

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

- accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 7'383'000.- pour financer les travaux de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice

et

- accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 620'000.- pour financer les études de la troisième étape de la requalification de la RC 1 entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge, sur les communes d'Ecublens, St-Sulpice, Denges et Préverenges.

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le Canton de Vaud a défini dans son plan directeur cantonal, puis plus localement dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation optimale des infrastructures dans les agglomérations. La mise en place d'une politique en faveur des agglomérations est encouragée par la Confédération, notamment par le développement de nouvelles bases légales et la mise à disposition d'un fonds pour les projets d'agglomération doté de CHF 6 milliards pour la période 2008 – 2027.

Le PALM a été adopté en février 2007 par l'Etat de Vaud et les Communes concernées. Il a permis d'identifier une dizaine de sites stratégiques et quatre sites d'exception destinés à accueillir une très grande part du développement de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2020. Dans le cadre de cette démarche, il est proposé de confier aux différents schémas directeurs sis dans le périmètre du PALM l'analyse, le développement des concepts et le choix des méthodes pour permettre la mise en œuvre opérationnelle des diverses mesures envisagées.

La requalification de la RC 1 est un "chantier" qui s'inscrit dans la démarche mise en œuvre par le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL), adopté en 2004 par les Communes concernées. Ses objectifs sont les suivants :

- améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest Lausannois ;
- maîtriser le développement du trafic individuel motorisé ;
- renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation ;
- développer la mixité des affectations et mettre en valeur le paysage.

Par ailleurs, le projet de requalification de la RC 1 entre Lausanne et Morges fait partie des actions prévues par le plan de mesures OPair 2005 pour l'agglomération Lausanne-Morges.

La réalisation par étapes des objectifs du SDOL est effectuée par le biais de chantiers d'études. Ces chantiers recouvrent des portions de territoire situées sur plusieurs communes et d'intérêt stratégique

pour la région en raison de leur situation au sein de l'agglomération et de leur potentiel de développement.

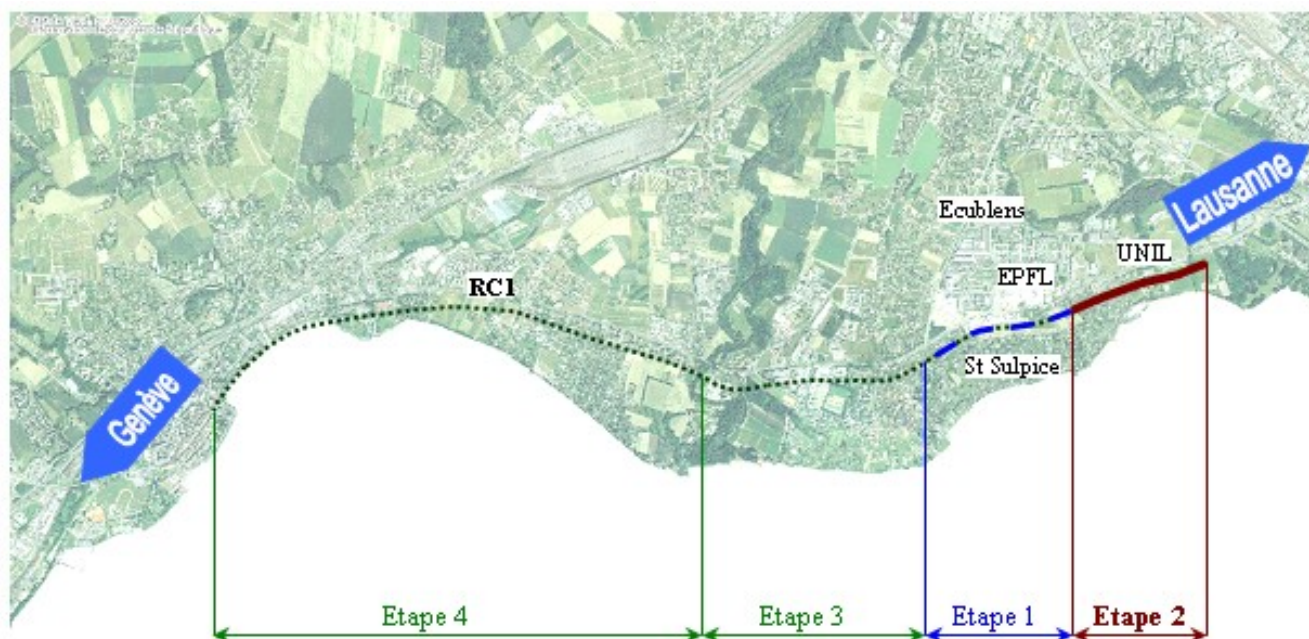
Le chantier 1, secteur des Hautes Écoles, comprend :

- a) le tronçon de la RC 1, réalisé entre 2011 et 2012, situé entre l'avenue Forel et l'avenue du Tir-Fédéral – Étape 1 ;
- b) le tronçon de la RC 1 s'étendant de l'avenue Forel jusqu'au giratoire de Dorigny (secteur UNIL), situé à l'est du périmètre – Étape 2 ;
- c) le tronçon compris entre l'avenue du Tir-Fédéral jusqu'à et y compris le franchissement de la Venoge, situé à l'ouest du périmètre – Étape 3.

Si le projet piloté par le SDOL s'arrête à l'axe de la Venoge, il est essentiel de prendre note que, dans le cadre du PALM, le Schéma directeur de la région morgienne (SDRM) effectue la même démarche, avec les mêmes attentes et objectifs, pour ce qui est du tronçon de la RC 1 situé entre la Venoge, la ville de Morges et l'entrée est du bourg de St-Prex. Cet autre secteur se situe pour sa part dans le périmètre du chantier 2 de Région Morges qui comprend pour le PALM 2007 :

- d) le tronçon de la RC 1, entre le franchissement de la Venoge et la place St-Louis à Morges - Étape 4.

Il existe donc un seul projet de requalification de la RC 1 dans le périmètre de l'agglomération Lausanne-Morges, quand bien même le pilotage opérationnel est assuré par deux schémas directeurs distincts, mais qui travaillent en étroite collaboration sur ce dossier avec une coordination assurée par le Canton.



Étape 1, tronçon déjà réalisé

Étape 2, tronçon faisant l'objet de la présente demande de crédit d'investissement

Étape 3, tronçon faisant l'objet de demande de complément de crédit d'études

Étape 4, tronçon qui fera l'objet d'une prochaine demande de crédit d'études

Périmètre de requalification de la RC 1, dans l'aire d'influence du SDOL

Le présent projet de requalification de la RC 1, qui porte sur le tronçon compris entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel (étape 2), est la continuité directe de la requalification réalisée devant l'EPFL en 2011 et 2012.

