

N° 20/6.21

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 2'639'000.00 TTC POUR LES TRAVAUX DE RÉFECTION ET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES COMMUNALES ET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE À L'AVENUE HENRY-WARNERY, SUBVENTIONS ET PARTICIPATION DE TIERS NON DÉDUITES



Infrastructures et gestion urbaine

Préavis présenté au Conseil communal en séance du 2 juin 2021.

Première séance de commission : mercredi 23 juin 2021, à 18 h 30 en salle Léman, avenue de Riond-Bosson 14.

Détermination de la Commission des finances : OUI

TABLE DES MATIERES

1	OBJET DU PRÉAVIS	3
2	PRÉAMBULE	3
	2.1 Résumé	3
	2.2 Historique	3
	2.3 Contexte	4
3	ASPECTS TECHNIQUES	5
	3.1 Situation du projet	5
	3.2 Description générale du projet	5
	3.3 Mobilités douces	6
	3.4 Transports publics	6
	3.5 Géométrie de la chaussée	6
	3.6 Collecte et traitement des eaux de chaussées	6
	3.7 Collecteur d'évacuation des eaux usées	7
	3.8 Eau potable	7
	3.9 Gaz naturel	7
	3.10 Éclairage public et fibre optique	7
	3.11 Signalisation lumineuse	8
	3.12 Défrichage	8
	3.13 Emprises	8
	3.14 Bruit routier	8
	3.15 Circulation durant les travaux	8
4	MISE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	8
5	PLANNING GÉNÉRAL	8
6	ASPECTS FINANCIERS	9
	6.1 Coûts et recettes du projet	9
	6.2 Subventions	9
	6.3 Amortissement des investissements	10
	6.4 Incidences sur le budget de fonctionnement	10
	6.5 Incidences sur le budget d'investissement	10
	6.6 Tableau financier	11
7	ASPECTS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	11
8	CONCLUSION	12
9	ANNEXES	13

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1 OBJET DU PRÉAVIS

L'édification du nouveau quartier Églantine requiert la requalification de certains accès routiers, la création de cheminements de mobilité douce et le renforcement de certaines infrastructures souterraines. Dans ce cadre, le présent préavis a pour objet le réaménagement de l'avenue Henry-Warnery.

Actuellement, cette desserte arbore des équipements qui ne lui permettent pas d'assurer de manière satisfaisante sa vocation de transit multimodal. Pour garantir à terme la viabilité de cette artère et répondre aux besoins en matière de mobilité douce, une requalification de celle-ci est nécessaire.

Ainsi, le présent préavis vise à pourvoir l'avenue Henry-Warnery en infrastructures à même de renforcer cet itinéraire sous un angle multimodal, notamment en offrant des aménagements adaptés aux modes doux, tout en préservant la progression des transports publics et la fluidité du trafic motorisé.

Pour terminer, le projet prévoit également le renforcement et le renouvellement de certains équipements souterrains pour assurer l'approvisionnement futur du périmètre considéré.

2 PRÉAMBULE

2.1 *Résumé*

Le territoire Nord-Ouest de la ville de Morges présente un potentiel de développement important. À ce titre, il constitue l'un des sites stratégiques du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), où est privilégié l'accueil de nouveaux habitant·es et le maintien d'une part importante d'activités secondaires. Dans le plan directeur communal, cette vision se traduit notamment par le biais d'une mesure sectorielle comprenant la création d'un pôle d'équipements communaux et d'un parc public sur le domaine de la Prairie et l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel sur le site de l'Églantine.

Avec l'instauration d'un plan partiel d'affectation, le périmètre de Prairie-Nord/Églantine s'est vu doté des prérequis autorisant à brève échéance son urbanisation. Pour accompagner ce développement et répondre aux besoins qu'il entraînera, il est apparu nécessaire de définir en parallèle les mesures d'amélioration ou d'optimisation des infrastructures routières à mettre en œuvre sur la base du concept d'accessibilité établi par le schéma directeur.

De manière analogue aux aménagements de surface, les réseaux de distribution souterrains (assainissement des eaux, eau potable, gaz, etc.) ont également fait l'objet de considérations similaires afin d'identifier les équipements à renforcer pour assurer l'approvisionnement futur du quartier.

2.2 *Historique*

Lors de sa séance du 1^{er} mars 2017, le Conseil communal adoptait le plan partiel d'affectation Prairie-Nord/Églantine (préavis N° 36/11.16). Pour rappel, ce dernier permet à terme l'accueil de 700 à 900 habitant·es/emplois et la réalisation d'un programme d'utilité publique, d'installations sportives de plein air et d'un parc public.

