

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 9'630'000.- pour financer la réalisation d'un aménagement de mobilité douce et la création d'un giratoire au croisement des RC 422 et 425, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation des RC 422, 425 et 426, sur le territoire de la Commune de Pomy

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	4
1.3 Situation actuelle.....	5
1.3.1 <i>Caractéristiques des axes routiers</i>	5
1.3.2 <i>Caractéristiques des carrefours</i>	7
1.3.3 <i>Transports publics</i>	8
1.3.4 <i>Projets de développement dans le secteur</i>	9
1.3.5 <i>Synthèse des problèmes à résoudre</i>	9
1.4 Description des travaux prévus	9
1.4.1 <i>Nouveau giratoire ORIF</i>	9
1.4.2 <i>Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Pomy</i>	11
1.4.3 <i>Élargissements et réfections des RC 422 et 425</i>	13
1.4.4 <i>Déclassement d'une partie de la RC 426</i>	14
1.4.5 <i>Plantations, éclairage public et travaux annexes</i>	15
1.4.6 <i>Historique des démarches d'autorisations</i>	15
1.4.7 <i>Archéologie</i>	15
1.5 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA).....	15
1.6 Aménagements cyclables.....	16
1.7 Planning des travaux	17
1.8 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	17
1.8.1 <i>Risques pour l'avenir des projets dans le périmètre d'AggloY</i>	17
1.8.2 <i>Risques pour les usagers</i>	17
1.8.3 <i>Surcoûts générés pour le Canton</i>	18
1.8.4 <i>Nuisances sonores</i>	18
1.9 Coût des travaux et des études	18
1.9.1 <i>Participations de tiers</i>	18
1.9.2 <i>Coût des travaux et des études pour le Canton</i>	19
2. Mode de conduite du projet.....	21
3. Conséquences du projet de décret.....	22
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	22
3.2 Amortissement annuel.....	22
3.3 Charges d'intérêt.....	22
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	22
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	22
3.6 Conséquences sur les communes	22
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	23
3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	23
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	23
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	23
3.10.1 <i>Principe de la dépense</i>	24
3.10.2 <i>Quotité de la dépense</i>	24
3.10.3 <i>Moment de la dépense</i>	24
3.10.4 <i>Conclusion</i>	24
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	24
3.12 Incidences informatiques	25
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	25
3.14 Simplifications administratives	25
3.15 Protection des données.....	25
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	25
4. Conclusion.....	26
PROJET DE DECRET.....	26

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

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

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

Afin de répondre à ces objectifs et d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers et le confort des riverains, le projet, élaboré conjointement par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et la Commune de Pomy, comprend les aménagements suivants :

- l'adaptation du carrefour des RC 422 et 425 avec la création d'un giratoire au droit du site de l'Organisation romande pour l'intégration et la formation professionnelle (ORIF) de Pomy et l'aménagement des arrêts de bus permettant un transbordement des usagers entre la ligne urbaine et les lignes régionales de transports publics ;
- la création d'un itinéraire continu de mobilité douce entre le chemin de Calamin et le giratoire existant en entrée du village de Pomy, en suivant le tracé de la RC 422 puis le tracé du chemin de Clon (route communale) ;
- l'élargissement et la réfection des chaussées existantes des RC 422 et 425, actuellement en mauvais état, y compris la mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant pour le tronçon proche des habitations (assainissement du bruit routier), le renouvellement des canalisations de collecte des eaux claires, des glissières de sécurité, du marquage et de la signalisation ;
- le déclassement d'une partie de la RC 426 en route agricole et l'adaptation des carrefours avec les RC 422 et 425 (suppression d'un carrefour présentant un important nombre d'accidents), avec report du trafic vers le nouveau giratoire ORIF ;
- la plantation d'un alignement d'arbres le long de l'axe de mobilité douce et la mise en place d'un éclairage public entre la limite communale d'Yverdon-les-Bains et le nouveau giratoire ORIF.

Les études préliminaires ont été réalisées dans le cadre du projet d'agglomération AggloY. La DGMR a pris la direction du projet pour les phases d'études successives, allant de l'avant-projet jusqu'à l'appel d'offres des travaux. Le financement de ces phases a été assuré par le crédit d'études pour routes cantonale (EPRC), puis par deux crédits d'études (CECE) octroyés en novembre 2013 et février 2019 (détails au chapitre 1.9.2).

Les phases du projet d'exécution et de réalisation des travaux seront également pilotées par la DGMR. Elles seront financées par l'État de Vaud, la Commune de Pomy et la société Sagenord SA (fournisseur et distributeur d'eau potable et défense incendie pour la région d'Yverdon-les-Bains – Grandson) sur la base d'une convention financière. Chacun des partenaires doit solliciter le financement de sa part du crédit devant les instances compétentes.

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

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement de réalisation de l'aménagement de mobilité douce et la création du nouveau giratoire ORIF au croisement des RC 422 et 425, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation des RC 422 et 425 et de déclassement de la RC 426. L'ensemble du projet est situé sur le territoire de la Commune de Pomy.

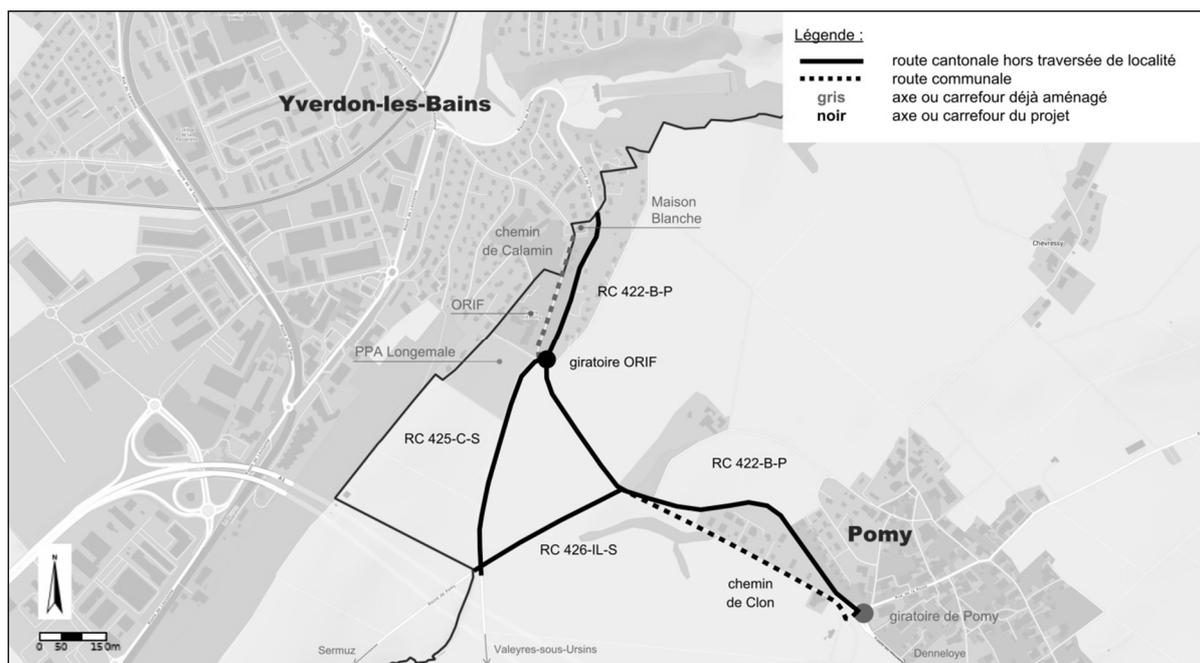


Figure 1 – situation générale du projet

1.2 Bases légales

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

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s’avère nécessaire, les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic, ainsi que des objectifs de l’aménagement du territoire et de la protection de l’environnement (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments s’apprécient notamment sur la base des normes professionnelles en vigueur (art. 12 LRou). La mise en œuvre de l’itinéraire projeté de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Pomy est un objectif d’aménagement du territoire. Les travaux de réfection, élargissement et déclassement des trois RC du périmètre, ainsi que la création du nouveau giratoire ORIF, sont des objectifs de sécurisation et de fluidification du trafic.

Pour ce projet, les travaux concernent des tronçons de routes cantonales hors traversée de localité (RC 422, 425 et 426). Ils incombent par conséquent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3 al. 2ter, 7 et 20 al. 1 lettre a LRou). Pour le tronçon de route communale (chemin de Clon), les travaux incombent à la Commune de Pomy, qui en est le propriétaire (art. 3 al. 4, 7 et 20 al. 1 lettre b LRou).

En plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie (art. 2 al. 1 LRou). Le projet comprend, en l’occurrence, la réalisation de trottoirs, de quais d’arrêts de bus et d’un itinéraire de mobilité douce. Ces aménagements sont à charge financière de l’État et de la Commune de Pomy (art. 54 LRou).

En dernier lieu, l’éclairage public incombe à la Commune de Pomy (art. 21 al. 1 LRou).

En outre, 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’immission (art. 13 ss LPE), ainsi qu’à l’obligation d’assainir (art. 16 ss LPE). Le projet prend en compte la mesure prévue au plan d’assainissement de la Commune d’Yverdon-les-Bains, qui englobe la zone bâtie de Pomy contiguë au quartier de Calamin.

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

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Caractéristiques des axes routiers

Les tronçons de routes cantonales à réaménager sont les suivants (figure 2) :

- 1) la RC 422-B-P (route de Moudon) entre la limite de territoire d'Yverdon-les-Bains et le giratoire existant à l'entrée du village de Pomy, sur une longueur d'environ 1.3 km ;
- 2) la RC 425-C-S (rue de l'Ancienne-Poste) entre le carrefour avec la RC 422 et le carrefour avec la RC 426, sur une longueur d'environ 0.6 km ;
- 3) la RC 426-IL-S (route de Pomy) entre le carrefour avec la RC 422 et le carrefour avec la RC 425, sur une longueur d'environ 0.4 km.

Ces trois tronçons, d'une longueur cumulée de 2.3 km, comportent une voie par sens de circulation. En l'état, il n'existe aucun aménagement pour les cyclistes ou les piétons, hormis sur une section réduite de la RC 422 au droit des habitations existantes. Sur environ 200 m, un cheminement piétonnier en gravier (non revêtu) a été aménagé pour permettre de rejoindre le carrefour RC 422 et 425 où sont situés les arrêts de bus des lignes régionales (voir chapitre 1.3.3).

