

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 6'996'000.- pour financer les travaux de réaménagement de la RC 76 entre l'avenue du Léman (carrefour du Taluchet), sur la commune de Chavannes-près-Renens, et la limite territoriale de la commune de Lausanne

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le tronçon de la RC 76 situé sur les communes de Lausanne, Chavannes-près-Renens et Ecublens fait partie du réseau routier cantonal complémentaire. Il traverse, d'est en ouest, des nœuds routiers majeurs de l'Ouest lausannois, en reliant le giratoire autoroutier de la Maladière, le carrefour de la Bourdonnette (RC 1 – route du Lac), le carrefour du Taluchet (avenue du Léman), le carrefour du Pontet (RC 82 – avenue du Tir-Fédéral) puis la RC 79, sur la commune d'Ecublens.

Le développement urbain programmé le long de cet itinéraire est particulièrement important avec, pour les plus importants projets, le site Métamorphose Sud, sur le territoire de la commune de Lausanne, ainsi que les sites « En Dorigny », « Côtes de la Bourdonnette » et « Les Cèdres » sur le territoire de la commune de Chavannes-près-Renens. A relever, en outre, que par l'avenue du Léman, la RC 76 offre un accès au site des hautes écoles, au centre de Renens et elle rejoint la jonction de Malley, via le carrefour de la Bourdonnette.

Dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne Morges (PALM), la RC 76 verra aussi, sur son tracé, la réalisation de deux nouvelles jonctions autoroutières réalisées par l'Office fédéral des routes (OFROU) à l'horizon 2030 : la jonction de Chavannes, située entre le cours d'eau de la Mèbre et l'avenue du Léman, et la jonction d'Ecublens, en extrémité ouest de l'axe, au carrefour avec la RC 79.

Les développements urbains programmés dans l'Ouest lausannois et la réalisation des nouvelles jonctions autoroutières auront un impact significatif sur le réseau routier, notamment sur la RC 76. C'est pourquoi, le PALM prévoit le réaménagement de cette route cantonale parmi ses mesures infrastructurelles. Ce réaménagement se fera en plusieurs étapes dont l'objectif est d'adapter la route aux nouveaux besoins tout en assurant un partage optimal de l'espace routier entre les différents utilisateurs (transports individuels motorisés, transports publics, mobilités douces).

Le tronçon de route à réaménager faisant l'objet de la présente demande de crédit, d'une longueur de 587 m, se situe entièrement hors traversée de localité, entre le carrefour du Taluchet (inclus) et la limite territoriale de la commune de Lausanne (voir figure 1). La requalification de cet axe répond aux objectifs généraux de réaménagement de la RC 76 ; plus spécifiquement, il rendra possible le développement des sites « Côtes de la Bourdonnette » et « En Dorigny » (voir resp. 1 et 2 dans la figure 1) dans un premier temps, par la réalisation de nouveaux accès et, dans un second temps, permettra à la route de s'adapter aux nouvelles charges de trafic induites par la future jonction de Chavannes, située immédiatement à l'ouest du carrefour du Taluchet.

Le projet d'aménagement de la RC 76 a été copiloté par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), la Commune de Chavannes-près-Renens et le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) avec la participation de la Ville de Lausanne et les Transports publics de la région lausannoise SA (tl), directement concernés. Une coordination avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP), la Commune de Chavannes-près-Renens et le Service du développement territorial (SDT) a eu lieu dans le cadre de la coordination des procédures routières et de légalisation des projets de développements urbains. Une coordination a également eu lieu avec l'OFROU, tant du point de vue des charges de dimensionnement que des aménagements routiers, de manière à assurer la compatibilité de l'aménagement de la RC 76 avec la future jonction.

Les associations Pro Vélo et Transports et Environnement (ATE) ont été consultées dans le processus d'élaboration du projet et les oppositions à l'enquête publique sont en cours de traitement.

Les travaux de réaménagement de la route seront financés par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE), la Commune de Chavannes-près-Renens et les tl (voir chapitre 1.7.1 – *Participation de tiers*). La Confédération subventionnera le projet en tant que première étape d'une mesure infrastructurelle du PALM 2007 (mesure 5a.OL.102, RC76 – Bourdonnette - Léman). L'OFROU, quant à lui, participera financièrement au réaménagement de l'extrémité ouest du tronçon (incluant le carrefour du Taluchet), le raccordement à la future jonction de Chavannes étant nécessaire et considéré comme une mesure d'accompagnement de la nouvelle jonction.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale de financement du projet à charge du DIRH et du DFIRE.