Par la suite, face à l'essor attendu de ce périmètre, le Conseil communal accordait en septembre 2017 un crédit d'étude d'un montant de CHF 891'000.00 (préavis N° 24/6.17) pour l'élaboration des projets relatifs aux aménagements routiers et paysagers ainsi qu'aux infrastructures souterraines en lien avec l'équipement du quartier Églantine et du site de Prairie-Nord.

Cette demande de crédit avait notamment pour objectif de retranscrire les concepts généraux développés par les différentes planifications supérieures en projets d'ouvrage détaillés. Plus concrètement, il s'agissait de déterminer l'implantation, la configuration et les caractéristiques que doivent revêtir les infrastructures que ce soit pour la requalification des accès routiers, la création de cheminements de mobilité douce ou encore le renforcement des réseaux de distribution souterrains.

Enfin, le Conseil communal octroyait dans sa séance du 5 décembre 2018 un montant de CHF 3'450'000.00 (préavis N° 39/10.18) pour la réalisation des infrastructures souterraines communales devant prendre place à l'intérieur du quartier Églantine et assurait ainsi la coordination de ces travaux avec les promoteurs-rices lors de la phase d'exécution. Ce crédit de construction devait également permettre d'une part, d'anticiper la demande de co-financement à formuler auprès la Confédération pour le giratoire au carrefour des avenues Henri-Monod/Henry-Warnery et d'autre part, de sécuriser l'arborisation et de créer un cheminement de mobilité douce sur la partie Nord du domaine de la Prairie.

2.3 Contexte

Les études de trafic menées antérieurement dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges ont permis de définir les orientations à privilégier par rapport à l'accessibilité multimodale des différents périmètres de densification de l'Ouest morgien. À cette occasion, certaines mesures structurelles ont également été préconisées. Parmi celles-ci, il était recommandé la réalisation d'un giratoire au carrefour des avenues Henri-Monod/Henry-Warnery, de même que le réaménagement du carrefour de l'avenue Henri-Monod/chemin de Prellionnaz.

Par la suite, ces éléments ont été confirmés en fixant notamment les statuts suivants pour les dessertes jouxtant le périmètre du plan partiel d'affectation Prairie-Nord/Églantine :

- avenue Henri-Monod : axe de type transit routier dont la vocation prioritaire est les transports individuels motorisés ;
- avenue Henry-Warnery : axe de type transit multimodal garantissant un traitement équitable des différents modes de déplacement ;
- chemin de Tolochenaz : axe de type transit multimodal sur lequel le trafic de transit est autorisé, avec en plus l'existence d'une zone particulière à aménager à l'interface de Prairie-Nord et Églantine ;
- chemin de Prellionnaz : axe de type collecteur sectoriel dont la priorité est donnée aux transports publics (axe structurant du réseau TP).

Sur cette base, le profil et la configuration de chacune de ces dessertes ont été étudiés de façon coordonnée. Une attention particulière a été portée au confort et à la sécurité des modes actifs pour lesquels des aménagements spécifiques sont privilégiés là où cela est opportun. En parallèle, des liaisons piétonnes viendront compléter ce dispositif à l'intérieur des nouveaux quartiers en développement. Concernant le régime des vitesses, le choix s'est porté vers une zone de rencontre sur le tronçon du chemin de Tolochenaz délimitant les domaines de Prairie-Nord et Églantine. L'issue de ces réflexions a abouti aux principes suivants de réaménagement pour la requalification des axes routiers considérés :

- avenue Henri-Monod : maintien du gabarit actuel ;
- avenue Henry-Warnery : chaussée avec bandes cyclables dans chaque sens, un trottoir continu coté Est complété par un cheminement sur le bord Ouest à l'intérieur du parc public de Prairie-Nord ;
- chemin de Tolochenaz : aménagement d'une zone de rencontre ;
- chemin de Prellionnaz : chaussée avec bandes cyclables dans chaque sens, un trottoir continu côté Ouest et un cheminement côté Est à l'intérieur du site de Prairie-Nord.

À noter vis-à-vis de ce qui précède que l'ajout d'une voie réservée au bus le long de l'avenue Henri-Monod est préconisé à long terme.

Actuellement, seule la requalification de l'avenue Henry-Warnery s'est vu délivrée un préavis favorable suite au dépôt de ces aménagements pour consultation préalable auprès des services de l'État. Ayant requis des études complémentaires, la procédure d'examen des autres projets (chemin de Prellionnaz, chemin de Tolochenaz) est en cours d'aboutissement. Toutefois, pour ne pas péjorer l'avancement du projet de requalification de l'avenue Henry-Warnery et afin d'être en mesure d'initier ces travaux à brève échéance, ce dernier fait l'objet de la présente demande. Par la suite, un second préavis sera déposé en 2022 pour le réaménagement du chemin de Tolochenaz et en 2023 pour le chemin de Prellionnaz, lorsque ceux-ci auront obtenus les approbations nécessaires. Cette démarche se traduit dans le plan des investissements par deux objets distincts.

