

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit-cadre de CHF 2'163'000.- pour l'assainissement du bruit routier des tronçons hors traversée de la RC 251, ainsi que la création de deux giratoires permettant l'accès à l'usine BOBST sur les RC 251 et RC 176 sur le territoire de la commune de Mex

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La Loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou) prévoit à l'article 53, alinéa 1, que les constructions et réhabilitations de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs sont ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil.

En outre, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 oblige les cantons et les communes à assainir toutes les installations existantes bruyantes (dont les routes) qui ne satisfont pas aux prescriptions de cette législation. Un assainissement doit être entrepris lorsque les immissions sonores dépassent les valeurs limites.

Cet exposé des motifs présente le projet d'assainissement du bruit routier de la RC 251 sur le territoire de la commune de Mex, ainsi que la création de deux giratoires sur les RC 251 et 176. Il est accompagné d'un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit-cadre de CHF 2'163'000.-, qui correspond à la part des études, achats de terrains et travaux à charge de l'Etat de Vaud. Le solde des coûts de réalisation et d'études se répartit entre la commune de Mex qui assume un montant de CHF 1'453'000.- pour assainir le bruit routier et réhabiliter la partie en traversée de village, alors que l'entreprise BOBST SA assume un montant de CHF 1'217'000.-, lequel correspond environ à la moitié des coûts de réalisation des deux giratoires qui serviront d'accès à son site de production de Mex.

Tenant compte de l'accroissement prévu des activités de BOBST SA sur son site de Mex et de ses conséquences sur le trafic et les nuisances sonores, le crédit-cadre demandé est destiné à financer divers objets dont le but général est d'améliorer les conditions de vie des riverains de la route et de sécurité des usagers du domaine public sur le territoire de la commune de Mex.

1.2 Bases légales

1.2.1 Loi cantonale sur les routes (LRou) du 10 décembre 1991 (RSV 725.01)

Ces tronçons de routes cantonales (RC 251, RC 313 et RC 176) sont propriétés du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a LRou).

Lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent en outre être adaptées et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS et art. 12 LRou), ainsi que lorsque la législation fédérale l'exige.

Il est rappelé que par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou de maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une modification des infrastructures routières dont l'état actuel ne répond plus aux exigences en vigueur, tout particulièrement en matière de vitesse des usagers et de sécurité des riverains.

En outre, la réalisation des deux giratoires permettra de maintenir de bonnes conditions de circulation sur le réseau local des

routes cantonales, tout en assurant des conditions d'accessibilité très satisfaisantes au site d'exception occupé par BOBST SA à Mex.

1.2.2 Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 (RS 814.01)

La législation suisse en matière de protection contre le bruit se base sur la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 entrée en vigueur le 1er janvier 1985. Cette loi est une loi-cadre, c'est-à-dire qu'elle se limite à fixer des règles d'ordre général notamment :

- Principe de causalité (Art. 2 LPE) : *"Celui qui est à l'origine d'une mesure prescrite par la présente loi en supporte les frais"*
- Obligation d'assainir (Art. 16 LPE)

¹ *Les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la présente loi et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement seront assainies.*

² *Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur les installations, l'ampleur des mesures à prendre, les délais et la manière de procéder.*

³ *Avant d'ordonner d'importantes mesures d'assainissement, les autorités demandent au détenteur de l'installation de proposer un plan d'assainissement.*

⁴ *S'il y a urgence, les autorités ordonnent l'assainissement à titre préventif. En cas d'impérieuse nécessité, elles peuvent décider la fermeture de l'installation."*

Dans le domaine de la lutte contre le bruit, la LPE a été complétée par une ordonnance d'exécution contenant des prescriptions détaillées : l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986.

Cette ordonnance a pour but de protéger la population contre le bruit nuisible ou incommodant (Art. 1 OPB). Elle précise les critères servant à l'évaluation du bruit (Art. 13 OPB) ainsi que les responsabilités.

C'est le règlement (cantonal) d'application de la LPE du 8 novembre 1989 qui régit les modalités pratiques d'application de la législation fédérale et les tâches et compétences des divers services cantonaux concernés.

Au sens de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB, RS 814.41), les installations seront assainies (Art. 13, al 2) :

- a. *dans la mesure où cela est réalisable sur le plan technique et de l'exploitation et économiquement supportable*
- b. *de telle façon que les valeurs limites d'immissions ne soient plus dépassées.*

Les assainissements doivent être réalisés dans un délai qui échoit au 31 mars 2018 (Art. 17, al. 4 OPB). Cette tâche incombe aux propriétaires des installations, sous le contrôle du Canton.

La Confédération accorde des subsides pour les mesures d'assainissement. En conséquence de l'acceptation en votation populaire de la RPT (nouvelle péréquation financière et répartition des tâches entre la Confédération et les cantons), une convention-programme entre la Confédération et le canton de Vaud concernant les mesures de protection contre le bruit a été signée en juillet 2008. Cette convention fixe les objectifs du canton de Vaud pour la période quadriennale 2008-2011 et les subventions de la Confédération.

1.2.3 Considérations sur la coordination des mesures LRou et LPE dans le présent cas

D'entente avec la commune de Mex, le canton veut assainir les nuisances dues au bruit routier le long des routes cantonales hors traversée qui se trouvent sur le territoire de la commune. Dans ce cas, sont concernés les RC 251 et 313.

Dans le même temps, la Municipalité de Mex a choisi de s'associer au Canton, conformément aux dispositions prévues aux articles 7, 54 et 56 de la LRou, pour d'une part requalifier ses espaces publics le long de la RC 251 en traversée du village historique de Mex et d'autre part assainir les nuisances dues au bruit du tronçon de la RC 251 sur la partie du projet en traversée de localité (ces travaux sont donc à 100% à charge de la commune).

Exécutés en vertu des exigences légales citées précédemment, ainsi qu'en vertu des avantages que peut apporter à toutes les parties, la nécessaire coordination entre les aspirations de l'Etat et de la commune de Mex, on peut considérer que les travaux d'assainissement des nuisances sonores concernant le tronçon de route cantonale situé hors traversée et faisant l'objet du présent EMPD remplissent la première condition – du principe – de la notion de dépense liée.

En outre, l'assainissement du bruit le long de ces routes cantonales, qui profitera en première priorité aux bordiers de la RC 251 en et hors traversée de la commune de Mex, répond de manière conforme aux demandes de la Confédération, quant aux objectifs d'assainissement sonores fixés dans la LPE.

Une fois le projet réalisé, on réhabilite de manière significative la fonction de ce tronçon de la RC 251 pour qu'elle puisse enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers, car cet itinéraire sert d'accès régional au réseau autoroutier via la jonction de Cossonay de la A1. D'une part, on ramène le bruit du trafic routier en dessous des valeurs limites fixées par la loi, ce qui répond aux attentes des riverains concernés par cet axe essentiel pour la région, d'autre part,

l'aménagement des deux nouveaux giratoires garantira la sécurité des usagers de la route en application des exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la Route). Ceci permettra à l'entreprise BOBST SA de maintenir et développer ses activités dans notre canton, sans entraîner de gêne excessive pour les voisins immédiats du site de Mex.

1.3 Déplacement et concentration de BOBST SA sur le site de Mex

BOBST SA est le premier fournisseur mondial d'équipements et de services destinés aux industries des emballages en carton compact, carton ondulé et matériaux souples. Ce groupe industriel est conçu pour fournir à ses clients les produits, les supports et les moyens nécessaires à ajouter de la valeur à leur investissement. Cette société a toujours eu son siège social installé en terre vaudoise.

Le site historique qu'occupe l'entreprise Bobst depuis 1938 à Prilly est devenu désuet et ne permet plus à BOBST SA de se développer, en raison de sa localisation dans un environnement aujourd'hui densément occupé. Ce site abrite, sur une surface de 65'000m², la totalité des activités de fabrication, une grande partie de l'administration et le centre d'apprentissage. 1'100 collaborateurs, dont 250 apprentis sont actifs à Prilly.

Le projet de déménagement du site de Prilly sur le site de Mex est la concrétisation de la stratégie définie et validée par le groupe BOBST SA. A fin 2011, cette firme disposera ainsi d'un outil de production moderne et optimisé pour maintenir ce qui fait sa force : l'excellence opérationnelle au niveau le plus élevé d'une part, et d'autre part, la conservation et la transmission des compétences fondamentales de son activité.

Ces investissements permettront à BOBST SA de renforcer un centre industriel élargi en Suisse romande dans lequel devront être maîtrisés:

- les activités des lignes de produits (développements, vente, service après-vente),
- un centre de fabrication assurant aussi bien la production de pièces que la maîtrise des technologies d'usinage
- le montage de machines de haute technologie,
- la formation : apprentissages et formations pour spécialistes,
- un nombre de services de supports très variés, efficaces et modernes (finances, administration, RH, logistique, etc.).

Ils traduisent également la volonté du groupe BOBST SA de conserver dans le canton de Vaud son siège mondial.

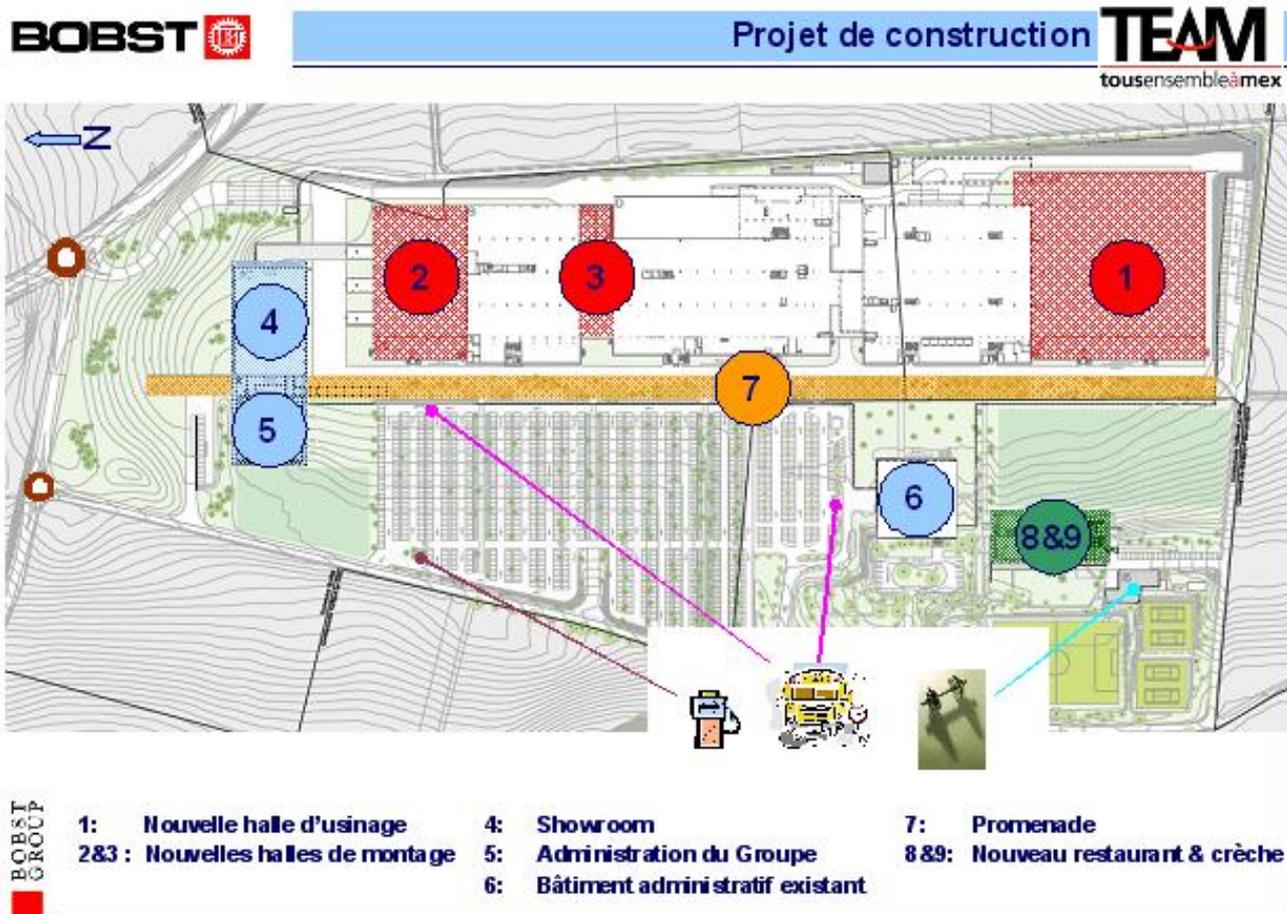


figure 1 : implantation de BOBST SA à Mex – vision des aménagements pour l'état projeté en 2011

Les nouvelles constructions peuvent se faire dans le plan d'extension partiel existant (PPA "En Fara") avec un changement mineur consistant en une modification de la répartition entre les zones constructibles industrielles et administratives pour permettre la mise en place d'un flux industriel optimal.

La surface brute des nouvelles constructions est de 57'000 m². En 2011, le site de Mex accueillera 2'400 collaborateurs dont plus de 10% d'apprentis sur une surface légèrement supérieure à 100'000 m².

Cette volonté de regroupement des activités de BOBST SA est le résultat d'un long processus de choix dans lequel l'Etat de Vaud et les autorités concernées ont été associées par la Direction du groupe BOBST SA. La concrétisation de la volonté d'un regroupement sur le site de Mex est déjà prise en compte depuis plusieurs années, notamment dans le cadre de la mise au point du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). En effet, cette planification stratégique mise au point dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations identifiait quatre sites d'exception, destiné à favoriser des projets d'envergure devant faciliter et encourager le développement économique à l'échelle de tout le périmètre du PALM.

Le site de Mex est l'un des quatre sites d'exception retenus dans le cadre du PALM, il est donc opportun que tant les aspirations de la commune de Mex que celles mentionnées dans d'autres planifications supérieures (PALM, SDOL, plan directeur cantonal, etc.) soient prises en compte pour réaliser un développement d'activités industrielles qui réponde de manière claire et sans équivoque aux principes du développement durable.

La volonté des acteurs impliqués est de démontrer qu'un accroissement des activités d'une entreprise privée peut être mis en œuvre tout en permettant aux voisins et riverains de bénéficier d'une amélioration des conditions de vie, basées sur le respect des contraintes légales en vigueur.

1.4 Opportunité du projet soumis à décret

1.4.1 Rôle de la RC 251 dans le réseau des routes cantonales

La route cantonale RC 251 est une route principale de 1ère classe (dite classe " a ") d'intérêt régional. Cette artère relie à l'échelle du Canton, Lausanne à Vallorbe et localement le pôle régional de Cossonay/Penthalaz au cœur de l'agglomération lausannoise, en passant par l'ouest (via Crissier, le nord de Renens et le centre de Prilly). Elle a une fonction de route collectrice régionale et locale, qui permet de récolter et de rabattre une part importante du trafic automobile issu ou à destination de l'ouest et du centre de l'agglomération lausannoise. Cette route a donc une fonction d'axe routier structurant essentiel pour la partie centrale de notre canton. Cette route fait également partie du réseau prioritaire ouvert à la circulation des 40t. C'est aussi un itinéraire pour transports spéciaux de type III (convois routiers de 90t au maximum).

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) est de environ 5'800 véhicules/jour, dont 170 poids lourds. La RC 251 connaît depuis de nombreuses années une croissance régulière du trafic automobile, similaire à ce qui est observé sur d'autres routes cantonales orientées vers la capitale vaudoise. Une part importante de cette croissance est générée par des pendulaires, usagers de l'automobile, qui utilisent cet axe routier de rabattement pour relier leur domicile à leur lieu de travail sans devoir ou vouloir accéder au réseau autoroutier via la jonction de Cossonay. Cet axe routier est aussi utilisé par une ligne régionale de bus tl, reliant Mex à l'ouest lausannois.

Sur le tronçon de RC 251 hors traversée du village de Mex, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 7.00 et 7.50 m, ce qui est suffisant tant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201, que par rapport aux largeurs de chaussées minima définies par le Service des routes. En effet, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent aujourd'hui à 80 km/h hors localité, la norme VSS recommande de disposer d'une largeur de chaussée (2 voies de circulation) comprise entre 5.70 mètres (cas du croisement de deux autos) et 6.50 mètres (cas du croisement d'une auto avec un poids lourd de 2.50 de large). Dans le cas de deux gros poids lourds de 2.50 mètres se croisant, on admet que les chauffeurs doivent "lever le pied" pour se croiser en toute sécurité à environ 75 km/h chaque véhicule. La largeur de ce tronçon de la RC 251 est donc aujourd'hui correctement dimensionnée en regard des flux de trafic qui utilisent cette route.

Actuellement aucun trottoir ou aménagement pour la mobilité douce n'existe le long des tronçons de routes situés dans les zones hors traversée sur le territoire de la commune de Mex. De ce fait, la sécurité des piétons et deux-roues légers est précaire le long des routes cantonales 176, 251 et 313. Relevons toutefois que de nombreux autres parcours, qui ne longent pas les bords de routes cantonales existent dans ce périmètre, ce qui fait que tant les piétons que les amateurs de deux-roues légers disposent de parcours sûrs et agréables sur le territoire de cette commune.

1.4.2 Rôle de la RC 313 dans le réseau des routes cantonales

La route cantonale RC 313 est une route principale de 2ème classe (dite classe " b ") d'intérêt régional. Cette artère relie Sullens et le Gros-de-Vaud à Villars-Ste-Croix, où cette artère se raccorde à la RC 251. Elle a une fonction de route collectrice régionale, qui permet de récolter et de rabattre une part importante du trafic automobile entre le Gros-de-Vaud et l'ouest de l'agglomération lausannoise. Cette route a donc une fonction d'axe routier structurant important pour la partie centrale de notre canton.

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) est de environ 5'550 véhicules/jour, dont 90 poids lourds. La largeur de ce tronçon de la RC 313 est comprise entre 7 et 7,5 cm, donc correctement dimensionnée en regard des flux de trafic qui utilisent cette route.

1.4.3 Rôle de la RC 176 dans le réseau des routes cantonales

La route cantonale RC 176 est une route secondaire de 4e classe (dite classe " d ") d'intérêt local. Cette artère permet au trafic local de et pour Vufflens-la-Ville de se raccorder à la RC 251. Elle n'a donc qu'une fonction de route de dévestiture locale pour Vufflens-la-Ville.

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) est au droit de l'usine BOBST SA d'environ 5'800 véhicules/jour, dont 100 poids lourds. En outre, l'accès à l'usine BOBST SA est aussi un itinéraire pour transports spéciaux de type III (convois routiers de 90t au maximum).

Relevons en outre qu'au-delà de l'actuelle route d'accès au site BOBST de Mex, cet axe est interdit au transit des poids lourds de plus de 3.5 tonnes (trafic des bordiers exceptés), ce qui entraîne que le trafic n'est plus que de 2'200 véhicules/jours sur le tronçon de route situé entre BOBST et le village de Vufflens-la-Ville. L'évolution du trafic sur la seconde partie de cet axe secondaire est en lien direct avec le développement de la commune de Vufflens-la-Ville.

La largeur actuelle de la chaussée répond aux exigences de profil géométrique défini tant dans la norme VSS 640 201, que par rapport aux largeurs de chaussées minima définies par le Service des routes.

1.4.4 Opportunité d'assainir le bruit le long des routes cantonales hors traversées

Comme indiqué dans le chapitre 1.2, l'obligation d'assainir le bruit le long des routes découle d'une exigence fédérale. Les particularités de la loi vaudoise sur les routes, qui distingue à ses articles 3 et 7 la notion de route " en traversée", propriété de la commune territoriale et "hors traversée" qui doit être prise en charge par l'Etat a pour conséquence que l'assainissement des nuisances phoniques d'une route cantonale entraîne que l'Etat de Vaud et la commune territoriale doivent se coordonner pour mener à bien cette politique de réduction des nuisances phoniques routières.

Dans le cas présent, la Municipalité de Mex a rapidement sollicité l'appui de l'Etat pour établir un plan commun d'assainissement des nuisances sonores provoquées par les routes cantonales sises sur le territoire de Mex. La volonté de l'exécutif municipal était de proposer une démarche visant à ramener les nuisances phoniques en dessous des exigences légales pour offrir à l'ensemble de la population des conditions conformes à ce que demande la législation fédérale, et ce dès 2011, date de mise en service de l'extension de l'usine BOBST SA.

Cette démarche s'inscrit dans la volonté communale de poursuivre un long combat entrepris par cette commune vis-à-vis des nuisances sonores de la route. En effet, il a fallu de nombreuses années pour que des mesures de protection contre le bruit de l'autoroute A1 soient décidées. Mais aujourd'hui, la commune s'est vu confirmer par l'Office fédéral des routes (OFROU) que dans le cadre des travaux agendés pour le UPlaNS 10, des parois anti-bruit destinées à protéger Mex des nuisances sonores de la A1 seraient mises en place le long de l'autoroute entre 2009 et début 2010.

L'exécutif a donc choisi de poursuivre cet effort en démontrant qu'il était possible d'apporter par des mesures ciblées le solde de l'assainissement phonique à réaliser selon les règles édictées par le législateur, quand bien même BOBST SA accroissait sensiblement ses activités sur le site de Mex. D'entente avec BOBST SA et l'Etat de Vaud, un examen de la situation de référence, ainsi que de la situation future (projections de trafic à l'horizon 2030) a permis d'une part de dresser le constat des gênes dues aux routes cantonales et d'autre part d'évaluer quelles solutions pouvaient être envisagées pour assainir de manière durable les nuisances sonores provoquées par le trafic routier sur les axes des routes cantonales.

Parmi les solutions examinées, la variante retenue car offrant le meilleur rapport coût-performance, est de :

- mettre en place un revêtement phono-absorbant de la dernière génération et qui est particulièrement efficace. Ceci permettra de réduire conformément aux exigences légales, un maximum des nuisances à la source (dans le cas particulier, de limiter autant que possible les bruits entre les pneumatiques et la chaussée) ;
- accompagner cette première mesure par des réductions ciblées de la vitesse autorisée dans la zone habitée à 50 km/heure en traversée de localité et à 70 km/heure en approche de localité. Cette mesure est aussi efficace à la source, tant au niveau des nuisances provoquées par le bruit des moteurs (vitesse plus basse => régime du moteur moins bruyant) qu'à celui du bruit produit par les pneumatiques sur la chaussée (vitesse plus basse => frottement pneu-chaussée plus faible) ;
- compléter enfin par des mesures de requalification urbaine la traversée du village de Mex, pour obliger les automobilistes à adopter une conduite non agressive et respecter les limitations de vitesse que la configuration actuelle (longue ligne droite en traversée du village) n'incite pas encore assez.

Précisons encore que la pose du revêtement phono-absorbant depuis le giratoire de Montillier jusqu'en limite Nord de la Commune permet de protéger les quelques maisons isolées au-delà des limites de traversée et d'éviter la mise en place de parois ou écrans antibruit coûteux et d'un impact certain sur l'aménagement du territoire.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores tant le long de la RC 313 que de la RC 176, les études menées à ce jour ont mis en évidence que :

- pour la RC 176, aucune mesure d'assainissement n'était nécessaire sur le territoire de la commune de Mex, en raison de l'absence de site sensible au bruit routier sur le territoire de Mex ;
- pour la RC 313, aucune mesure d'assainissement n'était nécessaire sur le territoire de la commune de Mex. Les mesures et contrôles effectués sur le territoire communal ont mis en évidence que pour les quelques maisons du quartier des Esserts relativement proches de l'axe de la RC 313, aucune de ces habitations n'atteint des seuils limites légaux avec le trafic actuel.

1.4.5 Opportunité de réaliser les deux giratoires projetés sur les RC 251 et 176

Comme mentionné précédemment, c'est dans le cadre des réflexions menées pour la mise à jour du PPA "En Fara" qu'a été choisi et validé le principe de réaliser deux nouveaux giratoires servant d'accès à l'usine BOBST. Ceux-ci seront situés hors traversée à l'intersection de la route cantonale 251 avec la route cantonale 176 pour le giratoire de Montillier, et à l'intersection de la route actuelle d'accès principal à BOBST avec la route cantonale 176 pour le giratoire du Verney.

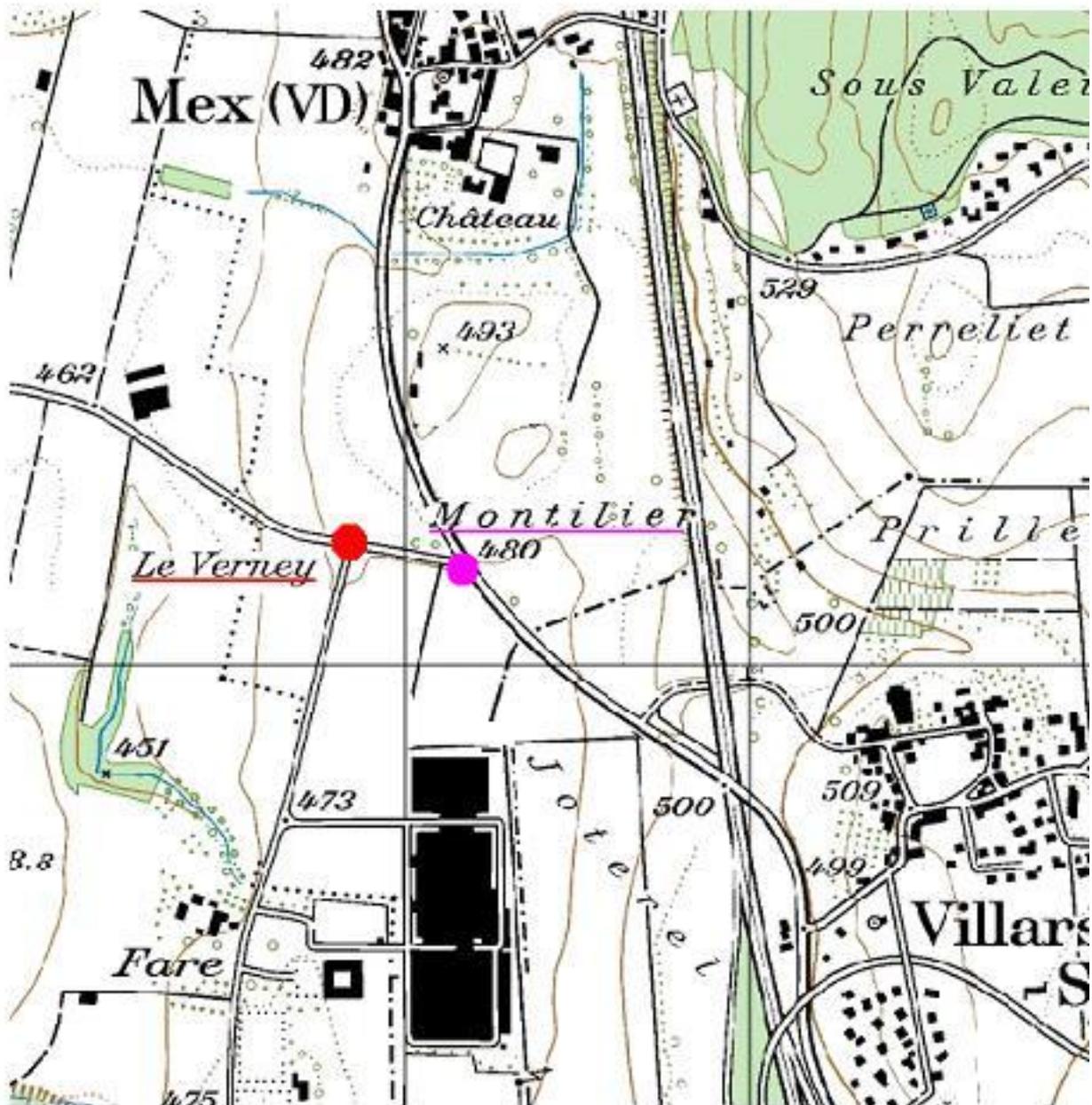


Figure 2 : situation des 2 giratoires de Montillier et du Verney

L'aménagement de ces giratoires a été retenu pour les raisons suivantes :

- pour la commune de Vufflens-la-Ville, le giratoire du Verney marque clairement la séparation entre la voirie d'accès à l'usine BOBST et la route cantonale RC 176, laquelle sert de route d'accès au sud de son territoire communal. De plus, comme la RC 176 est interdite aux poids lourds, le giratoire permet aux éventuels camions s'étant fourvoyés de rebrousser chemin de manière aisée ;
- le giratoire de Montillier servira d'accès principal pour le trafic lourd de et à destination de BOBST SA, y compris pour les convois spéciaux ;
- tant pour le canton que pour les communes de Mex, Vufflens-la-Ville et Villars-Ste-Croix, la mise en place d'un giratoire en lieu et place de l'actuel carrefour à trois branches de Montillier répond à la volonté de réaliser un aménagement visant à modérer la part de trafic qui actuellement circule de manière inadaptée sur ce tronçon de la RC 251. Cet aménagement s'inscrit donc dans la recherche d'une meilleure sécurité des usagers de la route.

1.4.6 Compatibilité de ce projet avec la stratégie cantonale en matière de réseau routier

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. rapport n° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont planifiés et priorisés avec cette méthode. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la substance du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

Ce projet a été analysé et priorisé avec la méthode décrite ci-dessus. S'agissant d'une solution permettant à la fois de favoriser le maintien du tissu économique vaudois, en encourageant BOBST SA à regrouper et développer ses activités à Mex, tout en assainissant durablement les problèmes liés aux nuisances sonores de la commune de Mex, on ne peut que constater le fort intérêt à réaliser ce projet dans une vision de développement durable.

1.5 Risques liés à la non-réalisation des ces projets

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être très rapidement entrepris et que, par conséquent, l'assainissement du bruit routier le long de la RC 251, ainsi que la réalisation des deux nouveaux giratoires d'accès à BOBST SA devaient être repoussés de quatre à cinq ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 251 et 176

Cette situation aurait pour conséquence le maintien du réseau routier actuellement en place et n'entraînerait de facto aucune grosse différence pour les usagers de cet axe d'accès à l'agglomération lausannoise.

Par contre, la non-réalisation des nouveaux giratoires d'accès à l'usine BOBST SA serait en contradiction avec les exigences découlant du plan partiel d'affectation "En Fara", lequel contraint BOBST SA à disposer de ces aménagements pour pouvoir réaliser les extensions nécessaires à son site de production de Mex (voir point "c" ci-dessous).

b) Risques pour les bordiers de la RC 251, sur le territoire de la commune de Mex

Si aucun changement n'est apporté au réseau routier, les nuisances dues au bruit routier perdureront pendant ces quatre à cinq ans, avec les conséquences qui en découlent sur les riverains directement concernés. Quoi qu'il arrive, l'exigence légale fixée dans la LPE demeure, les propriétaires de la route (soit l'Etat de Vaud pour la partie hors traversée et la commune de Mex pour la partie en traversée) auront l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard.

c) Risques pour le développement des activités de BOBST SA

L'entreprise BOBST SA souhaite que le regroupement de ses activités sur le site de Mex soit achevé à l'horizon de 2011. Un retard de quatre à cinq ans est donc bien évidemment inacceptable pour cette société et une telle alternative conduirait certainement le groupe BOBST à revoir entièrement sa stratégie de développement en terre vaudoise.

Les conséquences liées à une éventuelle délocalisation des activités de BOBST SA hors du canton de Vaud seraient lourdes de conséquences désastreuses pour la région Lausanne-Morges.

d) Surcoûts générés pour l'Etat – Service des routes

La non-réalisation des travaux projetés en 2009-2010 et un retard de 4 à 5 ans engendreraient notamment les conséquences suivantes d'un point de vue financier :

- Le devis proposé au paragraphe 1.7 pour ce qui concerne l'assainissement du bruit routier devrait être revu à la hausse, en raison du renchérissement des coûts de travaux entre 2008 et 2012 (indexation des coûts admise à 2,5 % par an) ;
- Par contre, un retard de 4 à 5 ans aurait pour conséquence probable que BOBST SA renoncerait assez rapidement à étendre ses activités sur le site de Mex, ce qui conduirait à renoncer aux aménagements des deux giratoires projetés sur les RC 176 et 251.

On peut résumer sommairement les impacts financiers de ces diverses causes de renchérissement du projet comme suit :

Surcoûts probables à charge de l'Etat de Vaud sur les travaux en lien avec le bruit routier de la RC 251 :

Les coûts en lien avec l'assainissement du bruit sont détaillés au chapitre 1.7. La part à charge de l'Etat de Vaud serait de :

Assainissement du bruit routier hors-localité (TTC)	CHF	510'000.-
Participation cantonale à la requalification de Mex (TTC) (concerne uniquement la part de tracé hors traversée)	CHF	420'000.-
Montant total	CHF	930'000.-

Pour ce qui est du renchérissement potentiel entre 2009 et 2012, on aurait probablement des surcoûts de l'ordre de :

- coût liés à l'assainissement du bruit montant TTC 2008 :	CHF	930'000.-
- renchérissement 2,5 % an 2009 –2012 (arrondi) :	CHF	96'000.-
coût probable (arrondi) travaux « bruit » part à charge de l'Etat de Vaud montant TTC des travaux en 2012 :	CHF	1'026'000.-

Ce montant supplémentaire de CHF 96'000.- devrait alors être imputé comme charge d'investissement à l'Etat.

Par contre, la non-réalisation des deux giratoires projetés sur les RC 176 et 251 permettrait de renoncer à un investissement de l'ordre de CHF 1'233'000.- pour l'Etat de Vaud. Mais il convient de relever que cette économie ne peut être appréciée que dans le cas où BOBST SA entendrait maintenir l'entier des places de travail projetées à Mex ailleurs dans le canton de Vaud.

Surcoûts sur le budget d'exploitation des RC

La non-réalisation des travaux projetés en matière d'assainissement du bruit ou la non-réalisation des deux giratoires projetés n'aurait pas de conséquence significative sur le budget d'exploitation des routes cantonales.

1.6 Descriptif des projets objet du présent décret

Trois routes cantonales (RC) parcourent le territoire de la commune de Mex. La RC 313 relie Villars-Ste-Croix à Cheseaux-sur-Lausanne et longe le nord du quartier des Esserts, lequel constitue le lieu où s'est fortement développé une importante zone de villas pendant ces vingt dernières années. La RC 251 longe le village historique de Mex du côté ouest, en assurant la liaison entre Crissier et Penthaz. La RC 176 relie le village de Vufflens-la-Ville à la RC 251, par un carrefour situé à un peu moins de un kilomètre au sud de Mex.

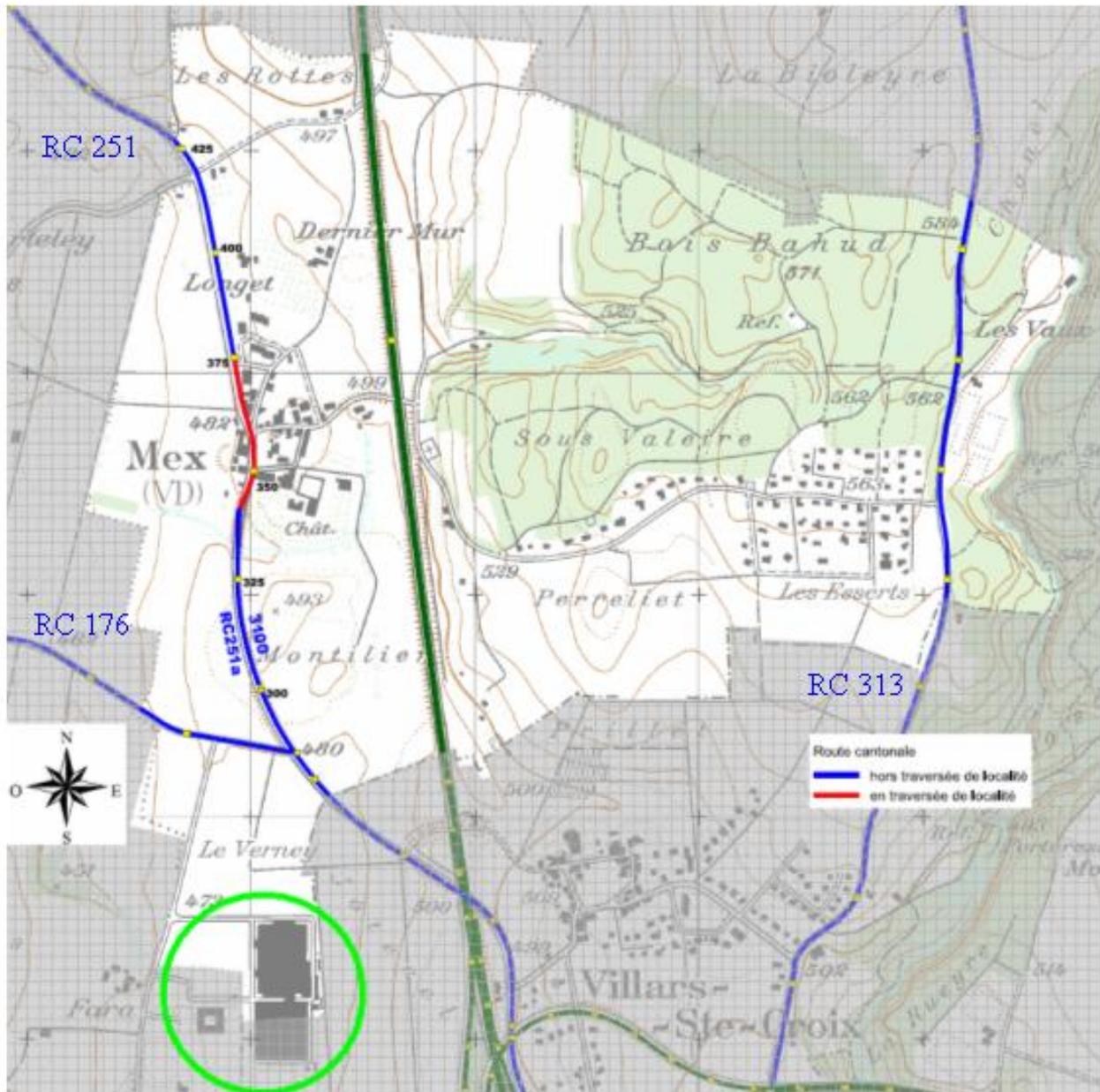


Figure 3 : la commune de Mex et ses routes principales. En rouge : RC en traversée, en bleu : RC hors traversée et en vert foncé l'autoroute

Le site de production de BOBST SA se trouve juste au sud-ouest du carrefour formé par les RC 176 et 251. Il est entouré d'un cercle vert vif sur la figure 3.

1.6.1 Assainissement du bruit routier le long des routes cantonales

Pour permettre un assainissement du bruit routier aussi efficace que possible, la solution retenue consiste à mettre en place une couche de revêtement phono-absorbant de la dernière génération, qui remplacera la couche d'usure du revêtement bitumineux actuellement en place. Ce type de revêtement sera mis en place sur la RC 251 depuis le nord du futur giratoire de Montiller jusqu'à la limite nord de la commune de Mex.

Ce revêtement phono-absorbant, développé par un grand groupe français spécialisé dans le génie civil routier, est un produit particulièrement performant, qui a été récemment mis sur le marché. C'est actuellement la solution qui apporte la plus forte réduction des nuisances sonores à la source.

Ce revêtement se met en place avec des méthodes conventionnelles, telles qu'elles sont maîtrisées par des entreprises de génie civil de la place. Ce sont les qualités particulières des granulats et leurs dimensions spéciales qui font la spécificité de ce produit et assurent ses performances acoustiques.

La mise en place est faite après que l'ancienne couche d'usure ait été rabotée. La planie routière est ensuite soigneusement nettoyée, puis après mise en place d'un liant bitumineux, la couche de revêtement phono-absorbant est posée en une seule passe.

Les différences de niveau sonore peuvent atteindre - 9dB lors de la mise en service de la route après achèvement des travaux. Après cinq ans à compter des travaux, on compte mesurer au moins un gain de 5 dB sur les tronçons de route parcourus à une vitesse de 70 km/heure ou un gain de 4 dB pour une vitesse de l'ordre de 50 km/heure.

Si les qualités du revêtement phono-absorbant ne tenaient pas les promesses du fournisseur pendant les cinq premières années, ce dernier s'est engagé, sous forme de garantie sur travaux, à le renouveler entièrement à ses frais.

1.6.2 Réalisation de deux nouveaux giratoires sur les RC 251 et 176

L'agrandissement de BOBST SA dû à la concentration de ses activités à Mex, conduira à un léger accroissement du trafic. Cet élément ayant été mis en évidence dans le cadre de la légalisation du plan partiel d'affectation " En Fara ", l'Etat a demandé à BOBST SA de proposer des compléments d'aménagements routiers à mettre en place.

L'aménagement retenu au lieu-dit Montiller (au droit de l'intersection de la RC 251 avec la RC 176) est un giratoire d'un diamètre de 30 mètres. Il répond aux exigences fixées par la circulation des convois exceptionnels de type III, et du trafic des poids lourds de 40 tonnes. Cet aménagement permet de modérer de manière intéressante la vitesse de circulation des automobiles le long de l'axe de la RC 251.

Sur ce giratoire, une quatrième branche sera réalisée, de manière à permettre l'accès des convois routiers (y compris les convois exceptionnels de type III) directement vers les halles de montage de BOBST SA. De cette manière, l'entreprise entend séparer de manière simple et efficace le trafic industriel (livraisons et expéditions) du trafic généré par les collaborateurs et les visiteurs de BOBST SA.

Cet aménagement routier est conçu conformément aux règles et usages en la matière. La seule particularité est que les emplacements pour de futurs aménagements de places d'arrêts pour des bus urbains ou régionaux ont été réservés. Ces emplacements ne seront aménagés que lorsque l'offre future de transport public le justifiera. Relevons que BOBST SA dispose déjà de transports en bus qui amènent aujourd'hui ses collaborateurs au cœur même du site de Mex.

Le giratoire qui prendra place au droit du lieu-dit Le Verney est d'un diamètre de 24 mètres. Cette dimension permet aux bus et à d'éventuels camions d'accéder au site de BOBST SA. Ce diamètre est suffisant pour permettre le rebroussement d'un convoi routier de 40 tonnes. La branche en direction de Vufflens-la-Ville fera l'objet, comme actuellement, d'une interdiction de circuler aux véhicules lourds (le trafic destiné aux bordiers restant toutefois autorisé).

L'emprise nécessaire à ces deux projets est située en partie sur le domaine public et en partie sur les propriétés des riverains situés de part et d'autre de chaque giratoire. Les zones de terrain à exproprier ont été réduites au strict minimum sur les parcelles de terrain agricole. La plus grande partie des emprises supplémentaires est prise sur des parcelles propriété de BOBST SA.

1.6.3 Mise en place d'une modération de trafic en traversée du village de Mex

Pour atteindre une meilleure efficacité des mesures d'assainissement du bruit, la commune de Mex a choisi de mettre en place un programme de requalification des espaces publics en traversée du village de Mex qui doit répondre aux objectifs suivants :

- inciter les usagers des transports individuels à traverser le village à vitesse largement modérée, en prenant conscience qu'ils sont dans une zone de village ;
- partager l'espace public, en permettant aux deux-roues légers d'utiliser la voirie en toute sécurité ;
- aménager de manière attractive la zone d'arrêt des bus régionaux ;
- créer des cheminements piétonniers sûrs et séparés du trafic ;
- requalifier la zone de parking proche de l'auberge, pour éloigner le trafic automobile des façades existantes, tout en offrant un nombre suffisant de places de stationnement.

Un schéma de principe répondant de manière très large à l'ensemble des préoccupations énoncées ci-dessus a rapidement été trouvé et mis au point. La Municipalité a procédé à de nombreuses itérations pour parvenir finalement à un compromis satisfaisant entre le coût et les avantages attendus. La solution retenue prévoit, en plus du même revêtement phono-absorbant que celui proposé par le canton, de mettre en place des portes d'entrées aux deux extrémités du village, de

créer des rétrécissements optiques et des décrochements latéraux qui forceront les automobilistes à rouler à vitesse modérée. La notion de "porte d'entrée" est un élément essentiel d'une modération de trafic à l'intérieur d'un village. En effet, par la mise en place notamment d'îlots arborisés et de rétrécissement des voies de circulation, il indique clairement à l'automobiliste le changement de statut de la chaussée et le passage en zone habitée. Un tel aménagement contribue donc fortement à la perception de la zone de traversée du village et donc à la réduction instinctive de la vitesse.

Une partie des aménagements se trouve aujourd'hui sur la partie hors traversée de la RC 251. Conformément à la LRou, le canton prendra donc à sa charge la part des aménagements projetés (réalisation des portes d'entrées nord et sud), située hors localité. Une fois les travaux achevés, les limites de traversées (zone où les véhicules roulent à 50 km/h) seront adaptées et la commune de Mex reprendra ces aménagements dans le secteur en traversée de la RC 251.

1.7 Coût du projet de réhabilitation de la RC 251

1.7.1 Coût de l'assainissement du bruit routier le long des routes cantonales hors traversée

Le coût des études a été financé par le biais du crédit n° Prokofiev 600 383, objet du décret du 10 février 2004, "accordant un crédit de CHF 1'000'000.- pour les études préliminaires d'assainissement du bruit le long des routes cantonales".

Quant au coût de réalisation de l'ensemble du projet, objet du présent EMPD, il se répartit de la façon suivante :

<u>Études, honoraires et abornement</u> (volet réalisation)	CHF	40'000.-
<u>Terrains et indemnités</u>	CHF	0.-
<u>Travaux</u>		
- inst. chantier, machines	CHF	30'000.-
- rabotage et évacuation	CHF	60'000.-
- nettoyage surface	CHF	26'000.-
- mise en place liant	CHF	14'000.-
- Revêtement phono-absorbant	CHF	280'000.-
- travaux annexes	CHF	35'000.-
- divers et imprévus (env. 10%)	CHF	<u>43'000.-</u>
	Total travaux	CHF 488'000.-
<u>Marquage et signalisation</u>	CHF	30'000.-
COÛT TOTAL HT :	CHF	558'000.-
TVA 7.6% (arrondi)	CHF	42'000.-
COÛT TOTAL BRUT TTC :	CHF	600'000.-
SUBVENTION FEDERALE ATTENDUE :	CHF	- 90'000.-
COÛT TOTAL NET TTC :	CHF	510'000.-

Le coût du projet représente une enveloppe brute de 0,60 million de francs. Le coût des travaux est évalué sur la base de prix de soumissions rentrées pour des travaux similaires (offres fermes établies par des entreprises de génie civil du canton de Vaud) au deuxième semestre de 2008.

Ce coût est calculé sur la base d'un projet définitif et des quantités correspondantes.

Il s'agit pour ce montant d'une dépense liée (selon art. 1.2.3 ci-dessus) dans la mesure où elle permet à l'Etat de respecter ses obligations découlant de la LPE.

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût, au stade de projet définitif telle qu'indiquée au poste " divers et imprévus " est évaluée à 10% du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Ce projet de lutte contre le bruit est co-financé par la Confédération via les conventions-programmes correspondantes. Lors de la demande pour la convention-programme 2008-2011 par le Canton de Vaud, le projet d'assainissement de la commune de Mex n'a pas fait partie des objets priorités, il a été inclus en 3e priorité pour être incorporé lors de la convention-programme 2012-2015. Le montant de la subvention peut être estimé à 15% du montant prévisible des travaux, soit environ CHF 90'000.-.

Ce projet de correction de route cantonale a été contrôlé par le bureau technique du Service des routes de l'Etat de Vaud. Le projet a été amené à un degré d'analyse permettant de préparer un devis d'avant travaux et un dossier technique correspondant aux usages du métier.

1.7.2 Coût de réalisation de deux nouveaux giratoires sur les RC 251 et 176

Les conditions d'études et de réalisation de cet aménagement routier ont fait l'objet d'une convention passée entre BOBST SA et le Département des infrastructures. Celle-ci règle les éléments relatifs au financement de ces deux aménagements routiers.

Le coût des études, jusqu'à et y compris l'enquête publique a été entièrement pris en charge par l'entreprise BOBST SA. Relevons que l'enquête publique a eu lieu et que les permis de construire ont pu être délivrés, après le retrait des deux oppositions qui ont été déposées.

Le coût de réalisation de l'ensemble du projet se répartit de la façon suivante :

<u>Études, honoraires et abornement</u> (volet réalisation)	CHF	190'000.-
<u>Terrains et indemnités</u>	CHF	30'000.-
<u>Travaux</u>		
- inst. chantier, machines	CHF	90'000.-
- terrassements et génie civil	CHF	420'000.-
- adaptation canalisations	CHF	180'000.-
- superstructure routière	CHF	910'000.-
- revêtements bitumineux	CHF	180'000.-
- travaux annexes et paysagers	CHF	40'000.-
- divers et imprévus (env. 10%)	<u>CHF</u>	<u>180'000.-</u>
Total travaux	CHF	2'000'000.-
<u>Marquage et signalisation</u>	CHF	60'000.-
COÛT TOTAL HT :	CHF	2'280'000.-
TVA 7.6% (arrondi)	CHF	170'000.-
COÛT TOTAL TTC :	CHF	2'450'000.-

Le coût du projet représente approximativement une enveloppe de CHF 670'000.- (HT) pour le giratoire du Verney et CHF 1'610'000.- (HT) pour le giratoire de Montilier. Sur la base d'une convention signée avec le groupe BOBST SA, l'Etat de Vaud prend à sa charge le 49 % du montant des travaux et un montant de CHF 60'000.-, lequel correspond au coût de renouvellement de la couche d'usure du revêtement routier. L'entreprise BOBST SA prend en charge le solde, soit le 51% du coût des travaux. Le montant à charge de chaque partenaire peut alors être évalué de la manière suivante :

Montant TTC à charge de BOBST SA (arrondi) :	CHF	1'217'000.-
Montant TTC à charge de l'Etat de Vaud (arrondi): (dépense nouvelle)	CHF	1'233'000.-
Montant total TTC :	CHF	2'450'000.-

Le coût des travaux est évalué sur la base de prix de soumissions rentrées pour des travaux similaires (offres fermes établies par des entreprises de génie civil du canton de Vaud) au deuxième semestre de 2008. Ce coût est calculé sur la base d'un projet définitif et des quantités correspondantes.

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût, au stade de projet définitif telle qu'indiquée au poste " divers et imprévus " est évaluée à 10% du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Ce projet de correction de route cantonale a été contrôlé par le bureau technique du Service des routes de l'Etat de Vaud. Le projet a été amené à un degré d'analyse permettant de préparer un devis d'avant travaux et un dossier technique correspondant aux usages du métier.

1.7.3 Coût de la réalisation de la requalification urbaine de la traversée de Mex

Le coût des études, jusqu'à et y compris l'enquête publique sera entièrement pris en charge par l'entreprise BOBST SA et la Municipalité de Mex.

Le devis de réalisation de l'ensemble du projet se répartit de la façon suivante :

<u>Études, honoraires et abornement</u> (volet réalisation)	CHF	180'000.-
<u>Terrains et indemnités</u>	CHF	0.-
<u>Travaux</u>		
- inst. chantier, trav. prép.	CHF	165'000.-
- terrassements et génie civil	CHF	265'000.-
- éclairage public	CHF	180'000.-
- infrastructure chaussée et revêt.	CHF	370'000.-
- trottoirs, parkings	CHF	190'000.-
- aménagements urbains, plantes	CHF	100'000.-
- travaux annexes	CHF	35'000.-
- divers et imprévus	<u>CHF</u>	<u>130'000.-</u>
Total travaux	CHF	1'435'000.-
<u>Marquage et signalisation</u>	CHF	125'000.-
COÛT TOTAL HT :	CHF	1'740'000.-
TVA 7.6% (arrondi)	CHF	133'000.-
COÛT TOTAL TTC :	CHF	1'873'000.-

Le montant à charge de chaque partenaire peut alors être évalué de la manière suivante :

Montant TTC à charge de la commune de Mex 100% du secteur en traversée et 50% de la porte d'entrée côté Lausanne	CHF	1'453'000.-
Montant TTC à charge de l'Etat de Vaud : 100% de la porte d'entrée côté Penthaz et 50% de celle côté Lausanne	CHF	420'000.-
Montant total TTC :	CHF	1'873'000.-

Le coût des travaux est évalué sur la base de prix de soumissions rentrées pour des travaux similaires (offres fermes établies par des entreprises de génie civil du canton de Vaud) au deuxième semestre de 2008. Ce coût est calculé sur la base d'un projet définitif et des quantités correspondantes.

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût, au stade de projet définitif telle qu'indiquée au poste " divers et imprévus " est évaluée à au maximum 10% du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Financement :

Conformément aux dispositions prévues aux articles 7, 54 et 56 de la LRou, la commune de Mex prend à sa charge la part des coûts de réalisation en traversée de localité (d'une longueur d'environ 430 mètres), laquelle est à 100% à charge de la commune. Alors que les coûts des portails d'entrée situés 100% hors localité pour l'un et 50% pour l'autre seront pris en charge par le canton.

1.7.4 Récapitulation des coûts à charge de l'Etat de Vaud

Ci-dessous, la récapitulation des coûts qui seront pris en charge par l'Etat de Vaud :

Montant net à charge de l'Etat de Vaud

Assainissement du bruit routier hors-localité (TTC)	CHF	510'000.- (dépense liée)
Participation cantonale aux deux giratoires (TTC)	CHF	1'233'000.- (dépense nouvelle)
Participation cantonale à la requalification de Mex (TTC) (concerne uniquement la part de tracé hors traversée)	CHF	420'000.- (dépense liée)
Montant net à charge de l'Etat de Vaud (TTC)	CHF	2'163'000.-

Par ailleurs et au vu de l'importance économique majeure du projet de regroupement des activités de BOBST SA pour le canton de Vaud, le département de l'économie (DEC) étudie l'opportunité d'octroyer à la commune de Mex un prêt sans intérêt au titre de la loi sur l'appui au développement économique (LADE). La quotité proposée (env. 25 %) de cette aide respectera le principe de subsidiarité.

Pour mémoire, les coûts totaux TTC des projets sis sur le territoire de la commune de Mex et mentionnés dans le présent exposé des motifs sont rappelés ci-dessous :

Assainissement du bruit routier hors-localité (TTC)	CHF	600'000.-
Deux giratoires (Montillier et Verney) (arrondi et TTC)	CHF	2'450'000.-
Requalification de la traversée de Mex (TTC)	CHF	1'873'000.-
Montant total des travaux projetés (TTC)	CHF	4'923'000.-

Les montants à charge de la commune de Mex et de BOBST SA sont payés directement par la commune de Mex et l'entreprise BOBST SA aux prestataires.

A la fin des travaux, prévue pour le premier semestre de 2011, la mise en service du site regroupé de BOBST SA à Mex permettra ainsi aux habitants de cette même commune de disposer d'une qualité de vie qui sera, pour ce qui concerne le bruit routier, conforme à la législation fédérale en vigueur, que ce soit en raison du bruit de l'autoroute A1 (les parois anti-bruit projetées dans le cadre du UPlanS 10 seront achevées) ou le long des routes cantonales traversant le territoire communal.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le suivi de la phase réalisation des chantiers liés aux deux giratoires d'accès à BOBST SA et de l'assainissement du bruit routier sur les tronçons hors traversée est également assuré par les collaborateurs du Service des routes, jusqu'au décompte final du chantier.

Pour ce qui est du secteur en traversée de la Commune de Mex, une collaboration étroite sera établie entre le Service des routes et les mandataires de la commune, afin d'assurer un suivi et une coordination des travaux dans les règles de l'art, tout en assurant une utilisation optimisée des ressources financières de chaque partie concernée.

Les travaux mentionnés au paragraphe 1.6 répondent à l'objectif d'assainir et adapter des tronçons de routes à de nouveaux besoins, découlant de l'adaptation du site d'exception de Mex aux besoins de BOBST SA.

En outre, les mesures d'assainissement du bruit routier permettront de respecter la législation en matière de protection des riverains des routes contre les nuisances sonores, malgré l'accroissement prévisible du trafic automobile à moyen terme.

La RC 251 sera ainsi adaptée tant pour répondre aux exigences de la LPE que pour offrir des conditions d'exploitation qui satisferont les besoins actuels et futurs. La chaussée sera ainsi mise à un standard de qualité conforme aux normes légales et professionnelles en vigueur, ce qui correspond tant aux besoins locaux que régionaux de cette artère importante.

3 CONSÉQUENCE DU PROJET DU DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet n° 600'493

En milliers de CHF

Intitulé	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	1'200	400	653	0	2'253
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	90	90
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'200	400	653	-90	2'163

Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront adaptées dès l'adoption de cet EMPD par le Grand Conseil.

L'objet sera intégré au budget d'investissement 2010 et au plan 2011-2013.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 108'200.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

CHF $(2'163'000 \times 5 \times 0.55) / 100 =$ CHF 59'500.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cette route fait partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du Service des routes affectée au déneigement et à l'entretien courant.

La construction des deux giratoires est considérée, à l'exception des revêtements, comme une charge nouvelle.

Montant de la charge nouvelle :

Construction des giratoires (part VD)	CHF	1'233'000.-
Revêtements	CHF	- 60'000.-
Charge nouvelle	CHF	1'173'000.-

Montant annuel de l'amortissement et de la charge d'intérêts lié à la charge nouvelle = CHF 91'000.-, compensé au budget de fonctionnement.

3.6 Conséquences sur les communes

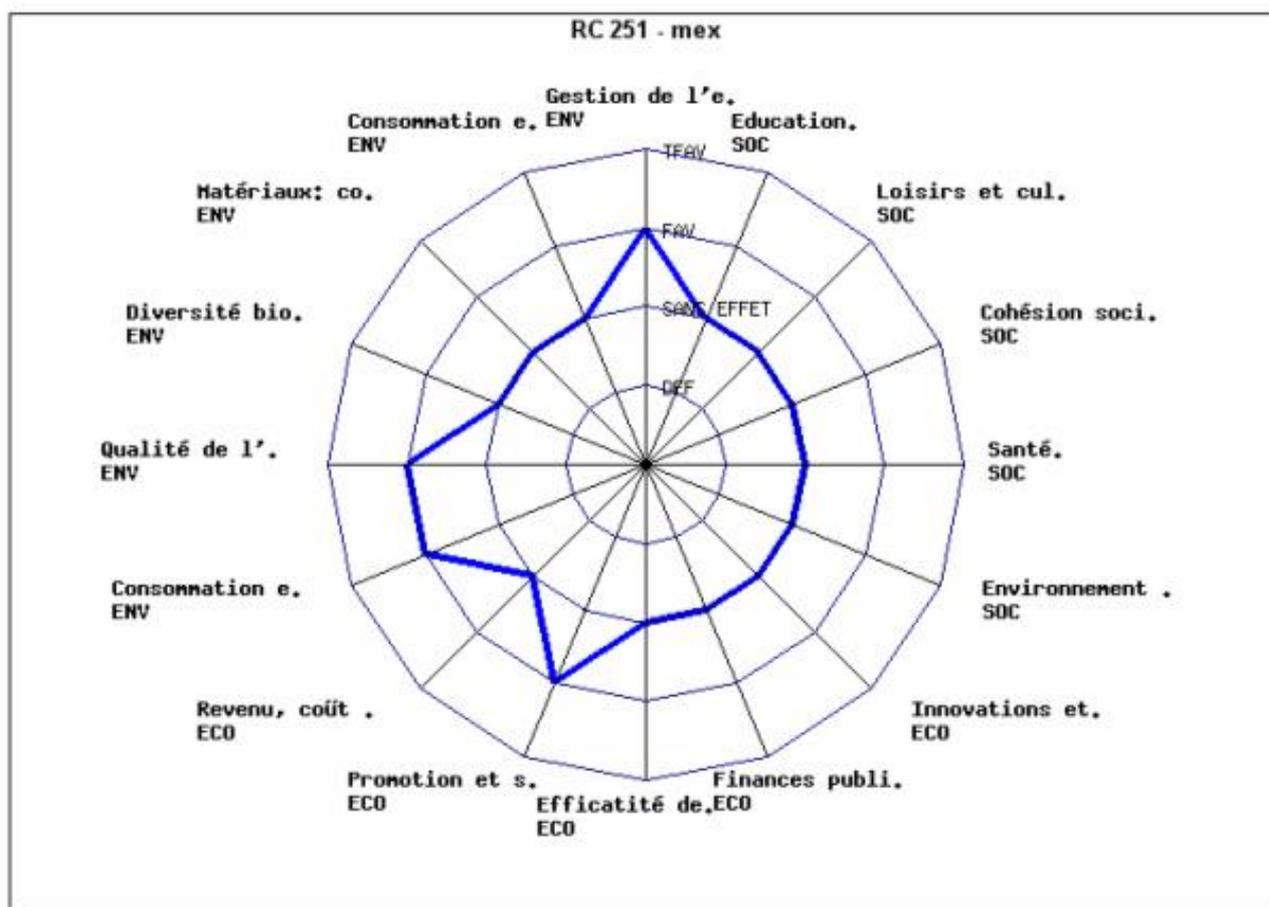
La participation financière de la commune de Mex aux travaux d'assainissement du bruit routier et à la modulation de trafic en traversée de localité est conforme aux exigences de la loi cantonale sur les routes. Il est en effet prévu par cette législation cantonale que la commune territoriale doit supporter l'entier des dépenses de construction et d'entretien des routes cantonales en traversée de localité, lesquelles sont à la charge des communes territoriales.

Relevons toutefois qu'à la fin de ces travaux, tous les riverains de la RC 251 (plus de 150 personnes concernées) disposeront d'un environnement sonore assaini et conforme aux exigences légales, et ce pour une durée d'au moins une vingtaine d'années.

Enfin, dans sa séance du 9 mars 2009, le Conseil général de la commune de Mex a accepté à l'unanimité la demande de crédit de CHF 1'453'000.- pour sa participation à ces travaux.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Ce projet a fait l'objet d'une analyse avec la boussole du développement durable, les résultats sont présentés sous forme graphique ci-après :



Ce projet n'a que très peu d'incidence sur l'environnement. On relèvera toutefois que sa réalisation permet d'améliorer significativement la situation en matière d'assainissement du bruit.

Ce projet a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

3.8 Programme de législation (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

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

Au vu de l'ensemble de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit-cadre est demandé doivent être qualifiés de charges liées pour la partie lutte contre le bruit et requalification de la RC 251, et, de charges nouvelles pour les deux giratoires, au regard de l'article 163 Cst-VD. Le crédit-cadre demandé est donc partiellement soumis à compensation.

3.10 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (Réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Celui-ci est entré en vigueur depuis le 1er août 2008.

3.11 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.12 Simplifications administratives

Néant.

3.13 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de CHF

Intitulé	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	59.5	59.5	59.5	178.5
Amortissement	0	108.2	108.2	108.2	324.6
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	167.7	167.7	167.7	503.1
Diminution de charges	0	-91.0	-91.0	-91.0	-273.0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	76.7	76.7	76.7	230.1

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 un crédit-cadre de CHF 2'163'000.- pour l'assainissement du bruit routier des tronçons hors traversée de la RC 251, ainsi que la création de deux giratoires permettant l'accès à l'usine BOBST sur les RC 251 et RC 176 sur le territoire de la commune de Mex

du 22 avril 2009

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de CHF 2'163'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la part à charge de l'Etat de Vaud pour l'assainissement du bruit routier des tronçons hors traversée de la RC 251, ainsi que la création de deux giratoires permettant l'accès à l'usine BOBST sur les RC 251 et RC 176 sur le territoire de la commune de Mex.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 avril 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean