

Présidence : M. Louis-Claude **Pittet**

Secrétaire : Mme Olivia **Sahin-Cajuste**

Scrutatrices : M. Antonio **Todde** et Mme Marie-Claire **Mamin**, Mme Marlyse **Dutoit**

Huissière : Mme Doris **Manz**

Ordre du jour

1. Appel
2. Adoption de l'ordre du jour
3. Présentation du SIS Morget par le Commandant Thierry Charrey
4. Adoption du PV n° 28 – Séance du 11 décembre 2024
5. Communications du Bureau
6. Communications de la Municipalité
7. Rapports préavis n° 14/12.2024 – 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)
8. Nomination de la commission consultative pour le SIS Morget
9. Nomination d'un membre à la commission de la place de l'horloge en remplacement de feu M. Raymond Tardy
10. Simples questions
11. Contre-appel

M. Louis-Claude **Pittet**, **Président du Conseil**, ouvre la séance à 20h00.

1) Appel

Excusé·e·s : M. Jean-Yves **Aebi**, M. Jean-François **Chavannes**, Mme Barbara **Dellwo**, M. Pierre **Enderlin**, Mme Sylvie **Fuchs**, M. Guy **Gueritz**, M. Aryn **Lalani**, M. Saïd **Mahlouly**, Mme Concetta **Pino**, M. Sébastien **Pittet**, M. Alexandre **Wohnlich**.

Absent·e·s: M. Steve **Bugnon**

53 membres du Conseil étant présents, l'Assemblée peut délibérer valablement en accord avec les dispositions de l'article 55 du règlement du Conseil communal. La majorité est établie à 27 voix.

2) Adoption de l'ordre du jour

Vous avez tout·e·s reçu l'ordre du jour avec la convocation dans le délai prévu par notre règlement. Le Bureau vous propose une modification. Le point 8 est annulé, vu que la commission ad hoc n'a pas pu terminer son rapport. Ce point figurera à l'ordre du jour de la prochaine séance du conseil. Par conséquent, le point 9 devient le point 8, et ainsi de suite jusqu'au contre-appel qui devient le point 11.

M. Louis-Claude **Pittet** ouvre la discussion.

Thierry **Jaquiéry** : Est-ce qu'il est normal de voter sur un rapport qui a fait l'objet de modifications récentes sans que l'on sache exactement lesquelles et qu'on n'ait pas eu le temps d'en prendre connaissance ?

Louis-Claude **Pittet** : il s'agit de modifications de forme, les conclusions du rapport ne correspondaient pas exactement à celles du préavis, de sorte qu'elles ont été corrigées, ainsi que quelques coquilles qui avaient été identifiées. Le fond du rapport est le même.

La parole n'étant plus demandée. La discussion est close, M. Louis-Claude **Pittet** passe au vote.

Les conseiller-ère-s qui acceptent l'ordre du jour tel que modifié sont priés de le manifester en levant la main.

Je vous remercie, l'ordre du jour sera suivi tel qu'accepté.

L'ordre du jour amendé est accepté à l'unanimité.

3) Présentation du SIS Morget par le Commandant Thierry Charrey

Je remercie le Major Thierry Charrey pour sa présentation, et le félicite pour sa nomination de Chef Cantonal de l'instruction des sapeurs-pompiers à l'ECA.

4) Adoption du PV n° 28 de la séance du 11 décembre 2024

M. Louis-Claude **Pittet** ouvre la discussion.

Aucune demande de modification ne nous est parvenue

Le Président ouvre la discussion. La parole n'étant pas demandée, la discussion est close. M. Louis-Claude **Pittet** passe au vote.

Le PV n° 28 est accepté à la majorité.

5) Communications du bureau

Nous avons appris avec grande tristesse, le dimanche 15 décembre 2024, le décès de Mme Erika Dutoit-Riner, maman de Marlyse Dutoit Lopez, membre du Bureau du Conseil.

Afin d'honorer sa mémoire, et pour toutes celles et ceux qui ont perdu un proche durant cette fin d'année, je vous prie de vous lever pour un instant de recueillement.

Merci.

Je vous rappelle de bien faire vos interventions dans les micros afin que l'enregistrement soit le plus compréhensible possible.

Pour la présence aux séances de commission, veuillez bien prendre note des dates fixées et de participer à ces séances pour ne pas retarder le travail du rapporteur.

6) Communications de la Municipalité

Toutes les communications de la Municipalité se trouvent en annexe du présent procès-verbal.

7) Rapports préavis n° 14/12.2024 – Demande de crédit de Fr. 6'030'000.00, dont Fr. 5'070'000.00 pour financer la part communale de la 5^e étape de requalification de la route cantonale 1 et Fr. 960'000.00 pour financer la sécurisation d'un itinéraire de mobilité douce traversant la Commune (dite « voie verte », hors mesures de végétalisation)

Le Président appelle M. Alain **Jouffrey** pour la lecture du rapport de la commission *ad hoc*.

Le Président appelle M. Nicolas **Cottier** pour la lecture du rapport de la commission des finances sur le même sujet.

Avant d'ouvrir la discussion, le Président passe la parole à la Municipalité, qui soumet au Conseil un amendement d'ordre technique.

Anthony **Hennard** donne lecture de l'amendement municipal sur le préavis n° 14/12.2024.

Le Président ouvre la discussion.

Frédéric **Berthoud** : rapport fabuleux, j'en ai rarement vu d'aussi bien faits, il était si bien fait qu'il m'a convaincu. Je vais me mettre au vélo, on ne sait jamais. Un point me turlupine, les coûts de nettoyage des pistes cyclables de CHF 600.- par année, ça me semble peu. Je prends souvent la

route pour aller à Nyon et la piste cyclable à Etoy vers la Migros, Hornbach, il y a pas mal de cyclistes qui sont sur la route qui disent toujours qu'il y a des branches et que c'est casse-gueule, donc c'est peut-être un peu sous-estimé à mon avis, mais je n'en sais rien. Cela mis à part, je voterai pour.

Véronique **Savioz** : C'est une bonne question, c'est vrai que nous avons fait le calcul. Cela concerne surtout les 700m le long des voies ferrées. Après discussion avec M. Grand, c'est vrai qu'en général ils passent une semaine sur deux, donc on enlève les vacances d'été ça fait 34 semaines. Il a fait un calcul et il estime qu'il faudrait environ un quart d'heure pour passer avec la machine. Et on compte à peu près CHF 110.- la balayeuse et l'homme. Donc en faisant tous ces calculs on arrive à CHF 600.-/année. Selon lui, ce n'est pas nécessaire de passer plus qu'une fois chaque 15 jours car dans ce secteur il n'y a pas beaucoup d'arbres, il n'y aura pas beaucoup de feuilles. Sinon ailleurs, comme il a été démontré, la voie verte existe déjà, enfin on peut déjà faire du vélo. La Municipalité a choisi une option très minimaliste pour la voie verte donc ça ne va pas changer. Ils passent déjà et ils passeront comme d'habitude. C'est uniquement ce secteur qui n'est pas de plus de 700m et c'est notre évaluation.

Marc-Antoine **Siegwart** : Merci pour le magnifique travail réalisé. J'ai une question qui concerne la route de Buchillon et chemin de la Moraine, concernant cette signalétique que j'ai trouvée intéressante au premier abord. Le fait d'avoir une piste qui est au milieu de la route m'a semblé particulier et crée de la confusion par rapport au cycliste, est-ce qu'il doit rouler au milieu ou pas (enfin en toute logique on sait que ce n'est pas le cas, mais on ne sait jamais avec certains). Je m'interroge sur les places de parc sur les deux chemins précités : si la signalétique reste comme ça est-ce que cela a un impact sur les places de parc, et est-ce que ça restera des places de parc ?

Véronique **Savioz** : Merci pour la question qui est pertinente. Là on a un projet, une esquisse, ce n'est pas totalement défini. C'est vrai que là encore, on préfère être minimalistes ; l'important c'est que la communication soit claire. On est tout à fait prêts à faire quelque chose de plus léger que ce qui a été imaginé. Et par rapport aux places de parc, dans notre politique, on veut garder les places de parc, donc on va s'arranger pour trouver des solutions. Il n'est pas question de supprimer les places de parc.

Alain **Jouffrey** : Je ne sais pas si la DGMR peut peut-être nous renseigner s'agissant de la signalétique qui peut être perçue comme bizarre? Parce que moi j'ai repris des images qu'on nous a données. Ah c'est Région Morges qui a fait la signalisation ? Très bien.

Carmelo **Todaro** : Je m'interroge sur le carrefour de Monnivert qui me fait extrêmement peur. Pour le reste c'est parfait, mais ce carrefour où il faut changer de côté, enfants, voitures, en plus il y aura beaucoup de vélos le week-end. Pour moi, c'est contradictoire avec la mobilité douce.

Yves **Morand** : Est-ce qu'il y a de l'éclairage qui est prévu dans les traversées nouveaux passages piétons et tout ? Et j'aimerais rebondir sur ce que M. Todaro a dit. Pour moi, on a mis la charrue avant les bœufs avec cette voie verte. On veut augmenter la mobilité douce. De traverser la route cantonale est très dangereux ; c'est prévu sans passage piéton parce que c'est limité à 80 km/h. A mon avis, c'est un non-sens. Depuis Lausanne jusqu'à la sortie de St-Prex, c'est le seul tronçon à 80 km/h, tout le reste c'est 60 km/h, un petit bout à 70 km/h entre Préverenges et Morges. On sait qu'à cette vitesse, on ne peut pas mettre de passage piétons. Je ne comprends pas pourquoi ne pas mettre ce tronçon important à 60 km/h avec un passage piéton, alors qu'on est hors localité, mais il y a quand même des habitations ? On a vu qu'à Etoy ils l'ont fait 2-3-4 ans après. On va peut-être attendre qu'il y ait 2-3 morts pour le faire. Mais je pense qu'il doit être fait en même temps que la voie verte. Pour cette raison, je suis à fond pour le projet requalification de la RC1 qui est un projet qui tient la route, mais pour moi la voie verte ne tient pas la route. Et puis j'ai une question : on parle de CHF 1'600'000.- qui est important comme subvention si on vote pour le tout puisque c'est un préavis. Mais si on dit non pour la voie verte pour plusieurs raisons, on ne sait pas si on perd l'entier ou seulement une partie de la subvention. Et c'est dommage qu'on n'arrive pas à le savoir ce soir car ce sera difficile de se décider, c'est quand même une affaire de gros sous.

Alain **Jouffrey** : le passage piéton, on nous a dit qu'il y avait des normes et que si on les applique, on ne peut pas mettre un passage piéton sur une route à 80 km/h. On nous a dit aussi que si on mettait tout de suite une limitation de vitesse, il pourrait y avoir des oppositions. Donc il valait mieux faire comme ça et modifier après. C'est ce que j'ai compris. Et on sait bien qu'à cet endroit il est impossible de mettre un sous-terrain.

Samuel **Debosson**, Chef de section – Responsable de projets routiers à la DGMR : C'est effectivement une problématique qu'on rencontre dans beaucoup d'endroits dans le canton. Les passages piétons hors localités posent souvent ce genre de problème parce que les conseillers communaux s'inquiètent de la sécurité de leurs concitoyens et on le comprend bien. Ce que M. Jouffrey vous a expliqué est tout à fait juste, on n'a pas la possibilité au stade d'un projet dans un secteur hors localité dans une zone non-bâtie de mettre en œuvre un passage pour piétons marqué. Ce qui a été prévu, ce sont des îlots de protection qui permettront de franchir la route cantonale en 2 étapes. Cela permettra quand même d'avoir une situation beaucoup plus sûre pour les usagers puisqu'ils pourront traverser en ne regardant à chaque fois qu'un sens de circulation et se mettre à l'abri dans une zone protégée par des îlots au milieu de la chaussée avant de franchir la 2^{ème} voie de circulation. C'est vraiment une aide à la traversée. Puis il y a un aménagement encore plus vaste, plus important pour permettre aux cyclistes de passer d'un côté à l'autre de la voie verte. La question du marquage est liée à celle de la vitesse et en termes de procédures, la vitesse doit être légalisée. A ce jour, elle est dépendante d'une enquête. Ça veut dire qu'on doit mettre à l'enquête les nouvelles limitations de vitesse et c'est sujet à recours. Avant ceci, on doit également faire une procédure pour vérifier différents éléments. D'une part, pour un abaissement de vitesse dans des zones non-bâties, il faut un bâti compact des deux côtés, ce qui n'est pas le cas dans le secteur qui vous inquiète. Le contexte n'est pas favorable à un abaissement de vitesse par rapport aux critères du canton. D'autre part, même si on se trouve dans une zone qui est plus bâtie, s'il y a des commerces, ou beaucoup plus de passage, il peut y avoir une procédure après coup, une fois que l'aménagement est construit, et puis ça dépend du nombre de passages. Il y a des normes qui définissent le nombre de passages sur une certaine durée et si ce nombre de passages est atteint, une demande peut être faite puis le marquage des passages piétons peut être fait. Mais c'est toute une procédure et là on est au stade du projet, c'est trop tôt pour pouvoir mettre en place ce marquage que vous souhaiteriez voir mis en œuvre.

Ottavio **Arena**, chargé de projet pour la requalification de la RC1 à la DGMR: Concernant l'éclairage, les aides à la traversée sont éclairées comme des passages piétons. La seule différence réside dans les marquages qui seront absents pour les raisons précitées, mais sinon toute la sécurité concernant l'éclairage et la visibilité est garantie, et elle sera présente.

Nicolas **Cottier** : dans le préavis, le million six est clairement dans la partie RC1 puisque c'est le point 6.1 et pas dans le 6.2 voie verte. Ensuite, on a reçu un tableau quand on a demandé ce qui pouvait éventuellement être modulé et on nous a dit que si on faisait de la modulation pour la RC1, c'est CHF 1'600'000.- qui tombent. Donc pour moi, c'est un 2^{ème} élément qui montre que les CHF 1'600'000.- sont affectés à la RC1 et non à la voie verte. Ce qui veut dire que s'il était renoncé à la voie verte, *a priori* on ne perdrait pas les CHF 1'600'000.-. La majorité de la COFIN, à l'exclusion de son président, conformément au principe de précaution, n'exclut pas qu'on perde ces CHF 1'600'000.- si on ne faisait pas la voie verte. Alors là je fais un raisonnement qui vaut ce qu'il vaut : si on regarde la part au budget de la voie verte, vu le faible montant de la voie verte, je ne peux pas imaginer que parce qu'on ne fait pas la voie verte on perde CHF 1'300'000.- par exemple. Peut-être qu'on perdra, je ne sais pas moi, CHF 150'000-200'000.-. Ce n'est pas faute d'avoir essayé de clarifier. Pour moi c'était clair jusqu'à lundi midi. Je pense qu'on peut raisonnablement considérer que si on devait décider de ne pas faire la voie verte, cela ne nous ferait pas perdre les CHF 1'600'000.-. Maintenant, c'est une autre question de se dire : est-ce qu'on ne fait pas la voie verte ? Pour la COFIN, abstraction faite de ces CHF 1'600'000.-, on considère que le montant net de la voie verte vaut la peine de la faire quand même.

Philipp **Langer** : Je voulais vraiment féliciter le travail qui a été fait. Je suis toujours un peu allergique aux choses imposées par le canton que les communes doivent payer, je trouve qu'il faut être prudent. Le rapport était déjà très complet, mais de pouvoir imaginer à chaque endroit ce qui sera fait, c'est extraordinaire. Et aussi les finances parce que c'est costaud, donc merci. Après avoir vu les comparaisons de ce que ça veut dire, et de manière prudente, je dirais que tout fait sens. Je comprends tout à fait les réserves qui ont été évoquées. Personnellement, je trouve qu'une voie verte qui ne suit pas la route cantonale est un besoin. On fait des fois le chemin actuel, mais je peux vous dire, en étant pas un spécialiste à vélo, il est bancal. Je vois tout à fait la problématique où ça rejoint la RC1, mais si on ne fait pas la voie verte derrière, d'après ce que j'ai compris il n'y a pas d'entrée du tout. Et toute solution est meilleure que ce qu'il y a maintenant. Donc bravo pour le projet !

Roland **Locher** : J'ai une ou deux questions et quelques remarques par rapport à la voie verte, pour moi la RC1 est quelque chose de logique et on doit aller de l'avant. Concernant la voie verte, je rejoins M. Siegwart pour ces marquages sur la route de Buchillon et puis en partie jusqu'à la route de Moraine, puis chemin de la Moraine plus rien comme dit précédemment. Le chemin de la Moraine donc c'est une voie très étroite où il n'y a même pas d'autre piste cyclable qui est sur la route de Buchillon mais plutôt sur la Moraine, donc il faudra bien réfléchir à ce qu'on fera, même chose sur le chemin du Chauchy. Ensuite, concernant le Monnivert, donc là dans le rapport il y avait un porte voie concernant les viticulteurs qui n'ont pas été concertés. Ça vient d'une seule personne qui est à la commission. Une partie de ce chemin-là, de 700m, il y a quand même 200m qui sont privés, la commune ne va pas jusqu'au bout donc jusqu'à la partie bétonnée et ensuite il y a une partie qui est en naturel. Cette route fait 2m50 de large et il y a pas mal d'utilisateurs (piétons, cyclistes) et il n'y a jamais eu de soucis. L'élargissement de 1m40 stabilisé mais pas goudronné je pense que ce n'est pas nécessaire, voire même dangereux vis-à-vis des terrains ou des talus CFF qui a un endroit est quand même autour des 2m50-3m. Ça ferait vraiment un talus très raide. Et avec les orages, il peut y avoir pas mal d'eau qui coule. Je ne sais pas si au niveau des CFF il peut y avoir des directives pour consolider ces talus. C'est une remarque que je fais. Concernant la voie verte, pour nous elle s'arrête 10m avant le pont CFF, donc le fameux pont CFF qu'ils voulaient fermer, puis pas fermer et de toutes façons consolider. Le pont aujourd'hui fait 2m20 de haut et 2m90 de large, donc il est déjà assez petit. Dans le prix des CHF 437'000.- des 700m, est-ce que les frais de la partie sur le pont et la descente jusqu'à la route cantonale sont à la charge de St-Prex ou de la commune de Lully ? Ensuite, je rejoins MM Todaro et Morand concernant la traversée de la route cantonale. A mon avis aussi, c'est un projet qui est terriblement mal ficelé et il peut y avoir un blessé grave ou un mort. Je pense qu'on a d'autres chemins pour une voie de mobilité douce ; on prend le temps de faire un petit tour et on peut passer par Lully ou par la STEP, ce qui est peut-être plus sécurisant que de traverser cette route cantonale et surtout après rejoindre sur la RC1 les lièvres et les vélos tranquilles, les poussettes, les chiens, etc. Une cohabitation qui peut être dangereuse.

Véronique **Savioz** : Tu évoques la question du talus, des ingénieurs ont travaillé sur ce projet, ils n'ont pas décelé de problématique liée au talus. La pente semble normale. Il y aura un seul changement, c'est le revêtement. Il n'y aura pas de charge supplémentaire sur le talus. Si toutefois il devait y avoir une instabilité ou des problèmes, ce sera aux CFF de les régler parce que c'est leur talus. Par rapport au pont CFF, nous n'avons pas entendu récemment qu'il y avait un projet de le fermer. Je crois même qu'il y a une coordination entre la requalification de la RC1 et ce pont. C'est vrai que le tracé de la voie verte est une longue histoire, la RC1 aussi, c'est un processus qui date de 15 ans. C'est un dossier qui a été traité par l'ancienne Municipalité. Pour la voie verte, j'ai entendu que c'est le tracé le moins pire. Par rapport à ce tracé qui longe les voies de fer, ils voulaient surtout éviter de faire une voie verte le long de la route cantonale. Ça impliquerait beaucoup plus d'expropriations ou de servitudes, plus de complications, et ça reste un tracé pas du tout agréable pour les enfants et tout. Ce tracé n'est pas idéal, mais c'est le moins pire.

Ottavio **Arena** (DGMR) : la voie verte est un projet régional. La DGMR a participé aux études préliminaires qui datent d'une quinzaine d'années, mais l'étude a été pilotée par Région Morges. Dans notre projet, on profite du tracé de la voie verte pour le mutualiser avec des aménagements de mobilité douce, dont les pistes cyclables qui sont prévues le long de la route cantonale pour répondre à la nouvelle stratégie vélo, mais cela reste un projet régional donc nous n'avons pas toutes les réponses. Il est vrai que d'autres variantes ont été étudiées et la solution retenue est la moins pire. La voie verte a une autre vocation que les aménagements autour de la route cantonale, notamment d'accueillir tous les modes de transport, donc les vélos lièvre et tortue, ainsi que les piétons. D'ailleurs ces termes de vélos lièvre ou tortue ne sont pas en lien avec la vitesse, ils désignent soit une personne aguerrie à vélo, soit une personne qui utilise le vélo pour des besoins de loisir, qui cherche un déplacement moins efficace et plus sécuritaire. Dans les enquêtes, on a constaté que beaucoup de gens aimeraient prendre le vélo, mais ne le font pas parce qu'il n'y a pas les aménagements qu'il faut. La voie verte va créer un itinéraire qui permettra à ces personnes de prendre le vélo. Cet aménagement ne cherche pas l'attractivité, mais la sécurité, raison pour laquelle parfois son tracé s'éloigne de la route cantonale.

Samuel **Debosson** (DGMR) : cette voie verte était un projet régional, en revanche, ce qu'il faut aussi retenir qu'il y a une mutualisation des aménagements entre ce que veut faire le canton au niveau des aménagements cyclables le long de la route cantonale et les projets régionaux des communes. Cette mutualisation permet de ne pas avoir un impact trop important sur les forêts, les terres agricoles, etc puisqu'on a quand même un usage de ces différents modes (lièvre et tortue) qui prend moins de place. Cet aménagement qui vous paraît curieux et qui permet cette traversée d'un côté à l'autre, c'est quelque chose qui correspond aux normes, qui se réalise dans toute la Suisse, c'est vraiment les normes des professionnels de la route. Il faudra évidemment apprendre à utiliser ce nouvel aménagement, mais ça a fait ses preuves ailleurs. Dernier point, vous avez eu une magnifique présentation. Vous connaissez l'état actuel avec cette chaussée qui est périlleuse pour les cyclistes aujourd'hui, mais avec l'aménagement qu'on souhaite faire, en termes de sécurité, de confort pour tous les usagers, il n'y pas de comparaison possible. Vous aurez quelque chose qui sera bien mieux que la situation actuelle.

Véronique **Savioz** : une fois que la stratégie cantonale a été validée par le Grand Conseil, soit récemment, la nouvelle unité vélo de la DGMR a examiné les aménagements qui sont dans ce préavis. Seul un élargissement mineur de 30 cm du côté de la piste cyclable nord a été demandé. Un si petit élargissement a été demandé parce que la voie verte a été intégrée dans ce projet. Ça fait que le résultat final correspondait déjà passablement à cette nouvelle stratégie cantonale pour la promotion du vélo. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est un vieux projet. Ce qui avait été projeté il y a 15 ans pour la requalification de la RC1, s'il n'y avait pas eu le rajout de la voie verte, et bien il y aurait un décalage important actuellement et ça aurait signifié peut-être de revoir le projet de manière beaucoup plus importante s'il n'y avait pas eu en cours de route cette mutualisation entre la requalification de la RC1 et la voie verte d'agglomération. C'était un désir politique communal qui s'est fait comme ça, mais on voit avec le recul que ça tombe bien compte tenu de cette stratégie cantonale qui a été validée récemment par le Grand Conseil.

Christian **Boillat** : est-ce que le trottoir et le marquage au sol restent ?

Véronique **Savioz** : A ma connaissance, le trottoir reste. Il va être un tout petit peu modifié puisqu'il sera juxtaposé à la piste cyclable pour le vélo, mais on ne va en tout cas pas démolir le trottoir et en refaire un ailleurs.

Ottavio **Arena** (DGMR) : vous parlez du trottoir existant dans la localité, côté lac de la RC ? Le trottoir reste et à côté il y aura un élargissement justement, une surélévation d'1m50 pour y faire la piste mixte côté lac qui fera elle 3m et qui verra la cohabitation des vélos et des piétons, mais le tout sera surélevé.

Christian **Boillat** : donc si on est piéton, on peut rester côté lac ?

Ottavio **Arena** (DGMR) : à futur vous pourrez soit rester côté lac, soit traverser et aller côté Jura, alors qu'aujourd'hui vous êtes obligés de rester côté lac parce que côté Jura il n'y a aucun trottoir. Il y aura 2 trottoirs.

Christian **Boillat** : d'accord mais si on ne veut pas risquer notre vie pour traverser on pourra rester à gauche ? Et le marquage au sol pour les vélos sur la RC1 il reste aussi ?

Ottavio **Arena** (DGMR) : Oui, vous pourrez rester à gauche ou aller à droite. Pour le marquage, il ne reste pas. Les vélos seront mis sur le trottoir, c'est-à-dire qu'ils seront surélevés et séparés de la circulation.

Christian **Boillat** : ok donc cela veut dire que les vélos venant de St-Prex devront traverser la route ?

Ottavio **Arena** (DGMR) : l'intersection dans la localité, on a 6m40 de chaussée, donc 3m20 par sens de circulation et 2 pistes mixtes soit 2 trottoirs surélevés de 3m de part et d'autre avec une séparation sur la chaussée pour les piétons et pour les vélos. Les vélos auront en principe leur place.

Christian **Boillat** : et il y aura des piétons qui pourront aller dans le sens inverse des vélos ?

Ottavio **Arena** (DGMR) : Oui bien sûr. Le trottoir existant on le garde car il est en bon état.

Christian **Boillat** : aujourd'hui les pistes cyclables ne sont pas très claires. Des fois on prend la voie du bus pour éviter les problèmes. Si vous prenez l'exemple devant l'EPFL, il y a des cyclistes, des piétons, c'est très dangereux. Des fois on prend presque la voie du bus ou la voie normale des voitures pour éviter les problèmes. Aujourd'hui en tant que cycliste, ce n'est pas très simple.

Ottavio **Arena** (DGMR) : Ce qu'on peut dire au sujet de la requalification, c'est que dans l'ensemble, les pistes cyclables seront séparées de la circulation, donc c'est plutôt clair.

Alain **Jouffrey** : La première partie de la route requalifiée du côté de l'EPFL, avec les vélos qui doivent passer derrière les arrêts de bus, on avait déjà fait la remarque il y a longtemps et il nous avait été répondu que c'était la DGMR qui avait fait comme ça. Donc dans le préavis on a demandé qu'il y ait quand même une commission des usagers de St-Prex qui soit partie prenante et qui soit consultée sur ces points de détail car nous savons où nous passons, quels sont les risques et le petit coup de patte pour que ce soit correct. On espère que nous serons entendus là-dessus si le préavis est voté.

Miriam **Radermacher Pilloud** : Merci beaucoup à Alain pour les vidéos, ça donnait vraiment de la valeur ajoutée au rapport. J'aimerais construire un peu sur la question de Christian, c'était en fait le tronçon que tu ne nous as pas montré en vidéo, c'est celui entre le banc des pauvres et le croisement Monnivert – Terre Neuve que tu n'as pas filmé et ma question est la suivante : est-ce que le trottoir reste ? Il y a donc une piste cyclable en parallèle du trottoir, mais donc que je sois cycliste ou piéton, je peux continuer mon chemin jusqu'à Morges donc pourquoi ai-je besoin de la voie verte qui longe les CFF ? Parce que si je veux faire une promenade le dimanche, j'ai déjà un chemin que je peux utiliser. On crée quelque chose qui existe déjà et on a ce croisement qui est pour moi quelque chose qui n'est pas étudié, on crée un danger supplémentaire qu'on n'arrive pas à mesurer actuellement.

Alain **Jouffrey** : si j'ai filmé, simplement je l'ai fait en voiture sur cette partie-là. Il y a une continuité cyclable. Il faut savoir que la piste cyclable qui sera côté lac, si on part de St-Prex, quand on arrive à Terre Neuve, va passer sur la voie verte, toujours à droite, il n'y aura pas besoin de traverser. Donc on a cette continuité. Mais je n'ai pas voulu montrer 2x le même itinéraire ; je l'ai montré 1x pris en voiture et ensuite je suis passé par en haut. Quant au carrefour, je sais que ce n'est pas idéal. Quand on voit le rond-point de Tolochenaz qui est à 250m de Terre Neuve, il y a déjà là aussi un passage piéton qui n'est pas marqué, mais il y a les blocs en béton. Donc on sait que c'est difficile. Je pense qu'à un moment ou un autre le tout sera marqué. J'ai souvent constaté qu'en 250m jusqu'à Terre Neuve il y avait quelques voitures qui accéléraient jusqu'à 80 km/h, mais finalement assez peu le font. Le fait d'avoir une séparation au milieu fait que les voitures n'auront plus l'occasion de dépasser sur ces 250m. Donc voilà je suis partagé ; je sais que ce n'est pas idéal, mais il faut commencer d'une manière ou d'une autre.

Roland **Locher** : Au niveau du financement, si je prends les CHF 960'000.- de la voie verte, est-ce qu'on doit financer le passage sous le pont CFF – tout le chemin qui est donc territoire privé qui descend jusqu'à la route cantonale ainsi que toute la partie nord de la route cantonale pour aller jusqu'à la croisée du Boiron. Est-ce que c'est St-Prex qui finance cette partie ? Si c'est St-Prex qui finance, je souhaite qu'il soit noté que je suis absolument contre cette voie verte parce que je ne veux pas être un saint-preyard qui a fait des travaux sur la commune de Lully et qu'il y a un décès sur cette partie.

Stéphane **Porzi** : ce qui est sur Lully, c'est Lully qui va le financer. A l'époque, les CFF avaient décidé de fermer le passage, mais on a pu le maintenir grâce à la voie verte. Je pense que sans la voie verte, ils auraient fermé le passage dont on est en train de parler. Je vous rejoins tous sur l'inquiétude de cette voie verte, cette traversée c'est le point faible de la voie verte. Mais les gens qui vont se balader à Morges passent par là. D'envoyer la voie verte par le Boiron serait peut-être plus logique parce qu'on est plus en sécurité, mais je ne suis pas sûr que les gens vont faire cet effort de passer par le Boiron. Il faut bien se dire qu'une fois que les gens ont traversé, ils ne seront pas sur le même tracé que les lièvres. Et le trottoir qui est côté lac sera agrandi, il va faire 3m pour les cyclistes et les piétons, et on peut aller jusqu'à Morges sans changer de côté, donc on est en sécurité. De l'autre côté, il y aura aussi un trottoir et une piste cyclable jusqu'à la fin des constructions et après il n'y a plus qu'une piste cyclable. Je pense que la RC1 ne se discute pas, tout le monde semble convaincu, ce qui est une bonne chose. Pour la voie verte, il y a ce point faible, mais je pense que comme l'ont dit ma collègue et la DGMR, c'est la moins mauvaise solution.

Andreas **Rogenmoser** : Nous critiquons beaucoup la voie verte ce soir et je le comprends parfaitement ; je l'ai moi-même critiquée en pré-séance, ayant les mêmes interrogations que celles évoquées ce soir. Mais il a été clarifié ce soir que le piéton et le cycliste ne sont pas obligés d'emprunter la voie verte entre Morges et St-Prex ; c'est un choix et non une obligation. Ce soir, nous avons à voter sur un projet qui a été conçu en incluant la voie verte et à ma connaissance, nous ne pouvons pas dissocier les deux objets. Nous ne parlons pas de l'amélioration de la sécurité en matière de

séparation de la mobilité douce sur la RC1. Moi je trouve que la circulation entre St-Prex et Morges est une situation insupportable et nous avons l'occasion d'en finir avec ça, de passer à l'acte et d'améliorer ceci avec un projet qui tient la route avec une voie verte peut-être perfectible. Je crains par contre, si ce soir nous disons non, que nous repartions pour 2-3 ans d'étude d'un nouveau projet qui sera peut-être meilleur au niveau de la voie verte, mais relativement à la RC1 nous avons déjà la bonne solution sur la table. Pour moi c'est très clair, il faut voter oui.

Pascal **Girardet** : C'est vrai que cette partie Monnivert voie verte nous a fait beaucoup discuter. Et il faut reconnaître qu'à la fin c'est vraiment un projet gagnant – gagnant. Les automobilistes vont arrêter de croiser les cyclistes, et les cyclistes vont se sentir en sécurité sur une voie que leur est attribuée. Sur cette route, les voitures roulent à 80 km/h et ce n'est pas très large. Donc le projet d'une voie verte, c'est de séparer les cyclistes et les piétons des voies de circulation. Donc si on fait passer la voie verte sur Bon-Boccard sous l'autoroute etc, il n'y a aucune visibilité c'est vraiment quelque chose de dangereux à quoi je m'opposerais. Le projet qu'on a là est un très bon compromis. Si on ne fait rien, il va y avoir des blessés, c'est sûr. A mon avis, il faut accepter ce projet, on va faire quelque chose de valable pour demain pour les familles de St-Prex.

Anna **Bauer** : J'ai entendu la discussion sur la traversée, je fais partie de la commission et c'est effectivement un point sensible, je vous rejoins. Par contre, ce que je trouve assez amusant, c'est qu'en fait Alain a filmé cette femme qui essayait désespérément de traverser cette route, qui est donc visiblement déjà utilisée, et j'ai beaucoup de peine à comprendre comment le fait d'installer des îlots de sécurité augmente le risque de mourir sur cette route par rapport à la situation actuelle. Donc en fait cette traversée, même si elle n'est pas parfaite, si elle peut amener un ralentissement, voire un passage piéton, je ne comprends pas pourquoi nos concitoyens courent plus de risques avec les îlots que dans la situation actuelle. Donc je trouve dommage de ne pas proposer cette alternative pour nos familles et nos concitoyens, du coup je vote pour !

Alexandre **Buvelot** : Il n'a pas été répondu clairement à la question du double emploi. Il a été soulevé le point où on a le trottoir qui va rejoindre la zone verte et on aura une piste cyclable du même côté. Donc au niveau sécuritaire, si je prends les coupes que vous avez fait pour le chemin du Glapin, on est dans le même cas de figure : un trottoir, des vélos qui passent sur la route et des véhicules. Je ne vois pas quel est le danger supplémentaire. Quel est l'intérêt de faire le haut pour retraverser alors qu'on serait toujours du côté lac ?

Stéphane **Porzi** : En fait c'est deux aspects différents du vélo. La piste RC1 c'est vraiment pour aller à Morges, celui qui va travailler, qui est aguerri, il emprunte cette piste. Et le dimanche, si on se promène avec des petits enfants, je pense que sur ce trottoir ça ne le fait pas, donc on utilise la voie verte. Alors oui, il y a certes cette petite traversée qui est un peu compliquée, et ensuite on se retrouve à nouveau en dehors de la circulation. La voie verte est vraiment pour se balader en famille. Voilà pourquoi il y a ces deux tracés. Il y a deux utilités totalement différentes.

Thierry **Jaquiéry** : concernant le passage au bout du chemin de Monnivert, est-ce que la Municipalité ne devrait pas voir avec les CFF pour faire une convention pour disposer indéfiniment de ce passage ? Est-ce que le budget de la voie verte est déjà basé sur des rentrées soumissions ? Parce que le préavis mentionne qu'il y a des études en cours, alors est-ce que les soumissions sont rentrées pour ces CHF 960'000.- ? Pourquoi avoir mis tant de réserves sur le coût de la RC1 alors que c'est la DGMR qui s'en occupe, est-ce que ce n'est pas la porte ouverte aux dépassements dans le futur au niveau du budget ? Je reviens à Monnivert, je ne suis pas très satisfait de la solution du revêtement grave, est-ce que c'est vraiment une solution adaptée, car on voit que la route n'est pas toujours inclinée du même côté, est-ce qu'il faudra collecter l'eau ? On ne sait pas trop ce qui va être fait. J'ai l'impression qu'il y aura facilement et rapidement des nids de poule ; est-ce que ça ne serait pas mieux d'avoir une meilleure structure que ce grave ? Et est-ce qu'il est prévu du côté voie CFF une bordure pour quand même faciliter l'entretien ? Parce que c'est vrai qu'en mettant du grave, je pense qu'après quelques mois il y aura certainement un entretien plus conséquent que ce qui a été évoqué. Autrement pour le projet, je suis pour.

Ottavio **Arena** (DGMR) : Je n'ai pas toutes les réponses. Je peux vous répondre pour ce qui concerne la part cantonale, concernant le coût, la commune s'est alignée au canton et aux autres communes en prévoyant une marge de 10% pour les imprévus. Il faut savoir que 10% de divers imprévus c'est la pratique courante pour les travaux de génie civil. Pour les coûts de la voie verte,

la part cantonale est basée sur les rentrées de soumissions, je ne sais pas ce qu'il en est pour la part communale.

Stéphane **Porzi** : sauf erreur, il y a déjà des appels d'offre qui ont été fait. Ça date un peu, donc certaines devront être réactualisées, mais des offres ont déjà été faites. Pour la partie en grave il faut que l'on se renseigne, on n'a pas la réponse là. Je ne sais pas s'il y a une bordure, mais on va tâcher de trouver les réponses à ces questions.

Véronique **Savioz** : La Municipalité vous présente ce soir un projet important. Dans ce projet, la Municipalité a tenté de garder une approche raisonnable, pour la voie verte, on a pris l'option la plus minimaliste, et l'intention est vraiment de donner une place à tout le monde (voiture, vélos rapides et lents) et on a fait le pari d'une politique visionnaire. On voit que les choses changent et on vous propose une infrastructure pensée pour du long terme d'une importance régionale. On a toujours fait attention à penser aux propriétaires et quand il y a eu des questions de servitudes, on a fait le choix de proposer aux propriétaires des servitudes et non des expropriations. On a fait de notre mieux pour avoir une politique modérée et raisonnable.

Alexandre **Buvelot** : on n'arrive pas au même chiffre net entre le préavis et le rapport de la commission. Si j'enlève le prix pour la requalification de la RC1, ça fait une différence de CHF 590'000.- pas CHF 440'000.-.

Nicolas **Cottier** : la différence de CHF 440'000 est venue d'un tableau qui n'est pas dans le rapport. En fait, relativement le tableau transmis par Région Morges, que la COFIN n'a pas remis en question, la commission *ad hoc* a demandé s'il y a des coûts incompressibles. Donc si on prend les coûts *minimas* et qu'on oublie le reste, qu'est-ce que ça donne ? Mais de te dire exactement ce à quoi on renoncerait, nous on n'a pas le détail de tout ça. Dans le calcul présenté par Région Morges, ils arrivent à un total pour le projet dans son ensemble – il y a des petites erreurs d'arrondis – de CHF 4'960'000.-, et si ils font un projet sans aménagement en localité, mais on ne parle que de la RC1, pas de la voie verte d'agglomération, ils arrivent à un montant net de CHF 2'920'000.-. Ce qui fait une économie de CHF 2'040'000.-. Les gens qui ne sont pas fan de la mobilité douce pourraient se dire qu'on met ces 2 millions ailleurs, mais si on fait le projet dans son ensemble, on a 2 millions de subventions, tandis que si on le fait sans ces aménagements en localité, on n'a plus que CHF 600'000.- de subventions, c'est le fameux CHF 1'600'000 dont on a parlé tout à l'heure. Ce qui fait que le delta de CHF 2'040'000 est plus que de CHF 440'000. Mais ce ne sont pas les mêmes chiffres que ceux que tu as je pense. Le tableau dont tu parles est celui du rapport de la commission *ad hoc*, donc ce ne sont pas nos chiffres.

La parole n'étant plus demandée, le Président clôt la discussion et procède au vote sur l'amendement déposé par la Municipalité, puis sur les conclusions du préavis, dont il donne lecture, soit :

1. que l'amortissement sera calculé sur 40 ans ;

DECIDE

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

Les conseiller-ère-s qui acceptent l'amendement sont priés de le manifester en levant la main.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Le Président procède au vote sur les conclusions du préavis, dont il donne lecture, soit :

LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINT-PREX

- vu le préavis municipal ;
- ouï les rapports des commissions chargée de l'étudier ;

- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour ;

PREND ACTE

1. que l'amortissement sera calculé sur 40 ans ;

DECIDE

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

Avis favorables: 49

Avis contraire: 0

Abstentions: 4

Le préavis n° 14/12.2024 amendé est accepté à la majorité.

8) Nomination de la commission consultative pour le SIS Morget

La commission nommée sur proposition des groupes et du bureau est formée de :

Nicolas Cottier

Sylvie Fuchs

Natacha Bruchez

Lorella Pfirter

Frédéric Berthoud

9) Nomination d'un membre à la commission de la place de l'horloge en remplacement de feu M. Raymond Tardy

L'Entente nous propose :

Alexandre Wohnlich

Catherine Blouzard

Sophie Rouquette Studer

Le PLR nous propose :

Frédéric Berthoud

Marc-Antoine **Siegwart** : comme feu M. Raymond Tardy était PLR, nous proposons à l'Entente de retirer ses candidates et donc d'élire tacitement M. Berthoud, membre du groupe PLR.

Le Président prie l'huissière de bien vouloir distribuer les bulletins de votes.

Résultats :

Berthoud : 31 voix – élu à la majorité absolue

Wohnlich : 12 voix

Blouzard : 3 voix

Rouquette Studer : 6 voix

Frédéric Berthoud est élu à la majorité absolue.

10) Simples questions

Marc-Antoine **Siegwart** : J'ai deux questions. La première touche la sécurité, et les fameuses vidéos de surveillance : comment est-ce que la procédure avance ? Pourquoi est-ce aussi long alors qu'on a un règlement communal en la matière ? La deuxième question concerne les restaurants saint-preyards propriété de la commune, comment est-ce que ça se goupille, est-ce qu'on a trouvé des

gérants pour ces établissements, notamment le restaurant de l'Union et qu'en est-il de la procédure d'adjudication si bien entendu il y en a une en cours ? Qui s'occupe de tous ces dossiers au sein de la Municipalité ?

Stéphane **Porzi** : je m'occupe du dossier des caméras. Le dossier a été déposé chez le Préfet et auprès l'autorité de protection des données en avril 2024. On attend un retour, nous avons déjà toutes les offres. Je ne vous cache pas qu'on a déjà commencé à faire les travaux pour prendre un peu d'avance. On a fait le choix de ne pas venir avec un préavis, mais de sous-traiter tout cela à Swisscom, qui s'occupera de la gestion. Ils proposent un service et s'occuperont de tout. On a défini 5 zones, et suite aux événements sur les parkings on a fait le choix d'ajouter des caméras. J'espère pouvoir vous présenter tout cela rapidement et rapidement sécuriser certains endroits.

Jan **Von Overbeck** : les restos c'est un casse-tête. Suite à la faillite de l'Union, on a mis un cahier des charges. Des gens ont répondu, on a dû procéder à des vérifications purement formelles, nous avons maintenant 3 candidats « *presque* » sérieux, dont 2 ne nous ont pas donné de plan financier. On a l'avantage que pour l'Auberge de l'Union, il n'y a pas de fond de commerce. Les offres vont du kebab au restaurant gastro, la discussion est de savoir quel genre de restaurant on veut et celui qui serait le plus près, est-ce qu'il peut financer ? Pour l'horloge, on a retardé la mise sur le marché parce qu'on aimerait d'abord clore le dossier de l'Union. Le projet de l'horloge pour le moment est dans les délais et dans le budget. Là des personnes se sont annoncées mais on n'a rien de sérieux. Par contre, 2 des candidats possibles pour l'Union seraient intéressés d'aussi gérer l'horloge. Ces profils ont été soumis à la commission de l'horloge, qui a fait un rapport sur les différents points qu'ils aimeraient qu'on respecte. Il y a des points qui s'éclairent : on ne va pas pouvoir faire tourner un restaurant dans l'horloge qui est un concurrent de l'Union. La structure de l'horloge ne permet pas de faire un restaurant, seulement de la restauration simple. Il faut faire attention à ça et on en est là. Dès qu'on arrivera à quelque chose dans le choix, la Municipalité puis la commission de l'horloge rencontreront les personnes envisagées.

Christian **Boillat** : je suis un peu choqué par ce que tu viens de dire parce que quand l'Union était exploitée, il aurait pu y avoir des concurrents, on ne leur a pas posé la question de savoir s'ils allaient exploiter ou pas alors que pour eux c'était aussi de la concurrence qui arrivait avant qu'ils ne fassent faillite.

Jan **Van Overbeck** : La question de fond est financière : on a un bâtiment à louer, on veut un loyer. On veut quelque chose qui nous convient. Les rapports de l'EHL montraient clairement que si on prend que le marché du village, ni l'un ni l'autre ne fonctionneront. Le Tic Toc a très bien marché, mais seulement en été, et on veut quelque chose qui fonctionne aussi en hiver. Si on loue deux choses qui appartiennent à la commune, on ne peut pas les mettre en concurrence délibérément. C'est l'état de notre réflexion.

Jacques **Rochat** : concernant ce que vous pensez faire à l'horloge, vous vous inspirez de la présentation qui nous a été faite par les jeunes de l'EHL ?

Jan **Van Overbeck** : c'est un des documents de base. Dans ce document, il y a un argument c'est qu'il nous faut faire du marketing, le plan financier les chiffres étaient à un moment donné faux, et ils nous ont proposé un certain nombre de thèmes que la commission a repris hier soir et on va continuer sur cette piste.

Jacques **Rochat** : la présentation je n'ai trouvé ça pas du tout sérieux dans le sens où il y a déjà un magasin chocolatier tout près, il y a l'Union en face, on a déjà un magasin. Ça m'a paru très difficile à mettre en place. D'autant plus que vous n'êtes pas sans savoir que je suis né dans une épicerie à la grand rue et on sait ce qu'est le commerce dans le Bourg.

Jan **Van Overbeck** : L'étude complète était beaucoup plus large que ce qu'on a vu là. Il y avait pas mal d'informations qu'on peut utiliser. Les conclusions, c'est à nous de voir lesquelles sont faisables et lesquelles collent. Ces conclusions, il faut les corrélérer avec les rentrées financières. C'est très difficile de trouver ce qu'il faut faire. Est-ce qu'on donne un mandat à quelqu'un pendant une année pour voir ce qu'il faudrait faire ? Une fois que la personne paie le loyer, c'est très difficile de lui dire ce qu'il faut faire. On sait que le Tic Toc fonctionnait très bien, mais il y a eu des problèmes et nous notre espoir c'est que cette terrasse redevienne vivante comme elle l'était avec des prix acceptables pour tout le monde.

Vitorino **Miranda Fernandes** : par rapport au survol de drone durant le giron ; avez-vous pensé à faire un édit, car c'est de la responsabilité de la commune de donner l'ordre ou non de faire le survol de drone ?

Roland **Locher** : on n'a pas donné d'ordre pour survoler la place de fête du giron, car il y en a presque tous les jours qui survolent la place de fête.

La parole n'est plus demandée ; le Président clôt la discussion.

11) Contre-appel.

La séance est levée à 23h26.

Merci à vous toutes et tous pour les travaux de ce soir et bon retour chez vous.

Le Président
Louis-Claude Pittet

La Secrétaire
Olivia Sahin-Cajuste