3 ASPECTS TECHNIQUES

3.1 Situation du projet

Le projet faisant l'objet du présent préavis comprend le réaménagement de l'avenue Henry-Warnery sur l'entier de son tracé. Délimitée à son extrémité avale par l'avenue Henri-Monod, où vient d'être réalisé un nouveau giratoire, cette desserte s'interrompt à l'amont à la limite territoriale avec la commune de Chigny.

D'une longueur approximative de 580 mètres, l'avenue Henry-Warnery permet de relier le centre-ville de Morges aux quartiers situés à l'Ouest de l'agglomération ou encore de desservir les communes de Chigny et Vufflens-le-Château depuis le littoral. À ce titre, elle constitue l'une des entrées de la ville.

Pour la bonne compréhension de ce qui suit, il est utile de souligner la présence d'un mur d'enceinte comme délimitation entre la propriété de la Prairie et l'espace-rue constitué par l'avenue Henry-Warnery. Bien que présentant peu de qualité constructive, cet ouvrage est néanmoins protégé car il clôture la maison de maître de la Prairie et son parc attenant, tous deux inscrits à l'inventaire cantonal des Monuments historiques.

Pour terminer, on notera encore que cette desserte constitue la route cantonale N° 67-C-S qui est classée, sur le territoire morgien, en route cantonale dite "en traversée de localité".

3.2 Description générale du projet

En premier lieu, la nécessité de préserver le mur d'enceinte mentionné ci-dessus a conduit à intégrer cette contrainte en proposant un gabarit routier généralement compatible avec le maintien de cet ouvrage. Le court tronçon de 20 mètres environ devant être démolé sera reconstruit à l'identique à l'arrière de l'arrêt de bus. Cette solution a été approuvée par la division des monuments et sites du Canton.

Pour assurer le confort et la sécurité des modes doux, conformément à la vocation de cette desserte, la chaussée projetée sera munie d'une bande cyclable dans chaque sens. L'élargissement requis pour cet aménagement implique de renoncer à la création d'un trottoir continu sur le bord longeant la propriété de la Prairie, faute de quoi son mur d'enceinte ne pourrait être préservé. Pour pallier cette situation, un cheminement alternatif sera réalisé en parallèle de la route à l'intérieur du futur parc public.

Le gabarit à disposition sur l'avenue Henry-Warnery ne permet pas d'octroyer aux véhicules motorisés des voies de circulation distinctement séparées par le marquage d'une ligne médiane. En plus des bandes cyclables, la chaussée carrossable sera donc structurée par une voie centrale banalisée. Enfin, le trottoir existant sera maintenu sur toute sa longueur et localement élargi.

3.3 Mobilités douces

De manière à pouvoir offrir aux cyclistes des équipements répondant à leurs besoins, la chaussée projetée disposera d'une bande cyclable sur chacun de ses bords. Pour y accroître la sécurité sur les tronçons pentus, celle-ci revêtira une largeur de 1.80 m dans le sens montant alors qu'elle mesurera 1.50 m à la descente. Cet aménagement contribuera à faire de cet itinéraire une liaison cyclable primaire conformément au volet « Mobilités » du plan directeur communal.

À l'amont du carrefour avec le chemin de Tolochenaz, une bande cyclable se poursuivra sur la voie montante.

En parallèle, avec le maintien du trottoir existant, les piéton·nes bénéficieront d'un espace en site propre sur toute la longueur de l'avenue Henry-Warnery. D'une largeur de 1.5 m, ce dernier sera élargi à 2 m sur le tronçon compris entre la patinoire et l'avenue Henri-Monod pour apporter plus de confort.

Sur le bord opposé, un second trottoir sera localement construit pour desservir depuis le chemin de Tolochenaz la traversée piétonne et l'arrêt de bus sis à l'amont de la patinoire. Cette infrastructure sera prolongée par un cheminement piétonnier alternatif proposé à l'intérieur du périmètre dévolu au parc public. Dans l'attente de la concrétisation de ce dernier, ce sentier sera aménagé de façon provisoire et offrira aux piétons qui le souhaitent un itinéraire en retrait de la circulation pour un meilleur agrément.

Les passages pour piéton·nes existants seront conservés et sécurisés d'une part, en les régulant à l'aide de feux tricolores et d'autre part, en y réalisant un îlot protecteur au centre de la chaussée.

À la hauteur des traversées piétonnes, là où un îlot sera implanté au centre de la route, les voies de circulation présenteront une largeur de 3.75 m. Ces dimensions éviteront des situations conflictuelles et peu sécurisantes en cas de dépassement de cycles par des véhicules automobiles. Cette configuration élargira localement la chaussée à 9 m.

3.4 Transports publics

Avec le maintien de la desserte en transport public, l'arrêt de bus « Patinoire » sera conservé. La zone d'arrêt des bus demeurera sur la chaussée mais, dans le prolongement de l'îlot de protection du passage pour piéton·nes sis à proximité, une berme centrale complètera ce dispositif pour éviter tout dépassement des bus à l'arrêt.

Enfin, les dimensions et les détails constructifs des quais de chargement/déchargement à l'usage des passager·ères seront mis en conformité pour répondre aux exigences actuelles visant à assurer l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports publics.

3.5 Géométrie de la chaussée

La chaussée projetée disposera d'une largeur moyenne de 8 m. Ce gabarit ne permettant pas de séparer les flux de circulation inverse par le marquage d'une ligne médiane, elle sera constituée par 2 bandes cyclables et par une voie centrale banalisée de 4.7 m de large.

3.6 Collecte et traitement des eaux de chaussées

La chaussée étant complètement réaménagée, le réseau de récolte des eaux claires s'y déversant sera intégralement reconstruit et adapté à la nouvelle configuration de la route. Par ailleurs, l'avenue Henry-Warnery ne requiert pas la mise en œuvre d'un système de prétraitement des eaux météoriques.

3.7 Collecteur d'évacuation des eaux usées

L'Association intercommunale pour l'épuration des eaux de la région morgienne (ERM) profitera de l'opportunité offerte par les travaux susmentionnés pour aménager un nouveau collecteur d'eaux usées le long de l'avenue Henry-Warnery. Cette nouvelle canalisation permettra de délester le collecteur existant dans le vallon de la Morges qui présente des problèmes de capacité.

3.8 Eau potable

Le réseau d'alimentation en eau potable comporte actuellement une conduite reliant l'avenue Henri-Monod au chemin de Tolochenaz en longeant l'avenue Henry-Warnery. A la hauteur de Prairie-Nord, le tracé de celle-ci s'écarte quelque peu du domaine public pour empiéter à l'intérieur du bien-fonds dévolu au parc public.

Sur la portion avale, cet approvisionnement se réalise par le biais d'un patchwork de canalisations plus ou moins vétustes. La construction du giratoire de Warnery a permis de remédier en partie à cette situation en renouvelant les équipements dans l'emprise des travaux menés. Cependant, il subsiste une conduite en fonte grise aménagée en 1968. En vieillissant, ce matériau devient cassant et présente un risque avéré de fuites. Pour pallier ce désagrément, cette canalisation sera remplacée par un nouveau tuyau en polyéthylène d'un diamètre de 150 mm.

Bien que les équipements présents sur le tronçon amont manifestent moins de préoccupations, ils seront néanmoins renouvelés de façon similaire à ce qui précède. Ce remplacement est motivé par une logique d'exploitation permettant de profiter des synergies offertes par les travaux routiers pour remplacer les équipements existants constitués par un matériau réputé pour sa faible résistance à la corrosion. Par ailleurs, cela concourra également à se prémunir vis-à-vis d'éventuels conflits que les infrastructures existantes pourraient occasionner avec les aménagements qui prendront place dans le cadre du parc public. Enfin, ce renouvellement confèrera des caractéristiques uniformes à l'ensemble du réseau sis à l'avenue Henry-Warnery et facilitera ainsi sa gestion.

3.9 Gaz naturel

Le projet prévoit la mise à niveau du réseau de gaz en renouvelant la conduite actuellement posée entre l'avenue Henri-Monod et le chemin de Tolochenaz. Les raisons motivant ce remplacement sont analogues à celles développées ci-dessus pour l'eau potable, à ceci près que les équipements existants d'approvisionnement en gaz ne sont pas adaptés en l'état pour garantir la pression d'alimentation des installations raccordées. Pour y pourvoir, la canalisation existante en acier sera remplacée par un nouveau tuyau en polyéthylène d'un diamètre de 150 mm.

3.10 Éclairage public et fibre optique

L'éclairage public (câblages, mâts, luminaires) équipant l'avenue Henry-Warnery est quelque peu vieillissant et requiert également d'être adapté à la nouvelle configuration de la voirie. Compte tenu de ces éléments, il sera procédé à son renouvellement complet. En outre, le recours à des luminaires de technologie LED permettra des économies d'énergie. Avec la possibilité d'abaisser la luminosité durant les heures creuses de la nuit, la pollution lumineuse en sera également réduite.

Un tube de protection de câbles pour la fibre optique communale sera également posé depuis l'avenue Henri-Monod jusqu'au chemin de Tolochenaz. À terme, cette infrastructure permettra de raccorder le complexe scolaire prévu par le plan partiel d'affectation Prairie-Nord/Églantine.