Le projet a pour but d'adapter cet axe aux exigences de sécurité, et de fluidité du trafic, pour les

mobilités douces, les transports publics et le trafic individuel ainsi que l'intégration paysagère liés aux développements susmentionnés.

En 1993 déjà, le Service des routes (SR), actuellement Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), avait commandité au bureau Urbaplan une étude pour l'établissement d'un concept général de réaménagement de la RC 1 entre Lausanne et Morges. Ce concept sert encore de base aux projets ponctuels qui sont établis selon les besoins sur cet axe.

Le SDOL a lancé à l'automne 2006 un concours pour définir les principes de requalification de la RC 1 depuis la Chamberonne jusqu'à la Venoge. Un concept paysager et de mobilité a défini, dès cette phase, les orientations du projet, tant du point de vue paysager que routier. Les développements actuels (chantier ou études) des projets sectoriels s'inscrivent dans cette continuité.

On peut relever en particulier les aménagements suivants de la RC 1 qui sont déjà réalisés :

- Tronçon EPFL : communes de St-Sulpice et Ecublens
- Tronçon Quartier des Moulins : commune de Denges

1.2 Bases légales

Le tronçon correspondant à l'étape 2 de requalification de la RC 1, objet du présent projet, est sis entièrement hors localité et est, par conséquent, propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou)).

L'entretien des routes cantonales hors traversée des localités et des installations accessoires nécessaires à leur entretien et leur exploitation (cf. art. 2 LRou) incombe à l'Etat (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés existants doivent en outre être adaptés 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 (Union Suisse des Professionnels de la route) et art. 12 LRou).

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits 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 dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (plan de mesures) ; ce plan est contraignant pour les autorités auxquelles les Cantons ont confié des tâches d'exécution (art. 44a, al. 1 et 2 LPE). Les limites et mesures précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair, RS 814.318.142.1). Pour ce qui est des compétences, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux Cantons (art. 36 LPE). Les mesures OPAIR principalement visées sont la M01 et la M02.

Au niveau cantonal, les plans des mesures OPAIR sont élaborés par le service compétent, qui entend les communes intéressées et assure la coordination nécessaire lorsque de tels plans concernent plusieurs communes ; ils sont approuvés par le Conseil d'Etat (cf. art. 14 du règlement du 7 octobre 1983 d'application de la LPE, RVLPE, RSV 814.01.1).

Les principaux objectifs et mesures du SDOL et du PALM ont été "légalisés" via le Plan directeur cantonal. La RC 1 (secteur SDOL) est dans deux sites stratégiques du PALM : pour le tronçon Hautes Ecoles, dans le chantier 1 Hautes Ecoles (site D) et, pour le tronçon Tir-Fédéral / Venoge, dans le

chantier 4 Zones d'activités de St-Sulpice et d'Ecublens (site G). La requalification de la RC 1 (tronçon Tir-Fédéral / Venoge) figure enfin dans la liste des mesures (MD et TP) du PALM (mesure 5.OL.1). En effet, 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. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (Transports publics et mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

Dans son ensemble, le présent projet a, en effet, pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels et de l'immédiat futur des Hautes Écoles (EPFL et UNIL) et des communes territoriales (St-Sulpice et Ecublens) en vue, d'une part, de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS. D'autre part, en conformité avec les exigences tant des mesures OPair que de la planification des transports publics mis en œuvre en 2012, la mise en place de voiries entièrement réservées aux besoins de l'offre de transport public urbaine s'inscrit clairement dans les objectifs prioritaires tant du PALM que du SDOL et de Région Morges.

La réalisation du projet améliorera de manière significative la fonction et la vocation de cet axe de route essentiel pour la région, qui pourra enfin répondre de manière satisfaisante aux nouvelles attentes des usagers et riverains.

1.3 Opportunité du concept de requalification de la RC 1

1.3.1 Concept général de réhabilitation de la RC 1, tel que développé par le SDOL

La RC 1 est une pénétrante importante de l'agglomération lausannoise. Avant la mise en service en 1964 de l'autoroute A1 Lausanne-Genève, elle était l'axe principal qui reliait le long du Léman, les agglomérations de Lausanne et de Genève, en traversant les principaux bourgs des rives lémaniques. Elle a conservé une allure très routière, tout en étant progressivement soumise aux impacts d'une urbanisation de plus en plus continue.

En outre, la mise en place des Hautes Écoles (EPFL et UNIL) dans le secteur depuis la Bourdonnette jusqu'au pied de la colline du Motty a induit un important et nouveau développement d'activités avec la mise en place et la concentration des infrastructures en lien avec ce pôle d'instruction supérieure et de recherches.

Actuellement ce tronçon routier présente les caractéristiques suivantes :

- vitesses légales de 70 et 80 km/h ;
- accès latéraux limités ;
- faible caractère multimodal de l'espace routier.

En 2006, dans le cadre des activités du SDOL et avec l'appui de l'Etat de Vaud (par son Service de la mobilité), des Communes de St-Sulpice et d'Ecublens et des Hautes Écoles (EPFL et UNIL), il a été choisi de lancer un concours sur invitation pour l'établissement d'un concept de requalification de la RC 1 entre Dorigny et la Venoge avec avant-projet des aménagements routiers et paysagers.

Les termes du concours définissaient les objectifs généraux suivants :

- redéfinir la voirie en délimitant clairement les voies de circulation, les voies de bus, les voies cyclables et les trottoirs, les accès aux parcelles riveraines, les arrêts de bus et les passages piétons de manière à améliorer la sécurité des différents usagers de la route ;
- proposer un aménagement paysager apte à garantir une esthétique, une intégration et un caractère adapté au site et aux besoins.

La solution retenue au terme du concours atteint au mieux les objectifs fixés mentionnés ci-dessus. Le tronçon situé le long de l'UNIL et de l'EPFL a été nommé Séquence Parc des Hautes Ecoles – Parkway. Il n'a de raison d'être qu'avec la réalisation conjointe des deux étapes EPFL (étape 1) et UNIL (étape 2).

Le concept retenu privilégie une mobilité multimodale, par la redéfinition très lisible des différentes voies prévues pour :

- le trafic individuel ;
- les transports publics ;
- les deux-roues légers ;
- les piétons.

Ce concept, qui vient déjà d'être mis en place sur le secteur EPFL, favorise la tranquillisation du trafic notamment par une limitation de la vitesse à 60 km/h.

La durée du trajet en bus de Morges à la Bourdonnette devrait passer de 24 minutes à 18 minutes à l'horizon 2017-2018 lorsque les quatre tronçons de requalification auront été exécutés.

Ce concept améliore la liaison entre les Hautes Ecoles (UNIL et EPFL) et leurs accès depuis la RC 1. Il privilégie les échanges entre les territoires des communes d'Ecublens au nord de la RC 1 et de St-Sulpice au sud et établit le trait d'union entre le lac et les Hautes Écoles.

