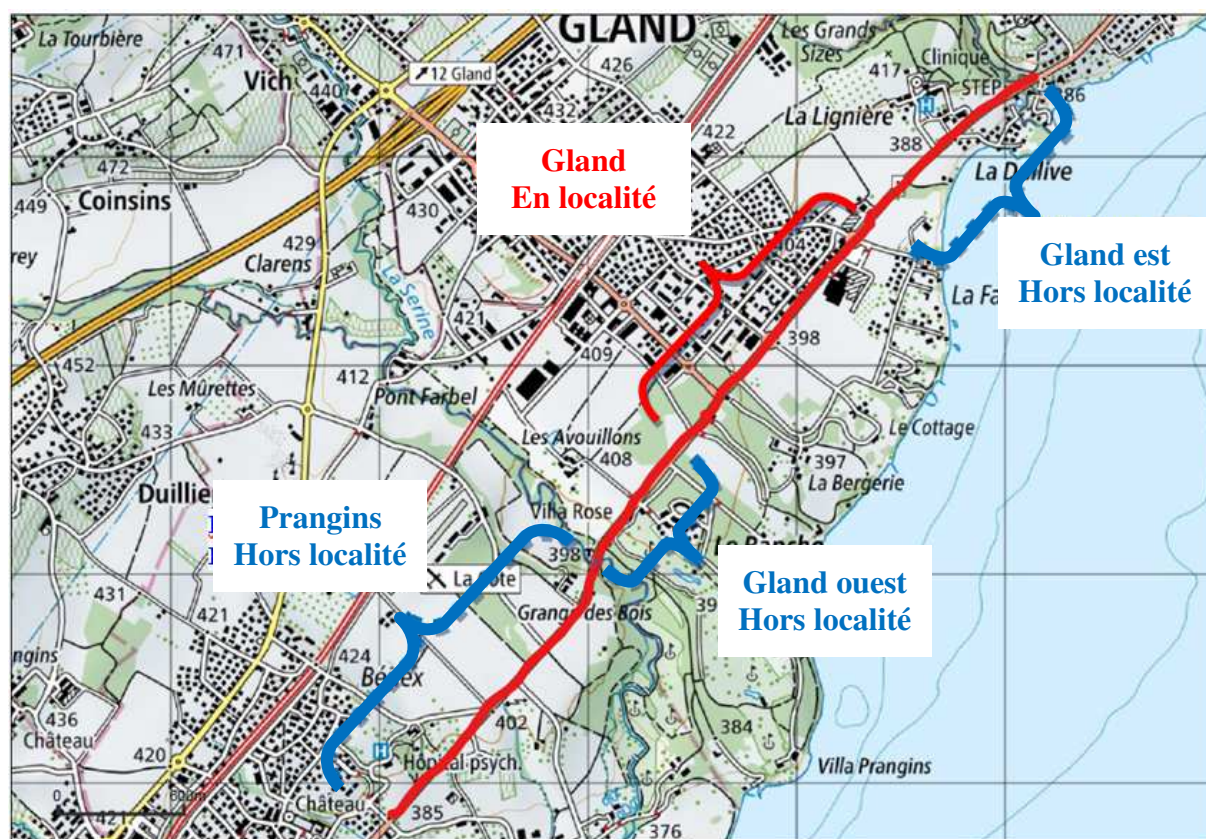


Fig. 1 – Situation générale (1/25'000)

En outre, le réaménagement de la RC 1 sur les communes de Prangins et Gland porte sur une mesure qui est proposée en priorité A du projet d'agglomération de 4^e génération du Grand Genève. Il s'agit de la mesure n° 12-28 « Requalification de la route Suisse entre Prangins et Gland », qui vise à réaliser les aménagements nécessaires pour concilier les différents usages de la route en toute sécurité et renforcer les mesures en faveur des piétons et des cycles en particulier.

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

Le projet en question concerne un axe historique, la RC 1, dont la fonction a passablement évolué au cours des ans. Malgré cette évolution, son aménagement n'a pas été adapté de manière significative. Or, bien que le trafic motorisé ne pose pas de problèmes majeurs de capacité sur cet axe (y compris en prenant en compte l'évolution du trafic attendue à l'horizon 2030), celui-ci est peu adapté aux mobilités douces et ne compte que peu ou pas d'aménagement pour cyclistes, alors qu'il constitue un itinéraire important identifié par la stratégie cantonale de promotion du vélo (potentiel important pour les mouvements pendulaires entre Prangins, Gland et Dully, itinéraire plat, distances de parcours de 4 à 5 km, environnement paysager attractif). De plus, la requalification de la route Suisse vise également à améliorer la sécurité des usagers et l'état général du tronçon grâce à l'intervention d'entretien de la chaussée existante.

Une préconvention a été établie en août 2021 sur la base du devis des travaux de l'étude préliminaire. Elle définit, entre autres, la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les Communes, ainsi que le principe d'aménagement retenu.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement pour réaliser les études et investigations nécessaires au réaménagement de la RC 1 sur le tronçon Prangins - Dully, de l'avant-projet jusqu'au projet d'exécution partiel, y compris l'enquête publique et l'appel d'offres (phases SIA 31 à 51 partiel, voir chapitre 1.9.2).

Une nouvelle demande de crédit sera présentée pour le financement des travaux (voir chapitre 1.9.1), elle sera basée sur le montant des offres d'entreprises. Avant le début de la réalisation, la part de financement à la charge de chaque partenaire sera définie par une nouvelle convention entre le Canton et les Communes concernées.

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 projet d'agglomération du Grand Genève de 4^e génération (PA4) – ont une valeur contraignante pour les autorités publiques. En effet, le PA4 s'inscrit dans le cadre du Plan directeur cantonal et répond par ailleurs aux exigences du plan des mesures OPair.

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

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 réaménager

Le tronçon étudié, faisant partie de la RC 1, est un axe du réseau routier cantonal principal de base mesurant près de 5 km entre l'entrée de localité de Prangins à l'ouest (carrefour à feux) et la limite communale entre Gland et Dully à l'est (pont sur la Dullive). Ce tronçon se trouve en majorité hors traversée de localité, sauf dans le secteur commercial en partie bâti au sud de Gland, d'une longueur d'environ 1.4 km.

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

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

Par ailleurs, en traversée de localité de Gland le trafic motorisé provoque des nuisances sonores.



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

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

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

1.3.2 Carrefours

Aucun problème majeur d'exploitation ou de capacité n'est à déplorer au droit des carrefours, bien qu'une certaine attente puisse être observée en sortie de certains accès secondaires en heure de pointe du soir (HPS). Les problèmes de capacité ont été réglés dans le secteur sud de Gland grâce à la mise en place de giratoires aux principaux carrefours liant la RC 1 aux axes structurant le sud de Gland (avenue du Mont-Blanc, rue Mauverney et rue du Perron).

La majorité des carrefours et accès secondaires sont exploités en perte de priorité sur l'axe, à l'exception des trois giratoires susmentionnés et du carrefour à feux en entrée de Prangins. Il existe d'ailleurs nombre de petits accès secondaires, dont certains font l'objet d'une interdiction de tourner-à-gauche, d'autres peuvent actuellement être considérés comme des accès "sauvages", engendrant des problèmes de sécurité et d'homogénéité de l'axe.

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

1.3.3 Aménagements pour piétons et cyclistes

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

Une faible perméabilité de l'axe pour les modes doux est également à observer, avec peu de traversées piétonnes sécurisées, pas d'aménagements pour les traversées ou présélections pour les cycles.

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

Actuellement l'itinéraire Suisse à vélo se situe plus au nord. Toutefois ce tronçon est emprunté par de nombreux cyclistes sportifs.

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

- A l'exception de la traversée de Gland, il n'existe ainsi pas, ou de manière marginale, de besoins de liaisons piétonnes sur l'ensemble du tronçon. D'autres itinéraires, au bord du lac ou plus au nord, sont davantage fréquentés. Les besoins transversaux sont essentiellement liés à la demande touristique et au besoin de compléter les itinéraires pédestres alentours, ils sont aujourd'hui peu satisfaisants ;
- En ce qui concerne les besoins cyclistes, ils sont nettement plus marqués. L'axe de la RC 1 a été inscrit comme itinéraire structurant dans le schéma cyclable régional et comporte donc de véritables enjeux d'aménagement, de continuité et de rabattement, car il existe une certaine demande et un fort potentiel d'utilisation de l'axe pour deux types d'usagers principalement, les cyclistes sportifs et les pendulaires. En effet, ces usagers "rapides" apprécient cet axe rectiligne et direct, relativement plat. A l'inverse, les usagers moins expérimentés (aînés, familles, enfants/écoliers, loisirs, etc.) utiliseront plutôt les itinéraires existants ou en projet au bord du lac ou plus au nord. Il sera donc nécessaire de lier ces différents itinéraires en permettant de franchir la route par des traversées sécurisées.

1.3.4 Offre actuelle en transports publics

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

Trois arrêts existent dans le périmètre d'étude et doivent être adaptés aux exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (ci-après LHand), tandis qu'un 4^{ème} sera réalisé à proximité du giratoire RC 1 - rue du Perron à Gland (zone en traversée de localité) afin d'améliorer notamment la desserte de la plage de La Falaise, à Gland. A noter que l'arrêt existant Prangins-Hôpital (ligne TPN 811) est aménagé sommairement et uniquement du côté nord de la route (direction Prangins), car les bus ne peuvent manœuvrer pour bifurquer en direction de Prangins au carrefour du chemin des Chaux après avoir desservi l'hôpital. Ils s'arrêtent donc directement en bordure de la route cantonale.

