

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 27'400'000.- pour financer la part cantonale des travaux de la requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne (RC 319, RC 401 et RC 448).

TABLE DES MATIERES

1. . Présentation du projet	3
1.1 Contexte	3
1.2 Description du projet.....	4
1.3 Bases légales	5
1.3.1 .Pour les routes cantonales.....	5
1.3.2 .Pour les aménagements de modes doux.....	5
1.4 Situation actuelle	6
1.4.1 .Réseau routier.....	6
1.4.2 .Transports publics.....	7
1.4.3 .Modes doux.....	7
1.5 Description des travaux prévus	7
1.5.1 .Description des aménagements.....	7
1.5.2 .Transport public – voie bus	9
1.5.3 .Giratoires de Mon-Repos et de Bel-Air et réaménagement du contournement de Cheseaux-sur-Lausanne.....	9
1.5.4 .Élargissement du pont et réaménagement du lit de la Mèbre	10
1.5.5 .Système de traitement des eaux de chaussée et déplacement du lit de la Mèbre.....	11
1.5.6 .Mesures contre les émissions sonores.....	11
1.5.7 .Éclairage public.....	12
1.6 Mobilité douce.....	12
1.6.1 .Préambule	12
1.6.2 .Description des aménagements prévus.....	12
1.7 Projets communaux	14
1.8 Planning des travaux	15
1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	15
1.10 Coûts des travaux et des études prévus pour le Canton	16
1.10.1 Participation de tiers.....	16
1.10.2 Répartition des coûts.....	16
1.10.3 Coûts des travaux et des études à charge du Canton.....	16
2. . Mode de conduite du projet	18
3. . Conséquences du projet de décret	19
3.1 Budget d'investissement.....	19
3.2 Amortissement annuel	19
3.3 Charges d'intérêt.....	19
3.4 Ressources humaines	19
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	19
3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	20
3.7 Environnement, durabilité et climat	20
3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion.....	21
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)	21
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	21
3.10.1 Principe de la dépense.....	21
3.10.2 Quotité de la dépense	22
3.10.3 Moment de la dépense.....	22
3.10.4 Conclusion.....	22
3.11 Communes	23
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	23
3.13 Incidences informatiques.....	23
3.14 Simplifications administratives.....	23
3.15 Protection des données.....	23
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	24
4. . Conclusion	25
PROJET DE DECRET.....	26

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Contexte

Le contournement routier de Cheseaux-sur-Lausanne, mis en service en 2001, est constitué de plusieurs tronçons séparés par des carrefours giratoires. Ces dernières années, il a connu une forte augmentation de trafic liée au développement du nord de la région lausannoise et du Gros-de-Vaud. Certains tronçons sont aujourd'hui saturés aux heures de pointe, matin et soir. Les giratoires de Mon-Repos et de Bel-Air, situés aux croisements des routes cantonales en provenance de Lausanne, Romanel et Crissier (RC 319, RC 401, RC 448), sont particulièrement concernés.

Cette situation est problématique pour le centre de Cheseaux, qui absorbe une part de trafic de transit lié à l'évitement par les automobilistes du contournement engorgé. Elle l'est également pour les transports publics qui se retrouvent bloqués dans le trafic aux heures de pointe, au centre-ville, mais également au niveau du giratoire de Mon-Repos. De ce fait, la vitesse commerciale des transports publics est très faible aux heures de pointe et la ponctualité, ainsi que les correspondances avec le LEB, ne sont pas assurées.

La situation actuelle pour les piétons et les cyclistes, quant à elle, ne répond pas aux normes de sécurité en vigueur. D'une part, les itinéraires existants destinés aux piétons ne sont pas suffisamment sécurisés, notamment en raison de l'absence d'îlots centraux sur les passages pour piétons situés sur les routes cantonales hors localité. D'autre part, les infrastructures dédiées aux cyclistes sont inexistantes ou ne répondent pas aux normes actuelles, alors que les liaisons entre le centre de Cheseaux-sur-Lausanne et la RC 401, au sud, et la RC 448, au sud-est, sont identifiées comme liaisons structurantes dans la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. L'accès à Cheseaux-sur-Lausanne depuis les routes cantonales est difficile et requiert la traversée de carrefours giratoires non adaptés. Des itinéraires alternatifs sont aujourd'hui également inexistantes.

Afin d'améliorer la situation actuelle et de mettre aux normes les infrastructures existantes pour tous les modes de transport, le Canton – en partenariat avec la Commune de Cheseaux-sur-Lausanne et le Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) – a développé un projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur la partie sud du contournement, de leurs branches d'accès ainsi que du tronçon routier situé entre les deux giratoires. Ce dernier intègre les mesures suivantes issues du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), notamment en faveur des transports publics et des modes doux :

- requalification des giratoires de Mon-Repos et de Bel-Air (PALM 2016) ;
- aménagement d'une voie pour les transports publics sur la RC 319 – Cheseaux-sur-Lausanne (Priorité A du PALM 2012) ;
- franchissement pour la mobilité douce au giratoire de Mon-Repos sur la RC 401 (PALM 2016) ;
- création d'une passerelle au niveau du giratoire de Bel-Air Est sur la RC 448 (PALM 2016).

1.2 Description du projet

Les RC 319, 401 et 448 sont des routes principales de première classe faisant partie du réseau de base. Le tronçon concerné par cette demande de crédit d'ouvrage s'étend sur le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne, depuis l'entrée de la tranchée couverte à l'ouest (RC 401), jusqu'au quartier des Crottes sur la RC 448 sur environ 1 km de distance. Il inclut également la RC 319 en localité depuis le giratoire de Mon-Repos sur environ 260 m de distance. Le projet de requalification est complété par une piste cyclable bidirectionnelle transitoire jusqu'au carrefour du Solitaire, permettant ainsi de réaliser la continuité pour les cycles entre Lausanne-Blécherette et Cheseaux. Le périmètre du projet de requalification est illustré sur le plan ci-dessous.

Les objectifs principaux du projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sont les suivants :

- Canaliser le trafic de transit sur le contournement de Cheseaux-sur-Lausanne et assurer le bon fonctionnement du contournement ;
- Fluidifier le trafic, prioriser la circulation des bus et améliorer la ponctualité de ces derniers, notamment pour assurer les correspondances avec le LEB ;
- Assurer et sécuriser les connexions piétonnes en traversée du contournement et de certaines branches d'accès aux carrefours giratoires ;
- Assurer et sécuriser les cheminements cyclables permettant l'accès au centre de Cheseaux.

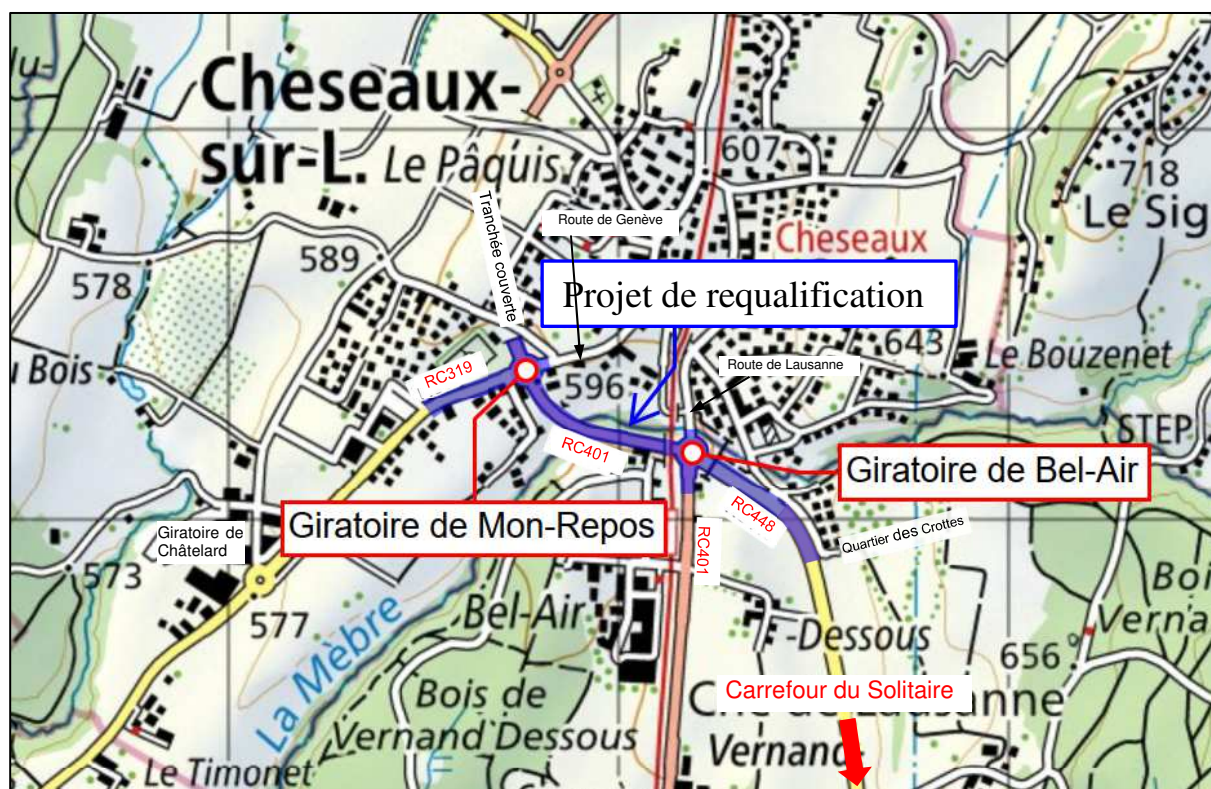


Figure 1 – Plan de situation

Ce projet de requalification permettra de rendre au contournement sa fonction initiale d'accueil du trafic de transit, de décharger le centre de Cheseaux et d'améliorer ainsi la qualité de vie de ses habitantes et habitants ; il permettra d'améliorer la ponctualité des bus ; il améliorera la sécurité des usagers en corrigeant les giratoires existants et en créant des itinéraires continus pour les modes doux ; il favorisera la multimodalité en garantissant des trajets plus sûrs, efficaces et adaptés pour l'ensemble des usagères et usagers, quel que soit leur mode de déplacement.

Le projet a fait l'objet d'une demande de crédit d'étude (cf. chap. 1.10) pour assurer la part cantonale du financement des études à réaliser jusqu'à la demande de crédit de construction, à savoir, les études d'avant-projet, l'établissement du dossier d'enquête publique et la procédure d'appel d'offres (phases SIA 31 à 41).

La présente demande de crédit d'ouvrage a donc pour objectif d'assurer la part cantonale du financement de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne, à savoir l'établissement du projet d'exécution, les travaux et leurs suivis, ainsi que la réception de l'ouvrage (phases SIA 51 à 53).

1.3 Bases légales

1.3.1 Pour les routes cantonales

Conformément à la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; BLV 725.01), les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3 al. 2ter, 7 et 20 al. 1er lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés des voies publiques existantes doivent être aménagés en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8 al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (cf. art. 58 du Code des obligations (CO ; RS 220), art. 12 LRou, ensemble des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) et directives de l'Office fédéral des routes OFROU).

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soient les atteintes nuisibles aux personnes ou à l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01). Ces principes imposent de prendre des mesures de protection, ainsi que d'intervenir à titre préventif avant que les nuisances visées ne deviennent excessives, de façon à les réduire dès et autant que possible. La LPE établit les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immission (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou pour y remédier ; ce plan est contraignant pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution (art. 44a, al. 1 et 2 LPE). Les limites et mesures précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1). Pour ce qui est de la compétence, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

Dans son ensemble, le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie et les carrefours existants aux besoins actuels et futurs en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité, fixées dans les normes VSS.

1.3.2 Pour les aménagements de modes doux

Aux termes de l'art. 2 al. 1 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; BLV 725.01), les routes comprennent, outre la chaussée proprement dite, une série d'éléments, dont notamment les pistes cyclables, et les installations accessoires nécessaires à leur entretien ou à leur exploitation. Partant, en vertu de cette disposition, les aménagements spécifiques à la mobilité active font partie intégrante de la route. Par ailleurs, la LRou prévoit que l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur les routes cantonales hors localité relève également de la compétence du Canton (cf. notamment art. 2, 3 al. 2ter et 7 LRou).

De plus, la nécessité d'intégrer dans le présent projet routier l'aménagement de voies cyclables découle également de l'obligation fédérale faite aux cantons de planifier et mettre en œuvre des réseaux de voies cyclables (cf. art. 5 de la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables, ci-après : LVC ; RS 705, et Message du Conseil fédéral concernant la loi sur les voies cyclables FF 2021 1260, notamment page 18), ainsi que de la Stratégie cantonale de promotion du vélo horizon 2035, qui est la continuation de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 adoptée en 2010 par le Conseil d'Etat.

Cette première stratégie a notamment permis de saisir les opportunités offertes par les projets de réfection routière pour étendre et construire une partie du réseau cyclable cantonal. Dans son prolongement, la stratégie vélo 2035 s'engage également à tirer parti des projets de requalification et/ou entretien lourd pour aménager et adapter les infrastructures dédiées à la mobilité active. Elle vise ainsi à répondre aux objectifs de la politique publique en matière de mobilité multimodale et de développement

de l'usage du vélo et des aménagements qui lui sont dédiés, conformément à la Stratégie cantonale de mobilité multimodale horizon 2050, adoptée par le gouvernement vaudois le 17 juin 2026.

Ainsi, la nécessité de réaliser des infrastructures cyclables, notamment des pistes cyclables, ressort clairement des orientations arrêtées par le Conseil d'Etat. Celles-ci sont consolidées tant dans sa Stratégie vélo 2035, qui prévoit en particulier le développement d'un territoire et d'infrastructures sécurisées favorisant la pratique du vélo, que dans la récente Stratégie cantonale de mobilité multimodale.

Dans cette même perspective, la promotion et le développement de la mobilité douce, ainsi que la complémentarité entre celle-ci et les transports publics et les transports individuels motorisés, figurent parmi les objectifs poursuivis par la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21). Cette loi définit les compétences des autorités cantonales dans le domaine de la mobilité douce et prévoit notamment que le Conseil d'Etat fixe la stratégie cantonale en la matière, tandis que le service compétent établit les plans cantonaux des réseaux de mobilité douce (art. 1, 3, et 4a LMTP).

Enfin, la LVC précise que les autorités responsables de la planification des réseaux cyclables veillent à ce que les réseaux disposent de voies cyclables sûres, séparant le trafic cycliste du trafic motorisé, ainsi que de la mobilité piétonne lorsque cette séparation est réalisable et opportune (art. 6, let. b et c LVC).

En définitive, l'obligation pour le Canton de Vaud de réaliser des aménagements cyclables dans le cadre du présent projet routier découle de plusieurs sources légales et stratégiques convergentes. À cet égard, les deux stratégies de promotion du vélo (2020 et 2035), ainsi que la récente Stratégie cantonale de mobilité multimodale ont notamment l'objectif de mettre en œuvre la promotion et le développement de la mobilité active. Par ailleurs, les stratégies 2020 et 2035 constituent, au sens de l'art. 8 al. 1 LRou, des études de base définissant la planification des voies publiques, à construire ou à modifier, afin de répondre aux besoins de la population et de l'économie. Elles définissent également les principes du réseau cantonal cyclable et précisent notamment sa structuration, pour les déplacements quotidiens, sa déclinaison en réseau cantonal structurant et réseau cantonal complémentaire.

1.4 Situation actuelle

1.4.1 Réseau routier

Le réseau routier du contournement de Cheseaux-sur-Lausanne comprend actuellement une voie par sens.

Les giratoires du contournement sont des giratoires à une voie d'entrée, une voie de sortie et une voie sur l'anneau. Seul le giratoire de Mon-Repos comprend une voie de présélection de tourner-à-droite depuis la sortie de la tranchée couverte en direction de Crissier. Ces giratoires ont un diamètre de 30 m à 32 m, situés à proximité des accès locaux.

Les charges de trafic journalières, relevées en juin 2025 sur les réseaux cantonal et communal, sont les suivantes :

- Le contournement (entre la tranchée et le giratoire de Bel-Air sur la RC 401) présente les charges de trafic les plus élevées, avec environ 19'300 véh/j au portail sud de la tranchée et environ 18'700 véh/j entre les deux giratoires,
- La RC 319, permettant de rejoindre Crissier, est fréquentée par 14'600 véh/j,
- La RC 448 (après le giratoire de Bel-Air), permettant de rejoindre la Blécherette, est fréquentée par environ 16'700 véh/j,
- Le centre du village est fréquenté par environ 7'800 véh/j.

Le trafic à travers le village est élevé, notamment en raison du passage d'une part du trafic de transit résultant du mauvais fonctionnement du contournement et des giratoires de Bel-Air et Mon-Repos.

Aux heures de pointe, la situation est particulièrement tendue en raison des volumes importants transitant par le contournement et ses giratoires. Le matin, le trafic sur le contournement ralentit en direction de Lausanne à cause de la saturation du giratoire de Bel-Air, cette situation entraîne un important trafic de transit indésirable au centre du village de Cheseaux. Le soir, tous les giratoires du contournement sont saturés ; en provenance de Lausanne, des files d'attente de longueur importante sont constatées régulièrement sur la RC 319 et sur la RC 448. Le transit aggrave non seulement la congestion au centre du village, mais pose également des problèmes de sécurité et de qualité de vie pour les habitants.

1.4.2 Transports publics

Le village de Cheseaux est principalement desservi par le rail via le LEB. Trois lignes de bus complètent cette offre de transport public.

Le giratoire de Mon-Repos est traversé par la ligne TL 54, ainsi que par les lignes CarPostal 410 et 425.

La saturation du contournement et du centre de Cheseaux aux heures de pointe impacte fortement l'efficacité des transports publics : les bus restent bloqués dans le trafic et subissent des retards importants, ce qui réduit significativement leur efficacité et la garantie des correspondances avec le LEB. Le soir, la problématique est très aigüe dans le sens Crissier-Cheseaux. En effet, pour les piétons, il est plus rapide de marcher que de prendre le bus.

1.4.3 Modes doux

Au droit du giratoire de Bel-Air, deux passerelles permettant les franchissements nord-sud sur la Mèbre et sur le contournement pour les piétons et les cyclistes sont vétustes.

Passerelle sur la Mèbre



Passerelle sur la RC 448



Photo 1 : Etat actuel des deux passerelles existantes

Des bandes cyclables sont présentes sur la RC 401 au sud en direction de Romanel, ainsi que sur la RC 448 en direction de Blécherette.

Au droit des deux giratoires, les passages piétons existants ne correspondent pas, voire pas du tout, aux standards actuels.

Aucun aménagement cyclable n'est présent à l'intérieur des giratoires et il n'existe actuellement aucune liaison pour les modes doux entre les giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos.

1.5 Description des travaux prévus

1.5.1 Description des aménagements

Les principaux aménagements prévus par le projet sont illustrés sur l'infographie ci-après (cf. Figure 2) :

- La création d'une voie réservée aux bus en provenance de Crissier afin d'assurer l'insertion du bus dans le giratoire, en cas de congestion du trafic sur la RC 319 ;
- L'élargissement des deux giratoires pour améliorer leur fonctionnement et la mise en place de deux voies de circulation dans chaque sens entre les giratoires, y compris le pont enjambant la Mèbre ;
- De nouveaux aménagements pour les modes doux :

- la construction d'une piste mixte entre le Chemin de Sorécot situé au-dessus du tunnel de Cheseaux et la RC 319,
 - la démolition et la reconstruction des deux passerelles existantes sur la RC 448, respectivement sur la Mèbre,
 - l'élargissement du chemin au nord reliant la route de Lausanne au nord du giratoire de Bel-Air,
 - la réalisation d'une piste bidirectionnelle à la sortie du quartier des Crottes jusqu'au carrefour du Solitaire.
- Des mesures de protection contre le bruit telles que :
 - la limitation de la vitesse à 60 km/h sur le contournement,
 - la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant,
 - la construction d'une paroi antibruit sur le pont sur la Mèbre pour protéger le nouveau quartier du Grand-Pré Sud,
 - la réalisation d'un remblai antibruit pour protéger les habitants du quartier Bouzenet.
 - Des mesures de protection pour l'environnement telles que :
 - la construction d'un nouveau bassin de traitement des eaux de chaussées polluées avant leur rejet dans la Mèbre,
 - le réaménagement du lit de la Mèbre sous le pont, en collaboration avec la DGE, afin d'améliorer la situation hydraulique, actuellement non satisfaisante,
 - la création d'habitats pour la faune.

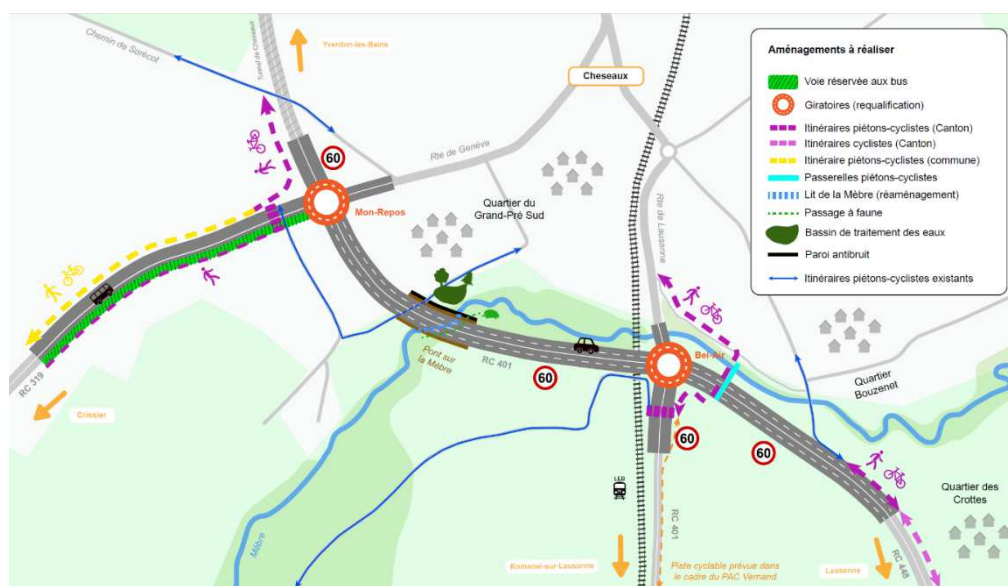


Figure 2 : Infographie des travaux prévus et des itinéraires existants et à réaliser pour les modes doux (visible également en format A4 en annexe)

1.5.2 Transport public – voie bus

Le projet prévoit l'aménagement d'une voie réservée aux transports publics sur la RC 319, d'une largeur de 3.5 m, sur environ 220 m de longueur avant l'arrivée sur le giratoire de Mon-Repos, afin de leur donner la priorité en cas de surcharge de trafic à l'approche du giratoire.

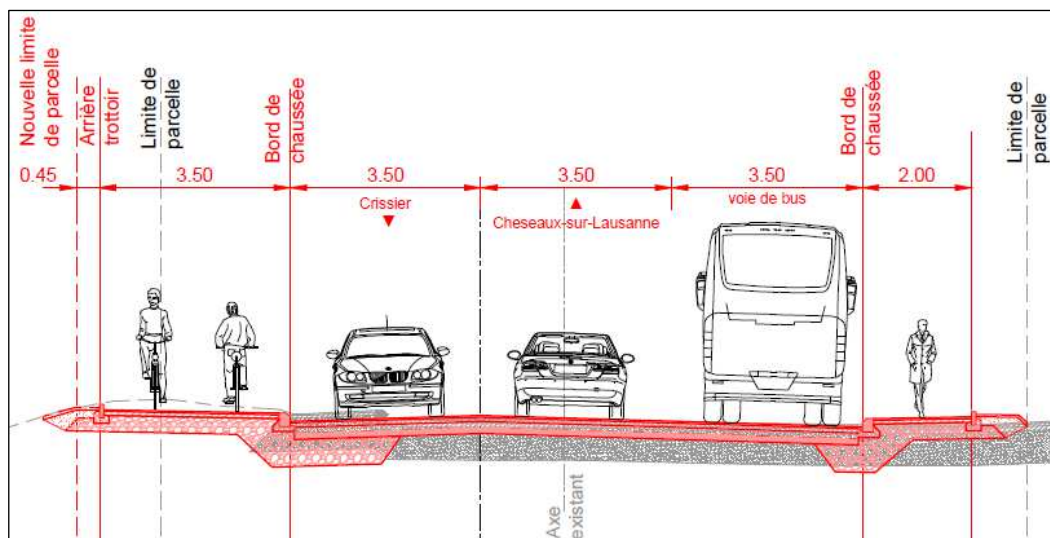


Figure 3 : Profil-type de la RC319 (route de Genève)

1.5.3 Giratoires de Mon-Repos et de Bel-Air et réaménagement du contournement de Cheseaux-sur-Lausanne

Le giratoire de Mon-Repos sera élargi et aménagé en turbo-giratoire (avec voies d'entrée menant à un ensemble limité de sorties permettant de réduire les hésitations, voire les manœuvres dangereuses).

Le giratoire de Bel-Air sera élargi à deux voies de circulation dans l'anneau, avec deux voies en entrée et deux voies en sortie pour les branches situées sur les routes cantonales.

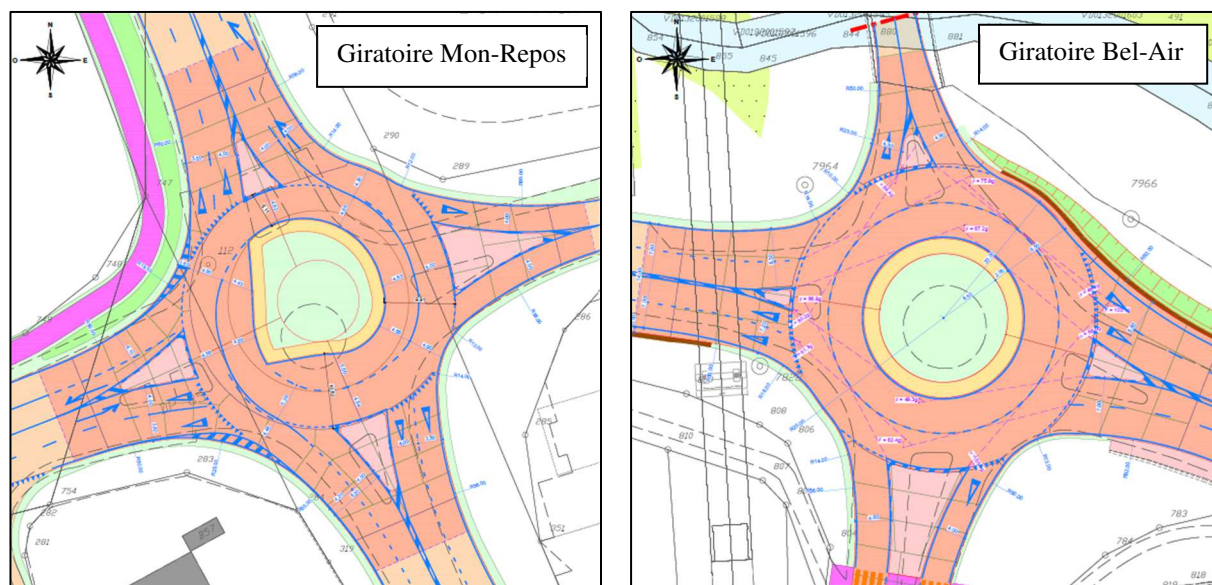


Figure 4 : Aménagement prévu pour les deux giratoires

Le contournement (RC 401 et RC 448) sera réaménagé pour offrir deux voies de circulation dans chaque sens, créant ainsi une continuité avec les giratoires et permettant d'augmenter leur bon fonctionnement et la longueur de stockage de véhicules aux heures de pointe.

1.5.4 Élargissement du pont et réaménagement du lit de la Mèbre

Le pont sur la Mèbre, situé entre les deux giratoires, sera élargi de 4.5 m vers le nord afin de garantir le gabarit nécessaire au passage de deux voies de circulation par sens. Il convient de noter que la présence d'une pile (appui vertical intermédiaire) de l'ouvrage LEB constitue un point bloquant, empêchant l'élargissement au sud.

La suppression des trottoirs de service permet de limiter l'ampleur de l'élargissement. La solution retenue avec béquille permet de réduire l'impact de l'élargissement, d'éviter toute intervention à l'intérieur du béton du tablier existant (notamment sur les câbles de précontrainte) et de favoriser une meilleure intégration dans le site.



Figure 5 : Plan illustratif du futur pont

1.5.5 Système de traitement des eaux de chaussée et déplacement du lit de la Mèbre

Actuellement, les eaux de chaussées sont rejetées dans la rivière, sans aucun traitement. Afin de traiter les eaux de chaussée avant leur rejet dans la Mèbre, un système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC) est prévu, sur la parcelle située au nord du pont. Son emplacement a été choisi afin de regrouper, dans le même secteur, les travaux liés à l'élargissement du pont sur la Mèbre, à la réalisation du SETEC et au réaménagement du lit de la Mèbre, permettant ainsi de limiter les impacts des travaux en phase provisoire.

Le SETEC se compose d'un ouvrage de prétraitement en béton et d'un bassin de rétention en talus. Sa forme irrégulière a été conçue pour être la plus naturelle possible. Les abords des ouvrages et les talus adjacents seront aménagés avec une végétation buissonnante et arbustive. Les talus resteront accessibles à la petite faune (amphibiens, reptiles, et micromammifères). Des microstructures (tas de bois, tas de pierres, muriers, etc.) seront installées autour et dans le périmètre de l'ouvrage pour offrir de nouveaux habitats à la faune.

Dans ce même secteur, sous le pont, le lit de la Mèbre est actuellement étroit en raison d'enrochements situés à proximité d'une pile, ce qui entrave la circulation de la faune. En concertation avec la DGE-EAU, il a été retenu de déplacer définitivement le lit de la Mèbre sur environ 50 m de longueur dans ce secteur. Cela permettra d'améliorer le tracé du cours d'eau en réduisant les méandres serrés, de faciliter les travaux d'élargissement du pont sur la Mèbre, de favoriser les déplacements de la faune et leur accès aux berges. De plus, la pose d'enrochements permettra de réduire les risques d'érosion.

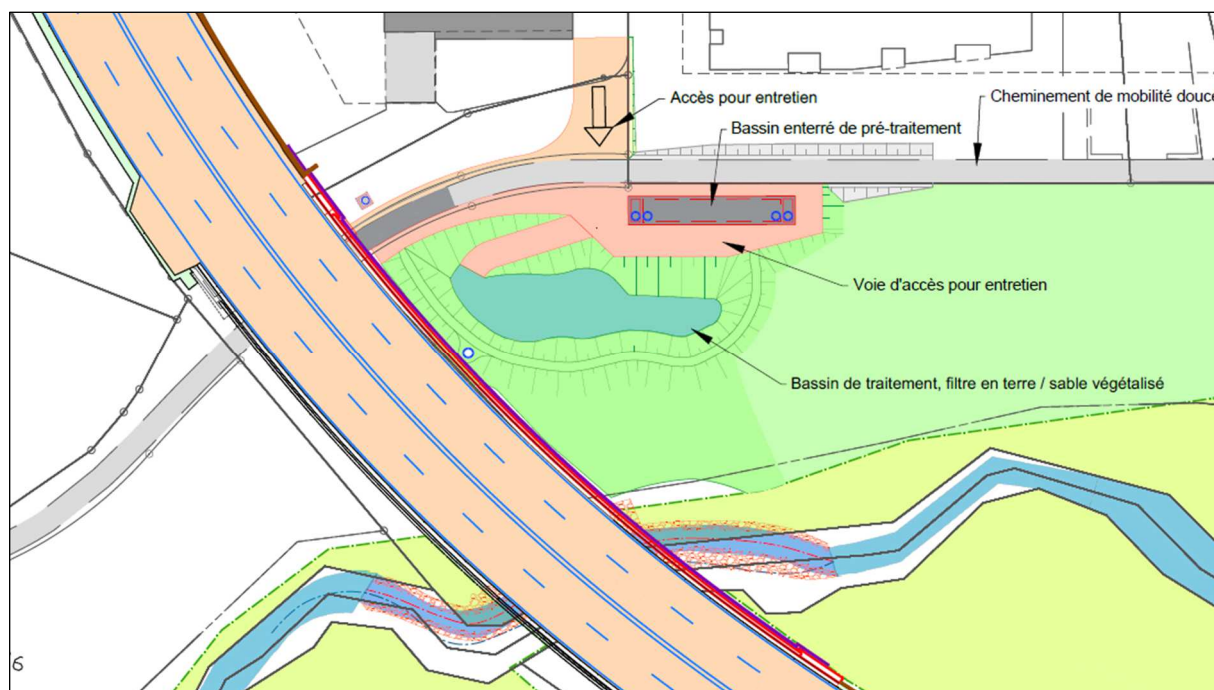


Figure 6 : Extrait de plan de situation du SETEC et de la déviation du lit de la Mèbre

1.5.6 Mesures contre les émissions sonores

Des mesures de protection contre le bruit sont également prévues par le projet.

La vitesse sera limitée à 60 km/h sur l'ensemble du contournement dans le périmètre du projet.

Le projet prévoit la mise en place du revêtement phonoabsorbant SDA4 sur l'ensemble du contournement, sauf les deux giratoires qui seront réalisés en béton afin d'assurer leur résistance à long terme. La RC 319 sera réalisée avec un revêtement phonoabsorbant MR8.

Une paroi antibruit vitrée sera réalisée sur le parapet nord du pont afin de protéger le nouveau quartier du Grand-Pré Sud, situé à côté du giratoire de Mon-Repos. La hauteur de la paroi, y compris le parapet, est de 2.5 m.

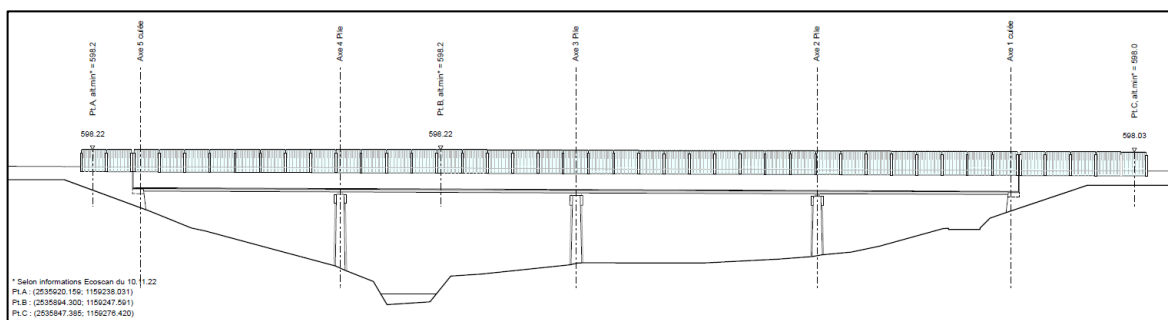


Figure 7 : Plan d'élévation du pont avec intégration d'une paroi anti-bruit

Enfin, un remblai antibruit d'une hauteur d'environ 1 m est prévu afin de protéger les habitants du quartier Bouzenet.

1.5.7 Éclairage public

Toutes les chaussées du projet comportent un éclairage existant qui les borde. Celui-ci sera adapté en fonction des nouveaux bords de chaussée.

L'éclairage public (réalisation, exploitation et entretien) est souhaité et financé entièrement par les communes de Cheseaux-sur-Lausanne et de Lausanne.

Le concept d'éclairage est conforme aux recommandations de la directive SLG 202 (éclairage public) et permettra d'assurer les conditions de sécurité nécessaires. Le projet se situe dans une zone sensible en matière de biodiversité, les couleurs de lumière retenues sur le contournement ont été choisies afin de mieux protéger la faune nocturne.

Concernant les modes doux :

- Les traversées pour les modes doux sur la RC 319 et la RC 401 sud en direction de Romanel seront éclairées.
- La piste mixte cyclo-piétonne entre le chemin de Sorécot et la RC 319, ainsi que celle située au nord des passerelles, seront également éclairées.
- Les nouvelles passerelles seront éclairées au niveau de la main courante, avec lumière dirigées vers le sol afin de ne pas éblouir la faune.
- L'extinction de l'éclairage au cœur de nuit est prévue.

1.6 Mobilité douce

1.6.1 Préambule

Le projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos s'inscrit dans une vision multimodale, visant à faciliter et sécuriser les déplacements pour tous les modes de transport, notamment pour les modes doux.

Les aménagements pour les modes doux prévus dans le cadre du projet visent à compléter les tronçons dépourvus d'infrastructures ou les aménagements existants qui ne sont plus conformes, afin d'offrir des cheminements dédiés et sécurisés. Ces interventions s'inscrivent dans la logique du réseau cyclable principal et secondaire, qui privilégie la séparation entre le trafic routier et le trafic cycliste sur le contournement.

1.6.2 Description des aménagements prévus

Le projet de requalification des giratoires prévoit non seulement les aménagements pour les modes doux au droit du contournement de Cheseaux, mais intègre également la réalisation d'une piste bidirectionnelle le long de la RC 448, en direction de Lausanne jusqu'au carrefour du Solitaire. Ce projet est développé par la DGMR (hors mesure PALM).

Dans le périmètre élargi du projet, deux autres projets sont en cours de planification :

- Tracé jaune : réalisation d'une piste bidirectionnelle entre la traversée pour les modes doux sur la RC 319 et le carrefour giratoire de Châtelard, en direction de Crissier, sur environ 900 m. Ce projet est développé par la Commune de Cheseaux-sur-Lausanne et sera réalisé en parallèle au projet de requalification des giratoires.
- Tracé en orange : un aménagement pour les modes doux est en cours d'étude dans le cadre du projet PAC Vernand, situé au sud du giratoire de Bel-Air, développé par le Canton de Vaud.

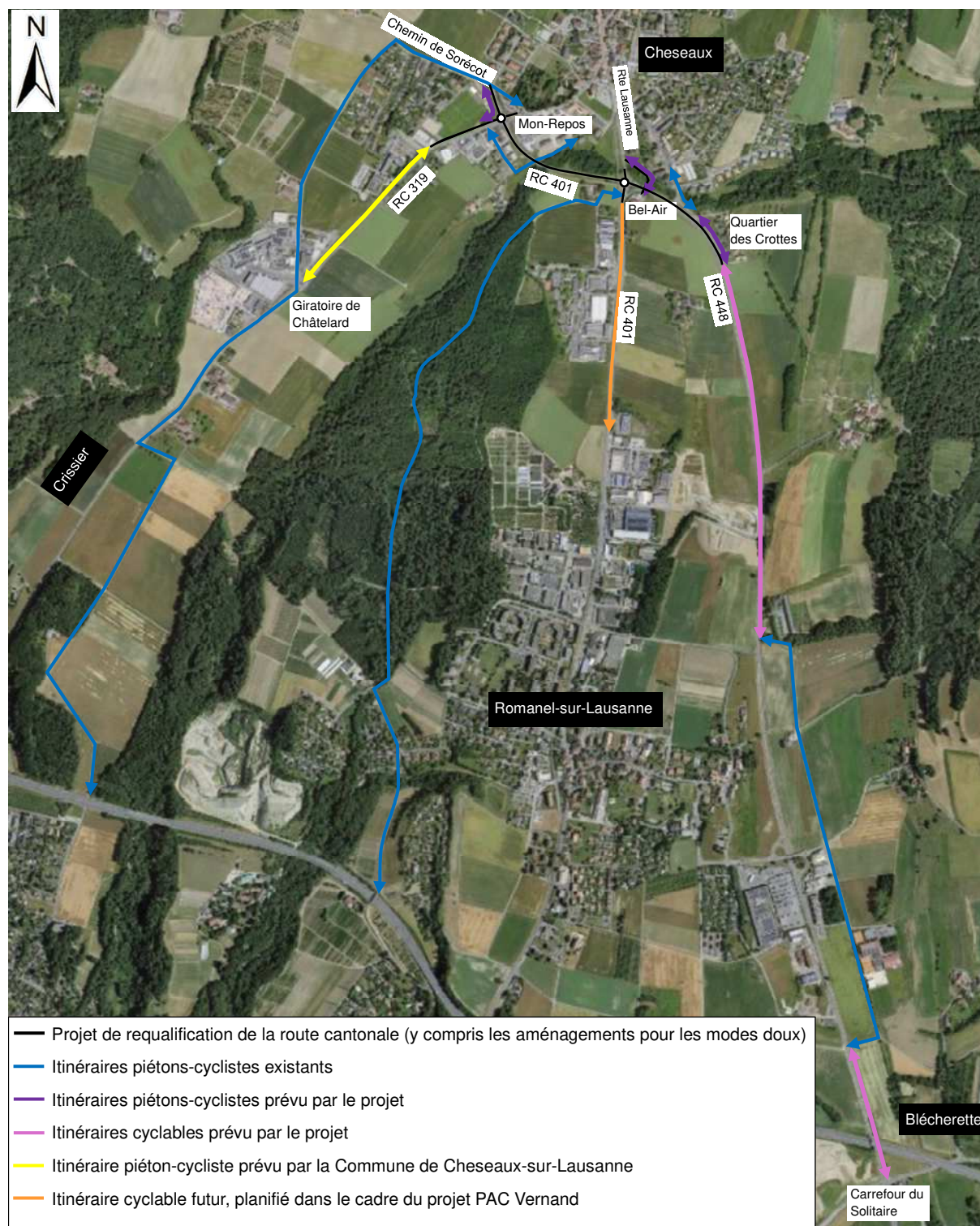


Figure 8 : Plan de situation (itinéraires cyclables existants et futurs) dans un périmètre élargi

Dans le périmètre du projet, les itinéraires sécurisés et confortables pour les modes doux sont proposés : au giratoire de Bel-Air, l'itinéraire passant par les passerelles et le chemin au nord permettra de relier le centre de Cheseaux et Romanel-sur-Lausanne. Les photos de synthèse ci-dessous illustrent les futures passerelles.

Ces passerelles, avec un gabarit de 3.5 m, sont conçues pour accueillir confortablement à la fois les piétons et les cyclistes, garantissant une circulation fluide et sécurisée.



Figure 9 : Photos synthèse des nouvelles passerelles

1.7 Projets communaux

La Commune de Cheseaux-sur-Lausanne mène, en parallèle au projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur le contournement sud de Cheseaux, un projet de réaménagement de la route cantonale RC 319 en localité, incluant la réalisation d'une piste mixte jusqu'au carrefour giratoire de Châtelard (cf. Figure 10).

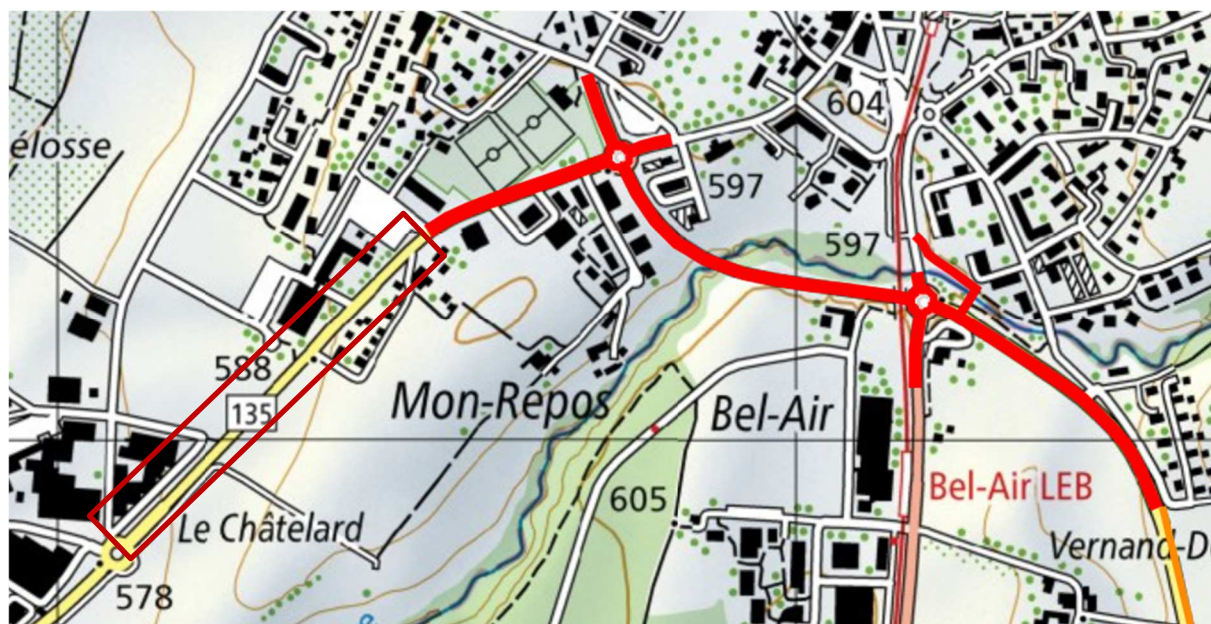


Figure 10 : Périmètre du projet communal de Cheseaux-sur-Lausanne sur la RC 319

La Commune de Lausanne prévoit de remplacer la conduite d'eau potable située sur la RC 319 dans le périmètre du projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos.

Ces travaux des communes sont intégrés à l'appel d'offres de la DGMR et seront tous réalisés durant la même période.

1.8 Planning des travaux

Le planning prévoit un démarrage des travaux au printemps 2027, avec une fin prévue en fin 2029. La pose de la couche de roulement définitive est programmée pour l'été 2030.

Les travaux seront réalisés en garantissant une voie de circulation par sens afin de maintenir en permanence la circulation routière et d'assurer la continuité des lignes de transport public. La pose des revêtements définitifs se fera lors de week-ends « opération coup de poing », impliquant la fermeture complète des RC 319, RC 401 et RC 448 par tronçons. Des itinéraires de déviation seront mis en place.

1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos n'était pas réalisé, plusieurs conséquences négatives en découleraient :

- **Risque pour la fiabilité des transports publics** : l'efficacité des transports publics serait compromise : les bus resteraient bloqués dans le trafic et subiraient des retards importants, réduisant significativement leur performance ainsi que la garantie des correspondances avec le LEB.
- **Risque pour les usagers des routes** : les infrastructures existantes n'étant plus adaptées aux charges actuelles de véhicules, le phénomène des embouteillages aux heures de pointe serait accentué.
- **Risque pour les piétons et les cyclistes** : un déficit de sécurité pour les modes de déplacement actifs, en raison de traversées existantes non conformes aux normes actuelles et de l'absence d'aménagements pour les cycles. De ce fait, les objectifs de la stratégie vélo à l'horizon 2035 ne seraient pas atteints.

En outre, cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement de l'Etat quant au soutien qu'il veut apporter aux développements réalisés dans le périmètre du PALM.

- **Risques pour les habitants de Cheseaux-sur-Lausanne** : le transit accru par le centre de Cheseaux-sur-Lausanne nuirait à la qualité de vie et à la sécurité des habitants.
- **Surcoûts générés pour l'Etat et la commune de Cheseaux-sur-Lausanne et risque de perte de subvention fédérale** : la non-réalisation des travaux projetés nécessiterait une révision à la hausse du devis, en raison du probable renchérissement des coûts des travaux.

Le présent projet inclut également la réfection de la RC319 en localité. La non-réalisation des travaux retarderait les interventions prévues par la Commune. De plus, le revêtement de la RC 319 est en très mauvais état et nécessite une réfection urgente. Retarder le projet entraînerait la démolition de la nouvelle couche d'enrobé mise en place pour la RC 319 et engendrait également des coûts d'entretien plus élevés pour les autres tronçons.

Par ailleurs, le report des travaux risquerait de faire perdre à la Commune de Cheseaux-sur-Lausanne la subvention fédérale liée à la mesure n°16a.NL.03 « aménagement d'une voie pour les transports publics sur la RC319 » du PALM.

- **Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre du PALM** : Un éventuel report de la requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM, risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futures générations du projet d'agglomération.
- **Risques environnementaux** : Le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne ne présente actuellement aucun système de traitement des eaux de chaussée. Les eaux de chaussées sont rejetées directement dans la Mèbre. Retarder le projet pourrait constituer un risque important pour la qualité des eaux superficielles. Le projet prévoit également une amélioration significative de protection des riverains contre les nuisances sonores.

1.10 Coûts des travaux et des études prévus pour le Canton

Source de financement	Désignation	EOTP	Accepté par ... le ...	Montant total TTC	Dépensé au 30.06.2026 à hauteur de
EPRC	EPRC 448.003, étude trafic giratoires con	I.000334.01	12.09.1994	220'000	205'947.00
CECE 152	CECE 152 Cheseaux giratoires	I.000334.03	CE 13.01.2021 COFIN 25.03.2021	400'000	303'832.76
EMPD ouvrage	PALM aménagement giratoires Cheseaux	I.000334.02	Objet de la présente demande	27'400'000	0.-

1.10.1 Participation de tiers

Une pré-convention a été signée entre la DGMR et la commune de Cheseaux-sur-Lausanne en 2019. Les principes de répartitions suivants ont été retenus :

Objet	Canton	Commune de Cheseaux
Requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos – y compris le contournement	100%	-
Réaménagement de la RC 319 en localité et insertion d'une voie bus en direction de Cheseaux sur la RC319 et trottoirs	-	100%
Construction d'un chemin mobilité douce entre le chemin de Sorécot et la RC 319		
- Construction de chemin mobilité douce - Démolition du trottoir existant	1/3 50%	2/3 50%

1.10.2 Répartition des coûts

	Répartition en %	Montant TTC
Etat de Vaud – DGMR	87%	27'400'000
Commune de Cheseaux-sur-Lausanne	12.1%	3'800'000
Commune de Lausanne	0.9%	280'000
Total	100%	31'480'000

La Commune de Cheseaux-sur-Lausanne procédera de son côté à la demande de crédit auprès de son organe législatif afin de financer sa part des travaux, soit la réfection de la RC 319 en localité, l'éclairage et la piste cyclable le long de la RC 319 jusqu'au giratoire de Châtelard (cf. chap. 1.5.7 et 1.7). Il est à noter que la mesure d'aménagement d'une voie pour les transports publics sur la RC319 (mesure PALM) bénéficie d'une subvention fédérale.

La Commune de Lausanne procédera de son côté à la demande de crédit auprès de son organe législatif afin de financer sa part des travaux, soit le remplacement de la conduite d'eau sur la RC 319 et l'éclairage (cf. chap. 1.5.7 et 1.7).

1.10.3 Coûts des travaux et des études à charge du Canton

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires et des travaux à charge de l'Etat de Vaud. Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 27 février 2026.

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000334.02 « PALM aménagement giratoires Cheseaux ») s'établit comme suit :

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total
100			Honoraires		
		112	Remboursement EPRC	203'500	
		112	Remboursement CECE	370'000	
		112	Ingénieurs civils	1'037'000	
		.	Autres mandataires et spécialistes	470'500	
	8.2%		Total honoraires		2'081'000
200			Terrains		
		221	Acquisition de terrains	867'000	
	3.4%		Total terrains		867'000
300			Tracé		
		331	Chaussée	10'421'000	
		332	Giratoire	2'498'000	
	51%		Total tracé		12'919'000
400			Ouvrages d'art		
		441	Pont	5'909'000	
		442	Murs de soutènement	3'472'000	
	37%		Total ouvrages d'art		9'381'000
600			Frais divers		
		661	Divers	100'000	
	0.4%		Total frais divers		100'000
	100%		TOTAL intermédiaire HT		25'348'000
			TVA 8.1 % (arrondi)		2'052'000
			TOTAL TTC du crédit demandé		27'400'000

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

La participation des communes de Cheseaux-sur-Lausanne et de Lausanne sera payée directement aux mandataires et entreprises via leur demande de crédit.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les études de projet ont été, jusqu'à ce jour, conduites par la DGMR en coordination avec les communes de Cheseaux-sur-Lausanne et Lausanne (cette dernière est touchée territorialement), avec l'appui d'un bureau d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

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

L'attribution des marchés respectera les procédures de marché public (AIMP 2019).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000334.02 « PALM aménagement giratoires Cheseaux ». Il est prévu au projet de budget 2027 et au plan d'investissement 2028-2031 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031
Projet de budget d'investissement 2027 et plan 2028-2031	100	500	8'000	100	0

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Année 2030 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	1'068	6'387	9'263	10'682	27'400
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'068	6'387	9'263	10'682	27'400

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 40 ans à raison de CHF 685'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 27'400'000 x 2%) CHF 548'000.-.

3.4 Ressources humaines

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Les tronçons de route et carrefours touchés par le projet font partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité, hormis pour quelques aménagements en localité. Le Canton continuera à entretenir les tronçons et carrefours hors localité. Les aménagements situés en localité, ainsi que les aménagements de mobilité douce situés en localité seront entretenus par la commune de Cheseaux-sur-Lausanne. Les aménagements de mobilité douce situés sur le réseau structurant seront entretenus par le Canton. Les installations d'éclairage public seront également entretenues par les communes.

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	2027	2028	2029	2030
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation		-			
A Total des charges supplémentaires		-	-	-	-
Diminutions de charges					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
B Total des diminutions de charges		-	-	-	-
Augmentation des revenus					
C Augmentation de revenus					
Autres revenus d'exploitation					
C Total des augmentations de revenus		-	-	-	-
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		0	0	0	0

3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale), la mesure A22 (Réseaux routiers) et la fiche A23 (mobilité douce), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (Aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic et réduire les émissions de CO₂ du parc des véhicules vaudois) figurant au programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.

3.7 Environnement, durabilité et climat

Le projet favorisera le report modal de la voiture aux transports publics et mobilités actives, avec un impact positif sur la qualité de l'air. Les directives OFEV "Protection de l'air sur les chantiers", et "Valorisation des déchets de chantier minéraux" seront appliquées, comme cela est le cas pour tous les projets menés par la DGMR.

La réalisation du projet permettra d'améliorer la protection contre le bruit grâce à la réduction de la vitesse à 60 km/h sur le contournement, la pose d'un nouveau revêtement phonoabsorbant sur l'ensemble du contournement, la réalisation d'une paroi antibruit sur le pont de la Mèbre et la construction d'une butte antibruit à côté du quartier Bouzenet.

Le projet traverse un territoire d'intérêt biologique supérieur du réseau écologique cantonal au niveau de la Mèbre. Une attention particulière sera portée sur ce point et le projet a été élaboré précisément avec un bureau d'ingénieur environnemental. Les aménagements pour les petites et grandes faunes sont prévus dans ce projet.

Le projet prévoit la réalisation d'un SETEC permettant d'améliorer le traitement des eaux de chaussée avant leur rejet dans le milieu récepteur.

3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion

Les entreprises sous contrat avec la DGMR s'engagent à respecter strictement les critères d'égalité entre femmes et hommes, conformément à la loi d'application cantonale du 24 juin 1996 de la loi fédérale du 24 mars 1995 sur l'égalité entre femmes et hommes (LVLEg – BLV 173.63) et à l'Accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (A-IMP – BLV 726.91), article 12, alinéa 1.

3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)

Néant

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 163, alinéa 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation prévue par la disposition précitée. Selon l'article 7 alinéa 2 de la loi du 20 septembre 2005 sur les finances (LFin ; BLV 610.11), une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret. En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

L'un des critères permettant d'établir la catégorie à laquelle appartient la dépense est celui de la liberté d'action plus ou moins étendue dont dispose l'autorité d'exécution quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.3 (Bases légales) et 1.5 (Description des travaux prévus), et conformément à l'article 8 al.2 LRou, les tracés des routes doivent être fixés en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Il est ainsi nécessaire de procéder à une requalification du contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne (RC 319, RC 401 et RC 448) afin qu'il puisse répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic imposés par le devoir d'entretien de l'Etat de son réseau (art. 20 al. 1 lit. a LRou) dans le respect des exigences techniques. En outre, conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leurs adaptations aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 100 Ia 366 cons. 3 c ; ATF 103 Ia 284, cons. 5 ; ATF 105 Ia 80 cons. 7), car de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations légales qui lui incombent. Il s'agit de relever que l'obligation d'entretien et sécurisation des routes concerne tous les modes de déplacement, notamment la mobilité douce.

L'obligation pour l'Etat d'aménager des infrastructures cyclables découle du droit fédéral, soit la loi fédérale sur les voies cyclables (la LVC ; RS 705), qui impose aux cantons la planification et la mise en œuvre des réseaux cyclables cohérents, sûrs et continus, cette loi étant la concrétisation de l'art. 88 de la Constitution fédérale (introduit en 2018 après l'initiative vélo et qui donne à la Confédération la compétence de fixer les principes applicables aux réseaux de voies cyclables). Cette obligation résulte également de la LRou, qui charge le Canton de planifier et d'assurer la sécurité et la cohérence de son réseau routier (cf. art. 2, 3, 8, 10 et 25 LRou), obligation qui comprend à fortiori les aménagements cyclables prévus par la Stratégie vélo 2035 mettant en œuvre les exigences du droit fédéral dans la politique publique vaudoise de mobilité.

Par ailleurs, le but de promotion et développement de la mobilité douce, ainsi que la complémentarité entre celle-ci et les transports publics et les transports individuels motorisés est expressément ancré dans la LMTP, qui dispose du subventionnement accordé à ces objectifs et donne au service en charge de la mobilité la compétence d'établir les réseaux cantonaux de mobilité douce.

En outre, le projet se conforme à l'article 52, alinéa 3 Cst-VD qui impose comme mission à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Cela découle, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.3 – Bases légales).

Le projet de requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos porte sur une mesure qui est proposée en priorité A du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) :

- 16a.NL.03 : aménagement d'une voie pour les transports publics sur la RC 319 – Cheseaux-sur-Lausanne (Priorité A du PALM 2012).

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat. Le projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic [...]) figurant au programme de législation 2022-2027 du Conseil d'Etat.

3.10.2 Quotité de la dépense

En ce qui concerne la quotité de la dépense, le crédit d'investissement projeté se limite aux dépenses indispensables au financement de la solution technique standard proposée qui répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité, d'entretien de la route ainsi que de la nécessité de construction d'infrastructures cyclables répondant aux principes posés par la LVC, notamment des réseaux sûrs, continus, directs, denses et attractifs.

Le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel et d'aménager une infrastructure pour la mobilité active. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché et dans les meilleures conditions financières ; il ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique prévue par les dispositions légales en la matière. En définitive, les travaux se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Cela étant, le critère de la quotité de la dépense est également rempli.

3.10.3 Moment de la dépense

Il est indispensable de réaliser les travaux de sécurisation et de requalification de la route dans les meilleurs délais.

Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

La requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne se justifie principalement par le fait qu'il inclut des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération Lausanne-Morges pour favoriser les mobilités actives et pouvant bénéficier d'une subvention de la Confédération.

Par ailleurs, retarder le renouvellement de la chaussée causera un délabrement ultérieur et engendrera des coûts d'entretien plus élevés à terme.

En outre, conformément à l'art. 19 LVC, les Cantons doivent pourvoir à la réalisation d'un réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne et de loisirs dans un délai de 20 ans dès son entrée en vigueur.

Pour rappel, la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, adoptée en 2010, a permis d'utiliser les opportunités offertes par les travaux routiers lourds pour étendre et construire une partie du réseau cyclable cantonal. La visée du présent projet est de rester dans la continuité de cette approche et mettre donc à profit les travaux lourds projetés par l'intégration à ceux-ci des objectifs poursuivis par la politique publique de promotion du vélo, notamment l'augmentation de la part modale du vélo.

Il apparaît donc indispensable que les aménagements destinés à développer et à améliorer la sécurité des infrastructures cyclables soient réalisés simultanément aux travaux routiers de requalification. Cette approche répond non seulement aux objectifs et à la temporalité fixés par le Canton dans ses stratégies de mobilité, mais elle permet également d'assurer une utilisation efficiente des ressources publiques. La réalisation concomitante des travaux constitue en effet un levier important d'optimisation des coûts, de rationalisation des interventions et de réduction des nuisances occasionnées aux usagers.

Au vu de ce qui précède, le critère du moment de la dépense est donc lui aussi satisfait.

3.10.4 Conclusion

Au vu de ce qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent donc être qualifiés de charges liées. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163 al. 2 Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'Etat dispose d'une certaine marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

3.11 Communes

La commune de Cheseaux-sur-Lausanne participe financièrement à la réalisation des études d'exécution et des travaux. Ses contributions sont régies par une préconvention financière signée par les partenaires du projet en juillet 2019, ainsi que par les principes définis lors de l'établissement du projet d'ouvrage. Une nouvelle convention mise à jour sur la base du retour des soumissions de génie civil sera établie avant le début des travaux.

Les communes territoriales participent financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité, mais uniquement pour les objets relevant de leur compétence, conformément aux dispositions de la LRou. La participation de chaque partenaire aux coûts du projet est précisée au chapitre 1.10.

3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant

3.13 Incidences informatiques

Néant

3.14 Simplifications administratives

Néant

3.15 Protection des données

Néant

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Année 2030
Personnel supplémentaire (ETP)					

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
...					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
...					
Total augmentation des revenus : (C)		0	0	0	0

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A- B-C)		0	0	0	0
---	--	----------	----------	----------	----------

Charge d'intérêt (E)		548	548	548	548
Charge d'amortissement (F)		685	685	685	685

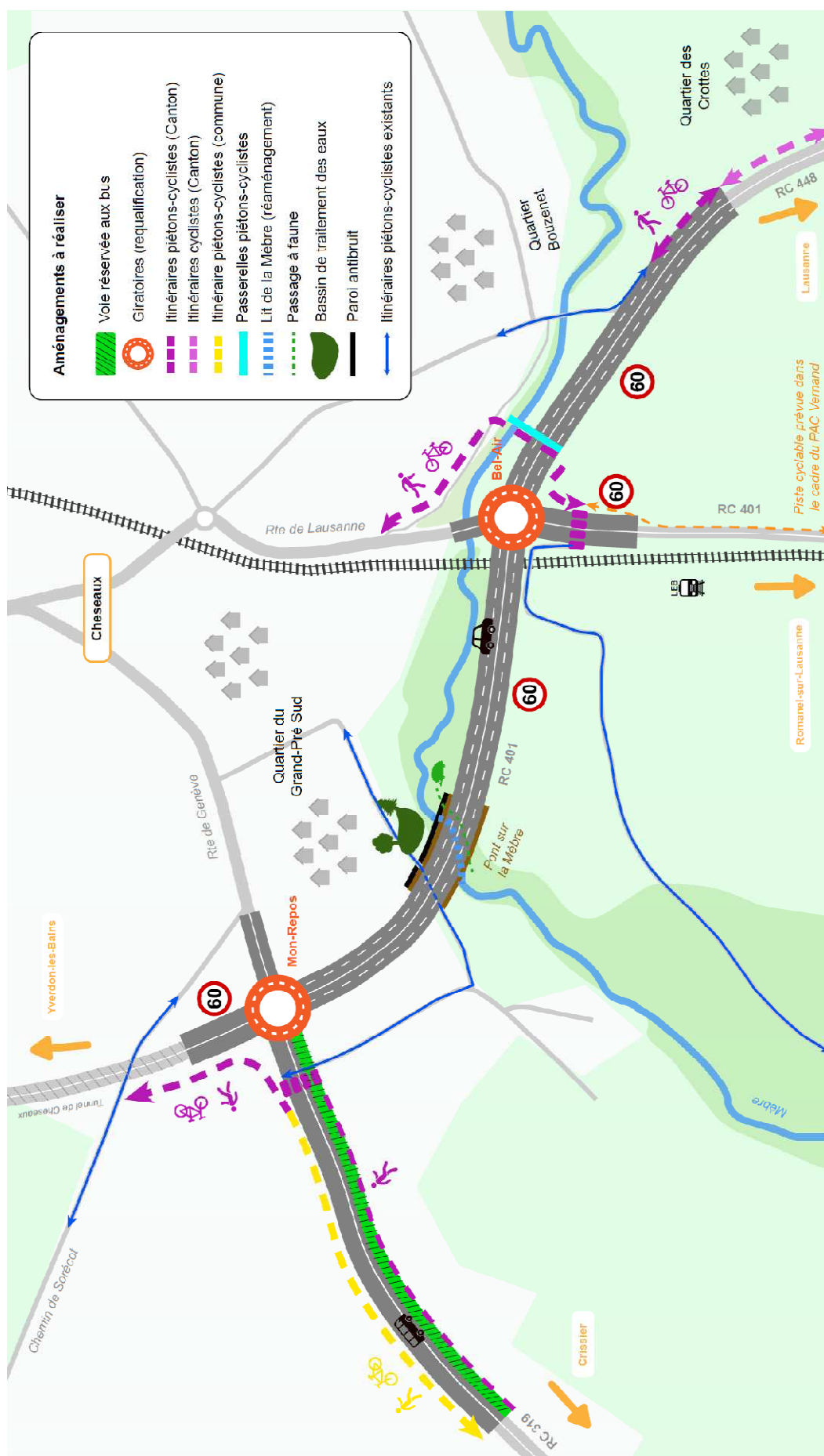
Total net (H = D + E + F)		1'233	1'233	1'233	1'233
----------------------------------	--	--------------	--------------	--------------	--------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

ANNEXE : zoom de la figure 2



PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 27'400'000.- pour financer la part cantonale des travaux de la requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne (RC 319, RC 401 et RC 448)
du 28 octobre 2026

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 27'400'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la part cantonale des travaux de la requalification des giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos sur le contournement sud de Cheseaux-sur-Lausanne (RC 319, RC 401 et RC 448).

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 40 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.