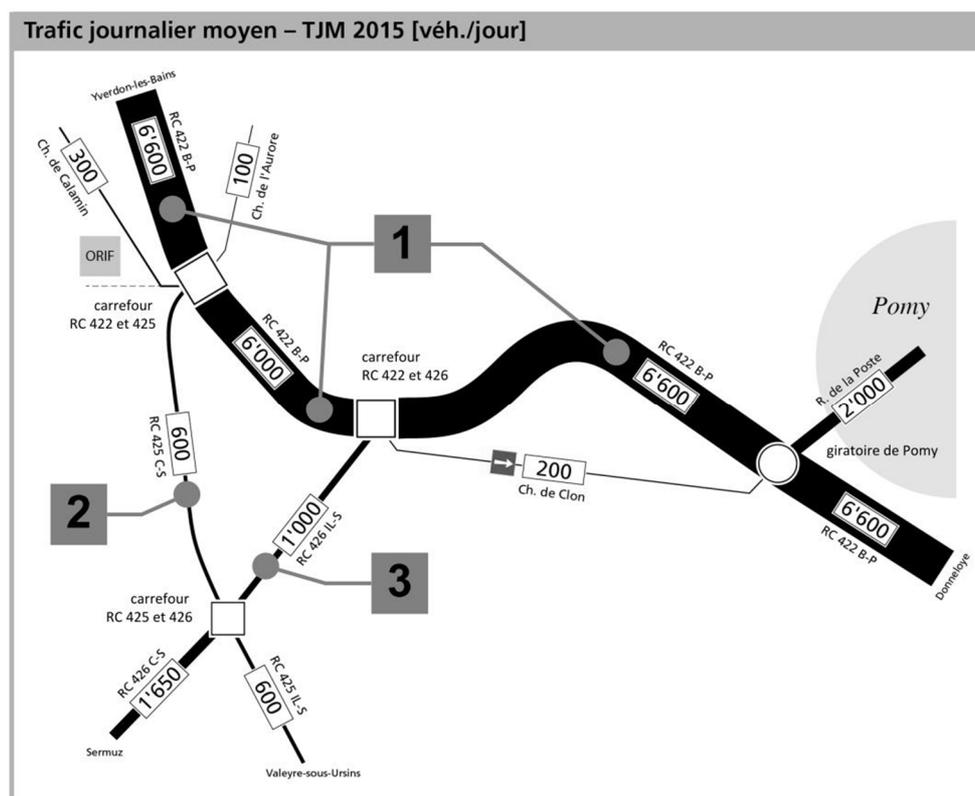


Figure 2 – charges de trafic en véhicules par jour (véh./jour), statistique 2015

Les caractéristiques actuelles des tronçons précités sont les suivantes :

	RC 422-B-P	RC 425-C-S	RC 426-IL-S
Réseau cantonal	Réseau de base route principale	Réseau complémentaire route secondaire	Réseau d'intérêt local route secondaire
Localisation	En et hors traversée de localité	Hors traversée de localité	Hors traversée de localité
Longueur du tronçon	1.3 km	0.6 km	0.4 km
Largeur moyenne de la chaussée	6.7 m	5.0 m	5.8 m
Régime de vitesse	50 et 80 km/h	80 km/h	80 km/h
Trafic journalier moyen (TJM) statistique 2015 (figure 2)	6'000 à 6'600 véh./jour	600 véh./jour	1'000 véh./jour
Part de poids-lourds (PL)	Env. 3.0 % (200 PL/jour) ¹	Env. 5.8 % (35 PL/jour)	Env. 2.0 % (20 PL/jour)
Part de deux-roues légers (2R)	Env. 0.6 % (40 2R/jour) ¹	Env. 3.3 % (20 2R/jour)	Env. 2.0 % (20 2R/jour)
Itinéraire convois spéciaux	Type III	-	-

Tableau 1 – caractéristiques générales

L'état des chaussées de ces trois tronçons de routes cantonales est jugé moyen (*photos 1 et 2*). Les structures en place sont composées de plusieurs couches d'enrobés dont certaines parties sont polluées par des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Les largeurs moyennes des chaussées (*tableau 1*) ne sont plus en adéquation avec les charges de trafic et la classification de ces axes.

La première partie de la RC 422, entre la limite de territoire d'Yverdon-les-Bains et le carrefour RC 422 et 425, doit faire l'objet d'un assainissement du bruit routier par mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant (mesure prévue au plan d'assainissement de la Commune d'Yverdon-les-Bains, qui englobe la zone bâtie de Pomy contiguë au quartier de Calamin). Cette première partie de la RC 422 était localisée hors traversée de localité jusqu'en décembre 2017. Depuis, et en accord avec la Commune de Pomy, cette première partie est passée sous régime 50 km/h (en traversée de localité), la limitation a été mise en place côté Yverdon-les-Bains du carrefour RC 422 et 425. Conformément à l'accord précité, le projet de réfection et d'assainissement de cette partie reste à charge de l'État de Vaud (répartition selon ancien statut hors traversée de localité).