1.3.2 Contraintes existantes et données de base

Selon les comptages effectués en 2010 par le SR, le trafic journalier moyen (TJM) est de 18'600 vhc/j dont environ 200 poids lourds. Le trafic a subi une croissance annuelle continue depuis 20 ans, de 4 % entre 1985 et 1990, qui a été progressivement réduite, pour atteindre annuellement 2 % entre 2000 et 2005. Nous constatons que depuis 2005 le trafic s'est stabilisé sur ce tronçon.

L'évolution du nombre d'habitants et d'emplois indique une croissance de la population de l'ordre de 22 % entre 2005 et 2020 essentiellement focalisée sur le secteur des Hautes Ecoles et de Chavannes-près-Renens. Les charges de trafic seront alors importantes aux heures de pointes, que ce soit en 2016 sans jonction et même en 2020 avec la jonction de Chavannes. Leurs valeurs seront alors d'environ 2'260 vhc/h à l'heure de pointe du matin et 2'300 vhc/h à l'heure de pointe du soir.

La RC 1 est une route principale du réseau de base ouverte aux transports exceptionnels de classe I (poids max. d'un convoi 480 t, largeur max. d'un convoi 6,50 m).

Cet axe est parcouru par la ligne 701 des TPM (transports publics morgiens), qui assure avec une cadence de 10 minutes une desserte urbaine entre Echichens, la gare CFF de Morges, l'EPFL, l'UNIL et Lausanne Bourdonnette.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet sur la RC 1

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être rapidement entrepris et que, par conséquent, la réfection et la requalification devaient être repoussées de 3 à 4 ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre du PALM

Un éventuel non-démarrage rapide de la requalification du tronçon, entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel, serait ressenti avec une forte image négative pour l'ensemble de la politique de mise en œuvre tant du SDOL que du PALM. En effet, la réalisation de cette deuxième étape de requalification marque l'achèvement du concept d'aménagement Parkway devant les Hautes Ecoles mais surtout c'est le premier des trois tronçons de requalification de la RC 1 inscrits au PALM 2007 et co-financé par la Confédération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des projets de requalification routière inscrits au PALM 2007 se situe à hauteur de CHF 9.49 mio. La part octroyée plus spécifiquement à ce tronçon de la RC 1 (étape 2) se monterait à environ de CHF 1 mio, ce montant devant être consolidé une fois l'ensemble des mesures de requalification routière chiffré et une fois la convention de répartition, entre l'ensemble des Communes concernées et le Canton, signée. En retour,

cette même instance attend du Canton et des communes territorialement concernées une démarche pro-active pour porter des projets, tel celui qui fait l'objet de la présente demande, qui peuvent bénéficier d'une aide financière de la Confédération (contributions allouées uniquement aux projets réalisés à partir de 2011, voir la loi fédérale sur le fond d'infrastructure, LFIInfr).

b) Risques pour les usagers de la RC 1

Cette situation aurait pour conséquence le maintien du réseau routier actuellement en place devant l'UNIL, qui entraînerait de facto un fractionnement inapproprié des séquences de conduite, sur une distance relativement courte pour les usagers du trafic individuel de cet axe d'accès à l'agglomération lausannoise.

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins tant des transports publics que de la mobilité douce serait en totale contradiction avec les exigences découlant du PALM et du SDOL. Elle défavoriserait le développement de mobilités proposées comme alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd'hui dans cette région et conduirait à une aggravation forte des situations dégradées que l'on rencontre déjà aujourd'hui aux heures de pointe.

En outre, cette non-réalisation renverrait une image très négative de l'engagement de l'Etat quant au soutien qu'il veut apporter aux divers développements en cours et à venir dans le périmètre des Hautes Ecoles de la région lausannoise, que ce soit pour l'EPFL ou l'UNIL.

En effet, les usagers ne comprendraient pas que les aménagements réalisés entre l'avenue Forel et l'avenue du Tir-Fédéral (secteur EPFL) ne trouvent pas leur continuité sur le secteur de l'UNIL, et notamment les aménagements favorisant les transports en commun et les mobilités douces. En effet, les étapes 1 et 2 forment un ensemble cohérent, le fonctionnement optimal des mobilités découlant de leurs réalisations conjointes.

Enfin, la légalisation de la limitation de la vitesse à 60 km/h ne sera rendue possible que lorsque les étapes 1 et 2 seront réalisées. Un ajournement de la réalisation de l'étape 2 retarderait d'autant la sécurisation des mobilités douces, l'amélioration de la fluidité du trafic et la pleine efficacité du revêtement phono-absorbant déjà mis en place sur l'étape précédente.

c) Risques pour les riverains de la RC 1

Si aucun changement n'est apporté au réseau routier, notamment la mise en place d'un revêtement phono absorbant et l'abaissement de la vitesse, les nuisances dues au bruit routier perdureront avec les conséquences qui en découlent sur les riverains directement concernés.

Quoi qu'il arrive, l'exigence légale fixée dans la LPE demeure et les propriétaires de la route (soit l'Etat de Vaud pour la partie hors traversée de localité) auront l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard.

Enfin, une part importante des riverains se compose d'étudiants de l'UNIL et de l'EPFL. Les aménagements proposés par l'étape 2, notamment la piste mixte au sud, le chemin bucolique au nord et la sécurisation de la traversée piétonne de l'allée de Dorigny, sont des atouts importants pour la sécurisation de ces usagers cyclistes et piétons.

Il va de soi que l'Université de Lausanne doit bénéficier des mêmes aménagements et avantages que l'EPFL.

d) Risques pour les transports publics

L'efficacité des transports en commun serait remise en cause, car la longueur actuelle de voie en site propre (environ 1 km) ne permet pas au bus d'atteindre sa vitesse commerciale. Il y aurait donc, en plus, une baisse de la qualité de service pour les riverains en matière de régularité des fréquences. Ces inconvénients entraîneraient une moindre attractivité des TP, ce qui est contraire à l'objectif de report modal escompté par le PALM.

e) Surcoûts générés pour l'Etat – Direction générale de la mobilité et des routes

La non-réalisation des travaux projetés en 2015-2016 ou un retard de 3 à 4 ans engendreraient notamment les conséquences suivantes d'un point de vue financier :

- Le devis proposé au paragraphe 1.6 devrait être revu à la hausse, en raison du probable renchérissement des coûts des travaux entre 2015 et 2018 (indexation des coûts admise à 2,5 % par an).
- Les postes concernant les "travaux routiers" devraient être réévalués à la hausse d'environ 10 %, car en 3 à 4 ans, certaines dégradations profondes aux infrastructures routières se poursuivront, et cela même si des réparations temporaires du revêtement de la chaussée sont effectuées. Il en découlera nécessairement des suppléments de travaux sur ces postes.
- Etant donné l'état actuel relativement dégradé de la chaussée, des mesures palliatives devront être mises en place, pour assurer le maintien d'une surface de roulement correcte en attendant des travaux plus conséquents. Des interventions ponctuelles devront être faites localement pour éliminer les trop forts dégâts localisés ici et là qui seront autant de coûts supplémentaires.

1.5 Descriptif des travaux prévus sur la RC 1

Les aménagements prévus portent sur un tronçon d'une longueur de 850 m.



Tronçon à requalifier entre l'avenue Forel (à g.) et le giratoire de Dorigny (à d.)

Le projet propose, dans la continuité de l'étape 1 (secteur EPFL), tout au long du tracé une répartition des voies comme suit, depuis le côté lac :



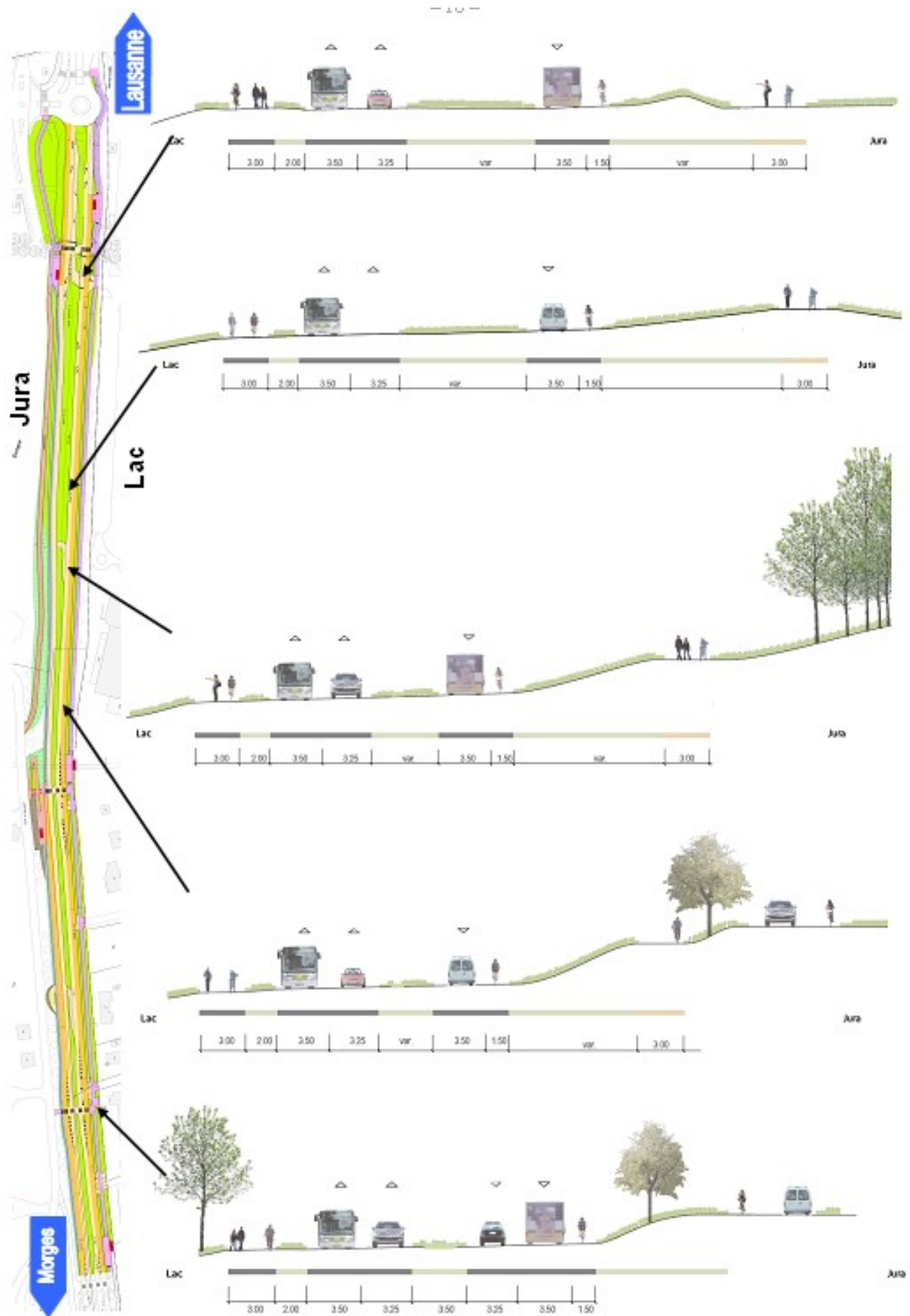
1. Bande herbeuse, de largeur variable.
2. Piste mixte côté lac réservée à la mobilité douce (piétons et vélos), d'une largeur de 3.00 m.
3. Bande herbeuse de séparation d'une largeur de 2.00 m.
4. Voie réservée aux transports publics (sens Morges → Lausanne), d'une largeur de 3.50 m.
5. Voie de véhicules autres que TP (sens Morges → Lausanne), d'une largeur de 3.25 m.
6. Bande herbeuse centrale d'une largeur moyenne de 3.50 m.



7. Sur 350 m côté Morges :
 - Voie pour véhicules autres que TP (sens Lausanne → Morges), d'une largeur de 3.25 m.
 - Voie réservée aux transports publics (sens Lausanne → Morges), d'une largeur de 3.25 m (car bordée de la bande cyclable).
8. Sur le reste du tracé :
 - Voie TP + TIM d'une largeur de 3.50 m.
 - Bande cyclable d'une largeur de 1.50 m.
9. Piste mixte bidirectionnelle à travers le parc universitaire réservée à la mobilité douce (piétons et vélos) d'une largeur de 3.00 m, qui emprunte sur un certain tronçon la route de Blévallaire.

Extrait de situation avec répartition des voies

On obtient ainsi un gabarit routier maximal de 23.25 m sans le chemin bucolique côté Jura et la bande herbeuse variable côté lac.



Situation projetée avec coupes-types

L'option a été prise de conserver le profil en long actuel de la chaussée et de plaquer au mieux le projet

sur la route existante, de façon à conserver la superstructure en place.

Les nouvelles voies de circulation sont dimensionnées conformément aux normes VSS en vigueur.

Protection contre le bruit

Une première phase d'étude d'assainissement du bruit de la commune de Saint-Sulpice a montré que les riverains de la RC 1 sont soumis à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites légales.

Plus précisément pour le tronçon concerné, entre l'avenue Forel et le giratoire de Dorigny, la situation des niveaux sonores avant assainissement, basée sur les équipements (aménagements routiers, ouvrages antibruit) relevés lors de la réalisation de l'étude (2008) et un trafic à l'horizon 2035, met en avant le dépassement des valeurs limites d'immission pour douze bâtiments le long de la RC 1.

Les mesures d'assainissement retenues dans le cadre du dossier d'assainissement sont des mesures à la source et sont présentées ci-après :

- abaissement de la vitesse légale de circulation de 70 km/h à 60 km/h grâce à des aménagements routiers (giratoires, passages pour piétons) permettant de faire respecter cette nouvelle vitesse. Gain de 1 à 2 dB(A) ;
- entre l'avenue Forel et le passage inférieur du Centre sportif universitaire : revêtement phonoabsorbant à haute performance. Gain de 3 dB(A).
- entre le passage inférieur du Centre sportif universitaire et Dorigny : revêtement phonoabsorbant. Gain 1 dB(A).

Des mesures sur le chemin de propagation, à savoir des parois antibruit ont été rendues inutiles par la mise en place de ces mesures prises à la source.

Les mesures d'assainissement retenues permettent un gain total de 4 dB(A), voire jusqu'à 5 dB(A) suivant les secteurs. Les niveaux sonores seront ainsi maintenus en dessous des valeurs correspondant au degré de sensibilité proposé par le Plan général d'affectation (PGA) (DS III).

Protection des eaux

Le projet de requalification de la RC 1 entre l'avenue Forel et le giratoire de Dorigny, engendre une augmentation des surfaces étanches et par conséquent un accroissement des débits aux différents exutoires concernés. Ces derniers sont au nombre de deux : le lac Léman et la Chamberonne (au niveau de Dorigny).

Dans le cadre du projet de requalification, la rétention des eaux de chaussées a été adaptée pour les deux exutoires de façon à ne pas surcharger les collecteurs existants utilisés comme rejet vers le milieu récepteur. Selon la directive de l'OFEV "Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication", les eaux de chaussées provenant d'installations avec un TJM de plus de 14'000 vhc/jour doivent être traitées. Le TJM de la RC 1 entre l'avenue Forel et le giratoire de Dorigny est supérieur à 14'000 vhc/jour. Les eaux de chaussée ont une obligation de traitement avant leur rejet dans le milieu récepteur. Actuellement aucune mesure de traitement des eaux de chaussée n'existe sur la RC 1 entre l'avenue Forel et le giratoire de Dorigny.

Au vu des résultats de l'analyse d'admissibilité effectuée selon les "Instructions relatives à la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" (OFEFP, 2002), une étape de traitement avant le rejet dans les eaux superficielles est obligatoire. Le traitement est réalisé à travers des fossés de filtration dans la mesure du possible. Pour les eaux non traitées par ce biais, des décanteurs-séparateurs sont projetés comme étape de traitement.

L'objectif du concept de récolte et de traitement des eaux est de diminuer le volume des ouvrages de traitement et de rétention en mettant en place des systèmes naturels de traitement et de rétention.

Les eaux seront récoltées de manière linéaire en bord de chaussée :

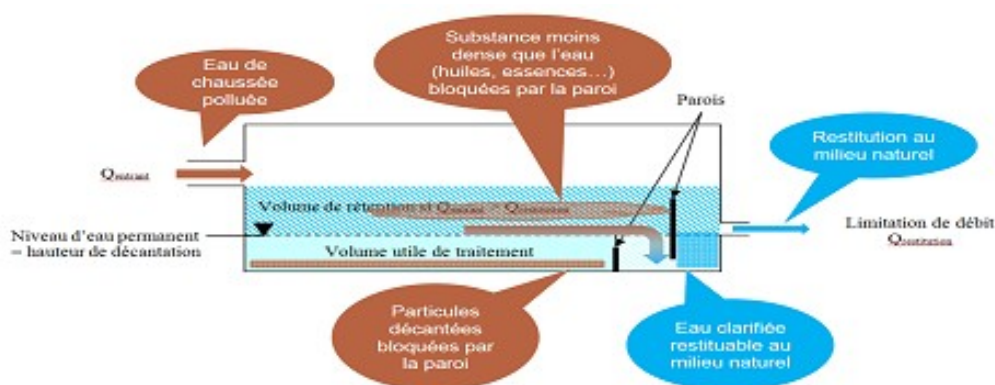
- par collecteurs sur des fossés de filtration situés dans la berme centrale ou dans la bande de

séparation entre chaussée sud et piste mixte dans la mesure du possible ;



Fossé de filtration

- par grilles et collecteurs sinon. Ces eaux seront traitées par deux bassins de rétention et de traitement, qui recueilleront également le trop-plein des fossés de filtration.



Bassin de rétention et de traitement

Acquisition des terrains

L'emprise du projet (étape 2) s'étendant exclusivement du côté nord de la RC 1, tous les terrains nécessaires sont situés sur les parcelles de l'Etat de Vaud (domaine de l'UNIL). Les surfaces nécessaires au projet sont mises à disposition à bien plaisir par l'UNIL à l'Etat de Vaud.

1.6 Coût des travaux et études prévus sur la RC 1

1.6.1 Coût des travaux de requalification du tronçon Forel / Dorigny (crédit d'ouvrage)

L'estimation du coût du projet est basée sur les offres rentrées des entreprises pour les travaux de génie civil (79 % du coût des travaux) et sur les avant-métrés établis par les mandataires avec les prix courants actualisés au 1er trimestre 2012 pour les autres postes.

Poste budg.	%	N° Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
100	14.1%	1	Honoraires	Honoraires	966'000
		112		<i>Ingénieurs civils</i>	567'000
				<i>Géomètre (sans abonnement)</i>	58'000
				<i>Sondages routiers</i>	80'000
				<i>Curage et contrôle caméra des canalisations</i>	23'000
				<i>Expertise et constat</i>	40'000
				<i>Architecte Paysagiste</i>	35'000
				<i>Architecte Urbaniste</i>	80'000
				<i>Trafic</i>	40'000
				<i>Electromécanique</i>	23'000
				<i>Environnement (SER, DD, biologiste, pédologue, ...)</i>	20'000
200	1,8%	2	Terrains	Terrains	129'000
		221		<i>Frais de notaire</i>	63'000
				<i>Honoraire pour géomètre - abonnement et mensuration</i>	66'000
300	94.3%	3	Tracé	Tracé	6'443'000
		331	Chaussée	<i>Travaux préparatoires</i>	141'000
				<i>Superstructure</i>	1'989'000
				<i>Infrastructure</i>	693'000
				<i>Stabilisation</i>	0
				<i>Canalisation - collecteur DGMR + bassins amortisseurs</i>	2'733'000
				<i>Marquage</i>	115'000
				<i>Signalisation verticale</i>	315'000
				<i>Plantation</i>	84'000
				<i>Mobilier urbain</i>	0
				<i>Cadastre souterrain</i>	58'000
				<i>Eclairage public pour sécurité usagers</i>	315'000
600	0.8%	6	Frais divers	Frais divers	57'000
		661	Divers	<i>Factures diverses</i>	57'000
				Total HT avant réserves	7'595'000
700	0%	7	Imprévus – non métré	Imprévus	0
			Néant		0
				Total HT avant recettes	7'595'000
800	11,1%	8	Recettes	Recettes	759'200
		881	Participation communes		759'200
	100%			Total HT	6'835'800
				TVA 8.0% arrondie à	547'200
				Total général TTC arrondi à	7'383'000

Conformément aux dispositions en vigueur de la loi cantonale sur les routes (LRou), les aménagements destinés aux transports publics (art. 54 LRou) et l'éclairage des routes (art. 21 LRou) sont à charge des communes territorialement concernées.

On aura donc la ventilation des coûts suivante entre l'Etat de Vaud et les communes de St-Sulpice et d'Ecublens:

Part à charge des communes	travaux génie civil	TTC	CHF	820'000.-
	éclairage public	TTC	CHF	400'000.- (selon convention)
Total		TTC	CHF	1'220'000.-
Part à charge de l'Etat de Vaud		TTC	CHF	7'383'000.-
TOTAL GENERAL		TTC	CHF	8'603'000.-

1.6.2 Coût du solde des études de la prochaine étape (étape 3) pour la requalification du tronçon de la RC 1 (crédit d'étude) compris entre le carrefour de Pré Fleuri (avenue du Tir-Fédéral) et le franchissement de la Venoge

Ce crédit d'étude complémentaire (Procofiév 600'553 - Pour SAP, DDI 200.035) couvrira le solde des frais d'études à mener sur le tronçon situé, depuis le carrefour du Tir-Fédéral jusqu'au pont sur la Venoge.

Il correspond aux honoraires pour l'établissement des dossiers d'enquête, ainsi que la mise en soumission des travaux correspondant à l'étape 3 de la requalification de la RC 1 ("Tir-Fédéral – Venoge"). Ces coûts ont été évalués selon les règles SIA et VSS pour ce type de travaux et ces démarches s'inscrivent dans le cadre de la suite du chantier 1 du SDOL. Le montant TTC de la part cantonale pour l'ensemble de ces études est estimé à **CHF 620'000.-**.

Crédit d'étude déjà accordé antérieurement

Un crédit d'étude de CHF 600'000.- (Procofiév 600'494 - Pour SAP, EOTP I.000199.01), entièrement utilisé à ce jour, a été précédemment accordé au Conseil d'Etat par le Grand Conseil le 26 janvier 2010 pour financer :

- l'étude de la 2e étape jusqu'à l'enquête publique, le dossier de soumission et 30 % du dossier d'exécution ;
- l'étude d'avant-projet de la 3e étape de requalification de la RC 1, y compris les sondages et les mesures topographiques.

1.6.3 Montant des travaux et études à charge de l'Etat de Vaud

Le montant des travaux pour l'étape 2 et études pour l'étape 3 à réaliser à charge de l'Etat de Vaud (total des deux décrets) s'élève donc à :

Part des travaux à charge de l'Etat de Vaud	(TTC), cf. paragraphe 1.6.1	CHF	7'383'000.-
Part des études à charge de l'Etat de Vaud	(TTC), cf. paragraphe 1.6.2	CHF	<u>620'000.-</u>
TOTAL TRAVAUX & ETUDES	TTC	CHF	8'003'000.-

1.6.4 Planning intentionnel de réalisation du projet (2e étape)

Les travaux se dérouleront selon six étapes principales :

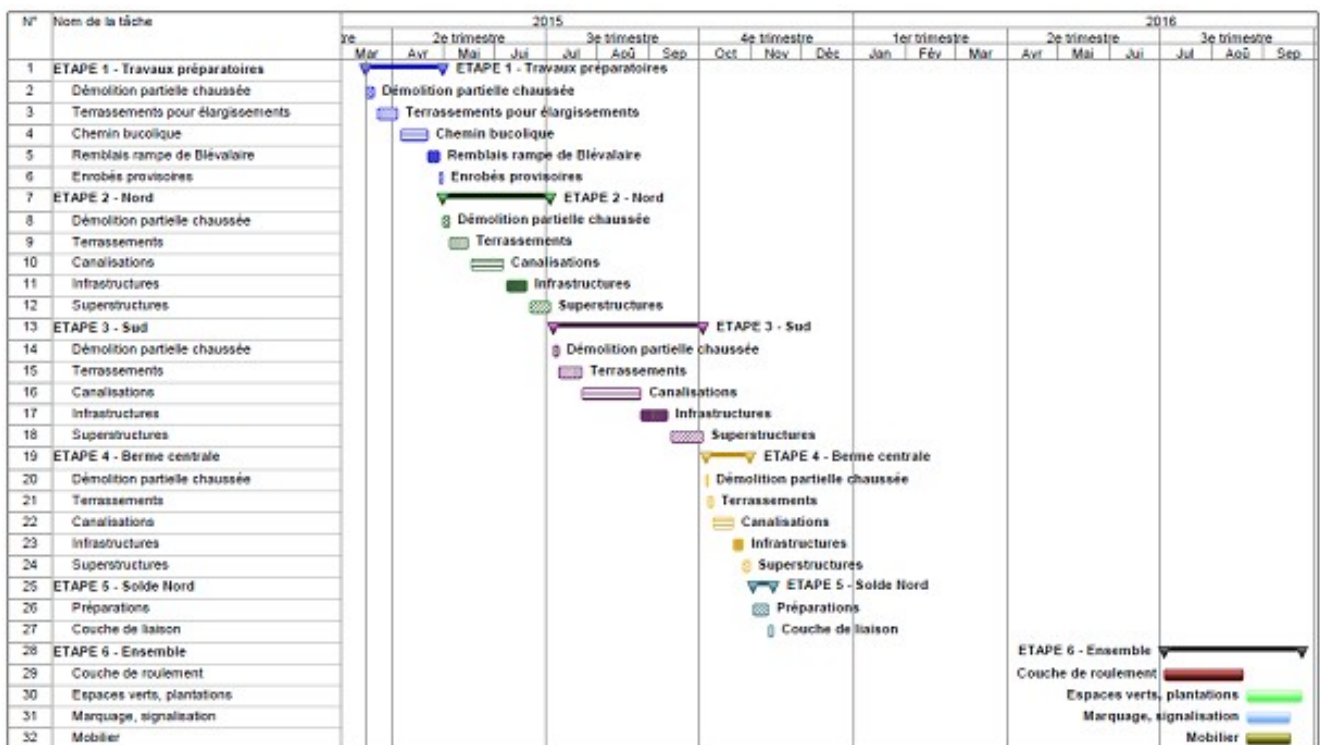
En 2015 :

- Etape 1 : Travaux préparatoires, notamment terrassement sur la future partie nord et remblais sur la rampe de Blévalaire – Réalisation du chemin bucolique
- Etape 2 : Élargissement côté nord, hors couche de liaison
- Etape 3 : Basculement du trafic sur la partie élargie et réalisation des travaux côté sud
- Etape 4 : Basculement du trafic au nord et au sud et réalisation des travaux sur la partie médiane
- Étape 5 : Réalisation de la couche de liaison sur la partie nord

En 2016 :

- Etape 6 : Réalisation du tapis sur l'ensemble du tronçon, ainsi que du marquage, de la signalisation et des plantations

Pour certains travaux, des sous-étapes sont prévues.