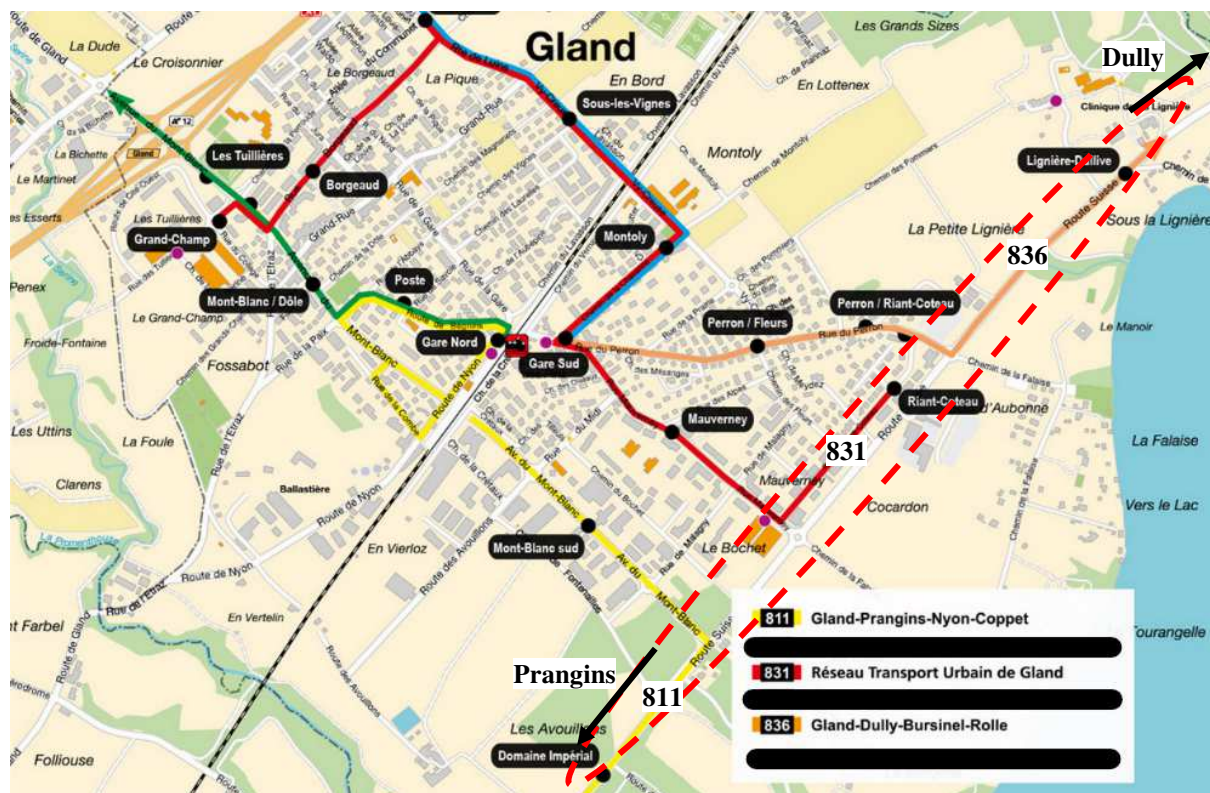


Fig. 3 – RC 1 – Transports publics sur l'axe à réaménager

1.3.5 Caractéristiques des différents tronçons

Le tronçon à réaménager a été subdivisé en quatre secteurs (voir figure ci-dessous). Les caractéristiques de chaque tronçon sont décrites succinctement ci-après.

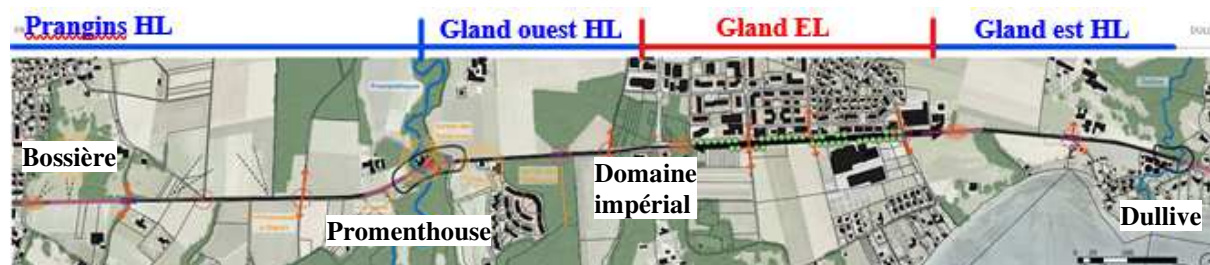


Fig. 4 – RC 1 – Découpage en tronçons

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

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

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

Quelques accidents ont été recensés ces dernières années au droit du carrefour à feux de la Bossière, et du carrefour avec le chemin des Chaux. En outre, la géométrie de ce carrefour n'est pas conforme aux normes en vigueur, avec une forte probabilité d'empiètement sur les autres voies de circulation en entrée et sortie d'un accès secondaire.

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

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

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

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

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

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

3. Gland, en localité - Tronçon III (env. 1'400 ml)

Ce tronçon se situe entièrement en traversée de localité depuis la route d'accès au golf du Domaine Impérial jusqu'au giratoire du Perron. Dans ce secteur, les nuisances sonores engendrées, mais également l'aménagement urbain et la sécurité des déplacements doivent être corrigés.

Deux pistes mixtes piétons/vélos bordent la chaussée au nord et au sud jusqu'au giratoire du Perron, puis une seule piste mixte est présente jusqu'à la sortie de localité.

Ce tronçon se caractérise par une séquence d'espace de transition urbain, moins qualitative en termes de paysage, très urbanisée et non arborée.

4. Gland est, hors localité - Tronçon IV (env. 1'000 ml)

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

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

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

1.4 Réseau cyclable

Après coordination avec le guichet vélo, l'analyse du réseau cyclable est présentée aux sous-chapitres suivants.

1.4.1 Réseau régional

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

1.4.2 Réseau cyclable de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035.

Le Conseil d'Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, en vue de l'examen, par le Grand Conseil, de l'EMPD se rapportant à la première étape de mise en œuvre de cette nouvelle stratégie.

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

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

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

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

Le tronçon de la RC 1 Dully – Gland – Prangins 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 Rolle, Gland et Prangins pour les déplacements quotidiens.

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

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

L'étude de variantes de l'étude préliminaire a été réalisée avant la publication de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, mais en anticipant l'évolution souhaitée des standards d'aménagement. L'analyse effectuée montre que la variante d'aménagement retenue est cohérente avec les standards souhaités.

