

TABLE DES MATIÈRES

1	OBJET DU PRÉAVIS	3
2	PRÉAMBULE	3
	2.1 Historique	3
	2.2 Travaux réalisés	3
	2.3 Situation	4
3	ASPECTS TECHNIQUES	4
	3.1 Avenue Jules-Muret	4
	3.2 Avenue des Pâquis	5
4	PLANNING GÉNÉRAL	6
5	ASPECTS FINANCIERS	6
	5.1 Coûts et recettes du projet	6
	5.1.1 Avenue des Pâquis	6
	5.1.2 Avenue Jules-Muret	6
	5.1.3 Total des coûts estimés.....	6
	5.2 Incidences sur le budget de fonctionnement.....	7
	5.3 Tableau financier.....	7
6	ASPECTS DU DEVELOPPEMENT DURABLE	7
7	CONCLUSION	8

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 OBJET DU PRÉAVIS

Le plan d'assainissement du bruit routier à Morges prévoit des mesures de réduction du bruit à la source afin de respecter la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Parmi celles-ci figure la pose de revêtements phono-absorbants sur les tronçons où la vitesse doit être maintenue à 50 km/h et les valeurs limites d'émissions sonores dépassées. Plusieurs tronçons ont déjà été assainis ces dernières années, la majorité le seront dans le cadre de chantiers nécessitant des travaux d'entretien de conduites industrielles et de canalisations (avenue de Marcelin, rue de Lausanne, avenue Warnery, rue Louis-de-Savoie, etc...).

Ce préavis doit permettre la pose de revêtements phono-absorbants sur tous les tronçons routiers de routes communales et cantonales en traversée ne faisant pas l'objet d'interventions sur les infrastructures souterraines d'ici le 31 décembre 2022.

2 PRÉAMBULE

2.1 Historique

Les cantons sont chargés de l'application de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 15 septembre 1983 et de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 7 octobre 1986, révisée le 1^{er} septembre 2004. Cette législation prescrit que les routes, dont le trafic émet un bruit important, doivent être assainies, par leurs propriétaires et à leurs frais, avant le délai qui échoit en 2018 pour avoir droit aux subventions de la Confédération. Ce délai a été repoussé à 2022, selon décision du parlement de 2016, l'arrivée à échéance de celui-ci n'entraînera pas l'extinction de l'obligation d'assainir par le propriétaire de la route.

Au niveau du canton de Vaud, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est le responsable de l'application de la législation fédérale dans le cadre de la protection contre le bruit. Il est chargé de mener ou de diriger conjointement avec les communes les études et d'évaluer les mesures d'assainissement à prendre le long des routes. Dans tous les cas, la DGMR et le Service du développement territorial (SDT) préavisent favorablement sur ces dossiers. La Direction Générale de l'Environnement (DGE) accompagne la démarche, assure la cohérence et approuve les mesures d'assainissement proposées.

Par décret du 10 février 2004, le Canton de Vaud s'est donné l'objectif de définir l'ampleur des mesures à prendre et de fixer le programme des assainissements. Les résultats de cette analyse ont montré que plus de 150 communes, pour quelques 400 km de routes doivent faire l'objet d'une étude d'assainissement. Le plan d'assainissement du bruit routier pour Morges a été approuvé par le Conseil d'État le 14 décembre 2016.

2.2 Travaux réalisés

C'est ainsi que les travaux déjà réalisés par la pose d'un revêtement phono-absorbant (Av. I-Paderewski, de la Gottaz, Henri-Monod et la rue des Charpentiers), avant approbation par le Conseil d'État du plan d'assainissement du bruit routier ont pu être subventionnés et que les futurs tronçons assainis le seront également, à condition toutefois de respecter la date butoir du 31 décembre 2022.

2.3 Situation

Les mesures contenues dans le plan d'assainissement de Morges prévoient de respecter au maximum la législation par la limitation de la vitesse, la construction de carrefours giratoires et la pose d'un revêtement phono-absorbant de haute performance. C'est de cette solution que traite ce préavis pour les axes qui doivent être assainis et qui ne nécessitent pas une intervention sur les infrastructures souterraines.

Après analyse détaillée, les interventions devraient être effectuées sur les avenues des Pâquis, Jules-Muret et le chemin de la Grosse-Pierre.

Les surfaces de roulement de ces chaussées présentent en outre divers types des dégradations qui sont :

- Usure et mauvais confort
- Fissures longitudinales et transversales
- Fissures des joints
- Faiençages et orniérage
- Décollement (pelades)
- Structures faibles pour les sollicitations du trafic actuel
- Bordures cassées ou affaissées.

Dans le cadre du développement durable et de la protection de l'environnement, les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) sont devenus des composants que nous cherchons à éliminer lors des travaux de réfection des infrastructures routières. Les matériaux de ces différentes artères ont une teneur en HAP inférieure à 5'000 mg/kg de bitume. Ces enrobés pourront donc, selon l'OLED (Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets), être réutilisés en centrale ou évacués dans une décharge contrôlée.

Bien que le chemin de la Grosse-Pierre nécessite lui aussi une intervention d'entretien lourd, confirmé par le bureau d'ingénieurs civils spécialisés en construction routière mandaté par la Ville afin d'analyser l'état de différentes routes, la Municipalité a décidé de ne pas intervenir sur ce tronçon à court terme.

En effet, les mesures fixées dans le PALM 3^e génération prévoient de revoir la circulation des transports publics dans ce secteur, en particulier par le passage de la ligne de bus par le chemin de la Brume. Dans l'attente du résultat de ces études, mais afin de garantir toutefois le respect des limites fixées par l'OPB, un essai sera réalisé en réduisant la vitesse sur le chemin de la Grosse-Pierre à 30 km/h depuis le croisement avec le chemin de la Chenaillettaz. Ceci devrait permettre un gain de 2 à 3 dBA, gain presque similaire à celui d'un revêtement phono-absorbant (3 dBA au minimum à 50 km/h).

Les mesures effectuées durant cet essai de vitesse réduite devraient permettre de décider si la pose d'un revêtement phono-absorbant serait encore nécessaire.

3 ASPECTS TECHNIQUES

3.1 Avenue Jules-Muret

L'épaisseur de grave de fondation est insuffisante. La portance d'après les mesures de déflexion a en revanche été jugée suffisante pour une classe de trafic T4. Il est précisé que la classe de trafic est définie par la limite supérieure de l'intervalle dans lequel se trouve le trafic moyen journalier-annuel (TMJA) de poids lourds par sens de circulation sur la voie la plus chargée. La classe T4 correspond à un TJMA moyen par sens entre 25 et 50 poids lourds par sens, la T5 étant la classe la moins chargée.

Le remplacement des couches bitumineuses est jugé nécessaire (HAP, fissures traversantes, dégradations structurelles et ornières).

Dans ce cas, les travaux à entreprendre sur l'ensemble du tronçon de l'avenue Jules-Muret seront :

- Dégrappage des enrobés existants (13 à 23 cm) et évacuation en décharge bioactive contrôlée,
- Excavation (partielle) de la fondation existante pour assurer le gabarit,
- Mise en œuvre d'un enrobé bitumineux AC T 22 S, ép. 8.0 cm,
- Application d'une couche de collage à 150g/m² de liant résiduel,
- Mise en œuvre d'un enrobé bitumineux AC B 16, ép. 5.0 cm
- Application d'une couche de collage à 150g/m² de liant résiduel,
- Mise en œuvre d'un revêtement phono-absorbant haute performance SDA 4, ép. 3.5 cm.

Le marquage d'une bande cyclable à la montée a été évalué mais la largeur de la chaussée existante ne permet pas une telle réalisation. En effet, le marquage d'une bande cyclable nécessite la suppression de la ligne blanche médiane afin de respecter les normes VSS car le gabarit existant est insuffisant pour marquer les deux voies de circulation et une bande cyclable. Au vu de la configuration de cette avenue en entrée de ville et du danger que cela représenterait de supprimer la ligne blanche (dépassement possible sur une route en courbe avec faible visibilité), Police Région Morges ne soutient pas cette mesure. Une modification du gabarit routier telle que prévue sur le tronçon de l'avenue de Marcelin, entre Morges et Echichens, fera l'objet d'études ultérieures. À noter que la mobilité douce entre Echichens et Morges est assurée par les différentes routes qui relient ces communes au travers des quartiers d'habitation.

3.2 Avenue des Pâquis

La réfection proposée pour une classe de trafic T4 comprend le remplacement d'une partie de la grave de fondation par la pose d'un enrobé bitumineux de AC F, ce qui permet de réduire l'épaisseur nécessaire.

Dans ce cas, les travaux à entreprendre sur l'avenue des Pâquis depuis la rue Dr Yersin à la jonction autoroutière seront :

- Dégrappage des enrobés existants (11 à 13 cm) et évacuation en décharge pour matériaux inertes,
- Excavation de 9 cm de grave de la fondation existante et évacuation,
- Mise en œuvre d'un enrobé bitumineux AC F 22, ép. 9.0 cm,
- Application d'une couche de collage à 150g/m² de liant résiduel,
- Mise en œuvre d'un enrobé bitumineux AC T 22 S, ép. 8.0 cm
- Application d'une couche de collage à 150g/m² de liant résiduel,
- Mise en œuvre d'un SDA 4, ép. 4.0 cm.

Le tronçon compris entre la rue Dr Yersin et la place St-Louis sera réalisé ultérieurement car des interventions sont planifiées sur les infrastructures souterraines dans ce périmètre, qui feront l'objet d'un préavis ultérieur comprenant également la pose d'un revêtement phono-absorbant.

Le marquage pour la mobilité douce respectera le concept déjà mis en place lors des travaux de réalisation des feux des carrefours St-Domingue et Pâquis. À noter que le marquage définitif hors du périmètre d'intervention, mais prévu dans le cadre du préavis N° 13/3.17, approuvé par le Conseil communal en date du 1^{er} mars 2017, sera effectué en parallèle.

Le tronçon compris depuis et y compris la jonction autoroutière jusqu'à l'avenue Jules-Muret fera l'objet d'une intervention ultérieure prévue dès 2022. En effet, celui-ci fait l'objet d'une mesure PALM 2016 (3^e génération) afin d'améliorer la fluidité des transports publics dans ce secteur, mais aussi la sécurité de la mobilité douce. Cette mesure doit encore être coordonnée avec l'Office fédéral des routes (OFROU) qui prévoit toutefois de remplacer en 2018 le revêtement et le marquage sous les ponts ferroviaire et autoroutier, au vu de son état.

4 PLANNING GÉNÉRAL

Ces travaux seront exécutés selon les propositions de réfection citées précédemment entre les mois d'août et septembre 2018, ils débiteront par l'avenue des Pâquis et ensuite l'avenue Jules-Muret. Les mesures de circulation durant les travaux seront coordonnées avec l'entreprise de génie civil, Police Région Morges, le Canton et l'OFROU.

5 ASPECTS FINANCIERS

5.1 Coûts et recettes du projet

5.1.1 Avenue des Pâquis

Fourniture et pose d'un béton bitumineux phono-absorbant type "SDA 4"

• Installation de chantier	CHF	5'000.00
• Travaux préparatoires de génie civil (dégrappage, excavation, évacuation)	CHF	67'000.00
• Fourniture et pose des bétons bitumineux	CHF	237'800.00
• Marquage et signalisation	CHF	9'300.00
• Divers et imprévus env. 5 %	CHF	<u>16'000.00</u>
Montant total des travaux du devis estimatif brut	CHF	<u>335'100.00</u>

5.1.2 Avenue Jules-Muret

Fourniture et pose d'un béton bitumineux phono-absorbant type "SDA 4"

• Installation de chantier	CHF	10'000.00
• Travaux préparatoires de génie civil (dégrappage, excavation, évacuation)	CHF	186'000.00
• Fourniture et pose des bétons bitumineux	CHF	427'700.00
• Marquage et signalisation	CHF	13'900.00
• Divers et imprévus env. 5 %	CHF	<u>31'900.00</u>
Montant total des travaux du devis estimatif brut	CHF	<u>669'500.00</u>

5.1.3 Total des coûts estimés

• Montant total des travaux de génie civil, marquage et signalisation	CHF	1'004'600.00
• TVA 7,7 %	CHF	<u>77'354.20</u>
Montant total arrondi des travaux du devis TTC	CHF	<u>1'082'000.00</u>

La direction des travaux sera assumée par les Services techniques communaux.

Un montant de CHF 1'100'000.00 a été porté au plan des investissements 2018 en priorité A pour l'assainissement du bruit routier pour "Jules-Muret, Pâquis, Grosse-Pierre : mesures assainissement bruit routier".

La contribution fédérale pour l'assainissement du bruit routier ainsi que la subvention cantonale pour l'entretien des routes cantonales en traversée devraient représenter un montant d'environ 45 % du montant global des travaux, selon expérience sur des chantiers similaires exécutés à Morges.

5.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

L'amortissement des dépenses sera supporté par les avoirs disponibles ou, le cas échéant, par les comptes de crédit au taux d'intérêt en usage.

Cette dépense n'engendrera pas de frais d'exploitation supplémentaire.

5.3 Tableau financier

BUDGET D'INVESTISSEMENTS

Montant en CHF (TTC)	Total	2018	2019	2020	2021	2022
						et suivants
Dépenses	1'082'000	1'082'000				
Subventions, participations ou autres	486'900	486'900				
Utilisation fonds	-					
Total investissements	595'100	595'100	-	-	-	-

BUDGET DE FONCTIONNEMENT

Durée d'amortissements	20
Année début de l'amortissement	2019
Année bouclage du préavis	2020
Taux d'intérêt au 31.12.2017	1.87%

2018	2019	2020	2021	2022
				et suivants

Charge d'intérêts	10'623	10'623	10'623	10'623	10'623
--------------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Charge d'amortissement	-	54'100	54'100	27'050	27'050
-------------------------------	---	--------	--------	--------	--------

Autres charges	Chapitre					

Recettes	Chapitre					

Total fonctionnement	10'623	64'723	64'723	37'673	37'673
-----------------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Après le versement de la subvention, l'amortissement sera recalculé.

6 ASPECTS DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Les travaux permettront de respecter les exigences fixées dans la Loi fédérale sur la protection de l'environnement et de son ordonnance sur la protection contre le bruit.

Le coût pour la pose d'un revêtement phono-absorbant est supérieur à celui d'un revêtement conventionnel, mais l'obtention d'une subvention de la Confédération atténue l'impact financier.

La pose de revêtement phono-absorbant permettra de réduire les émissions sonores sur ces tronçons et par conséquent, apportera aux riverains de ces routes une meilleure qualité de vie.

7 CONCLUSION

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu le préavis de la Municipalité,
- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 1'082'000.00 pour l'entretien du réseau routier et la pose du revêtement phono-absorbant sur les avenues des Pâquis et Jules-Muret, subventions non déduites.
2. de dire que ce montant sera amorti, en règle générale, en 20 ans, à raison de CHF 54'100.00 par année, à porter en compte dès le budget 2019.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 23 avril 2018.

le syndic

le secrétaire

Vincent Jaques

Giancarlo Stella