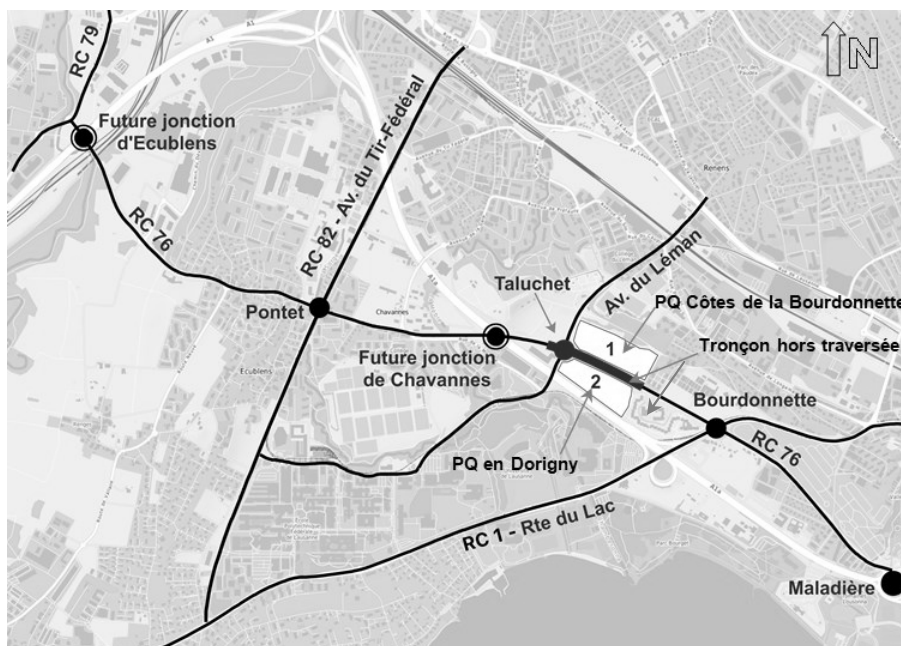


Figure 1 – Situation générale du projet

Il est important de souligner que le réaménagement routier, objet de la présente demande de crédit, sera suivi par d'autres travaux de réaménagement le long de la RC 76 en traversée de la commune de Lausanne, car cette intervention représentera uniquement les 60 % du tronçon entre l'avenue du Léman et la Bourdonnette, inscrit en mesure A du PALM de première génération (PALM 2007, mesure 5a.OL.102, RC76, Bourdonnette - Léman). Le réaménagement du solde du tronçon, qui se situe entièrement en traversée de localité sur le territoire de la commune de Lausanne, sera réalisé par la ville dans un deuxième temps, lorsque celle-ci aura statué sur les adaptations du projet actuellement prévu, à la suite de l'évolution du projet Métamorphose. Le réaménagement se poursuivra ensuite à l'est jusqu'au giratoire de la Maladière (PALM 2012, mesure 5a_CL_04, Bourdonnette – Maladière,) et à l'ouest entre la future jonction de Chavannes et le carrefour du Pontet (PALM 2012, mesure 5a_OL_02, Mèbre – Tir Fédéral).

Pour les besoins de fonctionnement du carrefour du Taluchet avec le RC 76, l'avenue du Léman sera réaménagée au nord du carrefour sur environ 200 m (projet « Léman nord ») et au sud sur environ 100 m (projet « Léman sud »). Le projet Léman nord prévoit par ailleurs l'aménagement de deux arrêts de bus (un par sens de circulation), de bandes cyclables, de trottoirs, d'espaces verts et un nouvel accès au site « Côtes de la Bourdonnette ». Le projet Léman sud prévoit quant à lui, des bandes cyclables, des trottoirs, un nouvel accès au site « En Dorigny » et de nouvelles voies de présélection. Les projets Léman nord et sud, financés par la Commune de Chavannes-près-Renens et la DGIP (projet Léman nord) ont fait l'objet d'enquêtes publiques séparées ; les travaux seront coordonnés avec le réaménagement de la RC 76 et seront réalisés par la même entreprise.

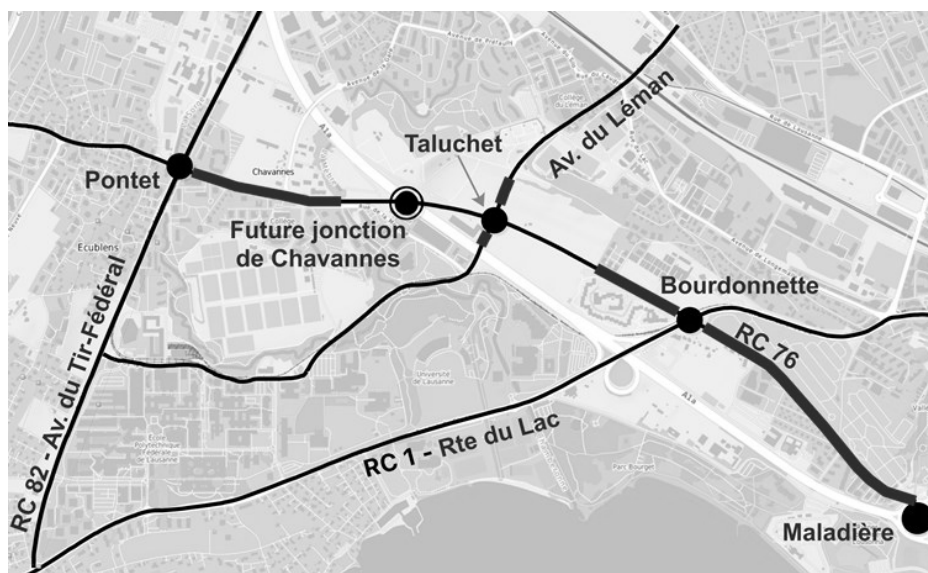


Figure 2 – Vue d'ensemble des projets routiers réalisés et à venir dans le secteur

1.2 Bases légales

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 ne 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'immission (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (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 de la compétence, l'exécution des mesures qui découlent de la législation fédérale est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

Concernant l'aménagement du territoire, les principaux objectifs et mesures des schémas directeurs et projets d'agglomérations concernés – en l'occurrence le SDOL et le PALM – ont une valeur contraignante pour les autorités publiques. En effet, le PALM s'inscrit dans le cadre du Plan directeur cantonal et répond par ailleurs aux exigences du plan des mesures OPair.

Enfin, l'entretien des routes cantonales hors traversée des localités et des installations accessoires nécessaires à leur exploitation (cf. art. 2 de la loi sur les routes, LRou, du 10 décembre 1991, RSV 725.01) 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 (normes VSS et art. 12 LRou), ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou).

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Contexte urbain

Le tronçon de route à réaménager est aujourd'hui bordé par des terrains majoritairement non bâtis. Cependant plusieurs plans de quartier sont en cours de développement et l'environnement de la route sera urbanisé à terme. Le secteur possède, en effet, un des plus forts potentiels de développement de la région lausannoise aussi bien en termes de commerce et d'emplois que d'habitants. Sa situation dans l'agglomération en fait l'un des sites stratégiques du projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM).