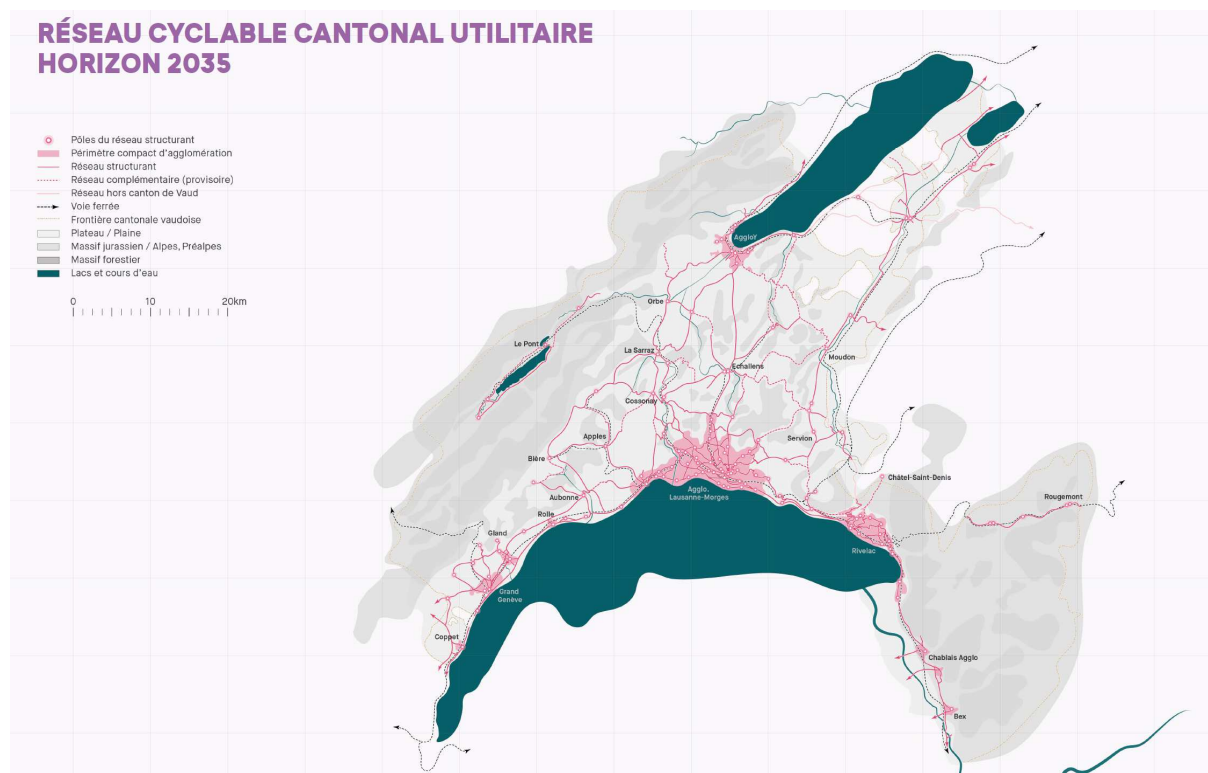


Fig. 5 : Illustration schématique du réseau cyclable cantonal utilitaire à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

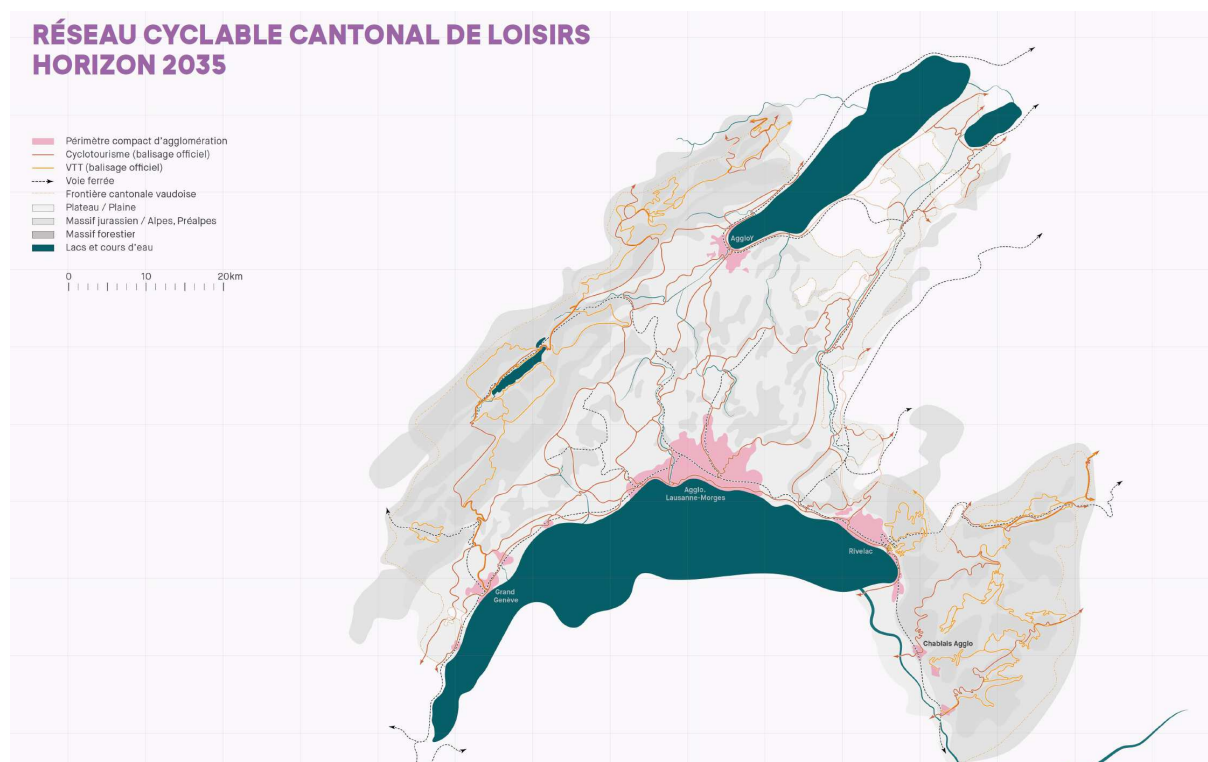


Fig. 6 : Illustration schématique du réseau cyclable cantonal de loisir à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

1.4.3 Evaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables

La fluidification du trafic sur la RC 1 liée aux exigences de sécurité des modes doux (améliorations de carrefours, aides à la traversée piétonne, mise en conformité des arrêts de bus selon LHand, pistes cyclables unidirectionnelles hors chaussée) nécessitent une augmentation du domaine public, avec 8'700 m² d'emprises supplémentaires (voir chapitre 1.6).

1.5 Description des études prévues

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

Le projet inclura l'établissement du concept de gestion des eaux de chaussée selon les prescriptions en vigueur. La réalisation d'un réseau de collecteurs et la création de bassins de traitement et de rétention des eaux de pluie collectées seront intégrées aux études.

1.5.1 Etude des variantes

Une étude de variantes a été menée dans le cadre de l'étude préliminaire qui s'est déroulée entre 2020 et 2021. Cette étude a permis de retenir la meilleure solution selon des critères tels que le coût, la sécurité des usagers, l'attractivité de l'itinéraire (efficacité, continuité, confort, etc.), l'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Les postulats de base pour établir les variantes à étudier et leurs emprises ont été les suivants :

- en raison des volumes de trafic en présence, les deux sens de circulation cyclables sont aménagés ;
- la mixité piétons-vélo est admise sur les tronçons Prangins ouest HL et Gland est HL car les volumes de trafic piétons sont ponctuels et modestes. Dans les secteurs Gland ouest HL et Gland EL, une séparation entre piétons et cyclistes est nécessaire en raison des volumes de trafic piéton significatifs ;
- en raison de la part d'usagers en vélo à assistance électrique (VAE) 45 km/h attendue sur cet axe, des possibilités de dépassement entre cyclistes sont à prévoir ;
- aucune séparation par bande végétalisée entre les modes doux n'est considérée.

La nécessité d'assurer les besoins des différents usagers et d'offrir des liaisons sécurisées ont permis de sélectionner, parmi ces différentes variantes, les deux profils-types les plus adéquats, à savoir :

- les voies cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée avec, si besoin de liaison piétonne, piste séparée piétons/vélos;
- la voie cyclable bidirectionnelle d'un seul côté de la chaussée avec, si besoin de liaison piétonne, piste séparée piétons/vélos.

Après une analyse multicritère, la variante avec deux pistes unidirectionnelles a été retenue, car plus avantageuse en termes de sécurité et de confort pour les futurs usagers (pendulaires et sportifs principalement), tout en minimisant les emprises hors Domaine Public (DP) (voir aussi chapitre 1.6).

En ce qui concerne les aménagements cyclables, certes, la variante avec une piste bidirectionnelle est moins gourmande en SDA que celle retenue avec deux pistes unidirectionnelles. Il est vrai que cette dernière engendre une emprise hors DP plus importante (+1'700m², selon étude préliminaire) en termes de surfaces en comparaison à la variante de piste unique bidirectionnelle, dont deux tiers sont situés en SDA (+1'100 m²).

Toutefois, ces chiffres sont à relativiser en considérant les points suivants :

- la variante bidirectionnelle présente un gabarit quasi minimal selon les normes, ce qui n'offre que peu de marge de manœuvre pour les phases suivantes de réalisation ;
- de plus, cette variante pourrait engendrer des emprises en termes de surface plus importantes que ce qui est indiqué en raison des espaces d'aménagements nécessaires plus importants aux abords des carrefours et aux extrémités du tronçon d'étude par rapport à la variante unidirectionnelle ;
- la variante bidirectionnelle impose des ruptures de continuité pour un des sens de circulation (traversée de chaussée) et n'est pas cohérente avec les aménagements projetés de part et d'autre du tronçon.

1.5.2 Principes généraux d'aménagement

L'étude préliminaire réalisée en 2021 a été élaborée pour répondre aux exigences normatives en termes de croisements de véhicules et de gabarits de transports exceptionnels. Elle prévoit les aménagements suivants :

- une chaussée avec une voie de circulation par sens et un gabarit routier de 7 m de largeur hors localité et 6.50 m en traversée de localité ;
- sur l'ensemble du tronçon, une piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur de 2.4 m de largeur (pour permettre les dépassements entre cycles), de part et d'autre de la chaussée ;
- des trottoirs de 2 m de largeur, contigus à la piste cyclable (réduite à 1.80 m de largeur dans ce cas). Au droit de la Promenthouse, sur une longueur d'environ 80 m, le trottoir se transforme en piste mixte de 2.35 m de largeur, de manière à conserver le pont actuel franchissant la rivière ;
- de manière à favoriser les itinéraires piétons transversaux, 14 traversées piétonnes sont aménagées avec des îlots centraux (7 avec passage piéton et 7 avec aide à la traversée) ;
- conservation du carrefour à feux en entrée ouest de localité de Prangins, ainsi que des giratoires en traversée de localité de Gland, composants satisfaisants pour le fonctionnement de l'axe ;
- conservation du principe général de priorité sur l'axe pour l'ensemble des routes et accès secondaires connectés à la RC 1, afin de garantir la hiérarchie et le bon fonctionnement de ce secteur ;
- suppression des accès secondaires non essentiels et accessibilité garantie via les voiries communales de desserte, afin de clarifier et sécuriser le secteur d'étude ;
- ajout de voies de présélections afin de satisfaire aux exigences de la sécurité routière et de fluidifier le trafic (en permettant notamment aux véhicules sortant de l'axe en tourner-à-gauche de ne pas perturber le trafic allant tout droit) ;
- le carrefour avec le chemin des Chaux sera réaménagé par la correction géométrique du débouché du chemin sur la RC 1 et par la création d'une présélection de tourner-à-gauche sur la RC 1. Cette amélioration permet en outre de relocaliser l'arrêt « Prangins-Hôpital » de la ligne TPN 811 (actuellement en bordure de la RC 1) sur le site de l'établissement hospitalier ;
- les deux autres arrêts de bus existants (Domaine Impérial, Lignière-Dullive) sont maintenus sur la RC 1 et réaménagés selon la LHand. Certains sont légèrement déplacés pour la sécurisation de leurs accès piétons. Ils ne sont pas bloquants, de manière à ne pas gêner la fluidité du trafic ;
- un nouvel arrêt conforme à la LHand est aménagé dans le secteur urbain de Gland en amont du giratoire Perron-Falaise, uniquement côté lac (ligne en boucle), pour desservir la plage de la Falaise.

1.5.3 Principes d'aménagement en section

Hors localité – Prangins (tronçon I) et Gland est entre le chemin de la Dullive et le pont sur la Dullive (tronçon IV) :

- espace de circulation entre les bordures de 7 m pour garantir le croisement entre un camion et une voiture ;
- deux pistes cyclables unidirectionnelles de 2.4 m (les piétons, très occasionnels, y sont légalement tolérés) ;
- éventuelle présence de deux bandes végétalisées de 1 m, en fonction de la place à disposition sur DP ;
- largeur du DP comprise entre 13 et 15 m, en fonction du type d'aménagement dans chaque tronçon (présence d'arrêt de bus, traversées mobilités douces, présélections, etc.).

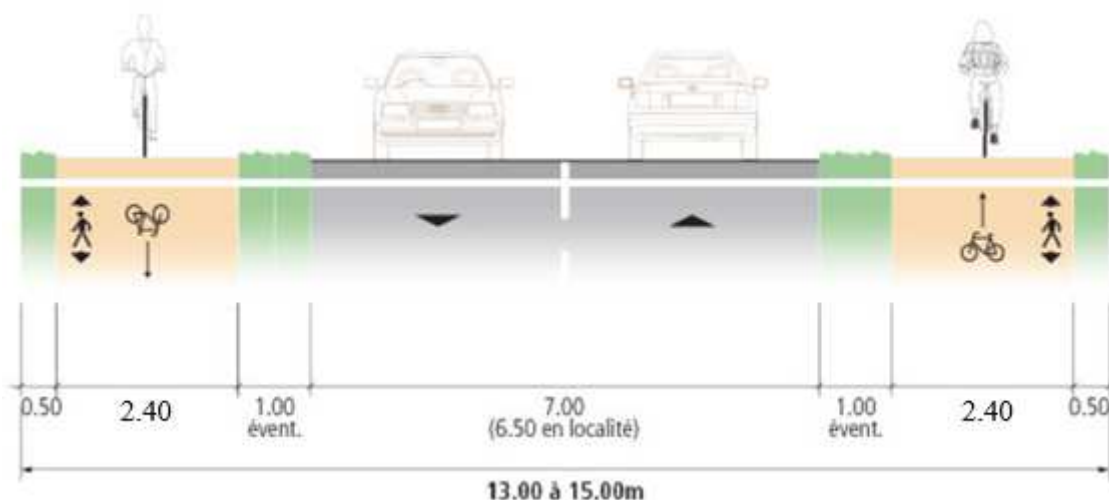


Fig. 7 – Gabarit minimum en section : Pistes cyclables unidirectionnelles, (piétons très occasionnels légalement tolérés)

Hors localité – Gland ouest (tronçon II) et Gland est entre le giratoire du Perron et le chemin de la Dullive (tronçon IV) :

- espace de circulation entre les bordures de 7 m pour garantir le croisement entre un camion et une voiture ;
- piste cyclable unidirectionnelle de 2.4 m côté Jura (les piétons, très occasionnels, y sont légalement tolérés) ;
- piste cyclable unidirectionnelle de 1.8 m et cheminement piéton séparé de 2 m côté lac ;
- éventuelle présence de deux bandes végétalisées de 1 m, en fonction de la place à disposition sur DP ;
- largeur du DP comprise entre 14.50 et 16.50 m, en fonction du type d'aménagement dans chaque tronçon (présence d'arrêt de bus, traversées mobilités douces, présélections, etc.).

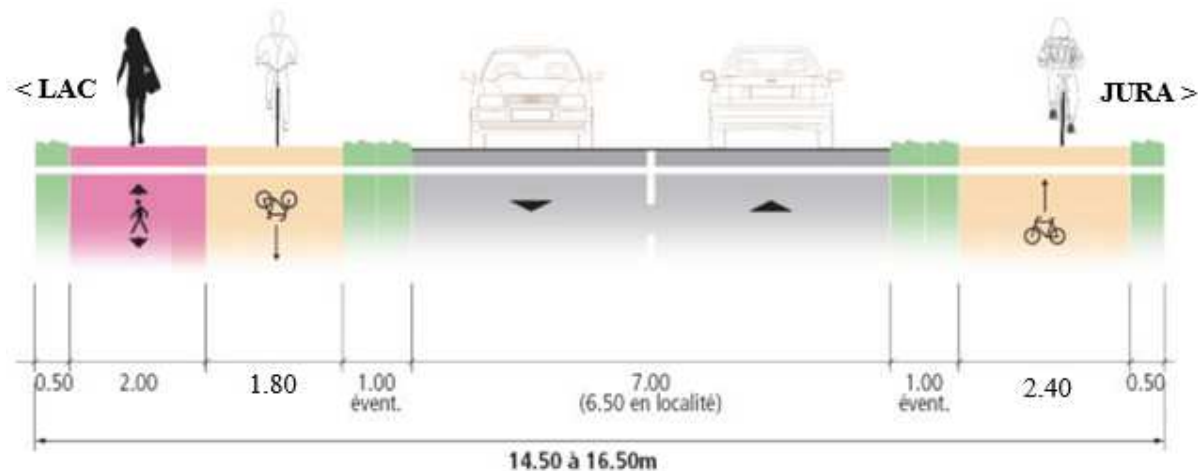


Fig. 8 – Gabarit minimum en section : Pistes cyclables unidirectionnelles et cheminement piéton unilatéral (séparé des vélos)

En localité – Traversée de Gland (tronçon III) :

- espace de circulation entre les bordures de 6.5 m pour garantir le croisement entre un camion et une voiture ;
- pistes cyclables unidirectionnelles (1.8 m) et cheminements piétons séparés (2 m) des deux côtés ;
- éventuelle présence de deux bandes végétalisées de 1 m, en fonction de la place à disposition sur DP ;
- Largeur du DP comprise entre 16 et 18 m, en fonction du type d'aménagement dans chaque tronçon (présence d'arrêt de bus, traversées mobilités douces, présélections, bande verte centrale, places de parc, etc.).

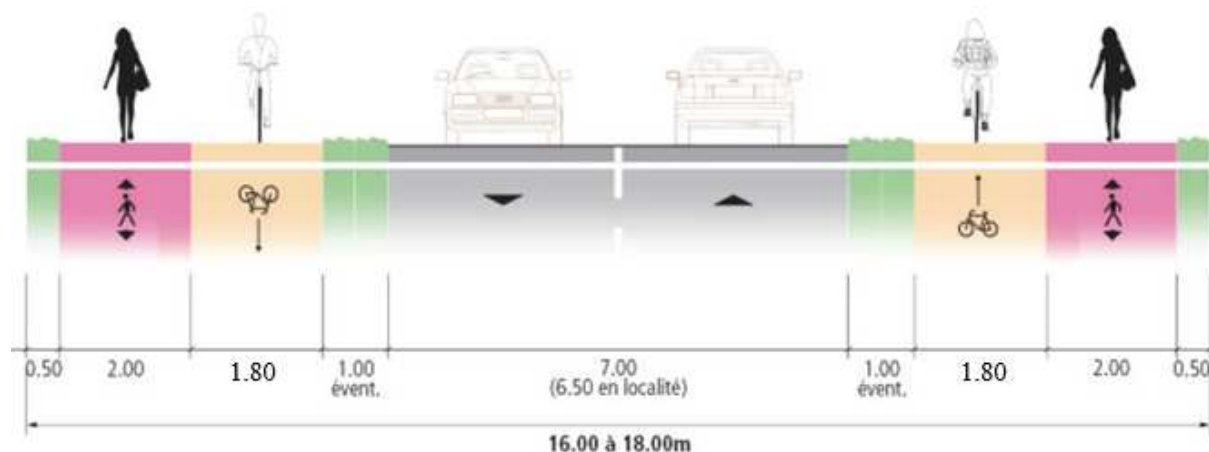


Fig. 9 – Gabarit minimum en section : Pistes cyclables unidirectionnelles et cheminement piéton séparé des deux côtés

1.5.4 Autres éléments du projet

- Réfection de l'intégralité de la chaussée (coffre de route et revêtement). Les enrobés actuels sont considérés comme pollués aux HAP à hauteur de 50 %.
- Dans la traversée de la localité de Gland, un revêtement phonoabsorbant sera posé et la vitesse sera adaptée, afin d'être conforme à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).
- La réfection du système de récolte des eaux de chaussée a été prévue à hauteur de 100 %. Un concept de gestion des eaux de pluie sera établi, ce qui permettra la définition d'un système de rétention et/ou traitement des eaux de chaussée avant rejet afin de respecter les dispositions légales et les normes en matière de protection des eaux (LEaux RS 814.20, norme VSA).
- Concept paysager : proposition de types d'aménagement adaptés aux différentes séquences paysagères identifiées.
- Concept éclairage : étant donné la traversée de zones sensibles d'un point de vue écologique (deux rivières), l'éclairage sera réduit au minimum au droit des traversées piétonnes principalement, mais maintenus pour en garantir la sécurité.
- Un cheminement piéton continu sera aménagé le long de la RC 1 (côté lac) entre le giratoire du Perron et le chemin de la Dullive., afin de répondre à un besoin de liaison avec le chemin qui mène à la plage de Dully.

1.6 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Le projet tel que développé par les partenaires nécessite des emprises au-delà de la limite du domaine public. Au stade de précision de l'étude préliminaire, entre la sortie de la localité de Prangins et le franchissement de la Dullive, le projet nécessiterait quelque 8'700 m² d'emprises supplémentaires, dont 3'600 m², sur des parcelles agricoles classées en surfaces d'assolement (SDA), et 610 m², sur des parcelles classées en zone forêt.

Aujourd'hui la protection des SDA est un enjeu majeur pour le Canton de Vaud, car il doit garantir un contingent minimal à la Confédération. Les développements projetés, y compris des infrastructures, doivent donc se déployer en priorité en dehors des SDA, ou alors en démontrant que l'emprise est minimale.

Ainsi, le projet de réaménagement de la RC 1 a été développé avec la préoccupation constante de limiter les emprises sur les SDA, en limitant par exemple les tronçons avec des trottoirs aux seuls endroits où le besoin est avéré, en limitant l'intégration de bandes herbeuses à des endroits où la place disponible le permet, etc. La largeur des pistes cyclables a été choisie pour des raisons de sécurité et d'attractivité étant donné le type d'utilisateurs attendus et l'essor du vélo électrique, qui nécessitent des possibilités de dépassement entre cyclistes circulant à des vitesses très différentes. L'utilisation localisée de pistes mixtes piétons-cyclistes permet également de limiter les emprises.

La DGTL a remis un préavis favorable en mars 2021, reconnaissant ces emprises comme pleinement justifiées. Elles pourront être prélevées sur la marge cantonale, conformément à la fiche F12 "Surfaces d'assolement (SDA)" du Plan directeur cantonal (PDCn, 4^{ème} adaptation). Néanmoins, leur optimisation devra se poursuivre dans l'études de projet à venir.

1.7 Planning des travaux

Les études et les travaux sont planifiés comme suit :

• Avant-projet et examen préalable	avril 2023 à février 2024
• Projet de l'ouvrage	mars à décembre 2024
• Enquête publique	janvier 2025
• Appel d'offres entreprises	2025
• Demandes de crédit d'ouvrage	2025-2026
• Projet d'exécution et préparation exécution	automne 2026-printemps 2027
• Subvention fédérale et signature convention CH	2026-2027
• Travaux	2027-2030

1.8 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 PA4

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

Rappelons que le dépôt de la demande de cofinancement par la Confédération des mesures du PA4 a eu lieu en 2021. L'appui potentiel de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues se situerait dans une fourchette de 30% à 40% du coût total d'investissement, il sera officiellement connu à la signature de l'accord des prestations prévue courant 2023. En cas d'éligibilité de la mesure à une subvention, cette instance attendra en retour 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 PA4 et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle tel que pratiqué aujourd'hui dans cette région.

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

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

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

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

d) Dégradation de l'infrastructure

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

1.9 Coûts des travaux et des études prévues

1.9.1 Participation de tiers

Le coût total des travaux estimé sur la base de l'étude préliminaire (financée par le budget de fonctionnement) est d'environ CHF 18'550'000.- (+/- 30%) pour la part hors traversée de localité. Une préconvention a été établie en août 2021 sur la base de ce devis. Elle détermine la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les deux communes territoriales concernées. La part de travaux en traversée de localité sera financée et pilotée intégralement par la commune de Gland.

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 partiel) est estimé à CHF 1'328'000 TTC (part VD). Le total des études, estimé à CHF 1'428'000 TTC, est réparti entre les partenaires comme suit :

	Répartition (%)	Coût (CHF TTC)
Etat de Vaud	93%	1'328'000
Commune de Prangins – hors localité	3.5%	50'000
Commune de Gland – hors localité	3.5%	50'000
Total	100%	1'428'000

Les parts des communes seront directement payées par ces dernières au bureau d'ingénieurs mandataire.

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, 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 partiel). A l'issue de cette phase, les coûts basés sur les offres des entreprises seront 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 51 solde, 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'ouvrage 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).

1.9.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

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

Le présent crédit d'étude (EOTP I.000854.02 « CE RC 1 Dully-Prangins ») inclut :

- le crédit d'étude EPRC de CHF 30'000.- (EOTP I.000854.01 « EPRC RC 1 Dully-Prangins », utilisé à hauteur de CHF 1'098.55 TTC au 30.09.2022.

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	Montants CHF
100	112	EPRC (études avant décret)	27'855
	112	Ingénieur civil	900'000
	112	Ingénieur trafic	25'000
	112	Paysagiste	25'000
	112	Géomètre	30'000
	112	Pédologue et analyses laboratoire	60'000
	112	Expertises, analyses, investigations	120'000
	112	Bureau d'assistance au maître de l'ouvrage (BAMO), communication	45'000
		Total HT	1'232'855
		TVA 7.7 %	94'930
		Total TTC	1'327'785
		Total du crédit demandé TTC	1'328'000

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 selon la loi sur les 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.000854.02 « CE RC 1 Dully-Prangins ».

Il n'est pas prévu au projet de budget 2023 ni au plan d'investissement 2024-2027:

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Projet de budget d'investissement 2023 et plan 2024-2027	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 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Total
Investissement total : dépenses brutes	200	600	450	78	+1'328
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	200	600	450	78	+1'328

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

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 10 ans à raison de CHF 132'800.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 1'328'000 x 4% x 0.55) CHF 29'300.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation		-			
A Total des charges supplémentaires		-			
Diminutions de charges					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
B Total des diminutions de charges					
Augmentation des revenus					
C Augmentation de revenus					
Autres revenus d'exploitation					
C Total des augmentations de revenus					
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		0	0	0	0

3.6 Conséquences sur les communes

Une préconvention a été établie en août 2021 sur la base du devis des travaux qui a été estimé dans le cadre de l'étude préliminaire. Elle détermine la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les deux communes territoriales concernées (Prangins et Gland) ainsi que l'organisation du projet. Les parts des communes seront directement payées par ces dernières au bureau d'ingénieurs mandataire.

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 au niveau de la Promenthouse et de la Dullive sur Prangins et Gland. Une attention particulière sera portée sur ce point et le projet sera élaboré précisément avec un biologiste 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 alors 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).

Le 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 législature 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 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 (Consulter les juristes DGMR)

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

- modifier l'exploitation du réseau routier ;
- développer la mobilité 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 du Grand Genève (adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006). Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à promouvoir un report des usagers vers un autre mode de déplacement plus favorable à l'environnement, comme la mobilité 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.

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

- mesure 12-28 « Requalification de la Route Suisse entre Prangins et Gland »

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat. Le projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (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 Prangins et la limite communale entre Gland et Dully se justifie principalement du fait qu'il inclut des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération du Grand Genève de 4^e génération (PA4) pour favoriser les mobilités douces et pouvant potentiellement bénéficier d'une subvention de la Confédération. En cas de signature des accords sur les prestations entre la Confédération et le Canton concernant le PA4, le Canton s'est engagé à réaliser ces mesures à l'horizon 2027.

Par ailleurs, retarder le renouvellement de la chaussée causera un délabrement ultérieur et engendrera des coûts d'entretien plus élevés à terme. 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 études du réaménagement 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, le présent décret ne sera pas soumis au referendum facultatif, s'agissant d'un crédit d'études. Le crédit d'ouvrage, quant à lui, sera vraisemblablement soumis à 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

En milliers de francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Personnel supplémentaire (ETP)					

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

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

Charge d'intérêt (E)		29	29	29	29
Charge d'amortissement (F)		133	133	133	133

Total net (H = D + E + F)		162	162	162	162
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

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'étude de CHF

**1'328'000.- pour financer les études du réaménagement de la
RC 1 – Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la
Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de
Dully, sur les communes de Prangins et Gland
du 18 janvier 2023**

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'étude de CHF 1'328'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études du réaménagement de la RC 1 – Dully – Gland – Prangins – entre le carrefour de la Bossière (non compris) à Prangins, et la limite communale de Dully, sur les communes de Prangins et Gland.

Art. 2

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