3.11 Signalisation lumineuse

Les deux passages pour piéton-nés sis en amont et en aval de la patinoire seront réglés à l'aide d'une signalisation lumineuse constituée de feux de circulation tricolores. Par défaut, ces feux seront en veille (clignotant) et se mettront en fonction uniquement sur demande des piétons à l'aide d'un bouton poussoir.

En plus des mâts et des feux lumineux, ce dispositif requiert pour son alimentation et sa coordination la construction d'une infrastructure souterraine (socles, tubes, câbles, etc.) complétée par l'aménagement d'armoires abritant la logistique électronique nécessaire à la régulation (contrôleurs).

3.12 Défrichage

Les travaux de réaménagement de l'avenue Henry-Warnery requièrent l'abattage de deux arbres situés en limite du projet contre le mur d'enceinte de la propriété de la Prairie. Ces abattages feront l'objet d'une compensation dans le cadre du projet de parc public de Prairie-Nord.

3.13 Emprises

Le redimensionnement de la voirie nécessite localement une emprise de terrain sur deux parcelles jouxtant le projet, l'une située à la hauteur du parking de la patinoire et l'autre à la hauteur de l'arrêt de bus « Patinoire ». Les biens-fonds concernés appartiennent à la Commune de Morges. La surface totale de ces emprises s'élève à environ 155 m².

3.14 Bruit routier

Selon l'étude d'assainissement du bruit routier, plusieurs bâtiments jouxtant l'avenue Henry-Warnery présentent des dépassements par rapport aux valeurs limites d'immission (VLI) fixant le seuil général à partir duquel le bruit devient nuisible ou incommodant.

En accord avec les principes de protection définis par la législation, la chaussée réaménagée sera pourvue d'un revêtement phono-absorbant à haute performance. Cette mesure permettra d'assainir intégralement les nuisances sonores occasionnées aux propriétés riveraines par le trafic motorisé empruntant cet itinéraire.

3.15 Circulation durant les travaux

Le positionnement des infrastructures souterraines ainsi que l'ordonnancement du chantier ont été étudiés de manière à réaliser les travaux par demi-chaussée selon plusieurs étapes successives, tout en maintenant une voie en service qui sera régulée par des feux lumineux.

Lors de certains travaux spécifiques nécessitant une emprise sur toute la largeur de la route, des itinéraires de détournement seront, le cas échéant, mis en place pour de courtes périodes, en collaboration avec le service cantonal des routes, la police régionale et les transports publics.

4 MISE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La mise à l'enquête du projet de réaménagement de la chaussée de l'avenue Henry-Warnery s'est déroulée du 30 mars au 28 avril 2021, conformément aux dispositions légales en vigueur, notamment la loi sur les routes du 10 décembre 1991 et la loi sur l'expropriation du 25 novembre 1974.

Cette consultation n'a soulevé ni opposition ni observation.

5 PLANNING GÉNÉRAL

Le début des travaux est escompté dès l'automne 2021 pour une durée approximative de 16 mois.

6 ASPECTS FINANCIERS

6.1 Coûts et recettes du projet

Le coût de réalisation de ces travaux basé sur des offres rentrées se présente de la manière suivante :

Travaux	Route	Eclairage public et électricité communale	Assainissement	Signalisation et marquages	Eau potable	Gaz naturel	Total TTC
Centre de charges	430	431	460	610	811	830	
Travaux de génie civil	1'365'000.00	160'000.00	243'000.00	45'000.00	51'000.00	50'000.00	1'914'000.00
Appareillage		115'000.00			89'000.00	78'000.00	282'000.00
Curage et contrôle tv			10'000.00				10'000.00
Signalisation et marquages routiers				40'000.00			40'000.00
Feux de régulation				110'000.00			110'000.00
Equipements arrêt de bus	10'000.00						10'000.00
Honoraires et prestations de service	153'000.00	17'000.00	34'000.00	30'000.00	7'000.00	7'000.00	248'000.00
Frais divers	25'000.00						25'000.00
Total TTC	1'553'000.00	292'000.00	287'000.00	225'000.00	147'000.00	135'000.00	2'639'000.00

Dans le plan des investissements sous le N° 3420, il est prévu un montant de CHF 4'000'000.00 pour Prairie-Nord/Églantine, crédit de réalisation 2^e étape.

6.2 Subventions

S'agissant d'une route cantonale en traversée de localité, les travaux routiers de reconstruction limités à la chaussée sont au bénéfice d'un soutien financier cantonal à hauteur d'environ 40 %. Le montant de cette subvention, qui sera calculé sur le coût réel des travaux de génie civil, de marquage et des prestations d'ingénieurs, est évalué approximativement à CHF 225'000.00 TTC.

Le renouvellement du réseau d'eau potable bénéficie également d'un subside cantonal de l'Établissement d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA) estimé à environ CHF 13'000.00 TTC.

6.3 Amortissement des investissements

La Commune de Morges dispose comptablement dans son bilan, au chapitre 923 "Engagement envers des fonds spéciaux", d'un fonds de réserve alimenté par les promoteur-rices du quartier Églantine à titre de contribution à l'équipement du périmètre du plan partiel d'affectation Prairie-Nord/Églantine. Conformément à la convention établie à cet effet, le montant de cette participation s'élève à CHF 4'799'400.00 et figure au fonds N° 9233.0011 "Fonds de réserve PPA Prairie-Nord/Églantine, frais d'équipement".

Suite au préavis N° 39/10.18, le prélèvement sur ce fonds d'un montant de CHF 1'000'000.00 a été consenti pour les frais d'équipement en lien avec la réalisation des bâtiments de la parcelle de l'Églantine.

Par la suite, la Municipalité a également soumis à la présente assemblée de financer les aménagements publics d'Églantine (préavis N° 17/5.21) en prélevant sur ce fonds un montant de CHF 1'922'600.00 TTC.

Considérant ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal d'amortir une partie des nouvelles infrastructures de l'avenue Henry-Warnery par le prélèvement d'un montant de CHF 500'000.00 sur le solde du fonds N° 9233.00.11 "Fonds de réserve PPA Prairie-Nord/Églantine, frais d'équipement" s'élevant à CHF 1'876'800.00 TTC.

6.4 Incidences sur le budget de fonctionnement

Le présent préavis se rapporte en majorité au renouvellement d'infrastructures existantes. Par conséquent, les nouveaux aménagements n'occasionneront pas d'augmentation significative des besoins en moyens humains et techniques. L'entretien et l'exploitation de ces équipements pourront être absorbés par l'organisation en place.

Seule exception à ce qui précède, la sécurisation des traversées piétonnes à l'aide de feux lumineux qui occasionnera de nouveaux frais d'exploitation et d'entretien. Toutefois, ces derniers sont difficiles à estimer, mais de faible ampleur.

De plus, les comptes de l'eau potable et de l'assainissement étant des comptes affectés et le compte du gaz naturel étant un compte bénéficiaire, les amortissements et intérêts seront prélevés annuellement des fonds de réserve respectifs, au plus tard lors du bouclage des comptes.

6.5 Incidences sur le budget d'investissement

La dépense sera financée par la trésorerie générale et sera imputée par les comptes d'investissement suivants :

- N° 3420.43000.5040.00 – CHF 1'553'000.00 – Route
- N° 3420.43100.5040.00 – CHF 292'000.00 – Eclairage public
- N° 3420.46000.5040.00 – CHF 287'000.00 – Assainissement
- N° 3420.81100.5040.00 – CHF 147'000.00 – Eau potable
- N° 3420.83000.5040.00 – CHF 135'000.00 – Gaz naturel
- N° 3420.61000.5040.00 – CHF 225'000.00 – Signalisation

Ce préavis correspond au N° 102.00.04 dans le plan des investissements.

6.6 Tableau financier

BUDGET D'INVESTISSEMENTS

Montant en CHF (TTC)	Total	2021	2022	2023	2024	2025
						et suivants
Dépenses	2 639 000	200 000	1 900 000	439 000	100 000	
Subventions, participations ou autres	238 000			13 000	225 000	
Utilisation fonds	500 000			500 000		
Total investissements	1 901 000	200 000	1 900 000	-74 000	-125 000	-

BUDGET DE FONCTIONNEMENT

Durée d'amortissements	20
Année début de l'amortissement	2023
Année bouclage du préavis	2025
Taux d'intérêt au 31.12.2020	0.82%

	2021	2022	2023	2024	2025 et suivants
Charge d'intérêts	11 361	11 361	11 361	11 361	11 361
Charge d'amortissement	-	-	106 950	106 950	106 950
Autres charges					
Recettes					
Total fonctionnement	11 361	11 361	118 311	118 311	118 311

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

7 ASPECTS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les aménagements projetés amélioreront l'attractivité du réseau de mobilité douce en offrant des équipements et des itinéraires sécurisés, confortables et continus. Ils participeront ainsi au transfert vers des modes de déplacement plus respectueux et contribueront à diminuer les nuisances environnementales (bruit, émanations polluantes, etc.).

Le remplacement et le renforcement des conduites industrielles permettront de garantir la sécurité d'approvisionnement. Le fait de réaliser ces travaux en parallèle des aménagements routiers réduira non seulement le coût des investissements nécessaires mais également les impacts sur l'environnement et la gêne causée aux usager·ères.

Enfin, le remplacement de l'éclairage public existant par des luminaires de technologie LED engendrera des économies d'énergie et minimisera la pollution lumineuse.

Le recours à un revêtement phono-absorbant occasionnera une diminution notable des nuisances sonores générées par le trafic routier et apportera une meilleure qualité de vie aux riverain·es actuellement incommodé·es.

En prenant en compte les besoins des usager·ères les plus vulnérables, le projet vise à répondre aux nouvelles pratiques en matière de mobilité urbaine où piéton·nes et cyclistes souhaitent eux aussi pouvoir profiter de l'espace habituellement dévolu aux véhicules motorisés. En proposant par exemple des itinéraires pédestres confortables, les aménagements projetés favoriseront la rencontre et les échanges entre piéton·nes.

8 CONCLUSION

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, 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'adopter le projet de réaménagement de l'avenue Henry-Warnery soumis à l'enquête publique du 30 mars au 28 avril 2021 ;
2. d'accorder le crédit de réalisation d'un montant de CHF 2'639'000.00 TTC pour le réaménagement de l'avenue Henry-Warnery, sous réserve de l'obtention des autorisations, participation de tiers et subventions non déduites ;
3. de dire que ce montant sera amorti par prélèvement de CHF 500'000.00 au fonds N° 9233.0011 « Fonds de réserve PPA Prairie-Nord/Églantine, frais d'équipement » ;
4. de dire que le solde de CHF 2'139'000.00 sera amorti en règle générale, en 20 ans, à raison de CHF 106'950.00 par année à porter en compte dès le budget 2023.

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 17 mai 2021.