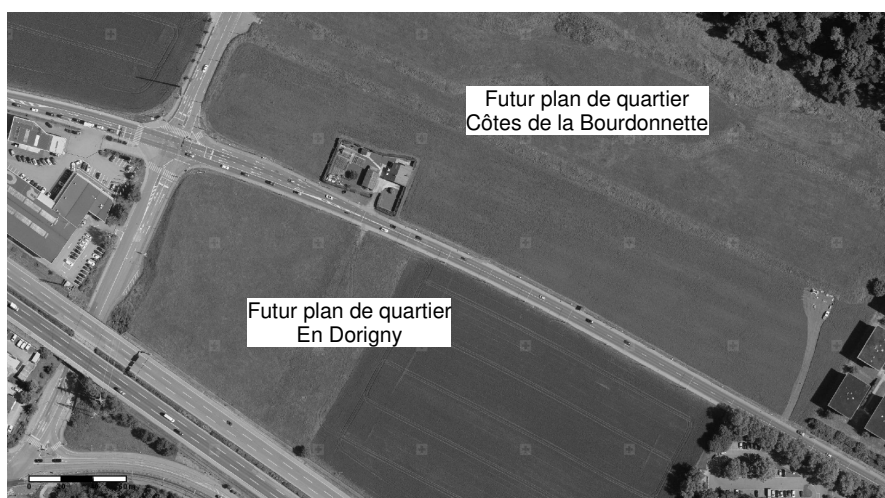


Figure 3 – Situation actuelle

Plan partiel d'affectation (PPA) « Côtes de le Bourdonnette »

Le Canton est le principal propriétaire des terrains situés au nord du tronçon à réaménager. Le site, qui sera régi par un plan partiel d'affectation (PPA), est destiné à la création d'un « Campus santé » où le projet prévoit un nouvel édifice regroupant les sites de la Haute Ecole de Santé du canton de Vaud (HESAV), un Centre Coordonné de Compétences Clinique (C4), des logements pour étudiants et des commerces.

Plan de quartier (PQ) « En Dorigny »

Au sud de la route, le secteur « En Dorigny » fait partie des sites stratégiques identifiés par le PALM. Le plan de quartier (PQ) prévoit, à ce jour, d'accueillir un programme commercial complété par d'importantes surfaces pour des logements et de l'emploi tertiaire.

Avec le maintien d'Aligro sur le site de la Concorde, le programme commercial du PQ devrait en principe être supprimé. Le projet prévoit également la création d'une passerelle modes doux au-dessus de l'autoroute pour relier le métro m1 et l'Université de Lausanne aux espaces publics du PQ (esplanade d'accueil, place principale, parc public). Cette passerelle sera également destinée au site des « Côtes de la Bourdonnette ».

1.3.2 Trafic individuel motorisé

Actuellement, la RC 76 offre une voie par sens de circulation et est empruntée par environ 12'000 véh/j à l'est du carrefour du Taluchet et environ 9'000 véh/j à l'ouest. Le trafic circulant sur la rue du Léman est plus faible, avec 3'500 véh/j sur le tronçon sud et 6'000 véh/j sur le tronçon nord. A l'heure de pointe du soir, période déterminante de la journée, l'exploitation du réseau routier est critique au carrefour de la Bourdonnette. Au-delà, toutes les intersections conservent de bonnes marges de capacité.

La densification des futurs plans de quartiers dans un premier temps, puis la réalisation de la jonction autoroutière de Chavannes vont fortement impacter les volumes et la distribution du trafic sur la RC 76. En lien avec les plans de quartiers, le trafic va augmenter sur les branches nord et sud de l'avenue du Léman. Un basculement des flux du carrefour de la Bourdonnette (accès jonction de Malley) vers le carrefour du Taluchet (accès jonction de Chavannes) va s'opérer.

La limite actuelle de vitesse sur la RC 76 dans ce secteur est de 80 km/h.

1.3.3 Transports publics

Le tronçon est traversé par la ligne de trolleybus n° 25 des tl reliant Pully et Renens, avec une fréquence à 10 minutes par sens aux heures de pointe. Le bus parcourt la RC 76 depuis le carrefour de la Bourdonnette jusqu'au Taluchet, pour ensuite prendre la rue du Léman en direction de Renens.

1.3.4 Mobilité douce

En l'état actuel, le tronçon de la RC 76 qui fait l'objet du futur réaménagement offre une voie de circulation par sens et un trottoir de chaque côté. En dehors du sas vélo du carrefour du Taluchet, il n'y a aucun aménagement cyclable en section. Sur la branche nord du carrefour du Taluchet (rue du Léman), une bande cyclable existe à la montée. La RC 76 et la rue du Léman font partie du réseau cyclable structurant du PALM. Selon les comptages 2015, le trafic journalier moyen est de 250 deux-roues légers par jour. Il est donc nécessaire d'aménager des itinéraires sécurisés pour les vélos sur ces deux axes, ce d'autant plus qu'avec les nouveaux développements prévus, d'importants flux de cyclistes en lien avec les hautes écoles seront induits.

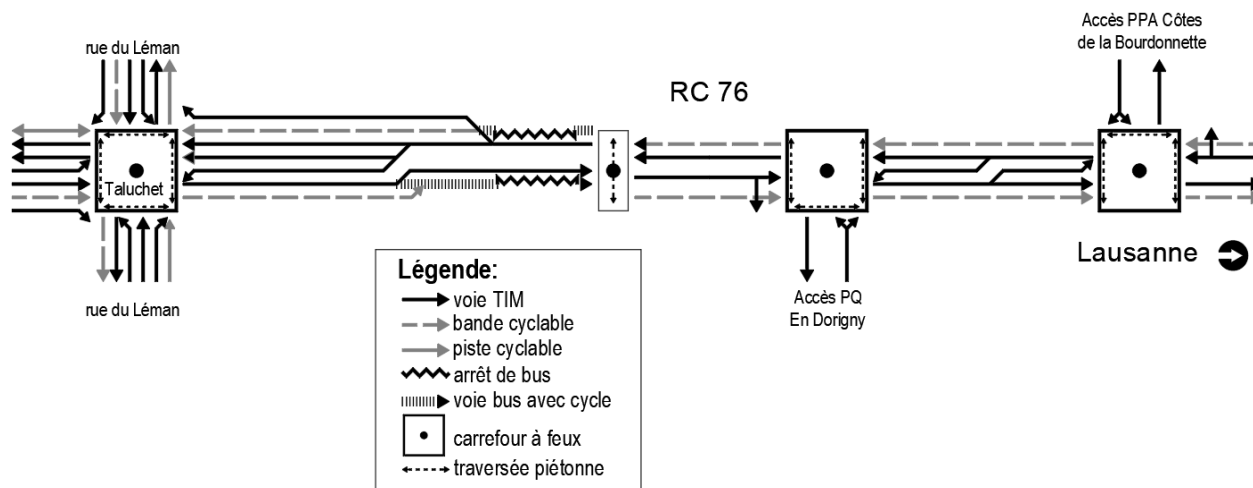
1.4 Description des travaux prévus

Plusieurs variantes d'aménagement de la route ont été étudiées, principalement en ce qui concerne la position des transports publics et l'exploitation des carrefours. La variante retenue prévoit :