Proposition de planning pour la requalification du tronçon RC 1 entre Forel et Dorigny

Il est à noter que toutes les oppositions récoltées pendant la mise à l'enquête publique de ces travaux ont été retirées.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Comme mentionné précédemment, les principes d'aménagement de la RC 1 et les options retenues après concours sur invitation sont issus de l'avant-projet lancé en 2006 pour l'établissement d'un concept de requalification de la RC 1 entre Dorigny et la Venoge avec avant-projet des aménagements.

La DGMR en charge de la réalisation du projet routier a mandaté l'étude détaillée du projet à un groupement de mandataires, piloté par un bureau d'ingénieur de la place.

Les prestations du mandataire comprennent entre autres :

- La définition :
 - des coupes types (voirie) ;
 - de l'aménagement de toutes les voies de circulation pour véhicules privés, bus, deux-roues, piétons, zones vertes ;
 - des arrêts de bus ;

- des passages piétons ;
- de l'évacuation et le traitement des eaux de surface ;
- de l'éclairage public ;
- des services industriels.
- Les devis correspondants.
- L'élaboration des documents suivants :
 - plans d'enquête ;
 - dossier d'appel d'offres ;
 - plans d'exécution.
- La direction locale des travaux (DLT).

La DGMR participe à la direction générale des études (DGE), aux prises de décisions relatives à tous les domaines touchés par le projet, ainsi qu'aux discussions et négociations avec les partenaires du projet que sont :

- les Communes ;
- l'UNIL ;
- les services industriels (SI) ;
- les associations ;
- les autres services concernés de l'Etat.

La DGMR et le mandataire seront en charge de la direction générale des travaux (DGT).

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet 600'494 – pour SAP, EOTP I. 000199.01 (étude) décret du 26 janvier 2010, CHF 600'000.-

Objet 600'494 – pour SAP, DDI 300'122 (travaux) pour le crédit d'ouvrage "RC 1 Ecublens & St-Sulpice réhab 2ème ét.", CHF 7'383'000.-

Objet 600'553 – pour SAP, DDI 200'035 pour le crédit d'étude "CE-RC 1 requalif. étape 3 (CO 300135)", CHF 620'000.-

En milliers de CHF

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
a) Transformations immobilières crédit d'ouvrage 600'494/300'122 : dépenses brutes	3'003	4'600	1'000	0	8'603
a) Transformations immobilières crédit d'étude 600'553/200'035 : dépenses brutes	300	320	0	0	620
a) Transformations immobilières : recettes de tiers sur crédit d'ouvrage 600'494/300'122	0	0	-1'220	0	-1'220
a) Transformations immobilières recettes de tiers sur crédit d'étude 600'553/200'035	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses à charge de l'Etat	3'303	4'920	-220	0	8'003
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	3'303	4'920	1'000	0	9'223
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	-1'220	0	-1'220
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'303	4'920	-220	0	8'003

L'objet Procofiév 600'494 - Pour SAP, DDI 300'122 est prévu au projet de budget 2015 et au plan d'investissement 2016 - 2019 avec les montants suivants :

2015 : CHF 3'270'000.-

2016 : CHF 3'826'000.-

2017 : CHF - 454'000.-

2018 : CHF 0.-

2019 : CHF 0.-

L'objet Procofiév 600'553 - constitué du DDI 200'035 et du DDI 300'135 RC 1 St-Sulpice requal. Tir Féd.-Venoge - est prévu au projet de budget 2015 et au plan d'investissement 2016 - 2019 avec les montants suivants :

2015 : 0.-

2016 : CHF 1'000'000.-

2017 : CHF 4'000'000.-

2018 : CHF 3'000'000.-

2019 : CHF 3'000'000.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

Crédit d'ouvrage 600'494/300'122, l'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 369'200.- par an.

Crédit d'étude 600'553/200'035, l'amortissement est prévu sur 10 ans à raison de CHF 62'000.- par an.

L'amortissement global de ces deux crédits est prélevé en totalité sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.-.

3.3 Charges d'intérêt

Crédit d'ouvrage 600'494/300'122

La charge nette théorique d'intérêt (5 %) représente le montant annuel de : $(7'383'000 \times 5 \% \times 0.55) =$ CHF 203'100.- dont CHF 2'500.- relatifs aux charges nouvelles constituées par les plantations (les plantations ont un montant HT de 84'000.-, avec la TVA le montant TTC est de CHF 90'700.-, ce qui donne une charge nette théorique annuelle d'intérêt (5 %) de CHF 2'500.-).

Crédit d'étude 600'553/200'035

La charge annuelle moyenne d'intérêt sera $(620'000 \times 5 \% \times 0.55) =$ CHF 17'100.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

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

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le tronçon routier touché par le projet fait partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité ; le Canton continuera à entretenir ce tronçon.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

La charge annuelle d'amortissement de CHF 431'200.- est financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

Le montant annuel des amortissements et des charges d'intérêts rapporté aux charges liées et nouvelles = CHF 651'400.-.

3.6 Conséquences sur les communes

Les communes territoriales participent financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité, uniquement pour les objets relevant de leurs compétences conformément aux dispositions de la loi cantonale sur les routes. Une convention a été établie entre l'Etat de Vaud et les Communes de St-Sulpice et d'Ecublens définissant la répartition des coûts des travaux. La participation de chaque Commune s'élève à un montant devisé à HT CHF 565'000.-.

Les travaux projetés, une fois menés à terme, amélioreront notablement l'accessibilité et la sécurité pour les usagers de la RC 1, tout en apportant un assainissement important des nuisances que les riverains de cet axe majeur connaissent aujourd'hui.

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

Ce projet a des incidences favorables sur l'environnement. On relèvera notamment que la réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de qualité de l'air, de l'eau (mise en séparatif des eaux de ruissellement conformément aux normes en vigueur) et du climat (amélioration des conditions de circulation tant pour les TI (transports individuels), les TC (transports collectifs) et la mobilité douce, suppression de "stop and go" dans le trafic et favoriser le report modal vers les moyens les moins polluants).

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 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 la mesure A22 (Réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (Transports publics et mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

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

Ce projet fait partie des projets d'agglomération pouvant bénéficier d'une contribution fédérale définie dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFIInfr, RS 725.13).

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

Introduction

Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation citée dans l'alinéa 2 de l'article 163 Cst-VD : *"Avant de présenter tout projet de loi ou décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires"*.