le syndic

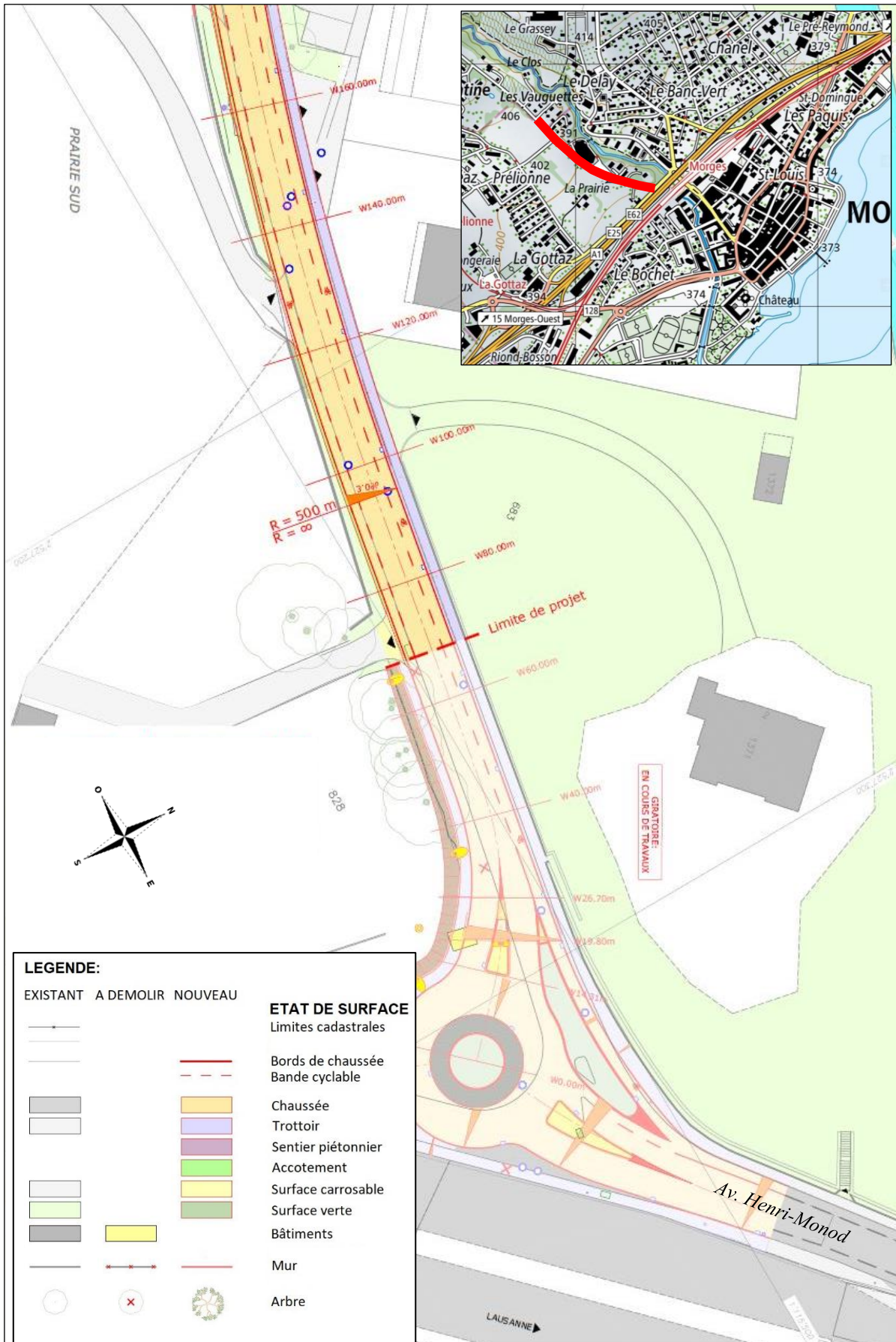
le secrétaire

Vincent Jaques

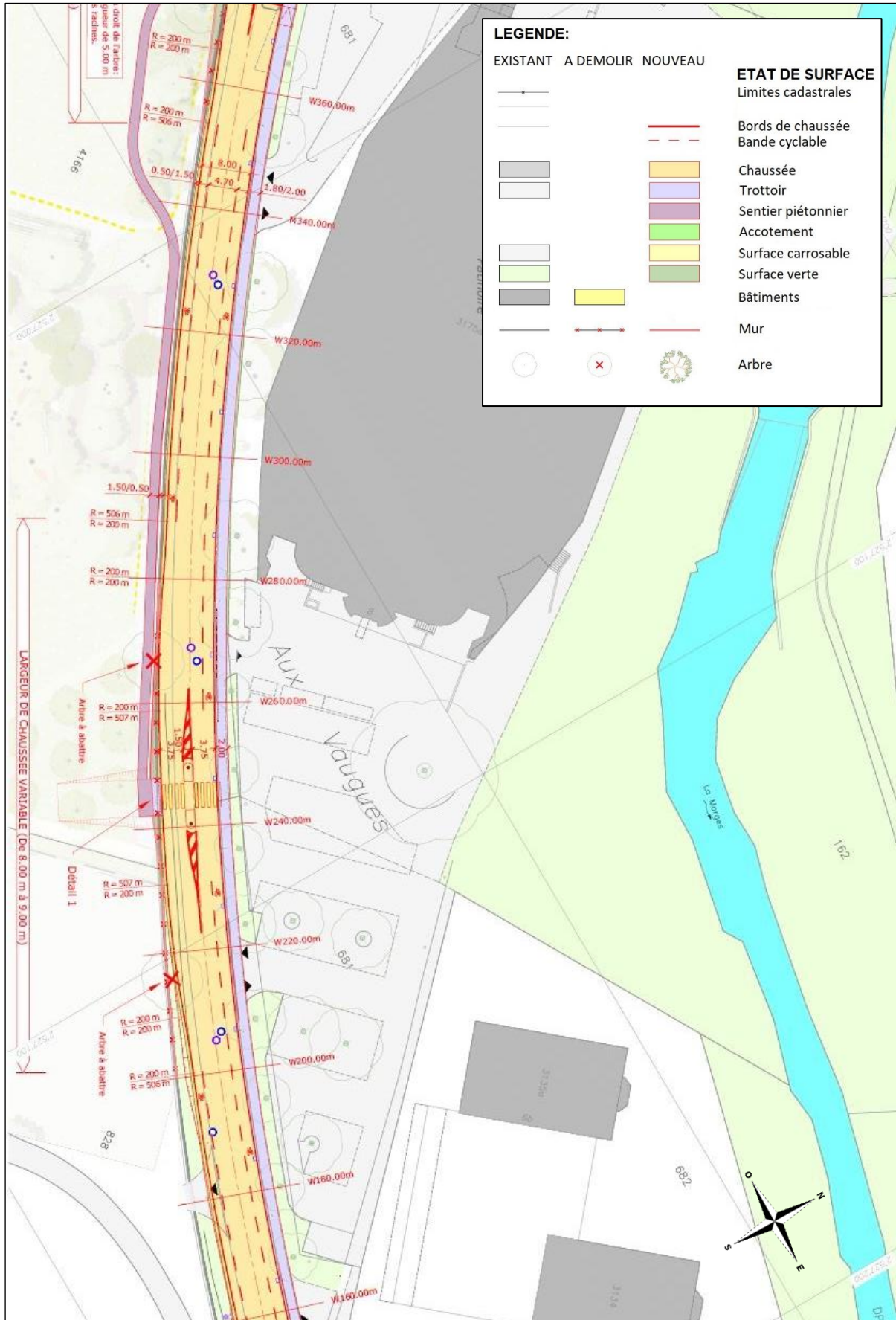
Giancarlo Stella

9 ANNEXES

Situation tronçon aval :



Situation tronçon intermédiaire :



AVENUE HENRY-WARNERY

Coupe-type :

