



Rapport du préavis no 14/12.2024 – Service de l'Urbanisme et des Infrastructures

Demande de crédit de Fr. 6'030'000, dont Fr. 5'070'000 pour financer la part communale de la 5^e étape de requalification de la route cantonale 1 et Fr. 960'000 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 Commission Composée de Mme Anna Bauer, M. Steve Bugnon, Mme Céline Farine Roggo, M. Pascal Girardet ainsi que de MM. Saïd Mahlouly et Pascal Perrotet, suppléants et de M. Alain Jouffrey, rapporteur s'est réunie le 7 et le 21 janvier en présence de Madame Véronique Savioz, Municipale, Madame Chiara Barone, chef de service de l'urbanisme ainsi que de MM. Jean-Christophe Birchler (Région Morges), Sébastien Domon et Ottavio Arena (DGMR). Nous les remercions pour leurs disponibilités et la clarté des réponses à nos questions, tant sous forme écrite que verbale.

1. Préambule

Le projet nous a été présenté comme un ensemble qu'il n'est pas souhaitable de saucissonner pour les raisons suivantes :

- Le projet est cohérent et des altérations ou des amputations porteraient atteinte à cette cohérence d'ensemble ;
- Une réalisation partielle aurait un coût équivalent voire probablement supérieur sur la durée : les budgets ont été calculés sur la base d'offres rentrées et une adjudication globale apporte des assurances sur le phasage et les coûts ;
- Les participants aux études et les futurs acteurs du projet sont très motivés pour lancer la phase de travaux dès 2026, et déclarent qu'un saucissonnage du projet aurait des impacts financiers et qualitatifs défavorables ;
- Les parties prenantes : 3 autres communes sont directement concernées par ce tronçon (Lully, Tolochenaz, Morges), mais de fait le projet global de la requalification s'étend de Mies à Lausanne.

Après réflexion et analyses ci-dessous, la Commission a décidé de respecter ce parti-pris et s'est penché sur la pertinence du projet et les choix possibles, dont le résumé synthétique ci-dessous mène aux conclusions.

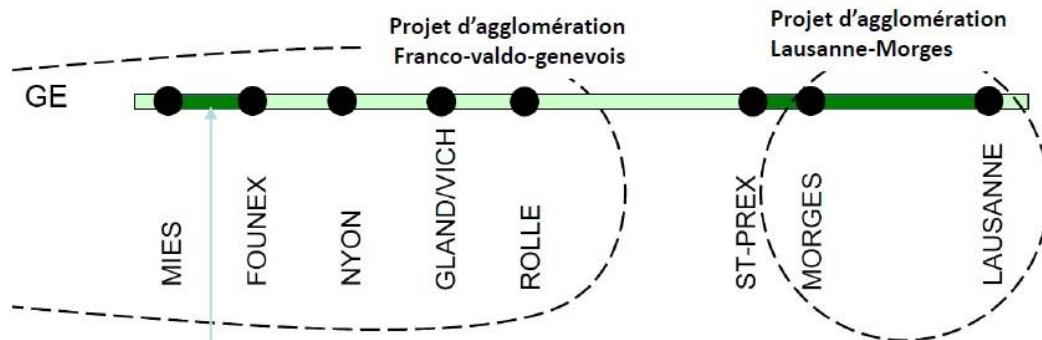
2. La pertinence du projet

Le contexte général

Contexte général



La « Route Suisse » ou « route du lac » fait partie du **réseau cantonal de base principal (RC1 B-P)**



- À l'Ouest de St-Prex, la moitié du secteur dispose d'aménagements cyclables
- Le tronçon Mies-Founex a été achevé en 2021
- Les autres tronçons font aussi l'objet de projets de requalification ou démarreront ces prochaines années



Requalification de la RC 1 entre la frontière VD-GE et Allaman

Saint-Prex



Lully



Tolochenaz



Céligny (GE) –
aménagements
existants

Prangins – Dully :
travaux prévus entre
2027 et 2030
(Dully MD : travaux
terminés en 2017)



Mies - Founex :
travaux (5.2 km) finis en 2021



Crans – Nyon :
aménagements
existants (à améliorer
avec PA de futures
générations

Bursinel – Rolle et Perroy :
aménagements existants (à
améliorer avec PA de futures
générations

L'historique du projet

Celui-ci s'inscrit dans :

- le Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM). Ce plan vise à répondre aux défis de croissance de l'agglomération en tenant compte des enjeux liés à l'urbanisation, à la mobilité, à l'environnement et à l'énergie. Le PALM a été lancé en 2002 et la version en vigueur date de 2016 ;
- Le Schéma Directeur Régional de Morges (SDRM) qui vise à coordonner les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, d'environnement et d'économie, en tenant compte des spécificités et des enjeux du territoire. Le SDRM est élaboré en concertation avec les communes, les acteurs socio-économiques et la population, et sert de cadre de référence pour les plans d'affectation communaux. Il est un outil essentiel pour assurer un développement harmonieux et durable de la région de Morges. Le SDRM a également été lancé pour la première fois en **2002**. Il a été élaboré en parallèle avec le PALM pour assurer une cohérence entre les stratégies de développement à l'échelle de l'agglomération et du district de Morges (version actuelle : 2016).

Un projet soutenu par la Confédération et le Canton



Le cadre global

PALM	Confederation
SDRM	Cantons
	Région
	Communes
	Plans détaillés
	Mesures documentés
	Simulations, tests grandeur réelle

23 ans d'études d'urbanisme

- **dont 124'500 CHF financés par Saint-Prex en 2021**
- **Un cadre légal qui a évolué**
- **Un subventionnement très important et conditionné par des délais**

Le périmètre du projet

Intervention sur environ 3 km
du Banc-des-Pauvres jusqu'à la limite communale de Morges



Mutualisation des infrastructures cyclables « RC » et « voie verte d'agglomération » sur Lully et Tolochenaz



Légende : Rouge = RC1 en agglomération – bleu = RC1 hors agglomération – vert = voie verte
Cette carte montre les limites de notre commune : on voit qu'une portion de notre commune proche du Boiron accueille une section de voie verte.

Les raisons pour requalifier la RC1

Celles-ci sont détaillées dans le préavis. La commission a notamment retenu les suivantes :

Les raisons pour requalifier la RC1 (1)



– Route en mauvais état et qui se dégrade

- Trafic voiture constant (environ 13'500/jour)



– Forte augmentation du trafic poids lourds + 75%

- 300/jour en 2022
- Moyenne de 525 en 2022



– Forte augmentation du trafic vélo

- Comptage depuis 2021
- Moyenne été : 550/ jour

Les raisons pour requalifier la RC1 (2)



– Accidentologie élevée dont les piétons et les deux-roues sont les principales victimes (2011-2023)

- RC1 en agglomération
 - 11 accidents avec blessés
 - dont 4 impliquaient des vélos
- Pré-aux Moines → Terre Neuve
 - 3 accidents, tous avec vélo
 - Dont un blessé grave en 2023
- Perreret → Glapin
 - 2 accidents, avec vélo
 - Inquiétude pour les scolaires empruntant le passage sous-voies

St-Prex
600 mètres

250 mètres

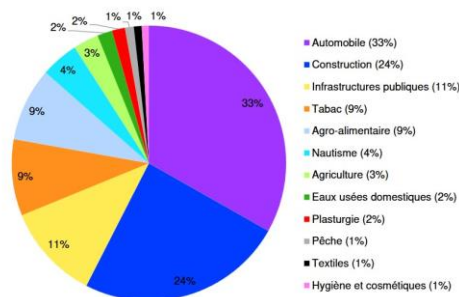


– Discontinuité piéton St-Prex/Morges

Les raisons pour requalifier la RC1 (3)



- Mise en conformité environnementale
 - Bruit
 - Hydrocarbures
 - Infiltration d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)
 - Micro-plastiques



– Source : https://asleman.org/wp-content/uploads/2025/01/20250115_LEMAN-PLASTIC-ACIION_rapport_VF.pdf

Selon la DGMR, le concept d'évacuation des eaux permet d'éliminer 80% des rejets

Les raisons pour requalifier la RC1 (4)



- Mise en conformité législation vélo
 - 2014 : initiative vélo
 - 2018 : Adoption par le peuple suisse du contre-projet
 - 2021: Adoption par le Parlement de la Loi sur les Voies Cyclables (LVC)
 - 2021: Nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo
 - 2022 : Adoption par le Grand Conseil du décret de mise en œuvre
 - 2023 : Entrée en vigueur
- La RC1 fait partie du «réseau utilitaire structurant» pour les cyclistes «lièvres»



Les raisons pour un itinéraire de mobilité douce

La commission constate que « voie verte » est associée à l'image de cyclistes rapide, alors qu'il s'agit d'un itinéraire de mobilité douce basé sur la mixité entre piétons et cyclistes lents, baptisés « vélos-tortues ».

Les raisons pour la mobilité douce



- La demande de tourisme pédestre ou cycliste sur cet axe est en augmentation constante
- Actuellement, il n'y a pas d'alternative à l'absence de chemin piétonnier le long du lac sur le territoire de Saint -Prex, malgré la législation en vigueur
 - **Loi sur l'aménagement du territoire (LAT Art 3)** : "le paysage doit être préservé. Il convient notamment de tenir libres les bords des lacs et des cours d'eau et de faciliter au public l'accès aux rives et le passage le long de celles-ci."
 - **Loi sur le marchepied (LML)** Loi, spécifique au canton de Vaud, qui prévoit un espace de deux mètres libre de toute construction le long des rives du Léman, notamment pour le passage des piétons
- La «voie verte» est un maillon d'un magnifique itinéraire de mobilité douce de Buchillon à Lutry
- L'infrastructure cyclable de la RC1 et la voie verte sont mutualisées sur certaines sections



Promeneurs



Vélos-tortues

3. Analyse de la solution proposée

Les objectifs de cette analyse sont : de vérifier la qualité et la sécurité de la solution pour les usagers, ainsi que la possibilité de meilleures alternatives.

La commission a examiné en détail les 2 tracés présentés, tronçon par tronçon, pour la RC1 puis pour la mobilité douce. Elle a obtenu toutes les réponses souhaitées, dans la mesure où certaines questions ne seront réglées que lors de la construction. A ce sujet, elle souhaite que des représentants du Conseil Communal soit consultés lors des décisions prises lors du chantier, dans la mesure où la connaissance précise des lieux et des pratiques des usagers contribuera à une meilleure sécurité.

Les tronçons ont été étudiés dans cet ordre :

- **RC1: Saint-Prex - Lully**
 - Banc des Pauvres
 - Secteur en agglomération
 - Secteur hors agglomération
 - Pour info : Lully -> Morges
- **Voie verte**
 - Banc des Pauvres/Bon Bocard
 - Perreret - Chemin du Glapin
 - Monnivert - RC1
 - Boiron - Morges

La plupart des détails pour les tronçons figurant sur la commune de Saint-Prex figurent dans le préavis avec les illustrations (exemple : Banc des Pauvres - extrait du préavis).



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

La Commission invite les conseillers qui souhaitent analyser les différents tronçons à reprendre le préavis dans lequel aucune erreur n'a été détectée lors des présentations par la Municipalité et les intervenants externes.

En particulier, la Commission estime pertinent que la voie verte ne suive pas le trajet de RC1 entre le Banc des Pauvres et Monnivert : L'emprise de l'ensemble aurait exigé des reconstructions et des expropriations longues et coûteuses ; de plus, un trajet de loisirs le long d'une route principale n'est ni agréable, ni sûr pour les jeunes enfants.

La voie verte longe la RC1 uniquement dans les sections où il est possible de faire cohabiter les vélos et les piétons sur une même voie (soit 4 mètres d'emprise).



Les externalités de la solution

Comme tout projet de construction, celui-ci présente des points défavorables :

- Emprises sur le domaine privé : bien que limitées au minimum, une procédure est en cours pour une parcelle, tous les autres propriétaires ayant accepté les solutions proposées ;
- L'impact sur le domaine agricole a été strictement minimisé, avec compensation sur la réserve cantonale,
- Les atteintes au patrimoine forestier sont au minimum compensées, et une recherche d'amélioration paysagère et de la biodiversité est prévue (cf. préavis),
- Des dangers pour les promeneurs dû à une cohabitation avec des engins agricoles sur le tronçon Monnivert-RC1.

Le tronçon Monnivert-RC1 sur la commune de Saint-Prex

Ce tronçon existe actuellement sous la forme d'un chemin goudronné d'une largeur moyenne de 2,50 mètres, bordé au nord par des vignes et au sud par les voies CFF, jusqu'au passage sous voies. En toutes saisons, les viticulteurs travaillent la vigne et font fréquemment des manœuvres sur le chemin de Monnivert avec différents engins agricoles et craignent la cohabitation avec les autres usagers (piétons et vélos) qui a d'ailleurs déjà lieu car il s'agit aussi d'un tronçon du parcours « Patrimoine rouge et blanc ».

Le tronçon va être élargi à 4 mètres avec une bande supplémentaire côté lac (emprise sur domaine public ou CFF) et garni d'une barrière de sécurité côté voies.

Ce tronçon a divisé la commission :

La majorité de la Commission y voit une solution satisfaisante et des possibilités de sensibilisation et valorisation du travail de la vigne, ainsi que de marketing pour les viticulteurs, d'autant que les fortes affluences auront lieu le week-end.

La voix des viticulteurs est la suivante :

- **Conflit d'usage entre l'exploitation agricole/viticole et la circulation des usagers**

La viticulture requiert l'utilisation de tracteurs, pulvérisateurs, machine à vendanger et autres engins agricoles, souvent encombrants et lourds. Les allées et venues de ces véhicules sont fréquentes, et particulièrement dès la belle saison. C'est aussi à ce moment-là que la voie verte sera la plus fréquentée par les usagers. La proximité immédiate d'une voie verte crée un risque important de collision entre ces véhicules et les cyclistes ou piétons.

- **Risques liés à la sécurité des usagers**

Lors des traitements phytosanitaires, il existe un risque d'exposition des usagers de la voie verte aux produits de traitement, malgré le respect des normes en vigueur.

La végétation de la vigne, notamment en période de forte croissance, réduit considérablement la visibilité lors des travaux agricoles. Cette baisse de visibilité augmente le danger pour les cyclistes et piétons qui pourraient ne pas être aperçus à temps par les conducteurs d'engins.

- **Problématiques liées à la responsabilité et aux obligations réglementaires**

En cas d'accident impliquant un usager de la voie verte et un véhicule agricole, la question de la responsabilité pourrait s'avérer complexe et préjudiciable pour l'exploitant viticole.

Diverses solutions pour résoudre ces conflits ont été étudiées :

- Placement de triopans à l'entrée des zones de travaux lors des traitements ;
- La pose de panneaux spéciaux (en test sur l'est morgien par la DGMR).

La Municipalité s'est engagée sur la fourniture de la signalisation.

Le représentant des viticulteurs estime cependant que ce tronçon est coûteux et inutile car une route vélo (signalisation rouge, avec carré bleu et liséré blanc) pour les cyclistes existe déjà sur le Chemin de Bon-Boccard, qui est largement empruntée par les cyclistes, notamment en été ».

La majorité de la commission estime que ce n'est pas une alternative adéquate : cette route vélo n'est pas destinée aux piétons, la vitesse autorisée y est de 80 km/h et après Bon Boccard elle continue au-dessus de l'autoroute au lieu de rejoindre directement Morges via la RC1.

L'impact environnemental

La DGMR s'engage pour une minimisation des impacts du chantier.

Impact environnemental du chantier



- Sur la base des informations de la DGMR
 - 15'000 tonnes de matériaux (ensemble du tracé)
 - Limité au minimum (on ne touche pas à la grave de fondation)
 - Objectif d'utiliser 60% de matériaux recyclés fixé dans l'appel d'offres
- La DGMR n'a pas d'estimation de la consommation de carburant



Une route reconstruite pour 50 ans
Compensation par report modal : Le doublement du trafic vélo se substituant à des voitures entrainerait une économie de 65 tonnes de CO2/an

Les risques du projet

Les risques principaux sont au nombre de 3 :

- Le refus par une autre commune partenaire ;
- Les risques inhérents à un chantier, que nous considérons comme maîtrisés au vu des assurances apportées par la DGMR (y compris risques archéologiques) ;
- La collaboration avec les CFF
- Les aléas d'une procédure d'expropriation.

3. Les risques du projet



Risque	Niveau	Mesures d'atténuation
Collaboration des CFF <ul style="list-style-type: none">• La voie verte emprunte le tunnel «En Perreret»• Les CFF bloquent depuis 3 ans les travaux d'assainissement sous le tunnel (Préavis 01/03.2022)	Élevé mais conséquences faibles (le passage peut-être aménagé ultérieurement)	<ul style="list-style-type: none">• Pression accrue• Médiatisation• Recours juridique ?
Echec ou retard de l'expropriation	Moyen (recours du propriétaire rejeté par la DGAC)	<ul style="list-style-type: none">• Communication sur les gains (↓ bruit)• Appel au sens citoyen• Indemnisation• Fermeté juridique

4. Les alternatives étudiées

La commission a étudié 3 alternatives (calcul des débours page suivante):

- Scénario 1 (préavis) : Requalifier la RC1 et construire la voie verte
- Scénario 2 (tentative d'économie) : Requalifier la RC1 sans voie verte
- Scénario 3 (attentisme) : Réaliser uniquement l'entretien de la RC1

Le scénario 1, grâce à toutes les subventions qui ont été sollicitées et planifiées à tous les niveaux a un coût net de CHF 3'480'000. Si on intègre le remboursement du prêt de Lully (212'000) et les travaux d'aménagement du carrefour des chemins du Glapin, de Perreret et de Pomeiry déjà été votés dans le préavis 01/03.2022 pour CHF 139'200, le débours net pour ce projet serait de CHF 3'128'800.

Le scénario 2 (sans voie verte) n'a plus la cohérence du projet global et présente même un risque de fermeture du passage sous-voies de Monnivert par les CFF. La subvention « voie verte hors RC1 » seraient supprimée. Les autres subventions seraient maintenues, dans la mesure où la partie Saint-Preyarde de la voie verte au niveau du pont du Boiron serait réalisée et donc permettrait à Saint-Prex de toucher la subvention. **L'incertitude planerait sur l'engagement des autres communes partenaires**, qui pourraient se désengager du projet, d'autant que Lully ne serait plus tenu de rembourser son prêt.

L'économie estimée (en coûts nets après subvention) sur le scénario 1 serait de seulement CHF 238'800 soit 7,6% du projet, **dans la mesure où les autres communes resteraient engagées dans le projet, le consensus ayant été long à obtenir.**

Par ailleurs, le reste de la voie verte étant réalisée entre Morges et le carrefour Monnivert, le flux de mobilité douce devrait fortement augmenter sur Monnivert, mais sans élargissement et donc augmentation des dangers d'accident entre promeneurs et engins travaillant la vigne.

Le scénario 3 (Réaliser uniquement l'entretien de la RC1) permettrait de refaire cette route pour environ 2'340'000 CHF net de subventions. Sous réserve d'une stabilité des coûts pour des travaux qui débuteraient au mieux dans 3 ans, car toutes les études seraient à reprendre avec des partenaires (Région Morges, DGMR) qui mettrait sans doute ce dossier en priorité basse jusqu'à ce que les positions se clarifient. **Les risques d'accident et la frustration des automobilistes et cyclistes serait encore présente pour des décennies car la route requalifiée a une durée de vie estimée à environ 50 ans par la DGMR.**

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
	Projet tel que décrit dans le préavis	Requalification RC1 sans voie verte	Refus du préavis et remise en état de la route d'ici 2030
Travaux			
Requalification RC1	4 980 000	4 980 000	
Convention commune de Lully	90 000	90 000	
Voie verte	960 000	-	
Remise en état RC1	-		2 920 000
Sous-total	6 030 000	5 070 000	2 920 000
Subventions			
Travaux routiers (Canton)	240 000	240 000	240 000
Voie verte sur RC1 (Canton/Confédération)	340 000	340 000	340 000
Voie verte hors RC1 (Canton/Confédération)	370 000		
Autres subventions (PALM/FORTA + LMPP (VD) + Stratégie vélo (VD))	1 600 000	1 600 000	
Sous-total	2 550 000	2 180 000	580 000
TOTAL	3 480 000	2 890 000	2 340 000
Autres économies			
Remboursement Trottoir Lully	212 000		-
Carrefour En Perreret/ Glapin (déduit du Préavis 01/03.2022)	139 200		
Débours total	3 128 800	2 890 000	2 340 000

Le choix de ne rien faire alors que la population Saint-Preyarde attend une solution laisserait tous les problèmes bien réels (Bruits, ralentissements, pollution, accidents (piétons, vélos) et inconforts alors que le débours est raisonnable au vu des participations externes exceptionnelles (environ 40% du coût).

5. Conclusion

En conclusion et au vu de ce qui précède, la Commission recommande à l'unanimité de ses membres, d'adopter le présent préavis et 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

DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à procéder à la réalisation de la part communale des travaux de la 5e 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 mesure de végétalisation) ;
3. de lui accorder les crédits nécessaires soit la somme de Fr. 5'070'000 pour la route cantonale et de Fr. 960'000 pour la voie verte soit la somme totale de Fr. 6'030'000 ;
4. d'admettre que cette dépense soit financée par les recettes courantes ou par emprunt.

Pour la Commission, le rapporteur,



Alain Jouffrey