Une charge est liée lorsqu'elle est imposée par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique, de sorte que l'autorité de décision n'a aucune marge de manœuvre quant à son principe, à son ampleur et au moment où elle doit être engagée.

Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20, al. 1er, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic actuel sur le site des grandes écoles (art. 8 LRou) tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS – Art. 12 LRou).

Les deux projets (travaux étape 2 et étude étape 3) reposent notamment sur l'art. 52, al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Ils découlent, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales) :

- la création de bassins de rétention est donc rendue nécessaire en vertu de la législation sur la protection des eaux, en raison du risque important de pollution du lac (art. 29, al. 1er OEaux) ;
- le plan Opair de l'agglomération Lausanne-Morges comprend un certain nombre de mesures qui ont été "légalisées" via le Plan directeur cantonal. Les travaux de requalification de la RC 1 (Etapes 1, 2, 3 et 4) sont en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et figurent dans la liste des mesures suivantes :

Modifier l'exploitation du réseau routier : MO – 01, 02 d'où développement de l'accessibilité et de la sécurisation.

Augmenter l'offre et l'attractivité des transports publics : MO – 14, 15, 16, 17, 27 d'où adaptation et mise en site propre de la voie bus liée à la croissance des cadences des bus et au développement du site des Hautes Écoles. Entre Morges et la Bourdonnette on arriverait à réduire de 25 % le temps de déplacement en bus.

Développer la mobilité douce : MO – 19, 20, 21, 22 d'où mise en place de trottoir mixte, bande cyclable et chemin bucolique.

Le développement de la mobilité douce est considéré comme *"un pilier indispensable à toute politique de mobilité durable"* dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Une des mesures les plus efficaces pour lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé, consiste à promouvoir un report des usagers vers un autre mode de déplacement plus favorable à l'environnement comme la mobilité douce.

En encourageant le développement des mesures piétonnes, vélo et transport public, dans les agglomérations, l'Etat participe à la lutte contre l'engorgement des réseaux routiers, les émissions sonores et de poussières fines, les problèmes de stationnement ou les problèmes de santé publique.

Ces mesures font partie du PALM, présenté en 2007 à la Confédération, et bénéficient de la contribution fédérale pour les projets d'agglomération, tout particulièrement les mesures M01 et M02. Ces mesures font parties intégrantes du projet PALM déposé à la Confédération et ont permis d'obtenir un pourcentage de cofinancement de 40 % (le plus élevé atteint sur l'ensemble des projets déposés en Suisse et cofinancés pour la tranche de financement 2011-2014).

Les travaux de réaménagements inclus dans ces deux projets sont considérés comme des dépenses liées car ils permettent de répondre à des obligations légales. Ces deux projets sont également en conformité avec la mesure 4.3 (Transports publics et mobilité) figurant au programme de législature 2012-2017.

Ces dépenses liées constituent plus de 98 % du total des travaux.

En revanche, les dépenses en rapport avec les plantations sont considérées comme nouvelles, même si elles font parties du concept global de requalification "Parkway" décrit dans le concept général et stratégie de requalification du SDOL. Ces dépenses nouvelles, dans le cas de l'étape 2, représentent 1.2 % du coût total des travaux et seront compensées. Il n'y a pas de plantations à charge de l'Etat (au stade de l'avant-projet) dans le cas de l'étape 3.

Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. En effet, les deux présents projets ont pour objectifs d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel et public, et de son inscription dans le site des Hautes Écoles et des communes territoriales concernées. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art, et dans les meilleures conditions financières. Les montants des travaux et études envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli.

Moment de la dépense

Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le Canton et *"doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans"* (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air). L'échéance d'assainissement pour le plan OPair a été fixée à l'horizon 2015.

L'appui de la Confédération au financement des projets de requalification routière inscrite au PALM 2007 se situe à une hauteur de CHF 9.49 millions et ce tronçon sera le premier tronçon de route

cantonale requalifié qui sera co-financé par la Confédération (étapes 2, 3 et 4).

Les travaux doivent être engagés dans les meilleurs délais, vu l'état fortement dégradé de la plateforme routière et l'urgence de sécuriser la mobilité douce. La légalisation de la limitation de la vitesse à 60 km/h ne sera possible que lorsque l'étape 2 sera réalisée, entraînant l'amélioration de la fluidité du trafic et la pleine efficacité du revêtement phono absorbant.

L'exigence légale fixée dans la LPE pour le Canton, propriétaire de la route, lui donne l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard.

L'aboutissement de l'efficacité des transports publics nécessite la réalisation de l'étape 2 et de l'étape 3 pour atteindre leur vitesse commerciale sur les tronçons concernés.

Conclusion

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution vaudoise, avant de proposer tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, l'Etat doit s'assurer de leur financement.

Les mesures concernant l'entretien de la route et le PALM constituent **des dépenses liées** (98 % du total : voir ci-dessus).

Dans le cas présent, la compensation pour la part de l'amortissement annuel est prélevée sur le montant de CHF 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des CHF 500 millions qui a pu être dégagée pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transports, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

En revanche, la charge nette théorique d'intérêt liée aux dépenses nouvelles doit faire l'objet d'une compensation.

Dès lors, la charge nette théorique d'intérêt pour les travaux de plantation doit être compensée.

Pour l'étape 2, ce montant représente 1.2 % du total de CHF 203'100.- (au taux de 5 % l'an – voir chap. 3.3 ci-dessus), soit un montant annuel de CHF 2'500.-.

Cette compensation sera opérée au sein du budget 2016 du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet (étape 2) sur le budget de fonctionnement

En milliers de CHF

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt crédit d'ouvrage		203.1	203.1	203.1	609.3
Charge d'intérêt crédit d'étude		17.1	17.1	17.1	51.3
Amortissement crédit d'ouvrage		369.2	369.2	369.2	1'107.6
Amortissement crédit d'étude		62.0	62.0	62.0	186.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges		651.4	651.4	651.4	1'954.2
Diminution de charges*	-	-2.5	-2.5	-2.5	-7.5
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements		-431.2	-431.2	-431.2	-1'293.6
Total net		217.7	217.7	217.7	653.1

* Les effets des charges nouvelles seront compensés dans le cadre du budget du DIRH

4 CONCLUSION

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 7'383'000.- pour financer les travaux de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice

du 26 novembre 2014

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 7'383'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en vingt 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 26 novembre 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 620'000.- pour financer les études de la troisième étape de la requalification de la RC 1 entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge, sur les communes d'Ecublens, St-Sulpice, Denges et Préverenges

du 26 novembre 2014

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'étude de CHF 620'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études de la troisième étape de la requalification de la RC 1 entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge, sur les communes d'Ecublens, St-Sulpice, Denges et Préverenges.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en dix 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 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 26 novembre 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean