

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 8'985'000.- pour financer la réalisation d'un aménagement de mobilité active, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation de la RC 276 entre Treykovagnes et Yverdon-les-Bains

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation du projet	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	4
1.3 Situation actuelle	5
1.3.1 Caractéristiques de l'axe routier	5
1.3.2 Aménagements pour piétons et cyclistes	6
1.3.3 Carrefour du Châtelard	6
1.3.4 Transports publics	6
1.3.5 Projet de développement dans le secteur	7
1.4 Paquet de mesure 1.a du plan d'agglomération AggloY de 1ère génération	7
1.5 Synthèse des objectifs du projet	8
1.6 Description des travaux prévus	8
1.6.1 Tronçon sur Treycovagnes	8
1.6.2 Carrefour du Châtelard	9
1.6.3 Tronçon sur Yverdon-les-Bains	10
1.6.4 Limitation de la vitesse à 50 km/h après les travaux	11
1.6.5 Autres travaux	11
1.6.6 Historique des démarches d'autorisations	12
1.6.7 Archéologie et inventaire des voies historiques (IVS)	12
1.7 Emprises du projet	13
1.8 Aménagements cyclables	13
1.8.1 Généralités	13
1.8.2 Analyse du projet de la RC 276 Treycovagnes – Yverdon-les-Bains	13
1.8.3 Conclusion	14
1.9 Planning des travaux	15
1.10 Risques liés à la non-réalisation du projet	15
1.10.1 Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre d'AggloY	15
1.10.2 Risques pour les usagers	15
1.10.3 Surcoûts générés pour le Canton	16
1.10.4 Nuisances sonores	16
1.11 Coût des travaux et des études	16
1.11.1 Participations de tiers	16
1.11.2 Coût des travaux et des études pour le Canton	17
2. Mode de conduite du projet	19
3. Conséquences du projet de décret	20
3.1 Budget d'investissement	20
3.2 Amortissement annuel	20
3.3 Charges d'intérêt	20
3.4 Ressources humaines	20
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	20
3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	21
3.7 Environnement, durabilité et climat	21
3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion	21
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)	22
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	22
3.10.1 Principe de la dépense	22
3.10.2 Quotité de la dépense	22
3.10.3 Moment de la dépense	23
3.10.4 Conclusion	23
3.11 Communes	23
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	24
3.13 Incidences informatiques	24
3.14 Simplifications administratives	24
3.15 Protection des données	24
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	24
4. Conclusion	26
PROJET DE DECRET	26

1. PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Avec sa taille, sa topographie et sa connexion aux différents moyens de transports publics, l'agglomération d'Yverdon-les-Bains est particulièrement propice au développement des mobilités actives. Cependant, le nombre et la qualité des aménagements pour cyclistes (bandes et pistes cyclables, places de stationnement pour vélos) sont encore insuffisants, en particulier sur les axes routiers reliant les villages voisins. Ces derniers ne sont que rarement aménagés et la sécurité des usagers n'y est pas optimale. Il s'agit donc de réaménager ces axes routiers afin de favoriser l'utilisation des modes actifs vers le centre de l'agglomération, aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs.

Dans le cadre du projet d'agglomération yverdonnoise (AggloY), plusieurs mesures sont envisagées pour améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes le long des axes secondaires d'accès à la ville. L'axe Yverdon-les-Bains – Treykovagnes qui figure dans le réseau cyclable de l'agglomération est l'un d'entre eux (*figure 1*). Il est considéré comme un axe structurant par la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Les objectifs principaux de son réaménagement visent à améliorer la sécurité et le confort des usagers, à assurer la continuité des itinéraires de mobilité active, à mettre en place des lieux de transfert de mode de transport et à réaménager l'espace public.

Afin de répondre à ces objectifs, un projet d'itinéraire continu de mobilité active d'une longueur d'environ un kilomètre a été élaboré conjointement par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et les Communes de Treykovagnes et d'Yverdon-les-Bains.

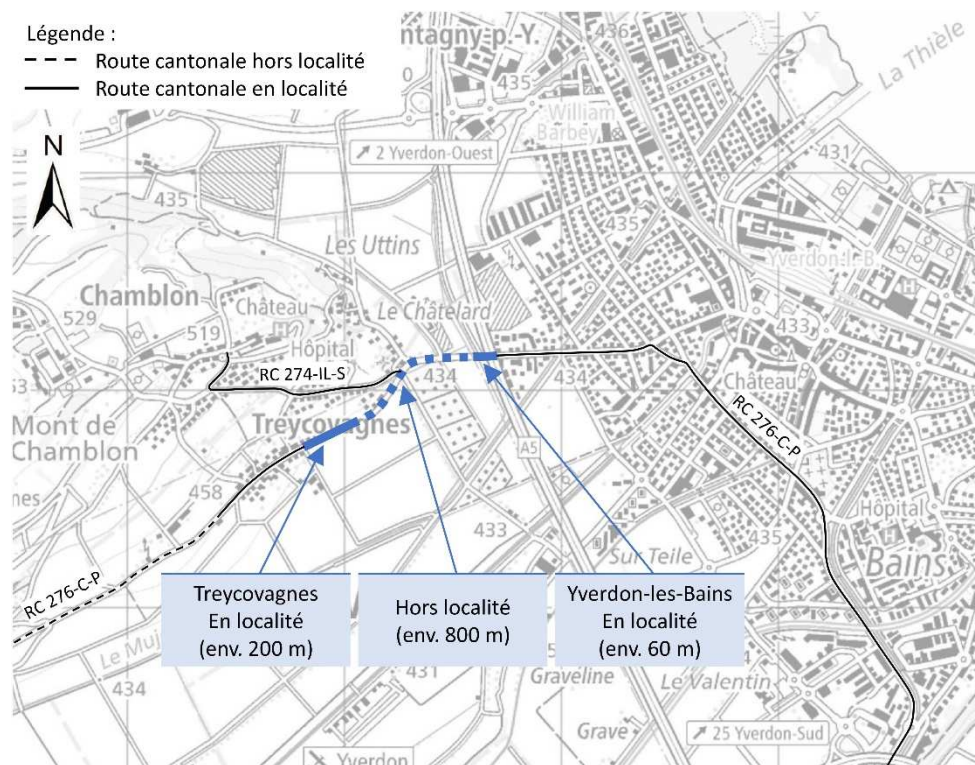


Figure 1 – localisation du projet

Ce projet comprend les aménagements suivants :

- La création d'un itinéraire continu de mobilité active le long de la route cantonale (RC) 276 entre la sortie de la ville d'Yverdon-les-Bains et l'entrée du village de Treykovagnes ;
- La requalification du carrefour du Châtelard avec création d'un « pôle » avec les arrêts de transports publics connectés à l'itinéraire de mobilité active ;
- L'adaptation et la réfection de la chaussée, y compris le renouvellement des équipements de récolte des eaux, du marquage routier et de la signalisation ;
- L'adaptation et le renouvellement d'une partie des réseaux souterrains pour les eaux claires, pour les eaux usées, pour l'eau potable et la défense incendie, pour le gaz, pour l'électricité et pour les communications ;
- L'adaptation des ouvrages de franchissement du canal Occidental et du canal de l'Ancien Bey ;

- La mise en place de nouveaux alignements d'arbres et d'éclairages publics communaux pour la chaussée et l'itinéraire de mobilité active.

Les études préliminaires ont été réalisées dans le cadre du projet d'agglomération AggloY. La DGMR a pris la direction du projet pour les phases d'études successives, allant de l'avant-projet jusqu'à l'appel d'offres des travaux. Le financement de ces phases a été assuré par le crédit d'étude préalable pour routes cantonales (EPRC) et par un crédit d'étude (CECE) octroyé en mai 2014 (détails au chapitre 1.11.2).

Les phases du projet d'exécution et de réalisation des travaux seront également pilotées par la DGMR. Elles seront financées par l'État de Vaud, la Commune de Chamblon (concernée pour ses réseaux souterrains), la Commune de Treykovagnes et la Commune d'Yverdon-les-Bains sur la base d'une convention financière. Chacun des partenaires doit solliciter le financement de sa part du crédit devant les instances compétentes.

Le projet bénéficie en sus d'un cofinancement de la Confédération via le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), dans le cadre du projet d'agglomération AggloY, paquet de mesures 1.a « nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce ». À noter que l'État de Vaud s'est engagé à réaliser ces travaux en signant, avec la Confédération, l'accord sur les prestations concernant le projet d'agglomération AggloY de 1^{ère} génération (2007), partie transport et urbanisation.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement de réalisation de l'aménagement de mobilité active, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation de la RC 276 entre Treykovagnes et Yverdon-les-Bains.

1.2 Bases légales

Conformément à la loi cantonale du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; BLV 725.01), les constructions et réhabilitations de routes cantonales dont les coûts de réalisation excèdent le million de francs sont ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil (art. 53 al. 1 LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés 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 (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des normes professionnelles en vigueur (art. 12 LRou et règlement d'application de la loi sur routes du 19 janvier 1994 RLrou ; BLV 725.01.1). Les travaux de réfection et d'adaptation de la chaussée visent des objectifs de sécurisation et de fluidification du trafic.

Pour ce projet, les travaux concernent un tronçon de route cantonale hors traversée de localité et deux tronçons en traversée de localité. La responsabilité de ces travaux incombe par conséquent au Canton pour la partie hors localité (art. 3 al. 2^{ter}, 7 et 20 al. 1 lettre a LRou) et aux Communes de Treykovagnes et d'Yverdon-les-Bains pour les parties en localité (art. 3 al. 4, 7 et 20 al. 1 lettre b LRou).

La mise en œuvre de l'itinéraire de mobilité active projeté le long de la RC 276 permet la sécurisation du trafic modes actifs et répond aux objectifs de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704) et de la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (LVC ; RS 705). Les aménagements doivent être continus et interconnectés (art. 2 LCPR et art. 2 LVC). Or, actuellement, cette continuité des cheminements et cette interconnexion font défaut. L'itinéraire projeté s'inscrit en outre dans la promotion de la mobilité active souhaitée par la loi cantonale du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) et par la fiche A23 « mobilité douce » du Plan directeur cantonal (PDCn). Ce dernier exige de la part du Canton d'assurer la continuité des itinéraires piétons et cyclistes, de traiter avec une importance comparable la mobilité active lors des interventions sur le territoire, et de développer la complémentarité entre les transports publics et les modes actifs. En sus, l'itinéraire projeté le long de la RC 276 fait partie du réseau structurant cantonal défini par la stratégie vélo 2035 (voir chapitre 1.4).

Pour la partie hors localité de l'itinéraire de mobilité active, le Canton prend en charge les coûts de l'aménagement de l'espace dédié aux cyclistes équivalent à une largeur de 3.00 m (principe de financement établi dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035). Les coûts supplémentaires d'élargissement du gabarit jusqu'à 3.50 m pour permettre un usage mixte de l'itinéraire par les piétons et les cyclistes sont répartis à parts égales (50/50) entre le Canton et les Communes (art. 54 LRou). Pour la partie en localité de l'itinéraire cyclable équivalent à une largeur de 3.00 m, le

Canton subventionne 50 % du solde après déduction de la subvention fédérale et de la subvention cantonale (art. 29 LMTP). L'entier de l'itinéraire de mobilité active bénéficie d'un cofinancement de la Confédération conformément à la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération du 30 septembre 2016 (LFORTA ; RS 725.13). La LFORTA de 2016 prévoit à son art. 12 la reprise des actifs et passifs de la loi précédente du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFINfr – abrogée) qui était en vigueur lors de la signature de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération AggloY de 1^{ère} génération.

En plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie (art. 2 al. 1 LRou). Le projet comprend, en l'occurrence, des réfections de trottoirs, de cheminements piétonniers et de quais d'arrêts de bus. Les dépenses relatives aux installations accessoires sont supportées par les Communes, le Canton prenant à sa charge la moitié des coûts pour la partie hors localité (art. 54 LRou).

En outre, l'éclairage public incombe aux Communes (art. 21 al. 1 LRou) qui ont sollicité cet éclairage pour l'entier du tracé des parties en et hors localité de la chaussée et de l'itinéraire de mobilité active. Les Communes sont également en charge des plantations qui accompagnent le projet, aussi bien pour la partie en que hors localité.

En dernier lieu, les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont prévus dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection, mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions de bruit (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). Le projet prend en compte la mesure prévue au plan d'assainissement de la Commune de Treykovagnes. La mise en œuvre de cette mesure est à charge du Canton car elle concerne la partie hors localité de la RC 276.

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret (EMPD) a pour objectifs de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière pour l'ensemble des modes de déplacements et de répondre aux exigences de qualité fixées dans les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS). La réalisation du projet améliorera de manière significative les fonctions et la vocation de cet axe essentiel pour la région, qui pourra ainsi répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et des riverains.

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Caractéristiques de l'axe routier

Le périmètre de la RC 276 concerné par le projet est d'une longueur d'environ 1 km, entre la sortie de la localité d'Yverdon-les-Bains côté est et l'entrée du village de Treykovagnes côté ouest (*figure 1*).

Les caractéristiques des tronçons sont les suivantes :

	RC 276-C-P tronçon sur Yverdon-les-Bains	RC 276-C-P tronçon sur Treykovagnes
Réseau cantonal	réseau complémentaire route principale	réseau complémentaire route principale
Longueur du tronçon	environ 460 m (environ 400 m hors localité et environ 60 m en localité)	environ 600 m (environ 400 m hors localité et environ 200 m en localité)
Largeur moyenne de la chaussée	7.0 m (deux voies)	6.0 m (deux voies)
Régime de vitesse	80 km/h hors localité 50 km/h en localité	80 km/h hors localité 50 km/h en localité
Trafic journalier moyen (TJM) statistique 2022	8'000 véhicules/jour	4'900 véhicules/jour
Part de poids-lourds (PL) statistique 2022	environ 2.4 % (190 PL/jour)	environ 3.3 % (160 PL/jour)
Part de deux-roues légers (2R) statistique 2022	pas de décompte 2022	pas de décompte 2022
Itinéraire convois spéciaux	type II B	type II B

Tableau 1 – caractéristiques générales

L'état de la chaussée est jugé moyen (expertise réalisée en 2014). Les revêtements en place présentent des signes de fatigue, en particulier avec de l'orniérage sur l'ensemble du périmètre concerné. Des défauts de géométrie transversale sont également constatés avec des dévers insuffisants pour assurer une bonne évacuation des eaux. La structure en place est composée de couches d'enrobés de types variés et d'époque variable, rendant celle-ci très hétérogène. Les couches les plus anciennes sont polluées par des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

1.3.2 Aménagements pour piétons et cyclistes

En l'état, il n'existe aucun aménagement pour les cyclistes sur ces deux tronçons.

Des trottoirs d'une largeur moyenne de 1.3 m sont présents le long des deux tronçons. L'état de ces trottoirs est jugé moyen sur Treycovagnes et bon sur Yverdon-les-Bains.

1.3.3 Carrefour du Châtelard

Le carrefour du Châtelard se situe à l'intersection des RC 274 et 276, ainsi que des routes communales du Châtelard et du Maréchat (*figure 2*). Compte tenu des charges de trafic en heure de pointe, ce carrefour ne présente pas de problème de capacité. Cependant, sa configuration pose des problèmes de sécurité pour l'ensemble des usagers. Trois croisements de flux se succèdent sur un linéaire routier d'environ 70 mètres. Les cheminements piétons ne sont pas continus et ne sont pas entièrement sécurisés entre le trottoir le long du tronçon Yverdon-les-Bains (chaussée de Treycovagnes) et le long du tronçon Treycovagnes (route d'Yverdon). Une seule traversée piétonne est aménagée avec un passage pour piétons sur le chemin du Châtelard. Aucune traversée n'est aménagée sur la RC 274, ni de et vers le chemin du Maréchat.



Figure 2 – vue aérienne du carrefour du Châtelard (source Guichet cartographique cantonal)

1.3.4 Transports publics

Les RC 274 et 276 sont empruntées par les bus des lignes de transports publics suivantes :

- Ligne régionale n° 10-611 « Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent », exploitée par la société Travys, avec une fréquence de 30 minutes aux heures de pointes (horaire 2025) ;
- Ligne régionale n° 10-680 « Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe Gruvatiez », exploitée par la société CarPostal, avec une fréquence de 60 minutes sur la journée (horaire 2025) ;
- Ligne régionale n° 10-682 « Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Agiez – Arnex », exploitée par la société CarPostal, avec une fréquence de 60 minutes sur la journée (horaire 2025).

Le carrefour du Châtelard se situe à la convergence de ces lignes de transports publics. Les arrêts de la ligne Travys s'effectuent sur la chaussée de la RC 274 et les arrêts des lignes CarPostal dans l'espace dévolu hors chaussée du carrefour du Châtelard (*figure 2*). Cela offre une possibilité de correspondance entre les lignes sans passer par la gare d'Yverdon-les-Bains. Cependant, cette configuration rend plus difficile la réinsertion des bus dans le trafic sur la RC 276, avec des croisements de véhicules en provenance ou allant vers Chamblon par la RC 274.

L'un des objectifs du projet consiste à réaliser un seul « pôle » d'arrêts pour toutes lignes de transports publics dans le but de faciliter le transbordement des passagers et sécuriser l'ensemble des usagers. Le nouvel aménagement permettra un échange multimodal entre les lignes de bus et l'itinéraire de mobilité active.

Actuellement les trottoirs existants n'ont ni la hauteur, ni la largeur, suffisante pour permettre l'embarquement d'une personne à mobilité réduite. Avec l'aménagement projeté, cet embarquement sera possible avec une rampe et l'aide du personnel. La situation des arrêts en courbe ne permet pas la mise en place de bordures plus hautes et la configuration du lieu ne permet pas de déplacer les arrêts en conservant la même fonctionnalité de « pôle ».

En date du 3 février 2026, le Grand Conseil a adopté l'EMPD 23_LEG_99 relatif à la mise en conformité des arrêts de bus aux exigences de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3).

Conformément aux dispositions prévues dans cet EMPD, les mises en conformités qui pourraient découler d'une opportunité durant la période 2025-2028, par exemple lors de travaux d'entretien routier, ou lors de la construction de nouveaux arrêts, seront réalisés (ou subventionnés pour les projets communaux) en conformité avec les exigences de la LHand.

1.3.5 Projet de développement dans le secteur

Sur la commune de Treykovagnes, le plan partiel d'affectation (PPA) « Sous les Pins » (parcelle n° 59), en cours d'élaboration, engendrera un habitat continu côté nord de la RC 276 depuis le centre du village de Treykovagnes jusqu'au carrefour du Châtelard.

1.4 Paquet de mesure 1.a du plan d'agglomération AggloY de 1ère génération

L'itinéraire le long de la RC 276 traité par le présent EMPD fait partie des mesures du paquet 1.a « nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce » du plan d'agglomération AggloY PA1 (code ARE 5938.020). Il comprend les mesures n° PM 08.2 pour le tronçon entre le village de Treykovagnes et le carrefour du Châtelard, n° PM 08.3 pour le carrefour du Châtelard et n° PM 08.4 pour le tronçon entre le carrefour du Châtelard et la ville d'Yverdon-les-Bains. Il sera connecté côté ouest aux aménagements réalisés par la Commune de Treykovagnes pour la traversée du village, ainsi qu'aux bandes cyclables existantes sur la route de Chamblon (RC 274). Côté est, la connexion est prévue à terme avec les aménagements de la route de contournement d'Yverdon-les-Bains qui prévoit une piste bidirectionnelle. La continuité sur la RC 276 en localité d'Yverdon-les-Bains (chaussée de Treykovagnes, puis rue d'Orbe) est assurée par la Commune d'Yverdon-les-Bains.

L'ensemble de ce paquet 1.a de mesures de mobilité active bénéficie d'un cofinancement fédéral. Une fois les parts de crédit d'investissement approuvées par chacun des partenaires, soit le Grand Conseil pour l'État de Vaud, le Conseil général pour Chamblon et les Conseils communaux pour Treykovagnes et pour Yverdon-les-Bains, le montant de ce cofinancement devra être confirmé avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), représenté par l'Office fédéral des routes (OFROU). Cette convention de financement doit être signée avant le démarrage des travaux. Le montant plafonné de la subvention fédérale (fonds FORTA) de CHF 425'000.00 TTC sera réparti entre l'État de Vaud et les Communes de Treykovagnes et Yverdon-les-Bains au prorata des investissements relatifs aux mesures PM 08.2, 08.3 et 08.4 (voir chapitre 1.11.1).

Il est important de préciser que la signature de la convention de financement avec l'OFROU pour la réalisation de ces mesures PM 08.2, 08.3 et 08.4 doit intervenir avant le 31 décembre 2027. Cette condition est fixée par l'accord sur les prestations du PA1 signé en novembre 2010 par le Canton de Vaud et en janvier 2011 par la Confédération. A défaut d'une signature avant l'échéance prévue, le cofinancement fédéral sera perdu.

1.5 Synthèse des objectifs du projet

En résumé, les éléments nécessitant des interventions sur le périmètre concerné de la RC 276 sont les suivants :

- Mise en œuvre des mesures de mobilité active PM 08.2, 08.3 et 08.4 du paquet 1.a du projet d'agglomération AggloY PA1 ;
- Modification du carrefour du Châtelard avec réaménagement des arrêts de bus et mise en place de quais facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite (application LHand) ;
- Mise en place d'un abri vélos afin d'offrir un site d'échange multimodal aux usagers des transports publics ;
- Sécurisation des croisements de flux entre les usagers ;
- Adaptations et réfections de la chaussée, des équipements de récolte et évacuation des eaux, des réseaux souterrains et de l'éclairage public ;
- Mise en place d'alignements d'arbres le long du tracé.

1.6 Description des travaux prévus

Le projet suit le tracé de la RC 276 sur une longueur d'environ 1 kilomètre (*figure 3*). Le carrefour du Châtelard, situé sur le territoire d'Yverdon-les-Bains, est compris entre ces deux tronçons.

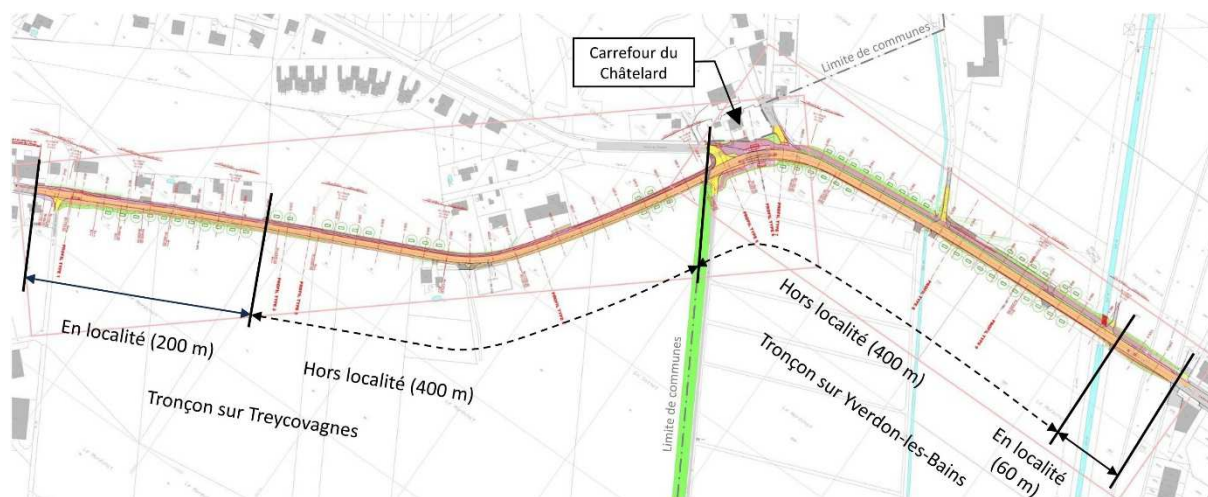


Figure 3 – vue générale du projet

1.6.1 Tronçon sur Treycovagnes

Sur ce tronçon d'environ 600 m, entre la sortie du village de Treycovagnes et le carrefour du Châtelard, le trottoir existant côté nord de la RC 276 sera démoli et remplacé par une piste mixte bidirectionnelle (piétons et cyclistes) d'une largeur de 3 m. Côté ouest (partie en localité de la RC), un îlot de séparation sur la chaussée facilite l'accessibilité de la piste mixte pour les cyclistes. L'assiette de la chaussée sera décalée côté sud avec un élargissement du domaine public nécessitant des emprises sur les parcelles agricoles riveraines. Ce gabarit de 3 m de largeur pour la piste mixte bidirectionnelle, au lieu de 3.5 m (gabarit standard), a été retenu pour le tronçon sur Treycovagnes afin de limiter les besoins d'emprises sur les parcelles agricoles (*figure 4* et *figure 5*).

Conformément aux mesures prévues par le plan d'assainissement du bruit routier de la Commune de Treycovagnes, un revêtement de surface de type phonoabsorbant sera mis en place sur la partie actuellement hors localité de ce tronçon, ainsi que pour le carrefour du Châtelard.

Les équipements de récolte des eaux de chaussée seront remis en état et certains réseaux souterrains en conflits avec le décalage de l'assiette de la chaussée seront déplacés. Ces déplacements de réseaux sont à charge du Canton et de la Commune de Treycovagnes car les conduites et canalisations concernées sont situées dans les emprises du projet sur les parcelles agricoles côté sud du tronçon.



Figure 4 – extrait de situation du tronçon sur Treycovagnes

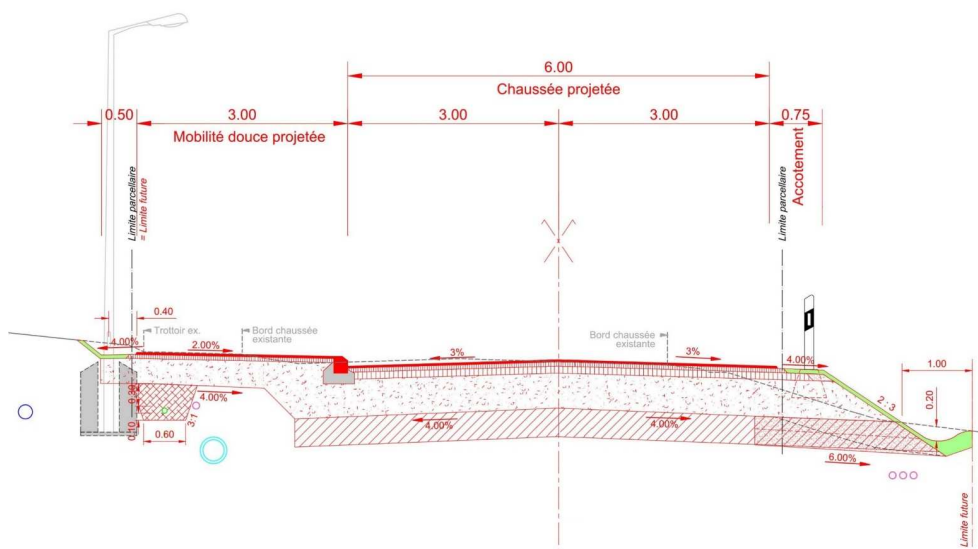


Figure 5 – coupe-type du tronçon sur Treycovagnes (profil type 2)

1.6.2 Carrefour du Châtelard

Le réaménagement du carrefour du Châtelard a pour objectif principal d'optimiser la configuration des arrêts de bus, tant au niveau de la sécurité que de l'accessibilité. Quatre variantes d'aménagement ont été étudiées : une première avec maintien d'une zone d'arrêt hors chaussée comme actuellement, une seconde avec la création de baignoires, une troisième avec arrêts sur chaussée permettant un dépassement des bus pour les autres véhicules et une dernière avec arrêts sur chaussée sans possibilité de dépassement des bus. Cette dernière variante a été retenue car elle permet d'assurer une sécurité optimale pour l'ensemble des usagers, avec un coût raisonnable car elle peut être réalisée avec moins d'emprises sur les parcelles riveraines (figure 6 et figure 7).

Cependant, l'aménagement d'arrêts de bus sur chaussée sans possibilité de dépassement n'est en principe pas souhaitable pour une route cantonale hors localité (selon recommandation des normes VSS). Le statut actuel du carrefour du Châtelard sera modifié une fois les travaux réalisés et la route passera en localité (voir chapitres 1.6.4 et 3.11).

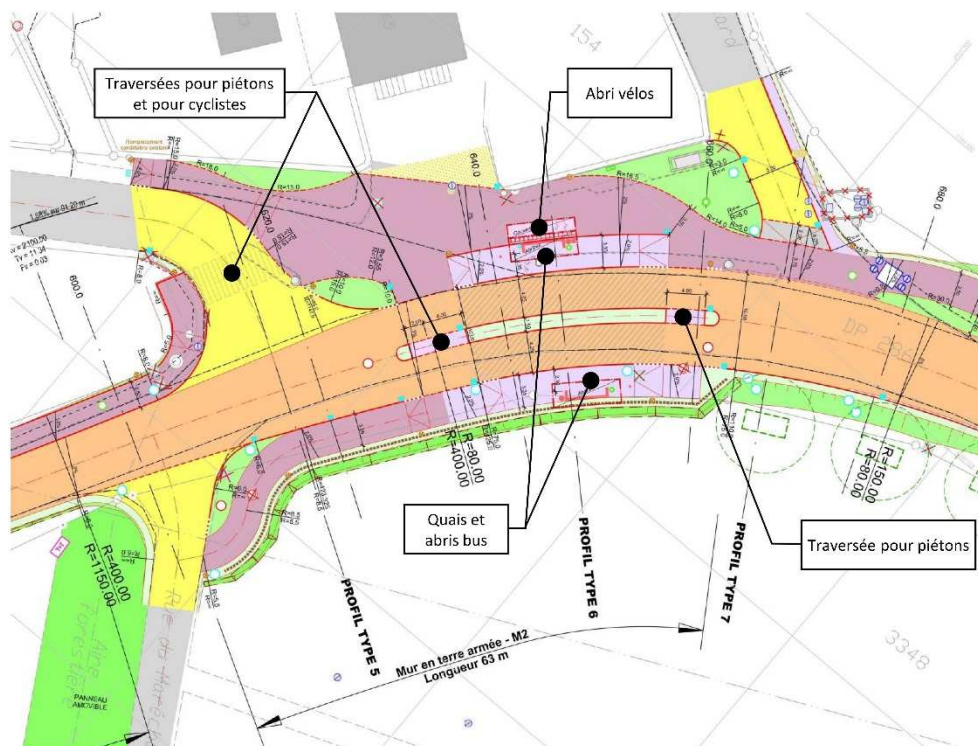


Figure 6 – extrait de situation du carrefour du Châtelard

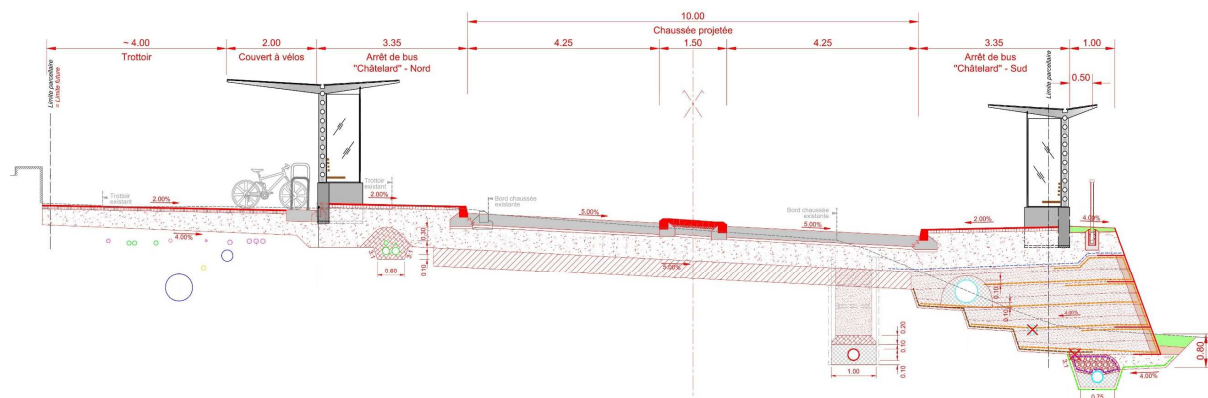


Figure 7 – coupe-type du carrefour du Châtelard (profil type 6)

Pour les quais d'accès aux bus, la géométrie en courbe du carrefour ne permet pas la mise en place de bordures hautes pour un embarquement de plain-pied. Les quais seront aménagés pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'embarquer avec une rampe d'accès et l'aide du personnel (application LHand).

Des traversées piétonnes et pour cyclistes seront créées afin de sécuriser les croisements de flux et assurer la continuité des itinéraires de et vers la route de Chamblon, le chemin du Maréchat et le chemin du Châtelard, ainsi que la continuité de et vers le nouvel itinéraire de mobilité active le long de la RC 276.

Un abribus pour chaque sens de circulation sera installé. Côté nord, un abri vélos est projeté ainsi que la mise en place d'îlots de verdure. Le « pôle » d'arrêts de bus ainsi créé renforcera la multimodalité. Le mobilier urbain et les plantations sont à charge des communes territoriales (voir chapitre 1.11.1).

Un abri vélos est prévu à charge des Communes de Treykovagnes et d'Yverdon-les-Bains, qui pourront bénéficier d'une subvention cantonale dans le cadre de la stratégie des interfaces de transports de voyageurs.

1.6.3 Tronçon sur Yverdon-les-Bains

Sur ce tronçon d'environ 460 m, entre le carrefour du Châtelard et l'entrée de la ville d'Yverdon-les-Bains, le trottoir existant côté nord de la RC 276 sera démolé et remplacé par une piste mixte bidirectionnelle (piétons et cyclistes) d'une largeur de 3.5 m (gabarit standard) séparée de la chaussée

par une bande herbeuse d'une largeur de 2 m. L'assiette actuelle de la chaussée est conservée (*figure 8 et figure 9*).

La réalisation d'un mur de soutènement d'une longueur d'environ 45 m, et d'une hauteur jusqu'à 2 m hors sol, est prévue au droit des serres présentes sur la parcelle n° 3343 (Yverdon-les-Bains).

L'ouvrage en béton du canal de l'Ancien Bey, ainsi que la buse métallique du canal Occidental seront allongés côté nord de la RC 276 afin de permettre la réalisation du remblai d'assise de la piste mixte de mobilité active.



Figure 8 – extrait de situation du tronçon sur Yverdon-les-Bains

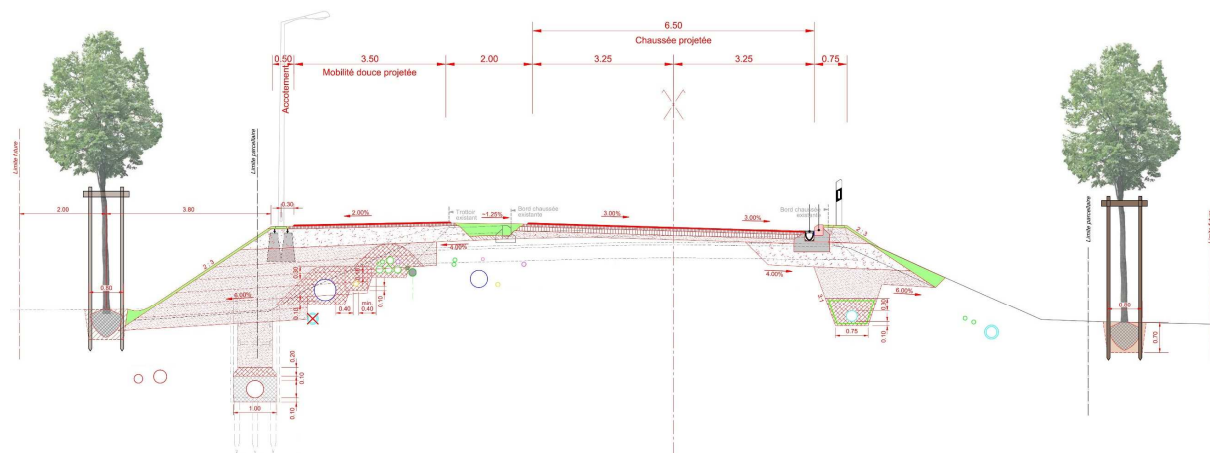


Figure 9 – coupe-type du tronçon sur Yverdon-les-Bains (profil type 9)

1.6.4 Limitation de la vitesse à 50 km/h après les travaux

Une fois l'aménagement réalisé, la partie hors localité du tronçon sur Treycovagnes, ainsi que le carrefour du Châtelard, passeront dans le réseau des routes cantonales en traversée de localité, sous la responsabilité des communes territoriales, avec une limitation de la vitesse à 50 km/h (voir chapitre 3.11). Ce changement de statut a fait l'objet d'une détermination préliminaire favorable de la Commission consultative de circulation (CCC) en date du 13 juillet 2015. Ce statut en localité permettra de solliciter la légalisation de marquages de passages pour piétons pour les nouvelles traversées au droit du carrefour du Châtelard.

1.6.5 Autres travaux

Les réseaux souterrains d'eaux usées, d'eau potable, de gaz, d'électricité et de communication seront remplacés à neuf pour le tronçon sur Yverdon-les-Bains. Ils seront mis en place sous la piste mixte (*figure 9*). L'aménagement envisagé s'accompagne de la mise en place d'un éclairage public uniforme pour l'entier du tracé.

L'itinéraire de mobilité active sera bordé d'alignements d'arbres majeurs avec un écartement d'environ 12 m. Le long du tronçon sur Yverdon-les-Bains, ces alignements seront réalisés des deux côtés de la route. Ce double alignement rétablit l'image historique de cette chaussée qui était autrefois plantée et met en scène l'entrée de la ville d'Yverdon-les-Bains. La présence de ces alignements d'arbres permet de renouer avec la tradition des plantations de la plaine de l'Orbe. Ces nouvelles plantations d'arbres permettent aussi le renouvellement du patrimoine arboré existant qui caractérise le paysage local. Ces alignements d'arbres sont indissociables du projet routier. Ils contribuent non seulement à la modération du trafic et à la lisibilité de la route, mais ils offrent également une qualité paysagère qui permet d'inscrire le projet dans le site. Le choix de l'essence pour ces arbres est en main des deux Communes de Treykovagnes et Yverdon-les-Bains. L'essence retenue sera choisie en prenant en compte le contexte avec la route et la piste mixte, l'exploitation agricole voisine, la nature des sols en place, la proximité de la nappe phréatique et les enjeux du changement climatique.

Les travaux souterrains sont à charge des gestionnaires de réseaux souterrains et les travaux de plantations sont à charge des deux communes territoriales.

1.6.6 Historique des démarches d'autorisations

Le projet a été soumis à l'enquête publique de juin à juillet 2018 pour les travaux routiers selon la procédure LRou. À l'issue de celle-ci, deux oppositions ont été déposées par des propriétaires riverains contre certaines parties des aménagements prévus, et une remarque a été émise par l'association Pro Vélo région Yverdon-les-Bains. Après discussions et adaptations du projet, une opposition a été retirée. La seconde a fait l'objet d'une levée par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH à l'époque) en date du 17 septembre 2019. Le projet a été définitivement approuvé pour le tronçon sur Treykovagnes le 28 février 2020.

Pour le tronçon sur Yverdon-les-Bains, un recours auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) du Tribunal cantonal a été déposé le 22 octobre 2019 contre la levée de l'opposition et l'approbation du projet. La CDAP a rendu une décision de rejet du recours et de confirmation de l'approbation du projet par arrêt du 15 mars 2021. Le projet a été définitivement approuvé pour le tronçon sur Yverdon-les-Bains le 18 janvier 2022.

Pour le tronçon sur Treykovagnes, les emprises du projet ont été soumises à l'enquête publique du 16 mars au 19 avril 2021 selon la procédure de la loi sur l'expropriation (LE ; BLV 710.01). À l'issue de celle-ci, une opposition et deux remarques ont été déposées. Le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE à l'époque) a approuvé le projet pour le tronçon sur Treykovagnes en date du 30 décembre 2021. L'opposition portait sur le montant de l'indemnité proposée pour l'acquisition de terrain. Elle a été traitée par le tribunal d'expropriation et un accord a été trouvé lors d'une audience de conciliation qui s'est tenue le 3 octobre 2022.

Pour le tronçon sur Yverdon-les-Bains, les emprises du projet ont été soumises à l'enquête publique du 24 septembre au 25 octobre 2024 selon la procédure prévue par la loi sur l'expropriation (LE ; BLV 710.01). À l'issue de celle-ci, aucune opposition ou remarque n'a été déposée. Le Département des finances et de l'agriculture (DFA) a approuvé le projet pour le tronçon sur Yverdon-les-Bains en date du 6 mars 2025. Un propriétaire ayant refusé la convention à l'amiable est renvoyé au tribunal d'expropriation. Deux audiences se sont tenues les 14 octobre 2025 et 10 mars 2026. Le tribunal d'expropriation a rendu son jugement en date du 30 avril 2026 en confirmant le montant d'indemnité pour l'acquisition du terrain selon la valeur proposée par la Commission cantonale immobilière (CCI).

1.6.7 Archéologie et inventaire des voies historiques (IVS)

Le projet touche directement deux régions archéologiques référencées RA 380/302 sur Treykovagnes et RA 387/378 sur Yverdon-les-Bains. Elles correspondent au tracé d'une voie romaine entre Orbe et Avenches, en passant par Yverdon-les-Bains. Cette voie historique est inventoriée au niveau fédéral sous la désignation IVS n° VD 25.3 « itinéraire d'importance nationale Yverdon – Pontarlier, par Valeyres-sous-Rances ».

Une campagne de sondages préliminaires a été réalisée au printemps 2019. Elle a permis la confirmation de la présence de la voie et l'existence de vestiges de plusieurs époques. Cette présence a été identifiée à un niveau plus bas que ceux prévus par les travaux du projet. Dès lors, il n'est pas prévu de campagne archéologique en tant que tel, mais un suivi par une spécialiste durant le chantier pour éviter toutes atteintes en cas de mise au jour de vestiges.

1.7 Emprises du projet

Le projet nécessite des emprises définitives (expropriation) sur les parcelles contiguës à la RC 276. Celles-ci représentent, en cumulé, une surface totale de 4'564 mètres carrés de terrains privés qui passeront au domaine public (selon plans soumis à l'enquête publique, la surface effective sera établie par abornement après travaux). Ces emprises définitives touchent plusieurs parcelles classées en surface d'assolement (SDA) de qualité I pour une surface cumulée de 2'254 mètres carrés.

Les emprises ont été établies au minimum nécessaire en relation avec le projet routier et la création de l'itinéraire de mobilité active. Une compensation complète des emprises sur SDA n'étant pas possible dans le cadre du projet, une demande de prise en compte du solde sur la marge cantonale a été adressée au Conseil d'Etat. Ce dernier s'est prononcé favorablement en date du 31 janvier 2018.

En sus pour l'exécution du chantier, des emprises temporaires seront nécessaires. Ces dernières représentent, en cumulé, une surface d'environ 12'900 mètres carrés. Pour les surfaces cultivées (9'340 m²), les exploitants seront indemnisés pour les pertes de cultures pendant et après le chantier. Un défrichement forestier temporaire de 48 mètres carrés sera également nécessaire (extrémité du cordon boisé longeant le chemin du Maréchat).

1.8 Aménagements cyclables

1.8.1 Généralités

La stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, adoptée en septembre 2021 par le Conseil d'Etat et en octobre 2022 par le Grand Conseil, fixe le cadre d'intervention du Canton en matière d'aménagements cyclables. La stratégie définit le réseau cyclable cantonal composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire structurant relie les centralités, les interfaces de transports publics, les localités et les lieux culturels, touristiques, d'emploi ou de formation d'importance qui présentent les plus grands potentiels de déplacements à vélo à l'échelle cantonale. Il fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipements élevés. Le réseau structurant cantonal inclut l'axe de la RC 276 (*figure 10*).

1.8.2 Analyse du projet de la RC 276 Treycovagnes – Yverdon-les-Bains

Le tronçon de la RC 276 Treycovagnes – Yverdon-les-Bains est inscrit dans le réseau utilitaire structurant de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Il permet notamment d'assurer des liaisons efficaces et rapides entre Orbe, Method et Yverdon-les-Bains pour les déplacements quotidiens.

Le réseau cyclable de l'agglomération, dont le tronçon en question fait également partie, vise des déplacements cyclables à l'échelle de l'agglomération entre Treycovagnes et Yverdon-les-Bains.

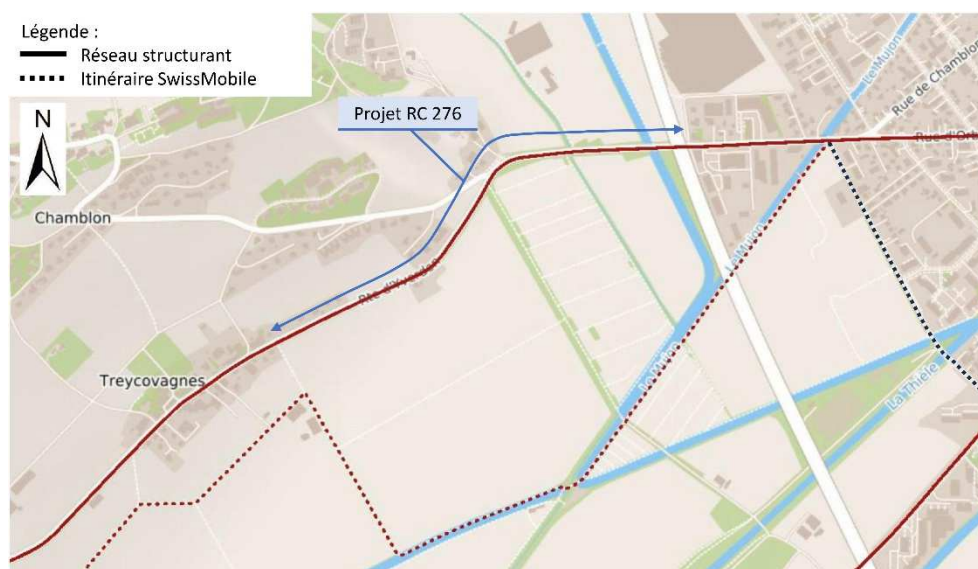


Figure 10 – stratégie vélo 2035

Les volumes de trafic et les limitations de vitesse sur cet axe justifient pleinement la réalisation de pistes cyclables (infrastructures vélos séparées physiquement de la chaussée par une bande herbeuse ou

une bordure) pour les déplacements quotidiens. En raison des distances séparant ces pôles clefs et d'une topographie favorable, la proportion attendue, à terme, d'usagers à vélo est importante. Ainsi, les aménagements cyclables devront offrir des itinéraires sûrs afin de garantir de bonnes conditions de cohabitation et d'attractivité pour les usagers. La RC 276 est également un axe enregistrant une proportion de cyclistes sportifs significative.

Le tronçon entre Yverdon-les-Bains et le carrefour du Châtelard bénéficie d'un trafic piétonnier plus élevé que le tronçon jusqu'à Treycovagnes ce qui doit être pris en compte dans les cas de croisement et la détermination des largeurs nécessaires des aménagements de mobilité active. Les largeurs prévues permettent le croisement d'un vélo cargo et d'un vélo classique (3.00 m) ou de deux vélos classiques et d'un piéton (3.50 m) et sont ainsi conformes aux recommandations.

Le type d'aménagement (piste mixte bidirectionnelle) présente une emprise minimale. Des aménagements de type « pistes unidirectionnelles avec trottoir » nécessiterait 3.60 m de largeur en plus. Le projet permettra l'utilisation facultative de la piste mixte et d'autoriser les vélos rapides (cycloportifs, vélos à assistance électrique 45 km/h) à rester sur la chaussée.

Au début de la piste mixte bidirectionnelle, après la traversée du village de Treycovagnes, un îlot de séparation permet aux cyclistes en direction d'Yverdon-les-Bains de traverser la chaussée en deux fois (figure 11). Grâce au décrochement latéral, les cyclistes peuvent facilement se positionner au milieu de la voie de circulation et accéder à l'îlot central. Pour les nombreux accès privés le long de ce tronçon, la piste mixte est abaissée de manière minimale pour maintenir un confort élevé pour les cyclistes. Les distances de visibilité depuis les accès privés vers la piste bidirectionnelle ont été vérifiées.

L'aménagement du carrefour du Châtelard est redimensionné en faveur des mobilités actives. Les vélos traversent la route de Chamblon en perte de priorité et en parallèle du passage pour piétons (gué vélo). Cette traversée est reculée de 5 m de la route afin de garantir une bonne visibilité entre tous les usagers (figure 6). Le passage derrière l'abribus pour les cyclistes est généreux (largeur minimale 3.5 m) et les rayons de courbure permettent une conduite fluide à vélo. Le passage du chemin du Châtelard se fait en piste mixte prioritaire. Au sud du carrefour du Châtelard, l'accès aux jardins familiaux est garanti pour les vélos grâce à une aide à la traversée au niveau de l'arrêt de bus.

A la fin de la piste, les cyclistes en direction d'Yverdon-les-Bains profitent à nouveau d'un îlot de séparation au milieu de la chaussée pour traverser en deux temps.



Figure 11 – îlot de séparation après la traversée du village de Treycovagnes (partie en localité du projet)

1.8.3 Conclusion

Les aménagements prévus permettent des déplacements sécurisés dans les deux sens entre Yverdon-les-Bains et Treycovagnes y compris par des usagers à besoins de protection élevé (écoliers, familles, seniors). Ils favorisent ainsi la mobilité cyclable, tout en minimisant les emprises.

1.9 Planning des travaux

La planification prévisionnelle de réalisation du projet se présente comme suit :

- Octroi du financement part Commune de Treykovagnesvalidé par le Conseil communal le 17 juin 2025 ;
- Octroi du financement part Commune de Chamblonvalidé par le Conseil général le 15 septembre 2025 ;
- Octroi du financement part Commune d'Yverdon-les-Bainsvalidé par le Conseil communal le 30 avril 2026 ;
- Octroi du financement part du Canton (présent EMPD) d'ici fin 2026 ;
- Convention de financement avec OFROU (voir chapitre 1.4) début 2027 ;
- Projet d'exécution et préparation de chantier début 2027 ;
- Réalisation des travaux d'avril 2027 à décembre 2028 ;
- Mise en service des aménagements fin 2028 ;
- Travaux de finition printemps 2029 ;
- Pose de la couche de roulement sur la chaussée été 2029.

La RC 276 est un axe structurant du réseau qui ne peut pas être fermé à la circulation durant une longue période. Le phasage des travaux prévoit une réalisation par étapes et par demi-chaussée. La circulation, réduite sur une seule voie bidirectionnelle, sera gérée par feux. Plusieurs interventions durant le week-end, avec fermeture de la RC 276 et déviation du trafic, sont prévues pour les opérations de pose de revêtements qui ne peuvent être réalisées sur routes ouvertes à la circulation.

Durant le chantier, les accès riverains, ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation agricole, seront maintenus. Il en est de même pour le maintien des lignes de transports publics, avec l'aménagement d'arrêts provisoires en fonction des différentes étapes du chantier.

Le périmètre du chantier est également traversé par des itinéraires de cheminements pédestres qui seront localement déviés en fonction des étapes du chantier.

1.10 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être entrepris et que, par conséquent, tout ou partie du projet devrait être repoussé ou abandonné, les conséquences seraient les suivantes :

1.10.1 Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre d'AggloY

Un éventuel report de la réalisation des mesures envisagées affaiblirait la politique de mise en œuvre du projet d'agglomération AggloY, risquant ainsi de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futurs projets. L'appui de la Confédération au financement du paquet 1.a prévu par le projet d'agglomération AggloY de première génération (2007) se situe à hauteur de CHF 1.07 million HT (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). La part octroyée plus spécifiquement aux mesures faisant l'objet de la présente demande de crédit se monte à CHF 425'000.00 TTC (valeur 2024, voir chapitre 1.11.1). En retour, cette instance attend du Canton et des communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter les projets pouvant bénéficier d'une aide financière.

1.10.2 Risques pour les usagers

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité active serait en contradiction avec les exigences découlant du projet d'agglomération AggloY, du Plan directeur cantonal (PDCn) et de la stratégie cyclable cantonale. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle. Cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement du Canton quant au soutien qu'il veut apporter au développement des mobilités actives.

En outre, l'absence d'aménagements destinés aux cyclistes le long de la RC 276 engendre des risques sécuritaires pour les vélos. Les trottoirs existants sont de largeur réduite et ne présentent pas un confort satisfaisant pour les piétons. Les traversées de routes ne sont pas toutes sécurisées. Les arrêts de transports publics ne sont pas adaptés aux besoins actuels et futurs de l'exploitation, ni ne permettent l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Concernant la chaussée, les charges de trafic en augmentation accélèrent la dégradation des revêtements bitumineux ce qui induira, à terme, une péjoration des conditions sécuritaires.

1.10.3 Surcoûts générés pour le Canton

Le report des travaux prévus pour la chaussée et les équipements de récolte et d'évacuation des eaux induirait une augmentation des coûts annuels d'entretien pour les maintenir dans un état de service satisfaisant. À terme, les besoins de réfection restant effectifs, une demande de crédit d'investissement serait nécessaire.

1.10.4 Nuisances sonores

Si la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant sur la partie hors localité de la RC 276 sur Treycovagnes, ainsi que pour le carrefour du Châtelard, n'a pas lieu à court terme, les nuisances dues au bruit routier perdureront pour les riverains directement concernés.

1.11 Coût des travaux et des études

1.11.1 Participations de tiers

Les coûts des travaux de génie civil sont estimés sur la base des soumissions rentrées au 25 septembre 2024 et les coûts des honoraires pour la réalisation sont estimés sur la base des offres rentrées au 3 décembre 2025. Les appels d'offres ont été effectués en procédure ouverte conformément à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 15 novembre 2019 (AIMP ; BLV 726.91). Les autres coûts de réalisation sont estimés par la DGMR et ses mandataires.

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

Partenaires	Part en %	Montant TTC (arrondi)
Etat de Vaud	57.84 %	9'370'000.00
Commune de Chamblon	0.65 %	105'000.00
Commune de Treycovagnes	17.41 %	2'820'000.00
Commune d'Yverdon-les-Bains	23.70 %	3'840'000.00
Gestionnaires réseaux souterrains (Romande Energie et Swisscom)	0.40 %	65'000.00
Total des dépenses	100.00 %	16'200'000.00
Participation de tiers (voir explications ci-après) - part Etat de Vaud	- 25'000.00	- 25'000.00
Subvention fédérale du fonds FORTA - part Etat de Vaud - part Commune de Treycovagnes - part Commune d'Yverdon-les-Bains	- 340'000.00 - 40'000.00 - 45'000.00	- 425'000.00
Subvention fédérale pour assainissement du bruit routier - part Etat de Vaud	- 20'000.00	- 20'000.00
Subventions cantonales pour la mobilité cyclable, pour l'abri vélos, pour la route cantonale en localité, pour les plantations et subvention ECA pour conduite d'eau potable (voir explications ci-après) - part Commune de Treycovagnes - part Commune d'Yverdon-les-Bains	- 695'000.00 - 370'000.00	- 1'065'000.00
Total après déduction des recettes		14'665'000.00
Etat de Vaud	61.27 %	(=EMPD) 8'985'000.00
Commune de Chamblon	0.72 %	105'000.00
Commune de Treycovagnes	14.22 %	2'085'000.00
Commune d'Yverdon-les-Bains	23.35 %	3'425'000.00
Gestionnaires réseaux souterrains (Romande Energie et Swisscom)	0.44 %	65'000.00

Pour l'Etat de Vaud, la participation de tiers correspond à un remboursement de la part de la Commune d'Yverdon-les-Bains pour la phase d'étude de projet car celle-ci a eu du retard dans l'obtention du crédit d'étude par son Conseil communal. Pour ne pas retarder le démarrage du mandat de l'ingénieur civil, la couverture des coûts a été assurée par l'Etat de Vaud qui a par la suite refacturé à la Commune d'Yverdon-les-Bains la part due de CHF 25'000.00 TTC (via le CECE135).

Le projet bénéficie d'un cofinancement de la Confédération dans le cadre du PA1, mesures n° PM 08.2, 08.3 et 08.4 du paquet de mobilité active 1.a (voir chapitre 1.4). Cette subvention fédérale provient du fonds FORTA mis en place sur la base de la LFinfr abrogée et remplacée en 2016 par la LFORTA. Le montant indicatif porté au tableau ci-dessus, de CHF 425'000.00 TTC, est réparti entre l'Etat de Vaud et les Communes de Treykovagnes et Yverdon-les-Bains au prorata des investissements relatifs aux mesures n° PM 08.2, 08.3 et 08.4.

Le projet bénéficie également d'un cofinancement de la Confédération dans le cadre de l'assainissement du bruit routier. Le montant indicatif porté au tableau ci-dessus, de CHF 20'000.00 TTC, est entièrement au bénéfice de l'Etat de Vaud, la chaussée concernée étant située hors localité.

Les Communes de Treykovagnes et d'Yverdon-les-Bains peuvent solliciter des subventions cantonales pour la mobilité active dans le cadre de l'article 29a de la LMTP et dans le cadre de la stratégie vélo 2035, des subventions cantonales pour l'abri vélos dans le cadre de la stratégie des interfaces de transports de voyageurs, des subventions cantonales pour les travaux de réfection de chaussée en localité dans le cadre de l'article 56 de la LRou, ainsi que des subventions cantonales pour les plantations dans le cadre de l'article 56 de la loi cantonale du 30 août 2022 sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPrPNP ; BLV 450.11). La Commune d'Yverdon-les-Bains peut également solliciter une subvention de l'Etablissement cantonal d'assurance incendie (ECA) pour le remplacement de la conduite d'eau potable et défense incendie.

Chaque partenaire du projet prend directement en charge les coûts qui le concerne. Les mandataires et les entreprises adressent leurs factures séparément à chaque partenaire. La DGMR assure un suivi de l'ensemble des coûts et de la répartition entre les partenaires (contrôles des factures).

La Commune de Treykovagnes a obtenu de son Conseil Communal le financement de la part à sa charge en date du 17 juin 2025. La commune de Chamblon a obtenu de son Conseil Générale le financement de la part à sa charge en date du 15 septembre 2025. La Commune d'Yverdon-les-Bains a obtenu de son Conseil Communal le financement de la part à sa charge en date du 30 avril 2026.

1.11.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'investissement inclut le crédit d'étude préalable des routes cantonales de CHF 179'000.00 TTC (« EPRC RC276 Treykov.-Yverd. car. Châtelard », EOTP I.000328.03), le crédit d'étude de CHF 310'000.00 TTC accepté par le Conseil d'Etat le 9 avril 2014 et octroyé par la Commission des finances du Grand Conseil le 8 mai 2014 (« CECE 135, Réam. carrefour du Châtelard », EOTP I.000328.01). Ces deux crédits d'étude ont été utilisés au 31 mai 2026 à hauteur cumulée de CHF 478'694.95 TTC (CHF 178'370.50 TTC pour l'EPRC et CHF 300'324.45 TTC pour le CECE135). Ces deux crédits ne concernent que la part à charge de l'Etat de Vaud des coûts d'étude et des reconnaissances in situ. Ils seront transférés dans le présent crédit d'investissement.

Le tableau suivant détaille les montants de réalisation du projet à charge de l'Etat de Vaud, y compris les dépenses susmentionnées effectuées avant le vote du décret.

Le crédit d'investissement (EOTP I.000328.02) « RC 276,Treykovagnes, Châtelard, mob douce » s'établit comme suit :

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT (arrondi)	Total
100	12.9 %		Honoraires		
		112	EPRC	165'000.00	
		112	CECE135	301'000.00	
		112	Honoraires, phase réalisation	641'500.00	
		113	Frais de procédures	10'000.00	
			Total honoraires HT		1'117'500.00

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT (arrondi)	Total
200	2.5 %		Terrains		
		221	Acquisition de terrains	100'000.00	
		222	Indemnités	120'000.00	
			Total terrains HT		220'000.00
300	69.0 %		Tracé		
		331	Chaussées	5'840'000.00	
		334	Fouilles archéologiques	140'000.00	
			Total tracé HT		5'980'000.00
400	15.0 %		Ouvrages d'art		
		442	Ouvrages de soutènement	1'300'000.00	
			Total ouvrages d'art HT		1'300'000.00
600	0.6 %		Frais		
		661	Frais divers	50'000.00	
			Total frais HT		50'000.00
	100.0 %		Total HT sans recettes		8'667'500.00
			TVA 8.1 % et arrondi		702'500.00
			Total TTC sans recettes		9'370'000.00
800			Recettes		
		881	Participations de tiers CECE135		- 25'000.00
		882	Subventions fédérales fonds d'infrastructure et assainissement du bruit routier		- 360'000.00
			Total TTC du crédit demandé		8'985'000.00

La part d'honoraires est de 12.9 % en raison de la complexité du projet. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes pour des expertises avant travaux des chaussées en place et des canalisations existantes, pour un rapport d'étude géologique des sols en place, pour un plan de protection des sols par un pédologue, ainsi qu'une campagne de sondages archéologiques avant travaux effectuée à la demande de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (voir chapitre 1.6.7).

Comme mentionné précédemment (voir chapitre 1.11.1) :

- Les coûts des travaux de génie civil sont établis sur la base des soumissions rentrées au 25 septembre 2024 ;
- Les honoraires du mandataire principal pour la phase de réalisation sont établis sur la base des offres rentrées au 3 décembre 2025,
- Les honoraires des autres mandataires sont définis sur la base des contrats conclus en phase d'étude ou d'estimations de la DGMR ;
- Les appels d'offres et les adjudications ont été effectués selon des procédures conformes à l'AIMP ;
- La subvention fédérale pour l'assainissement du bruit routier est entièrement attribuée à l'Etat de Vaud (la chaussée concernée étant hors localité) ;
- La subvention fédérale du fonds d'infrastructure est attribuée à l'Etat de Vaud et aux Communes de Treykovagnes et d'Yverdon-les-Bains au prorata des investissements respectifs pour la mise en œuvre des mesures n° PM 08.2, 08.3 et 08.4 du PA1.

Les variations économiques ne sont pas comprises et seront calculées selon la méthode ICP (indice des coûts de production) pour les travaux, la méthode paramétrique pour les prix des décharges et selon la méthode KBOB pour les honoraires.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

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

Pour la phase suivante de réalisation, la DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT).

L'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux (DLT) seront confiées à un bureau d'ingénieurs civils. L'appui de divers spécialistes sera également sollicité. L'attribution de ces marchés respectera les procédures de marchés publics de l'AIMP.

3. CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000328.02 « RC 276,Treycovagnes, Châtelard, mob douce ». 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	2'600	100	785	0	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	Total
Investissement total : dépenses brutes	3'625	3'600	2'145	0	+ 9'370
Investissement total : recettes de tiers	25	0	360	0	- 385
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'600	3'600	1'785	0	+ 8'985

Lors de la prochaine révision, les tranches de crédit annuelles (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 224'700.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 8'985'000.00 x 2%) CHF 179'700.-.

3.4 Ressources humaines

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cet investissement ne génère pas de frais supplémentaires d'exploitation et d'entretien.

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Année 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 » et les mesures A22 « réseaux routiers » et A23 « mobilité douce » lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal (PDCn).

Ce projet est également en conformité avec les mesures 2.5 « développer l'offre de mobilité durable afin d'accompagner les besoins de la population et des entreprises ainsi que l'offre touristique sur tout le territoire », 2.6 « planifier les besoins en mobilité et réaliser les infrastructures dans les agglomérations vaudoises, en particulier développer les axes forts de transports publics », 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; réduire les émissions de CO2 du parc des véhicules vaudois » et 2.10 « protéger les milieux naturels et la population face aux changements climatiques et aux pollutions » figurant au programme de législature 2022 – 2027 du Conseil d'Etat.

Le projet répond aux objectifs du Plan climat vaudois de 2^{ème} génération via la mesure MO-6 « aménager le réseau cyclable cantonal (structurant et complémentaire) ».

3.7 Environnement, durabilité et climat

Ce projet a été priorisé et établi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable. Les documents d'appel d'offres ont été élaborés dans l'objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict du respect des directives de gestion des déchets et de protection de l'environnement.

Les impacts sur l'air en phase de chantier seront réduits par des mesures appropriées conformément à la directive de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) « protection de l'air sur les chantiers », de manière à limiter les émissions de polluants atmosphériques. Des dispositions seront prises pour limiter les nuisances occasionnées par les travaux bruyants conformément à la directive OFEV « bruit des chantiers ». Les déchets produits dans le cadre du chantier seront gérés et valorisés conformément à la directive de l'OFEV « valorisation des déchets de chantier minéraux ». Dans la mesure du possible, les matériaux d'excavation produits dans le cadre du chantier seront valorisés sur place.

Un soin particulier sera porté à la protection des sols et la gestion des matériaux terreux. Un suivi pédologique sera mis en œuvre afin de restituer des terrains sains et aptes à l'exploitation agricole. Les exploitants touchés par les emprises du projet seront indemnisés pour les pertes de cultures durant le chantier et sur une période usuelle de trois ans après travaux.

La réalisation de ce projet améliorera la sécurité des piétons et des cyclistes. L'aménagement des arrêts de bus, ainsi que les liaisons entre ces arrêts et l'itinéraire de mobilité active, favoriseront ainsi le transfert modal vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. Un programme de plantations est prévu pour accompagner l'aménagement et assurer son intégration paysagère sur le site.

La mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant permet d'assainir la RC 276 sur la partie concernée conformément aux prescriptions légales de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) (voir chapitre 1.6.1).

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 (AIMP ; BLV 726.91), article 12, alinéa 1.

L'accessibilité aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite sera améliorée en application de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3).

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 citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7, al. 2 de la loi cantonale du 20 septembre 2005 sur les finances ; LFin ; BLV 610.11).

3.10.1 Principe de la dépense

La nécessité d'adapter la RC 276 est notamment imposée par la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 et par la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (LVC ; RS 705). Selon l'art. 2 LVC, les réseaux de voies cyclables sont des voies de communication interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures (cf. également art. 2 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pedestre LCPR ; RS 704). En outre, l'art. 6 lettres a à c de la LVC prévoit que les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent en principe à ce que les voies cyclables soient interconnectées et continues et desservent notamment les lieux importants (réseau structurant comme dans le cas d'espèce), à ce que les réseaux soient suffisamment denses et à ce que les voies cyclables suivent un tracé direct et à ce que les réseaux disposent de voies cyclables sûres qui séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune. En l'espèce, la création d'un itinéraire continu de mobilité active le long de la route cantonale entre la sortie d'Yverdon-les-Bains et l'entrée de Treykovagnes répond aux devoirs de la LVC et est conforme à la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035.

En outre, comme expliqué au chapitre 1.2 « *bases légales* », 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 réfection de ce tronçon afin qu'il puisse répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic imposés par le devoir d'entretien par l'Etat de son réseau (art. 20 al. 1 lit. a LRou) dans le respect des exigences techniques. Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 la 284, cons. 5, ATF 105 la 80 cons. 7 et cf. chapitre 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent. Étant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, des standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS), les aménagements routiers projetés résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Le projet répond également aux conditions de l'article 52, alinéa 3, Cst-VD qui demande à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, ainsi qu'à la LPE avec la mise en œuvre des mesures prévues d'assainissement du bruit routier.

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat quant à la nécessité de la réalisation de la réfection.

3.10.2 Quotité de la dépense

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement

nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte.

La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. Le projet a pour objectifs d'adapter les voiries existantes aux besoins actuels du trafic individuel, à assurer la sécurité de l'ensemble des usages et à respecter les exigences de la protection de l'environnement et de la protection contre le bruit. Il est établi conformément aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSA, normes VSS et directives de l'OFROU). Les coûts des travaux sont en adéquation avec les objectifs recherchés afin de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli en l'espèce.

3.10.3 Moment de la dépense

Le critère du moment de la dépense est également rempli. Le développement de la mobilité active et le rabattement des usagers vers les gares régionales font partie des objectifs prévus par le plan directeur cantonal et par le programme de législature 2022 – 2027 du Conseil d'Etat, ce qui nécessite de réaliser les travaux dès maintenant.

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.

Les aménagements du projet font partie des mesures de mobilité active du projet d'agglomération AggloY PA1 pouvant bénéficier d'une subvention fédérale. Afin de bénéficier de celle-ci, le démarrage des travaux doit intervenir avant le 31 décembre 2027 (échéance de démarrage des meures du PA1). A défaut, la subvention fédérale sera perdue (voir chapitres 1.4 et 1.11.1).

En outre, la nécessité d'atténuer les émissions de gaz à effets de serre et de s'adapter à leurs conséquences sur l'humain et l'environnement est reconnue scientifiquement, légalement et politiquement comme une tâche prioritaire depuis plusieurs années, que ce soit au niveau international, fédéral ou cantonal. D'un point de vue économique, une action immédiate en la matière permet d'éviter d'importants coûts futurs. Dans sa réponse à la résolution Laurent Miéville et consorts - *urgence climatique* ! (19_RES_025) - le Conseil d'Etat insistait sur « la nécessité d'agir sans plus attendre face au changement climatique ». Un rapport d'audit sur les mesures du Plan climat de première génération, réalisé par l'EPFL, estime que sans renforcement supplémentaire et rapide dans les domaines clés (bâtiment, **mobilité**, agriculture) la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) avoisinerait les 8% pour 2030. Un résultat très éloigné des trajectoires de réduction fixée dans la loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI ; RS 814.310), et dans le plan climat vaudois, qui visent une réduction de 50% en 2030. C'est donc bien maintenant qu'il faut agir pour atteindre les objectifs climatiques ancrés dans la constitution vaudoise notamment.

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

Les Communes de Chamblon, de Treykovagnes et d'Yverdon-les-Bains participent financièrement au projet (voir chapitre 1.11.1). Cette participation fait l'objet d'une convention avec l'Etat de Vaud signée par l'ensemble des parties en juin et juillet 2025.

Une fois l'aménagement réalisé, la partie hors localité du tronçon sur Treykovagnes, ainsi que le carrefour du Châtelard sur Yverdon-les-Bains, passeront dans le réseau des routes cantonales en traversée de localité (limitation de la vitesse à 50 km/h). Ils seront repris par les communes territoriales concernées qui en assureront les frais d'exploitation et d'entretien.

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

Le projet de décret est conforme à la loi cantonale du 22 février 2005 sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15). Les décisions d'octroi de subventions seront fondées sur la LMTP et la LRou. La LSubv demeure applicable en sa qualité de loi cadre. Le respect des principes qu'elle contient sera vérifié dans chaque cas d'espèce.

Le projet est également cofinancé par la Confédération au titre du paquet de mesures 1.a « Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce » du projet d'agglomération AggloY, au moyen du fonds d'infrastructure de la Confédération et sur la base de la LFinfr abrogée et remplacée en 2016 par la LFORA.

Le projet bénéficie également d'un cofinancement de la Confédération dans le cadre de la convention-programme conclue pour de l'assainissement du bruit routier conformément à la LPE.

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

EOTP I.000328.02 « RC 276,Treycovagnes, Châtelard, mob douce » :

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)		180	180	180	180
Charge d'amortissement (F)		225	225	225	225

Total net (H = D + E + F)		405	405	405	405
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

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 :

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 8'985'000.- pour financer la réalisation d'un aménagement de mobilité active, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation de la RC 276 entre Treycovagnes et Yverdon-les-Bains

du 16 septembre 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'investissement de CHF 8'985'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la réalisation d'un aménagement de mobilité active, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation de la RC 276 entre Treycovagnes et Yverdon-les-Bains.

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.