- la réalisation de deux nouveaux accès, respectivement au PQ « En Dorigny », au sud, et au PPA « Côtes de la Bourdonnette, au nord » avec deux carrefours supplémentaires sur la RC 76 ;
- une voie par sens de circulation pour les transports individuels motorisés, des présélections directionnelles à l'approche des carrefours ;
- des voies de bus en approche des feux, selon la nécessité ;
- deux nouveaux arrêts de bus (un par sens) et une traversée piétonne dans l'axe de la future passerelle piétonne qui enjambrera l'autoroute ;

- la création de bandes cyclables ou pistes mixtes piétons-vélos en montée sur l'ensemble du tracé de la RC 76 et de l'avenue du Léman, ainsi que des sas vélos aux carrefours ;
- le rétablissement et la mise aux normes des trottoirs ;
- la création de plusieurs passages pour piétons aux carrefours.

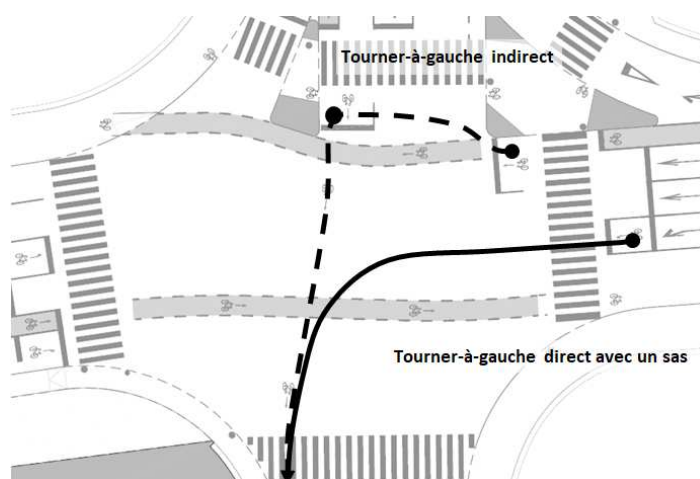
La figure suivante montre la répartition schématique des voies prévues ainsi que les principaux aménagements prévus.



Après la réalisation des travaux, compte tenu des développements urbains prévus aux abords de la route, la limite de vitesse prise en compte pour le projet est de 60 km/h, contre 80 km/h actuellement. Par ailleurs, la Commune de Chavannes-près-Renens demandera au Canton, à la fin des travaux, le transfert de ce tronçon de route dans le réseau des routes cantonales en traversée de localité, avec une limitation de la vitesse à 50 km/h.

1.4.1 Tronçon ouest

Le carrefour du Taluchet sera réaménagé pour absorber les nouvelles charges de trafic. Tous les mouvements vélos seront sécurisés soit directement par des sas vélos, soit indirectement par des tourner-à-gauche indirects parallèles aux traversées piétonnes. Une nouvelle traversée piétonne sera aménagée sur sa branche est du carrefour. Son exploitation sera revue avec, notamment, la priorisation du bus de la ligne 25.



A l'ouest du carrefour, la route sera élargie par rapport aux nouvelles présélections et en prévision du futur raccordement à la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes, indiqué en traitillé dans la figure ci-dessous.

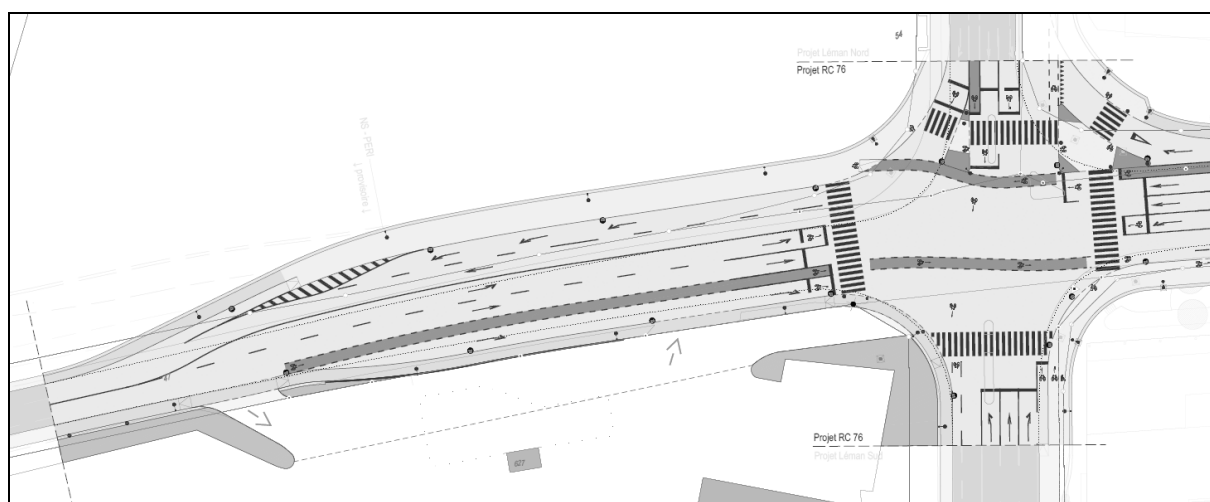


Figure 6 – Tronçon ouest - Carrefour du Taluchet et raccordement à la future jonction de Chavannes

1.4.2 Tronçon central

Sur ce tronçon seront aménagés deux nouveaux arrêts de bus (avec des quais de bus conformes à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées Lhand RS 151.3). Ceux-ci sont situés dans des voies bus et vélos aux abords du passage pour piétons (régulé par feux) aligné à la future passerelle enjambant l'autoroute pour relier le site « En Dorigny », avec le métro m1 et le campus universitaire.

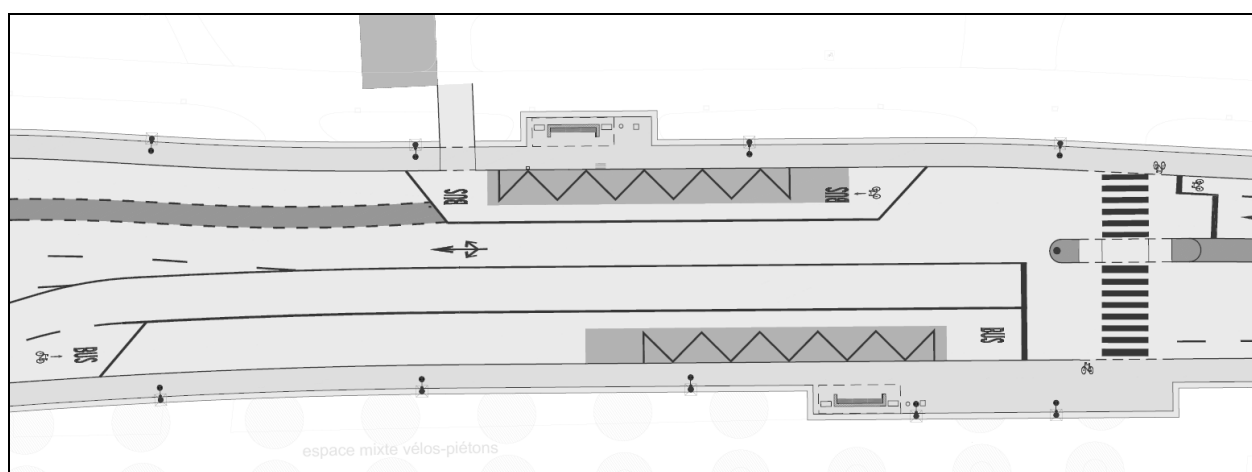


Figure 7 – Nouveaux arrêts de bus et passage pour piétons

Côté nord du passage piétons, un accès routier aux maisons existantes sera assuré de manière provisoire en attendant le développement du PPA « Côtes de la Bourdonnette ». En dehors des tronçons avec voies de bus et vélos, des bandes cyclables sont prévues dans les deux sens sur la RC 76, avec des sas aux feux sur l'ensemble du tronçon. Des trottoirs de deux mètres de large sont prévus de part et d'autre. Ceux-ci seront intégrés dans les aménagements paysagers extérieurs des deux PPA et seront probablement élargis.

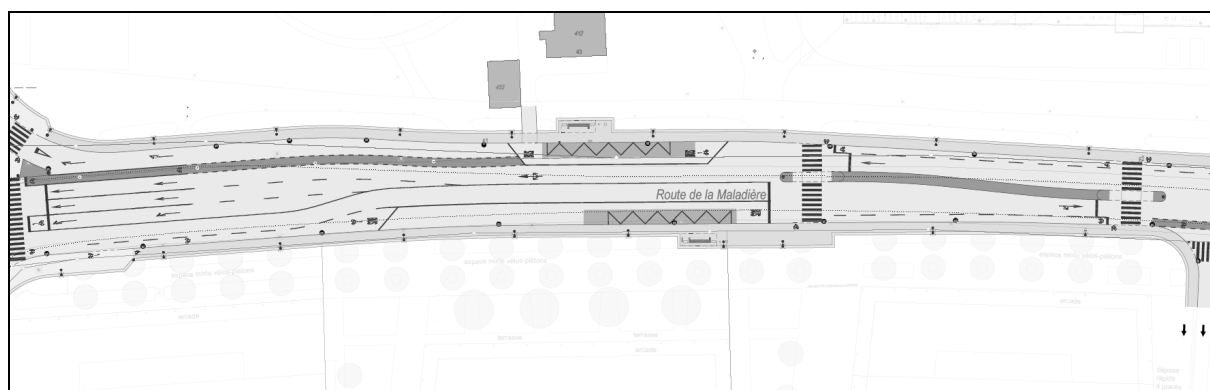


Figure 8 – Tronçon central - Nouveaux arrêts de bus et passage pour piétons

1.4.3 Tronçon est

A l'extrémité est du tronçon, deux carrefours routiers en T avec des voies de présélections, traversées piétonnes sur les trois branches seront réalisés de part et d'autre de la route pour accéder aux sites « En Dorigny », au sud de la route et « Côtes de la Bourdonnette » au nord. Ces nouveaux carrefours seront régulés par des feux. En dehors des tronçons avec voies bus et vélos, des bandes cyclables sont prévues dans les deux sens sur la RC 76, avec des sas aux feux sur l'ensemble du tronçon. Des trottoirs de deux mètres de large sont prévus de part et d'autre. Ceux-ci seront intégrés dans les aménagements paysagers extérieurs des deux PPA et seront probablement élargis.

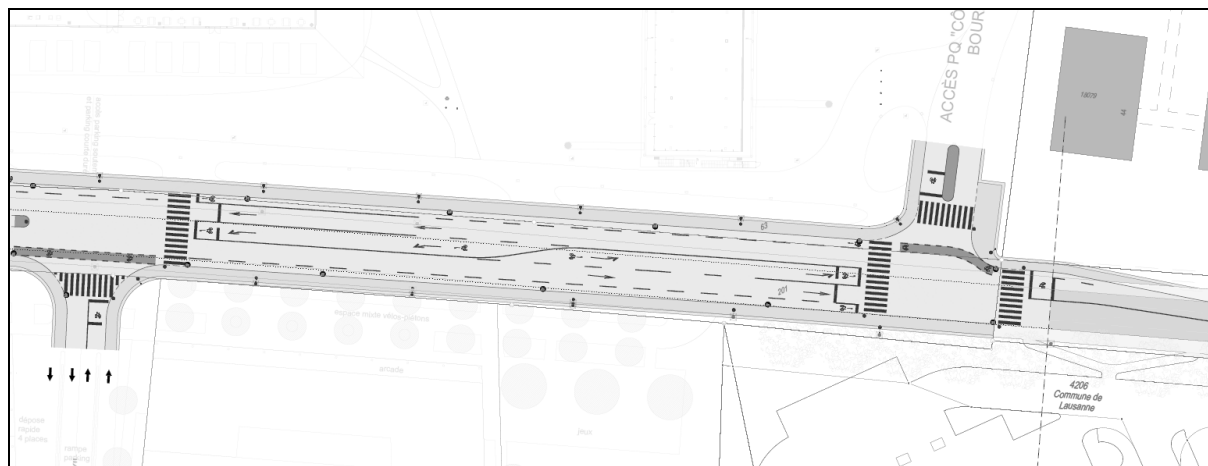


Figure 9 – Tronçon est - Nouveaux carrefours d'accès aux sites « En Dorigny » et « Côtes de la Bourdonnette »

1.4.4 Réfection de la chaussée

Toute la structure bitumineuse sera démolie. La couche de fondation sera conservée là où la portance est suffisante et des mesures d'amélioration de la fondation seront mises en œuvre ponctuellement.

Dans les zones à forte sollicitation (carrefours, arrêts de bus), la superstructure sera adaptée de manière à garantir une résistance élevée aux tassements et à l'orniérage.

1.4.5 Traitement et évacuation des eaux de chaussée

Un système de traitement des eaux de chaussée sera mis en place dès que la charge de trafic dépassera les seuils admissibles, mais au plus tard lors de la réalisation de la jonction autoroutière de Chavannes à l'horizon 2030.

Dans son état actuel, le cours d'eau « La Chamberonne » ne peut pas accepter de débits supplémentaires et une installation de rétention s'impose. Cependant, un projet de réaménagement du cours d'eau est en cours et permettrait d'éviter une installation de rétention. Suivant le planning de réalisation du projet de réaménagement de la Chamberonne et de la RC 76, des mesures adaptées seront prises. Les installations de traitement et d'évacuation des eaux seront financées par l'Etat de Vaud, l'OFROU et la Commune de Chavannes-près-Renens. La répartition des coûts fera l'objet d'une convention.

Au vu de ce qui précède, le financement de ces équipements ne fait pas partie de la présente demande de crédit.

1.4.6 Eclairage public

La route sera éclairée dans son ensemble par une nouvelle installation. Pour l'essentiel, l'éclairage sera intégré aux mâts de la nouvelle ligne aérienne électrifiée des tl. Un éclairage de type LED sera choisi afin de minimiser la consommation d'énergie. Ces travaux seront à la charge de la Commune de Chavannes-près-Renens.

1.4.7 Aménagements paysagers

Il n'est pas prévu de réaliser d'aménagements paysagers dans le cadre du projet routier. Ceux-ci seront traités avec les aménagements extérieurs des quartiers « En Dorigny » et « Côtes de la Bourdonnette ». Le volet paysager est piloté par la Commune de Chavannes-près-Renens.

1.4.8 Transports exceptionnels

La RC 76 dans ce secteur est un itinéraire pour convois exceptionnels de type I à III selon le secteur. L'espace routier a été conçu en conséquence, ainsi que le positionnement des mâts de signalisation lumineuse.

1.4.9 Procédure d'autorisation

Le projet a été soumis à enquête publique du 19 octobre au 19 novembre 2018 et les oppositions sont en cours de traitement.

1.5 Planning des travaux

Les travaux débuteront en mars 2021 et se prolongeront jusqu'à la pose de la couche de roulement en été 2024.

1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être rapidement entrepris et que, par conséquent, le réaménagement de la route devait être repoussé de 3 à 4 ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Frein au développement de l'urbanisation

Un éventuel report du réaménagement de la route serait en contradiction avec les objectifs de développement urbain du PALM, en retardant les importants projets prévus, à partir de 2021, sur les sites « En Dorigny » et « Côtes de la Bourdonnette ». En effet, les premiers permis de construire pour les deux plans de quartier sont liés au permis de construire de leurs accès sur la RC 76.

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

Un éventuel report du réaménagement de ce tronçon de RC 76, qui est une mesure du PALM 2007, affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM, risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futures générations du projet d'agglomération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues au PALM 2007 se situe à hauteur de CHF 165 mio (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). La part octroyée plus spécifiquement à ce tronçon de la RC 76 se monte à plus de CHF 1.3 mio. En retour, cette instance attend du Canton et des Communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter des projets, comme celui de la RC 76, pouvant bénéficier d'une aide financière.

c) Risques pour les usagers de la RC 76

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en contradiction avec les exigences découlant du PALM et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd'hui dans cette région.

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

L'infrastructure existante ne permet aujourd'hui pas une cohabitation de l'ensemble des usagers (bus, modes doux, trafic individuel). Régulièrement, des associations ou des particuliers informent la DGMR que les aménagements existants sont inadaptés pour les cycles dans un environnement urbanisé.

Vu la hausse importante de fréquentation attendue et en cas de réalisation du quartier des « Côtes de la Bourdonnette », les infrastructures existantes sont inadaptées pour les cyclistes et les piétons. Le carrefour serait accidentogène, les trottoirs et les voies de circulation trop étroites pour un cheminement sûr et, dans ce cas, les cyclistes et les piétons seraient les premiers perdants de la non-réalisation du projet.

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

La non-réalisation des travaux projetés dans les 3 à 4 ans nécessiterait de revoir à la hausse le devis proposé au paragraphe 1.8 en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation des coûts admise à 2.5 % par an). De plus, retarder le renouvellement de la chaussée causerait un délabrement supérieur et engendrerait des coûts d'entretien plus élevés. A relever que l'état de la chaussée au droit du carrefour du Taluchet est fortement dégradé déjà aujourd'hui.

1.7 Coûts des travaux et des études

1.7.1 Participation de tiers

Le projet d'exécution et les travaux de réaménagement de la route seront financés par la DGMR (la route se situant hors traversée de localité), la Commune de Chavannes-près-Renens (financement des aménagements annexes au sens de la LRou et des nouveaux accès aux sites de développement urbain), la DGIP (au titre des aménagements rendus nécessaires par le nouvel accès au site « Côtes de la Bourdonnette », où elle réalisera plusieurs projets immobiliers) et les tl (systèmes de détection des bus aux carrefours et déplacement des mâts de la ligne aérienne dû à l'élargissement de la route).

La répartition des coûts entre les partenaires du projet se basera sur les principes de répartition définis dans la préconvention signée le 10 janvier 2018. Une convention pour l'exécution sera établie avant le démarrage des travaux.

Selon la préconvention citée précédemment, la DGIP (anciennement SIPaL) s'engage à financer une partie des travaux suite à la modification du projet de requalification pour intégrer les accès au projet des « Côtes de la Bourdonnette ». Il s'agit principalement de la création de deux carrefours à feux au lieu d'un giratoire. Ceux-ci nécessitent des présélections, l'adaptation du carrefour du Taluchet, une traversée piétonne principale régulée et une coordination de l'ensemble des feux.

La participation de la DGIP, initialement de CHF 867'000 TTC, a été actualisée à CHF 996'000 TTC à la suite du retour des offres des entreprises.

La participation de la DGIP pour l'accès au projet des Côtes de la Bourdonnette est intégrée à la présente demande de crédit.

Participation financière de la Confédération

Le tronçon de route objet de la présente demande de crédit constitue, en longueur, 60 % du tronçon entre l'avenue du Léman et la Bourdonnette, tronçon dont le réaménagement est inscrit en mesure A du PALM de première génération (PALM 2007, mesure 5a.OL.102, RC76 - Bourdonnette-Léman) et pouvant, à ce titre, bénéficier d'une subvention fédérale du fonds d'infrastructure. La subvention fédérale sera répartie entre l'Etat de Vaud, les Communes (Lausanne et Chavannes-près-Renens) et les tl conformément à la convention de répartition du cofinancement fédéral du paquet de mesures n° 5 « Réaménagement de routes principales » du PALM 2007, signée en avril 2015.

Enfin, le carrefour du Taluchet et le raccordement de la RC 76 à la future jonction de Chavannes-près-Renens étant considérés comme des mesures d'accompagnement de la future jonction, l'OFROU participera financièrement à sa réalisation. La contribution financière de l'OFROU sera répartie entre l'Etat de Vaud et la Commune de Chavannes-près-Renens proportionnellement à leurs investissements respectifs dans la réalisation du carrefour et du raccordement.

Le tableau suivant montre la répartition des coûts estimés du projet entre les différents partenaires (CHF TTC).

	Répartition en %	Montant TTC
Etat de Vaud – Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) – Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH)	44.31%	6'000'000.-
Commune de Chavannes-près-Renens	27.60%	3'737'000.-
Transport publics de la région lausannoise (tl)	7.31%	990'000.-
Etat de Vaud – Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) – Département des finances et des relations extérieures (DFIRE)	7.36%	996'000.-
Confédération (projets d'agglomération)	7.22%	978'000.-
Office fédéral des routes (OFROU)	6.20%	840'000.-
Total	100.00 %	13'541'000.-

1.7.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'ouvrage inclut :

- le crédit d'étude EPRC de CHF 99'493.- (I.000259.01, EPRC 076.001, requalif. Bourdonnette-Tir), utilisé à hauteur de CHF 99'096.15.-, en date du 31.05.2020;
- le crédit d'étude CECE de CHF 339'000.- (EOTP I.000259.03, CECE 145, RC 76 requal Bourd.-Tir Féd), octroyé le 15.11.2017 par le Conseil d'Etat et le 30.11.2017 par la COFIN, utilisé à hauteur de CHF 156'804,52.-, en date du 31.05.2020.

Ces crédits ne concernent que la part de la DGMR aux coûts des études et des reconnaissances in situ.

Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 5 juillet 2019. Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires (y compris les dépenses susmentionnés, effectuées avant le vote du décret) et des travaux à charge de l'Etat de Vaud (DIRH et DFIRE):

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux DIRH	Totaux DFIRE	Totaux Etat de Vaud
100	7.47	1	Honoraires			
		112	Honoraires avant vote du décret	269'000	32'000	301'000
			Honoraires phases suivante	230'000	37'000	267'000
			Total honoraires HT	499'000	69'000	568'000
200	13.31	2	Terrains			
		221	Acquisitions de terrains	270'000	-	270'000
		222	Indemnités	742'000	-	742'000
			Total terrains HT	1'012'000	-	1'012'000
300	78.56	3	Tracé			
		331	Chaussée	3'190'000	554'000	3'744'000
			Carrefours	1'900'000	302'000	2'202'000
		335	Essais avant vote du décret	10'000	-	10'000
			Essais phases suivante	18'000	-	18'000
			Total tracé HT	5'118'000	856'000	5'974'000
600	0.66	6	Divers			
		661	Divers / communication / etc...	50'000	-	50'000
			Total divers	50'000	-	50'000
	100%		Total intermédiaire HT	6'679'000	925'000	7'604'000
			TVA 7.7% (arrondi)	514'000	71'000	585'000
			Total TTC	7'193'000	996'000	8'189'000
		800	Recettes			
		882	Subvention fédérale projets d'agglomération	453'000	0	453'000
			Contributions financières de l'OFROU	740'000	0	740'000
			Total recettes	1'193'000	0	1'193'000
			Total TTC à charge du canton	6'000'000	996'000	6'996'000

Chavannes-près-Renens et les TL payeront directement les factures liées aux études et aux travaux. Il ne s'agit donc pas d'une recette pour le DIRH (DGMR) et ils ne sont pas intégrés au tableau ci-dessus.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

La DGMR assurera la direction générale des études et des travaux en collaboration avec les autres partenaires du projet.

Pour les études de projet, la mise en soumission des travaux, le projet d'exécution et la direction locale des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000259.02 «RC 76 Chav/Renens requal Bourd.-Tir Féd». Il est prévu au budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024
Budget d'investissement 2020 et plan 2021-2024	2'800	2'500	1'000	200	0

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Années 2023 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	0	3'000	2'720	2'469	8'189
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	-1'193	-1'193
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	3'000	2'720	1'276	6'996

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

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 349'800 par an.

L'amortissement global de ce crédit est prélevé en totalité sur le montant de préfinancement de CHF 325'000'000.-.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 6'996'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 154'000$.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le tronçon de route à réaménager se situe actuellement hors traversée de localité et, de ce fait, il est de compétence cantonale. Après la réalisation des travaux, compte tenu des développements urbains prévus aux abords de la route, le tronçon se situera en traversée de localité. Sa gestion et son entretien seront à la charge de la Commune de Chavannes-près-Renens lorsqu'elle en fera la demande. Ceci représentera une économie annuelle pour l'Etat de Vaud d'environ CHF 18'000.- TTC (sur la base d'une longueur de 590 m et un coût d'exploitation de 30'000 CHF / km).

La charge annuelle d'amortissement de CHF 349'800.- 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).

3.6 Conséquences sur les Communes

La Commune de Chavannes-près-Renens participe financièrement à la réalisation des études et des travaux. Sa contribution est régie par une préconvention financière signée par les partenaires du projet le 10 janvier 2018 qui sera confirmée par une nouvelle convention financière en cours d'établissement.

Le tronçon de route à réaménager se situe actuellement hors traversées de localité et, de ce fait, est de compétence cantonale. Après la réalisation des travaux, compte tenu des développements urbains prévus aux abords de la route, la Commune de Chavannes-près-Renens demandera au Canton le transfert de la route dans le réseau des routes cantonales en traversée de localité. Il a été convenu que sa gestion et son entretien seraient

alors à la charge de la Commune. La Commune demandera à la Commission Consultative de la Circulation (CCC) une réduction de la vitesse maximum autorisée à 50 km/h.

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

Avec le système de priorisation des bus aux feux, le projet aura un impact positif sur la vitesse commerciale des transports publics. Avec les aménagements prévus, il favorisera également le développement de la mobilité douce.

Les impacts sur l'air en phase de chantier seront réduits par des mesures appropriées conformément à la directive de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) « Protection de l'air sur les chantiers », de manière à limiter les émissions de polluants atmosphériques. Des dispositions seront prises pour limiter les nuisances occasionnées par les travaux bruyants conformément à la directive OFEV « Bruit des chantiers ».

Les déchets produits dans le cadre du chantier seront gérés et valorisés conformément à la directive de l'OFEV « Valorisation des déchets de chantier minéraux ». Dans la mesure du possible, les matériaux d'excavation produits dans le cadre du chantier seront valorisés sur place, pour la constitution des remblais notamment.

Une surveillance des terres de chantier en matière d'espèces invasives sera entreprise. Le maître d'ouvrage paiera les frais d'élimination éventuels de ces espèces.

3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de la requalification de la RC 76 est conforme aux mesures suivantes :

- mesures n° 2.5 «Consolider le pôle des hautes écoles et son rayonnement à travers la diffusion des connaissances, le développement de nouveaux savoirs et la modernisation de leurs infrastructures » et n° 2.8 « Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité » du programme de législation 2017-2022 du Conseil d'État.
- mesure R11 « Agglomération Lausanne – Morges » qui intègre dans ce projet les mesures A21 « Infrastructures de transports publics », A22 « Réseaux routiers », A23 « Mobilité douce », B24 « Espaces publics » et B11 «Centres cantonaux et régionaux » du plan directeur cantonal.

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

La loi cantonale sur les subventions n'est pas concernée par le présent EMPD.

Le projet est subventionné par la Confédération au titre de mesure du Projet d'agglomération Lausanne-Morges de première génération (PAL M 2007, mesure 5a.OL.102, RC76 - Bourdonnette-Léman) au moyen du fonds d'infrastructure de la Confédération et sur la base de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFinfr RS 725.13).

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

3.10.1 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 de la Constitution du Canton de Vaud, Cst-VD, du 14 avril 2003, RSV 101.01 : « Avant de présenter tout projet de loi ou de 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 ».

Est liée la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret (art. 7 al. 2 de la loi sur les finances du 20 septembre 2005 LFin, RSV 610.11). En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

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

3.10.2 Principe de la dépense

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leurs adaptations aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (af. ATF 103 Ia 284 consid. 5). 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 (art. 8 LRou) tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS – art. 12 LRou).

La requalification de la RC 76 repose notamment sur l'art. 52 al. 3 de la Cst-VD qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Cela découle, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales).

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 76 sont en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et, plus particulièrement, avec les mesures suivantes :

- modifier l'exploitation du réseau routier ;
- développer la mobilité douce.

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, du vélo et des transports publics 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 la mesure 5a.OL.102, RC76 - Bourdonnette-Léman. Cette mesure fait partie intégrante du projet PALM déposé à la Confédération, avec un pourcentage de cofinancement de 40 %.

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat. Le projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législature 2017-2022.

3.10.3 Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. En effet, le projet a pour objectifs d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel et de mobilité douce.

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 renouvellement de la chaussée sera effectué de manière ciblée, plus ou moins en profondeur selon les défauts constatés.

Vu ce qui précède, le critère de la quotité de la dépense est rempli.

3.10.4 Moment de la dépense

Le réaménagement de la RC 76 entre l'avenue du Léman et la limite territoriale de la commune de Lausanne fait partie des mesures infrastructurelles du PALM de première génération (PALM 2007) pouvant bénéficier d'une subvention de la Confédération (mesure 5a.OL.102, RC76 – Bourdonnette-Léman). Dans l'accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton concernant le PALM 2007, le Canton s'est engagé à réaliser cette mesure à l'horizon 2011-2014 (mesure classée en priorité A).

De plus, le développement à partir de 2021 du PPA « En Dorigny » et du PQ « Côtes de la Bordonnette » impose que les nouveaux accès à ces sites, prévus dans le projet de réaménagement de la route, soient réalisés sans attendre.

Par ailleurs, retarder le renouvellement de la chaussée causera un délabrement ultérieur et engendrera des coûts d'entretien plus élevés à terme. Le critère du moment de la dépense est donc lui aussi satisfait.

3.10.5 Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, le crédit demandé pour les travaux de requalification de la RC 76 doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7 alinéa 2 loi sur les finances (LFin RSV 610.11), qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Il est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163 alinéa 2 Cst-VD.

Cependant, en admettant que l'Etat dispose d'une certaine liberté de manœuvre pour une partie des aménagements prévus, le présent décret sera soumis au referendum facultatif.

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 sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Années 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt	0	154	154	154	+462
Amortissement	0	349.8	349.8	349.8	+1'049.4
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges	0	503.8	503.8	503.8	+1'511.4
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	-349.8	-349.8	-349.8	-1049.4
Total net	0	154	154	154	+462

4. CONCLUSION

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 6'996'000.- pour financer les travaux de réaménagement de la RC 76 entre l'avenue du Léman (carrefour du Taluchet), sur la commune de Chavannes-près-Renens, et la limite territoriale de la commune de Lausanne du 19 août 2020

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 6'996'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réaménagement de la RC 76 entre l'avenue du Léman (carrefour du Taluchet), sur la commune de Chavannes-près-Renens, et la limite territoriale de la commune de Lausanne.

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.