



Commune de Lully

Préavis n°02/2025

Demande d'un crédit de CHF 755'000.– (avant déduction des subventions et participations de tiers) pour financer la part communale des travaux de réaménagement de la route cantonale 1 – Voie Verte, entre le carrefour du Banc-des-Pauvres, à Saint-Prex, et la limite communale ouest de Morges, sur les communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz

Préavis présenté en séance du Conseil général du 06 octobre 2025

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La présente demande de crédit vise à financer la part communale des travaux de la 5^{ème} étape de requalification de la route cantonale 1 (RC1) entre la limite ouest de la Commune de et l'entrée est de la Commune de St-Prex. Cela représente pour la Commune de Lully un montant de CHF 755'000.-, subvention et participations de tiers non déduites.

A. Synthèse

La requalification de la route cantonale 1 est **un projet cantonal et intercommunal**, unissant les communes de Tolochenaz, de Lully et de Saint-Prex. Il est piloté par l'Etat de Vaud et suit une procédure cantonale, conformément à la Loi sur les routes du Canton de Vaud.

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

La première version du PALM a été adoptée en février 2007 par l'Etat de Vaud et les communes concernées. 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.

Il a été confié à Région Morges (Schéma directeur de la région morgienne) l'analyse, le développement des concepts et le choix des méthodes pour permettre la mise en œuvre opérationnelle des diverses mesures envisagées. **La requalification de la route cantonale RC 1 entre Saint-Prex et Morges s'inscrit dans ces démarches et constitue la 5e et dernière étape de requalification de la RC 1 dans le périmètre du PALM¹.**

Le projet porte sur un axe historique, la RC 1, dont la fonction a fortement évolué au cours des années, passant d'une liaison d'importance nationale dans les années 50, à une route à fonction 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

¹ 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)

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 2035** (potentiel important pour les mouvements pendulaires entre Morges et Saint-Prex, itinéraire plat, distances de parcours de 3 à 4 km, environnement paysager attractif).

Pour y remédier, un nouveau profil routier a été défini. Il intègre les différents équipements nécessaires à l'accessibilité multimodale de l'entrée Ouest de l'agglomération. En font partie :

- Les voies de circulation et dispositifs de traitement des eaux rendus nécessaires par l'évolution du trafic et des réglementations.
- La voie verte d'agglomération, cheminement piétons et cyclistes continu de Saint-Prex à Lutry, qui longera la RC 1 sur le territoire des communes de Lully et Tolochenaz.
- Les voies cyclables nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie cantonale de promotion du vélo, complémentaires à la voie verte, aménagées en traversée de localité, ainsi qu'en direction de St-Prex.
- Des traversées sécurisées pour les piétons et les cyclistes.
- Les arrêts de bus de la ligne 724, adaptés pour desservir le secteur de la Maison de la Rivière.

Outre la réalisation d'infrastructures supplémentaires destinées à intégrer les mobilités douces, la RC1 **doit également faire l'objet de travaux de renforcement pour supporter le trafic routier.**

Le tronçon de route à requalifier faisant l'objet de la présente demande de crédit 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. Il se situe sur les communes de SAINT-Prex, Lully et Tolochenaz.

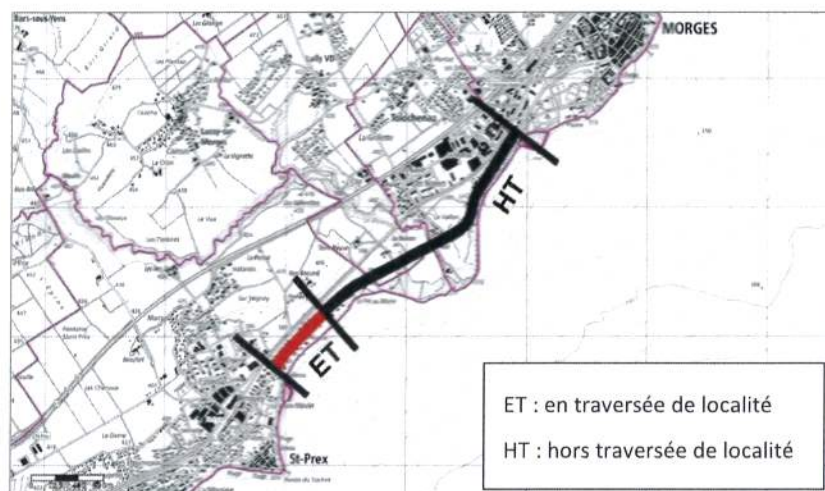


Figure 1 - Périmètre du projet et limites communales

Le projet de la 5e étape de requalification de la RC 1 a été copiloté par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et les Communes de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz, avec la participation de Région Morges en tant que conseillers techniques.

Sur la base de l'appel d'offres à entreprises, en attente d'adjudication, **un budget total de CHF 20.3 millions** est nécessaire à la réalisation des travaux.

Les travaux de réaménagement de la route seront financés par l'Etat de Vaud, la Commune de Saint-Prex, la Commune de Lully et la Commune de Tolochenaz (voir chapitre G). Ils font l'objet de subventions de la Confédération (mesures PALM) et du Canton de Vaud (LRou, LMTP et Stratégie vélo 2035). **La voie verte fait ainsi l'objet d'une convention de cofinancement solidaire entre les communes de St-Prex, Lully et Tolochenaz.**

Lors des travaux d'étude sur la requalification de la RC 1, la Municipalité de Lully écrit pour relever que le montant à payer par la Commune, estimé alors à près d'un million, est trop élevé compte tenu du fait que la requalification de la RC1 ne concerne pas directement les habitant-e-s du village. Elle demande à ce que sa participation soit limitée à un montant de Fr. 300'000.-.

Le 20 avril 2020, une convention de cofinancement régional est signée entre les communes de Morges, Lully et St-Prex. Cette convention prévoit que les communes de Morges et St-Prex prennent à leur charge la différence entre le montant effectif dû par Lully, après déduction des subventions cantonales et fédérales, et le montant maximal de CHF 300'000.-.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part communale du financement des travaux de la 5e étape de requalification de la RC 1 entre le carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex et la limite ouest de la commune de Morges. Avant déduction des subventions attendues et des participations de tiers, et en application de la Loi vaudoise sur les routes, la participation à charge de la commune de Lully s'élève à CHF 755'000.- pour la RC 1.

Les demandes de crédit nécessaires aux travaux de réaménagement ont fait l'objet d'une étroite coordination entre les trois communes partenaires du projet et sont déposées devant les trois Conseils dans les mêmes temporalités.

B. Présentation du projet de requalification

1. Généralités

Situation actuelle

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

La plupart des axes secondaires connectés à la RC 1 servent pour la desserte des quartiers. La gestion des carrefours est en pertes 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.



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

Principes généraux d'aménagement

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.

Les aménagements suivants sont prévus :

- une chaussée à une voie de circulation par sens
- un itinéraire piéton unilatéral hors zone urbaine, au sud de la route, et bilatéral en zone urbaine ;
- un itinéraire cyclable bilatéral continu tout le long de la route ;
- l'aménagement de plusieurs traversées piétonnes et cyclables.

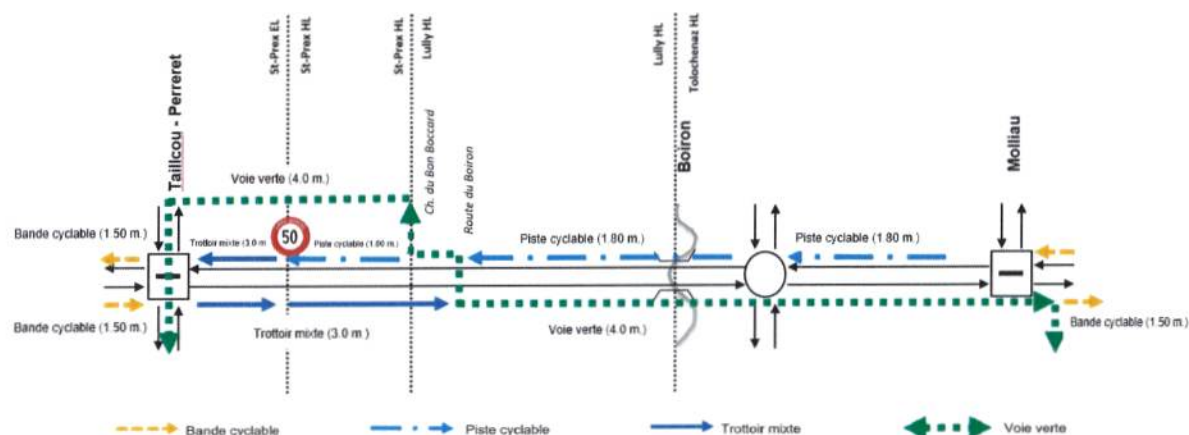


Figure 3 - Principes de la requalification de la RC1 entre Morges et Saint-Prex

La voie verte d'agglomération est un projet piloté par Région Morges, avec le soutien des dix communes partenaires, qui a pour but d'offrir à la mobilité douce (vélos + piétons) un aménagement

complémentaire au réseau principal entre Buchillon et Pully. Le tronçon se situant dans le périmètre de l'étape 5 de la requalification de la RC 1 vient s'y greffer et sera réalisé en même temps. Entre Saint-Prex et Morges, la voie verte traversera la RC 1 au niveau du carrefour du Banc-des-Pauvres à Saint-Prex (séquence 1) et au niveau du chemin du Boiron à Lully (séquence 3). Elle la longera ensuite au sud, entre Lully et Tolochenaz, en traversée du secteur du Boiron, continuant jusqu'à la limite communale avec Morges.

2. Aménagements cyclables

Le Conseil d'Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, dont l'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 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 tronçon de la RC 1 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.

Evaluation du projet 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 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 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).**

RÉSEAU CYCLABLE CANTONAL UTILITAIRE HORIZON 2035

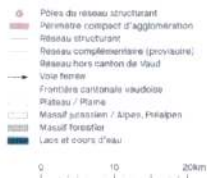


Figure 4 - Illustration schématique du réseau cyclable cantonal utilitaire à l'horizon 2035 (tracés indicatifs)

3. Voie verte d'agglomération

La voie verte sera délimitée de la chaussée par une bordure type Etat 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.

Les zones vertes de séparation seront terrassées et aménagées avec une épaisseur de 30 à 50 cm de terre végétale. L'ensemencement de la zone verte sera réalisé selon les secteurs soit par des plantes rudérales ou de prairie.

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, conformément à la proposition établie dans le cadre du mandat de Région Morges.

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

Coupe-type à l'intérieur des secteurs bâtis

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

Une bordurette en béton noyée délimitera l'arrière des zones vertes afin de faciliter la pose des enrobés et assurera un bon maintien du bord de la zone mixte.

Coupe-type hors des secteurs bâtis

Le principe de cette coupe-type est de dédier un espace de marche pour les piétons sur un revêtement plus perméable et plus souple tout en gardant un revêtement dit roulant pour les cyclistes.

Ainsi, un **gabarit supplémentaire de 30 cm viendra élargir la bande verte** côté chaussée et accordera plus d'aisance pour le passage des cyclistes.

Une bande de roulement pour les vélos d'une largeur de 2.40 m sera réalisée en revêtement bitumineux. Elle sera longée par une **bande piétonne d'une largeur de 1.30 m réalisée en grave de type stabilizer et perméable.**

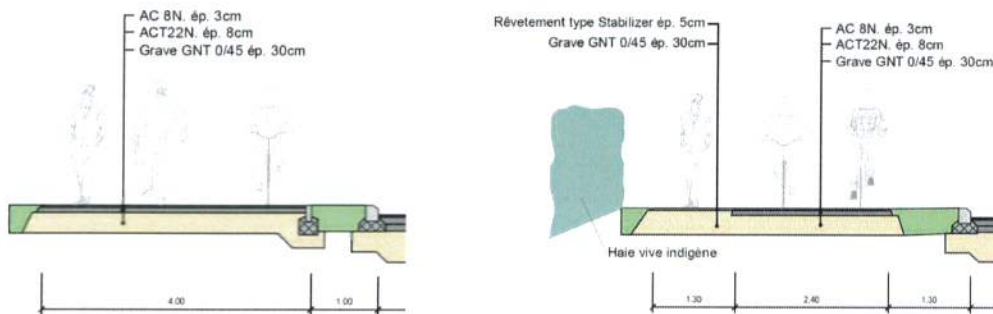


Figure 5 - Coupe-type voie verte à l'intérieur & à l'extérieur des espaces bâtis

4. Transports publics

Situation actuelle

La ligne MBC n° 724 (Morges, Saint-Prex, Etoy, Allaman) circule le long de la RC 1 une fois par heure et par sens entre Morges et Saint-Prex. Deux arrêts de bus se situent dans le périmètre de projet :

- l'arrêt « Taillecou », sur la branche sud du carrefour du Banc-des-Pauvres, a été récemment réaménagé et ne nécessite pas d'intervention complémentaire.
- l'arrêt « Cimetière de Morges », situé à l'extrémité opposée du périmètre du projet, est caractérisé par l'absence d'abris et de quais et par des cheminements d'accès incomplets.

Situation projetée

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.

Le plan soumis à autorisation de construire intègre la mise en conformité de l'arrêt de bus « Cimetière de Morges » à Tolochenaz pour la ligne MBC n° 724. Deux nouveaux arrêts sont également prévus sur le secteur du giratoire de la Caroline et desservent la Maison de la Rivière.

Néanmoins, la commune de Tolochenaz projette de modifier l'itinéraire de la ligne sur son territoire pour la faire traverser le Molliau. L'organisation des arrêts sera probablement revue avant leur réalisation et feront l'objet d'une enquête complémentaire le cas échéant.

5. Etat de la chaussée

Situation actuelle

La chaussée a fait l'objet de mesures de portance, de carottages et autres sondages afin d'en déterminer la portance. 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 6 - Etat de la chaussée (fissuration diverse, orniéage et faiçençage)

Réfection de la chaussée

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'orniéage.

6. Protection contre le bruit

Situation actuelle

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.

Impact du projet

A Tolochenaz, le long des villas situées au nord de la RC 1, **la paroi antibruit existante sera uniquement déplacée à l'arrière du futur trottoir**. Sa hauteur restera suffisante.

Un revêtement phonoabsorbant à haute performance sera posé sur le tronçon au droit des zones construites de Saint Prex et Tolochenaz. Ce type de revêtement 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.

7. Collecte et traitement des eaux de chaussée

Situation actuelle

Le système de collecte et d'évacuation des eaux de chaussée en place est incomplet, discontinu et parfois vétuste. **Actuellement, les eaux de la route se déversent dans les réseaux communaux d'évacuation des eaux claires, sans traitement préalable.**

Sur la base des instructions "Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et compte tenu du trafic de la route, qui avoisine actuellement les 15'000 véh./jour, **les eaux de chaussée de la RC 1 sont considérées comme polluées, et doivent être traitées avant d'être rejetées** à l'exutoire pour répondre aux exigences de la loi fédérale sur la protection des eaux (art. 7, LEaux – RS 814.20).

Le tronçon comporte un réseau de collecteurs existants principalement en bon état dans les zones construites soit côté Saint-Prex et à proximité de Morges sur la commune de Tolochenaz. Actuellement, les eaux de chaussée sont évacuées vers le lac et le Boiron par plusieurs exutoires.

Impact du projet

La surface imperméable sera légèrement augmentée et aura pour conséquence une légère augmentation des débits de pointe dans les collecteurs et aux exutoires. Le réseau de récolte des eaux de chaussée sera optimisé pour tenir compte des nouveaux dévers projetés et tous les avaloirs seront recréés en bordure de la chaussée. **La collecte des eaux se fera au travers de grilles posées directement contre les bordures franchissables ou des gueulards.**

Lors de l'examen préalable du dossier, la DGE a validé, pour le traitement des eaux sans rétention, des **systèmes de traitement de niveau d'exigences "standard" selon la norme VSS 40361 avant rejet.** Ceux-ci seront mis en place de manière à regrouper différents tronçons de canalisations équipées de grilles pour la collecte des eaux.

Aucun ouvrage de rétention n'est nécessaire, au vu de la proximité du lac. Cependant, des chambres d'inspection devront être maintenues ou construites tous les 50 à 80 mètres afin de permettre un bon entretien du réseau.

8. Eclairage public

Situation actuelle

Actuellement, un éclairage public existe à Tolochenaz depuis Morges jusqu'à la hauteur du carrefour avec la route du Molliau. Le giratoire situé sur la RC 1 au-dessus de La Maison de la Rivière est également éclairé à ce jour. Du côté de Saint-Prex, le tronçon est éclairé depuis l'entrée de localité en direction du centre.

Le tronçon sur le territoire de Lully, se situant hors des espaces bâtis dans une zone à très faible densité et dépourvu de tout aménagement pour la mobilité douce, est dépourvu d'éclairage public.

Impact du projet

L'éclairage sera remplacé uniquement sur les tronçons éclairés actuellement, hormis l'extension de deux candélabres pour la porte d'entrée à Saint-Prex et l'éclairage de la traversée de la voie verte.

Les luminaires seront de type LED avec une puissance optimisée de manière à répondre aux normes correspondant à la catégorie de la RC 1, mais en **évitant la pollution lumineuse.**

Afin de respecter le bon éclairage au niveau des passages pour piétons, les distances des points lumineux ont été vérifiées pour être conformes aux recommandations de la directive SLG 202 « Directives – Eclairage public ».

Une nouvelle armoire sera mise en place sur la commune de Lully pour pouvoir assurer l'éclairage de la traversée de la voie verte.

L'éclairage public (réalisation, exploitation et entretien) est financé entièrement par les communes.

C. Caractéristiques des différents tronçons

Le tronçon à requalifier a été subdivisé en 5 séquences. Les caractéristiques de chaque séquence sont décrites ci-après.

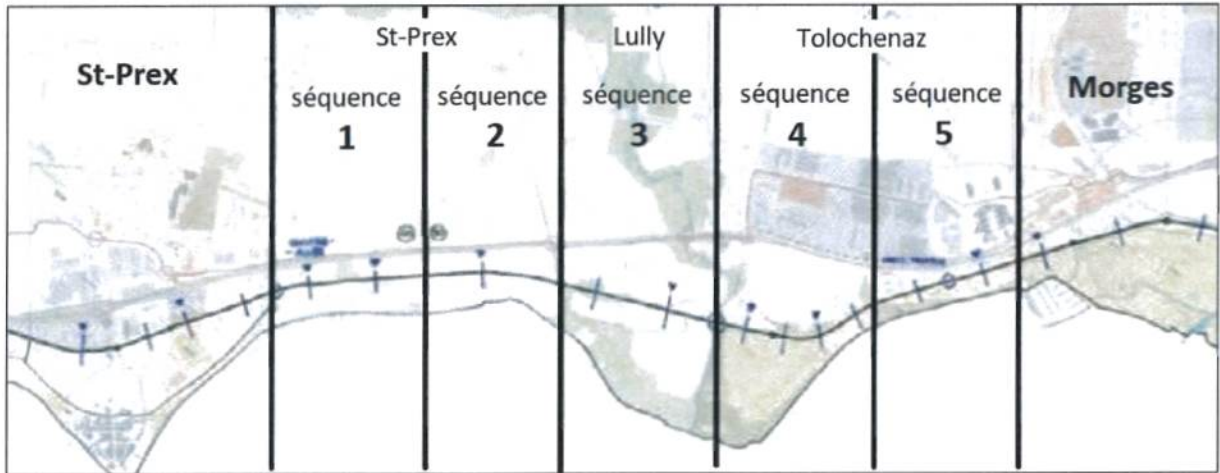


Figure 7 - Séquences du tronçon à réaménager

Séquence 1 - Localité de Saint-Prex

Situation actuelle

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

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

Les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

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



Figure 8 - Image aérienne 2023

Aménagement projeté

En traversée de localité de Saint-Prex, du carrefour de la RC avec Perreret et Taillecou jusqu'au panneau 50 km/h, le projet prévoit :

- **La sécurisation du carrefour du Banc-des-Pauvres** avec une traversée sécurisée de la voie verte et des piétons pour rejoindre le lac. Les deux chemins seront légèrement déplacés pour que leurs débouchés soient perpendiculaires à la RC et l'un en face de l'autre ;

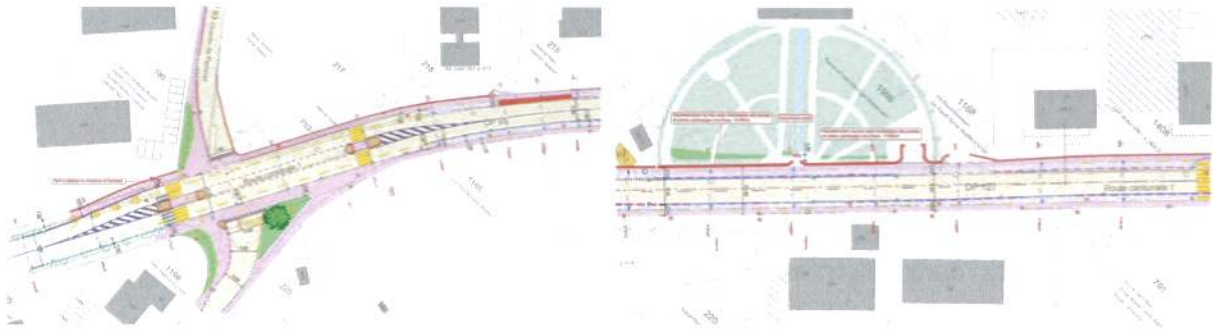


Figure 9 - Extrait du plan des aménagements

- **Pistes mixtes de 3 m**, l'une côté Jura et l'autre côté lac. Pour la sécurisation des modes doux, les pistes seront surélevées et séparées de la chaussée par la présence de bordures biaisées, permettant aux cycles une insertion plus aisée sur la chaussée, ainsi qu'un confort d'accès aux parcelles par les privés ;

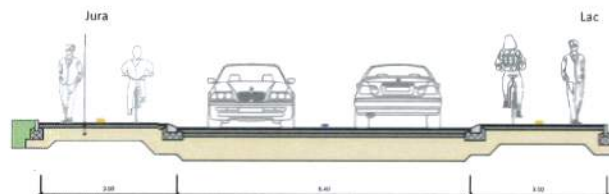


Figure 10 - Profil du projet en traversée de localité de Saint-Prex

- A l'est du tronçon, **l'entrée de localité sera légèrement déplacée** en direction de Morges et matérialisée par un îlot au milieu de la chaussée qui, ensemble avec les deux pistes mixtes de part et d'autre de la route, va induire un ralentissement des véhicules avant l'entrée dans la localité ;



Figure 11 - Extrait du plan des aménagements

- L'optimisation de la **récolte et du traitement des eaux** de chaussée polluées et la réfection de la **structure routière** avec entre autres la **pose d'un revêtement phonoabsorbant**.

Séquence 2 – Le coteau des vergers à Saint-Prex

Situation actuelle



Figure 12 - Image aérienne 2023

Les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

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

Aménagement projeté



Figure 13 - Extrait du plan des aménagements

Sur le tronçon hors localité entre le panneau 50 km/h et la limite communale (chemin de Bon Boccard), la RC est bordée d'habitations uniquement côté lac. Le projet prévoit :

- **Une piste mixte 3 m vélos / piétons côté lac** surélevée et séparée de la chaussée par une bordure ;
- **Une piste cyclable de 1.80 m côté Jura** surélevée et séparée de la chaussée par une bordure ;
- Sont également prévus le **traitement des eaux** de chaussée polluées et la **réfection de la structure routière**.

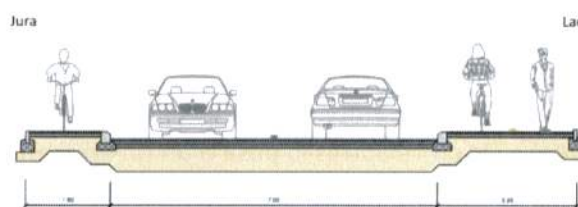


Figure 14 – Profil du projet sur Saint-Prex hors localité

Séquence 3 – Les champs du Boiron à Lully

Situation actuelle

Les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

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

Aménagement projeté

Ce tronçon se situe sur Lully hors localité et hors espaces bâtis, entre le chemin de Bon Bocard, à la limite Saint- Prex/Lully, et le pont sur le Boiron, à la limite Lully/Tolochenaz. Les éléments du projet sont :

- **La voie verte d'agglomération** redescend via le chemin de Bon Bocard pour longer la RC sur le côté Jura d'abord. Son gabarit est de 5 m, dont 1 m de bande verte de séparation par rapport au trafic routier, pour la sécurisation des modes doux (vélos lents, rapides et piétons). Au croisement avec la route du Boiron, la voie verte traverse la RC via **une traversée sécurisée par des îlots pour piétons et vélos**, pour ensuite longer l'axe routier côté lac jusqu'à la fin du projet ;
- Le côté Jura de la RC sera bordé d'**une piste cyclable** surélevée ;
- Le **traitement des eaux** et la **réfection de la chaussée** font aussi partie du projet.

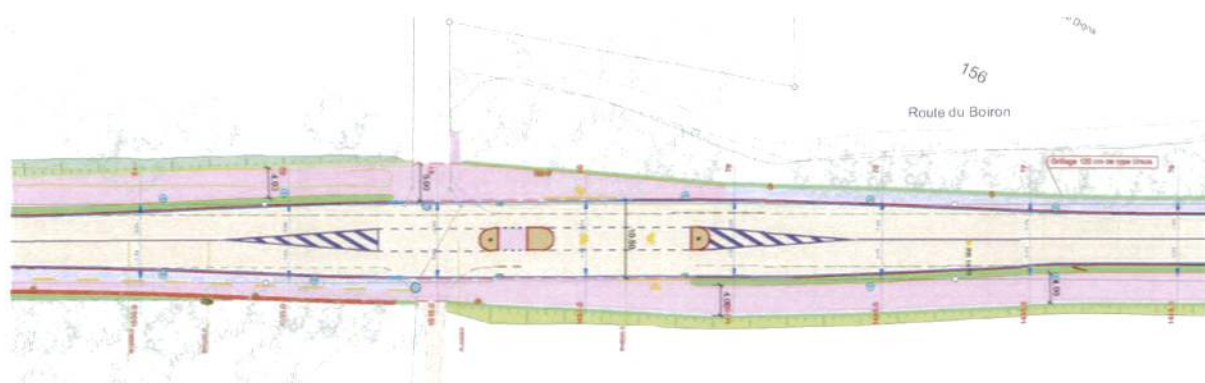


Figure 15 - Aménagement de la traversée de la voie verte sur le secteur hors localité de Lully

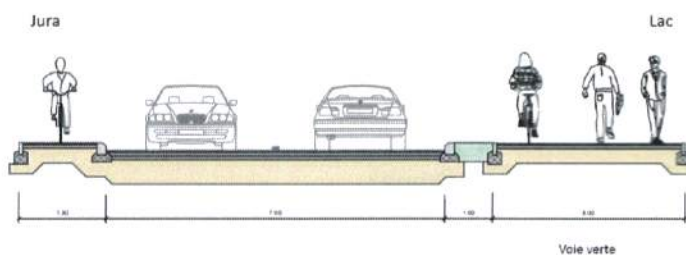


Figure 16 - Profil du projet sur Lully hors localité

Le franchissement du Boiron et l'élargissement du pont

A la limite communale entre Lully et Tolochenaz, le pont sur le Boiron nécessite quelques travaux :

- L'élargissement côté lac grâce à une console en béton avec un enrobé uniforme pour garantir la continuité de la voie verte ;

- La pose d'une glissière en bord de chaussée et d'un garde-corps piéton/vélos en bordure de la voie verte ;
- L'élargissement côté Jura par la réalisation d'une console en béton pour assurer la continuité de la piste cyclable ainsi que la protection nécessaire des cyclistes avec la pose d'une glissière.

Les travaux incluront également l'assainissement du pont et la réfection de son étanchéité avant la pose de la nouvelle structure routière.

Pour des questions de contraintes spatiales, les travaux sont prévus en trois phases principales et plusieurs étapes liées à la gestion du trafic, qui sera maintenu pendant toute la durée du chantier.

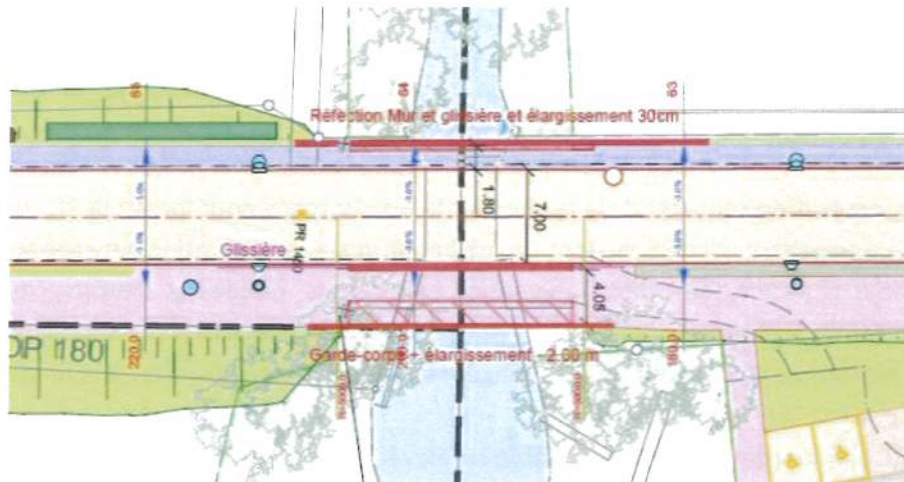


Figure 17 - Elargissement du pont sur le Boiron (situation)

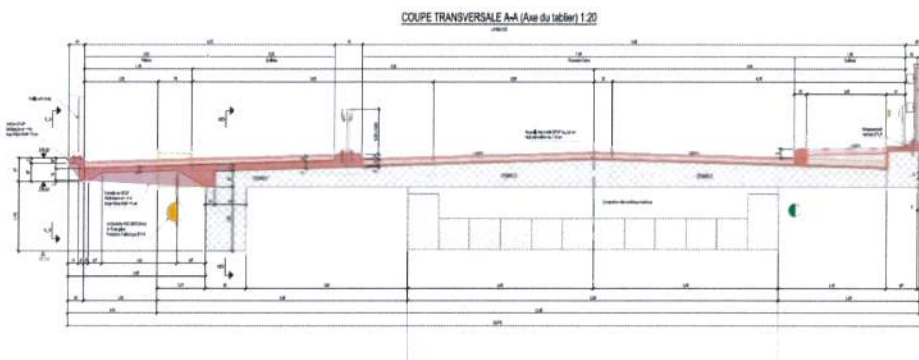


Figure 18 - Elargissement du pont sur la Boiron (coupe transversale)

Le pont sur le Boiron se situant en secteur *Au* de protection des eaux (nappe souterraine à protéger), la Direction générale de l'environnement demande de prendre toutes les mesures techniques adaptées afin d'éviter toute pollution des eaux souterraines, notamment par des hydrocarbures.

Séquence 4 – La terrasse du lac à Tolochenaz

Situation actuelle

Les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

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



Figure 19 - Image aérienne 2023

Aménagement projeté

Sur le tronçon Tolochenaz hors localité entre le pont sur le Boiron et le panneau 60 km/h après le virage, l'aménagement consiste en :

- **Une voie verte** côté lac ;
- **Une piste cyclable** côté Jura ;
- **Deux nouveaux arrêts de bus** conformes à la loi fédérale du 13 décembre 2020 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3), pour une accessibilité à La Maison de la Rivière accrue par les transports publics ;
- **Nouvelles aides à la traversée** pour faciliter les mouvements nord-sud de piétons et cycles ;
- **Le traitement des eaux** et la **réfection de la chaussée** font aussi partie du projet.



Figure 20 - Requalification de la RC 1 sur le secteur de La Maison de la Rivière à Tolochenaz (hors localité)

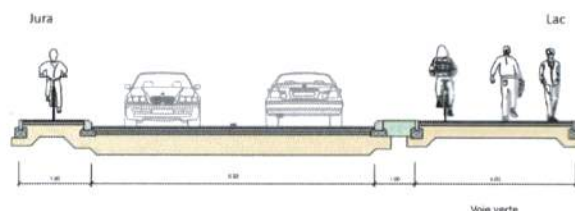


Figure 21 - Profil du projet sur le secteur de La Maison de la Rivière à Tolochenaz

Séquence 5 – La zone d'activités à Tolochenaz

Situation actuelle

Les caractéristiques générales de ce secteur sont les suivantes :

- tronçon de route hors traversée de localité ;
- secteur au caractère artisanal et industriel ;
- trottoir au sud de la route uniquement (côté lac) ;

- peu de traversées piétonnes pour relier le secteur bâti au lac ;
- aucune infrastructure cyclable ;
- arrêt de bus « Cimetière de Morges » peu confortable, difficilement accessible ;
- trafic plus dense, avec près de 14'000 véh/j actuellement et près de 20'000 véh/j possibles à terme, mais sans problème de fluidité du trafic relevé aujourd'hui et prévu à terme.

Aménagement projeté

Sur le tronçon Tolochenaz hors localité entre le panneau 60 km/h et la limite communale avec Morges, les aménagements projetés prévoient :

- **La voie verte d'agglomération** côté lac ;
- **Une piste mixte piétons/cycles** côté Jura à l'ouest du carrefour Molliau ;
- Une bande cyclable et un cheminement pour piétons dans les parcelles côté Jura à l'est du carrefour Molliau ;
- L'aménagement du carrefour de la RC avec la route du Molliau et **sécurisation des mouvements transversaux de piétons et cycles** par la réalisation d'un passage piéton protégé par des îlots ;
- L'optimisation de la **récolte et traitement des eaux de chaussée** polluées et la **réfection de la structure** routière avec entre autres la pose d'un revêtement phonoabsorbant ;
- L'aménagement d'un arrêt de bus conforme aux exigences de la LHand pour les deux sens sur la route du Molliau (sous réserve de modification du tracé de la ligne).

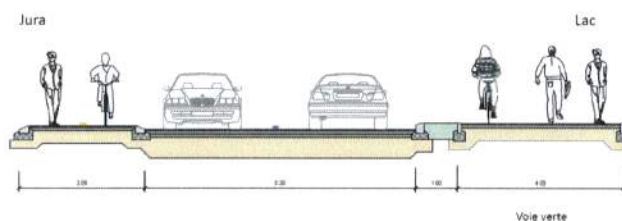


Figure 22 - Profil du projet sur le secteur de la zone d'activités Tolochenaz

A l'extrémité est du projet, en limite communale avec Morges, les travaux consisteront en :

- L'aménagement d'un passage piéton protégé pour relier le nord et le sud ;
- Le raccord des nouveaux aménagements pour piétons et vélos côté Jura sur les aménagements existants côté Morges.

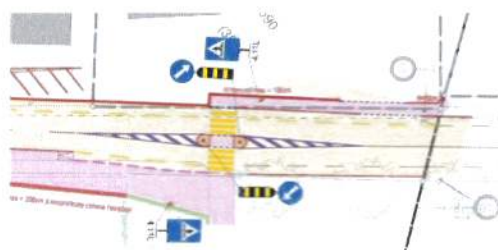


Figure 23 - Aménagement d'un passage piéton protégé à la limite Tolochenaz / Morges

D. Autres spécificités du projet

9. Défrichage

La requalification prévoit 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. Ce tronçon

routier longe un massif forestier, les emprises nécessaires à la requalification touchent des surfaces boisées.

Les surfaces concernées par le défrichement définitif seront **amplement compensées par un reboisement d'une surface supérieure** à celle cumulée des défrichements dans le même périmètre du projet, sur une parcelle appartenant à la commune de Tolochenaz, en épaississant un cordon boisé sur les rives du Lac.

10. Aménagements paysagers

Le contexte paysager que traverse la RC 1 est varié et intéressant, mais sans caractère d'ensemble.

Deux zones semi-urbaines à Saint-Prex et Tolochenaz avec des densités de constructions faibles se trouvent de part et d'autre de la zone de grand paysage située principalement sur les communes de Lully et Tolochenaz. Cette dernière est composée de champs agricoles et de zones forestières avec des vues dégagées ponctuellement sur le lac.

Des bandes vertes seront aménagées avec une strate végétale basse le long de la route côté lac afin de tenir compte de la sécurité du piéton et du cycliste en leur offrant un espace séparé de la chaussée, tout en mettant en valeur les ouvertures visuelles. Ceci sera reproduit sur le secteur semi-urbain de Tolochenaz où une bande verte avec de la végétation basse de type prairie fleurie sera aménagée le long du cimetière de Morges.

Une étude préliminaire, pilotée par Région Morges et menée par un bureau spécialisé, a permis de définir **diverses mesures en faveur de la biodiversité le long de la voie verte**. Une étude paysagère est en cours, prenant en compte l'affinage desdites mesures, ainsi que toute problématique en lien avec les conservations et remises en état des végétaux à la future limite du domaine public / privé.

11. Transports exceptionnels

La RC 1 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.

12. Suivi archéologique

Le projet de requalification de la RC 1 touche plusieurs régions archéologiques. La DGIP 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.

13. Emprises sur les surfaces d'assolément (SDA)

Le projet répond aux conditions fixées dans la fiche F12 du PDCn (4^e révision 2017), et entre dans la catégorie de mesures autorisées A23.

L'étude menée a pris en compte de manière optimale la préservation des terres agricoles riveraines de l'aménagement projeté. Ce dernier a été déterminé selon les normes et prescriptions en vigueur pour la construction et la sécurité routière, tout en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les emprises sur les SDA. Il n'existe aucune alternative possible qui n'empièterait pas sur les SDA au vu des besoins en matière de mobilité douce le long de cet axe d'importance cantonale. D'autre part, la variante retenue est celle qui empiète le moins sur les surfaces de SDA, présentes dans tous les cas des

deux côtés de la chaussée. Le tracé proposé est optimum du point de vue de la préservation des visibilités le long de l'axe et au droit des accès privés. La sécurité routière est garantie par un tracé le plus rectiligne possible et des éléments géométriques sans discontinuité. Néanmoins, le projet engendrera la disparition d'environ 0.37 ha de SDA.

Devant l'impossibilité de compenser les emprises sur SDA du projet, la DGMR a conclu à la nécessité de prendre cette différence sur la marge cantonale. Elle a demandé que le projet soit exempté de l'obligation de compensation. Cette demande a été validée par le CE en séance du 21.12.2022. La DGTL a également validé le projet routier en donnant un préavis favorable dans le cadre de l'examen préalable du dossier.

E. Procédure

14. Procédure d'autorisation de construire

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

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 (St-Prex, Lully et Tolochenaz) et Région Morges.

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

15. Mode de conduite du projet

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

Pour la réalisation des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics prévues par l'ensemble de la législation en la matière. **La DGMR, par sa Division infrastructures, assurera la direction générale des travaux (DGT)**, alors que les mandataires garantiront l'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux.

16. Risques liés à la non-réalisation des travaux

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 :

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

Un éventuel report du réaménagement de ce tronçon de la RC 1 affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM, risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futures générations du projet d'agglomération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues au PALM 2007 se situe à hauteur de CHF 165 mio (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). En retour, cette instance attend du Canton et des Communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter des projets, comme celui de la RC 1, pouvant bénéficier d'une aide financière.

Risques pour les usagers de la RC 1

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en contradiction avec les exigences découlant du PALM et du Plan directeur cantonal. **Elle défavoriserait le développement d’alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd’hui dans cette région.**

En outre, cette non-réalisation renverrait une image négative de l’engagement de l’Etat et des Communes quant au soutien qu’ils veulent apporter aux développements dans le périmètre d’agglomération.

Surcoûts générés pour l’Etat et les Communes

La non-réalisation des travaux projetés dans les 3 à 4 ans nécessiterait de revoir à la hausse le devis en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation des coûts admise à 2.5 % par an). De plus, retarder le renouvellement de la chaussée causerait un délabrement ultérieur qui engendrerait des coûts d’entretien plus élevés.

F. Planification

Sous réserve d’obtention des crédits nécessaires et du temps inhérent au traitement des éventuels recours, **les travaux sont prévus entre 2026 et 2029** (environ 3 ans) avec la pose des dernières couches de roulement en été 2029 voire en été 2030.

La plupart des travaux seront réalisés par demi-chaussée, **le trafic sera maintenu en alterné** au moyen de feux de circulation durant la majeure partie des travaux.

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

G. Coût des travaux

A l’issue de l’étude préliminaire ayant servi de base à la validation des crédits d’études par les Conseils communaux, le coût total de l’ouvrage était estimé à CHF 23’705’000.- TTC. Le projet de requalification devait faire l’objet d’optimisations dans le cadre des études d’avant-projet et **conduire à une diminution des coûts de réalisation.**

A l’issue des études de projet et suite à l’appel d’offres à entreprises en vue de la réalisation des travaux, **le coût total de l’ouvrage s’élève à CHF 20’300’000.- TTC.**

Le projet d’exécution et les travaux de réaménagement de la route seront financés par l’Etat de Vaud (pour la part de route se situant hors traversée de localité) et les trois communes territoriales concernées de Saint-Prex, Lully et Tolochenaz (financement des aménagements annexes au sens de la LRou).

La répartition des coûts entre les partenaires du projet se base sur la convention pour l’exécution des travaux.

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre des mesures du PALM suivantes au moyen du Fonds pour les routes nationales et le trafic d’agglomération (FORTA) et sur la base de la Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d’agglomération (LFORTA- RC 725.13) :

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

Le tableau suivant indique l'ensemble des coûts du projet et les parts financières à charge de chaque partenaire :

	Répartition en fonction du montant brut	Montant brut TTC	Subvention estimée (total)	Montant net TTC
Etat de Vaud – (DGMR) – (DCIRH)	60.32%	12'275'000.-	- 1'275'000.-	11'000'000.-
Commune de Saint-Prex*	24.53%	4'980'000.-	- 580'000.-	4'400'000.-
Commune de Lully	3.72%	755'000.-	- 325'000.-	430'000.-
Commune de Tolochenaz	11.43%	2'320'000.-	- 970'000.-	1'320'000.-
Total	100.00 %	20'300'000.-	- 3'150'000.-	17'150'000.-

* Hors convention intercommunale du 30 avril 2020 et éventuelle subvention issue du PALM 2025 et de la stratégie vélo 2035 du Canton de Vaud (à solliciter avant le début des travaux)

Pour la commune de Lully, les coûts de projet se répartissent ainsi :

Travaux routiers	Part Communale	Subventions	Participation de tiers
Génie civil	372'350.00		
Plantations	154'000.00		
Marquage et signalisation	3'000.00		
Eclairage public	45'000.00		
Mobilier urbain	10'000.00		
Achat de terrain	6'000.00		
Honoraires	89'000.00		
Autres frais	4'960.00		
Divers et imprévus	70'690.00		
Total	755'000.00		
Subv. mesure PALM 4c.RM.205		142'785.00	
Subv. VD selon art. 54 LRou		184'882.00	
Arrondi à		325'000.00	
Total après participation VD	430'000.00		
Participation Commune de St-Prex*			45'000.00
Participation Commune de Morges*			85'000.00
Total après participations de tiers*	300'000.00		

* Application de la convention intercommunale du 30 avril 2020

H. Incidences financières du présent préavis

Le total des coûts nets à charge de la commune de Lully est le suivant :

- Réaménagement de la route cantonale 1 (montant à charge de la commune de Lully)	CHF	755'000.00
- Déduction de la subvention cantonale	CHF	- 325'000.00
- Participations de tiers	CHF	<u>- 130'000.00</u>
Coût net TTC route cantonale 1 à charge de Lully	CHF	300'000.00

Le financement du présent préavis est assuré par un emprunt bancaire.

Pendant la durée des travaux, la Municipalité propose d'utiliser le compte courant de la commune auprès de la Banque Cantonale Vaudoise qui dispose d'une limite de crédit de CHF 500'000.-. Au terme des travaux, sous réserve des disponibilités du moment, le financement sera assuré par un emprunt ferme.

Sur le plan comptable et conformément aux nouvelles normes MCH2, les travaux de génie civil sont à amortir sur une durée de 40 ans.

Incidence sur le compte de fonctionnement :

Charges financières annuelles théoriques (incidence sur le compte de fonctionnement)

Emprunt sur une durée de 40 ans :

Intérêts et amortissement CHF 300'000.- x 3.66 %

(système annuité fixe, taux d'intérêts 2%)

CHF 10'980.00

A noter que l'entretien de la route sera à charge du Canton, mais l'entretien des trottoirs sera de la responsabilité de la Commune, augmentant ainsi légèrement les tâches de la voirie intercommunale.

I. Conclusions

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 GÉNÉRAL DE LULLY

- vu le présent préavis municipal 02/2025,
- ouï le rapport de la commission ad hoc,
- ouï le rapport de la commission des finances,
- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

DÉCIDE

1. d'accorder à la Municipalité le crédit nécessaire pour financer la part communale du réaménagement de la route cantonale 1 B-P, intégrant la voie verte d'agglomération, sur le territoire communal de Lully, soit la somme de CHF 755'000.-, subventions et participations de tiers non déduites :
2. de financer ces dépenses de la manière suivante :
 - Subvention cantonale : CHF 325'000.-
 - Participation de tiers : CHF 130'000.-
 - Emprunt bancaire : CHF 300'000.-
3. d'autoriser la Municipalité à signer tous actes ou conventions en rapport avec cette affaire.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 28 juillet 2025

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

Le Secrétaire

Marc Genton

Nicole Jufer Tissot

Délégué : M. Marc Genton, Syndic