Photo 1 – RC 422, vue direction Yverdon-les-Bains, état dégradé de la chaussée avec affaissement de bord



Photo 2 – RC 425, vue direction Yverdon-les-Bains, état dégradé de la chaussée et des bords

En complément de la mise en place du futur giratoire ORIF au carrefour RC 422 et 425, il est prévu de déclasser le tronçon de la RC 426, située entre les RC 422 et 425, en route à usage agricole (voir chapitre 1.4.1).

¹ Pour les secteurs de la RC 422 avec un TJM 2015 de 6'600 véh./jour.

Le projet comprend également un tronçon de route communale (chemin de Clon) entre le carrefour avec la RC 422 et le giratoire de l'entrée du village de Pomy, sur une longueur d'environ 0.5 km (figure 1). Ce tronçon est à charge de la Commune de Pomy. Il ne dispose d'aucun aménagement pour les cyclistes ou les piétons, hormis au droit du giratoire de l'entrée du village de Pomy où une traversée, avec passage pour piétons, est existante. L'état de la chaussée est jugé bon (chaussée principalement en béton). La largeur moyenne de la chaussée de 2.5 m rend difficile le croisement de véhicules (la route communale est à sens unique entre la RC 422 et le début de la zone bâtie, puis bidirectionnelle le long de la zone bâtie jusqu'au giratoire de l'entrée du village).

1.3.2 Caractéristiques des carrefours

Le projet de réaménagement inclut les carrefours existants entre les tronçons précités de routes cantonales et de route communale.

Le carrefour entre les RC 422 et 425 présente une géométrie en « T » avec un sens prioritaire du trafic sur l'axe de la RC 422 (figure 3). Trois routes communales débouchent sur ce carrefour, le chemin de Calamin, le chemin de Mont-de-Brez (accès à l'ORIF) et le chemin de l'Aurore.

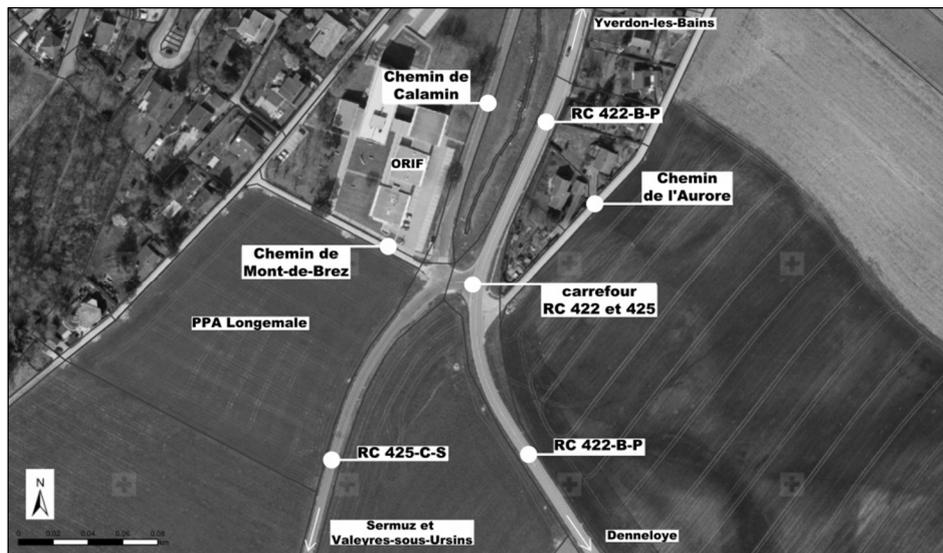


Figure 3 – orthophoto avec carrefour RC 422 et 425 (source guichet cartographique cantonal)

Le carrefour entre les RC 425 et 426 présente une géométrie en croix avec un sens prioritaire du trafic sur l'axe Sermuz – Yverdon-les-Bains (figure 4). Une route communale débouche sur ce carrefour, le chemin de la Scie.

Le carrefour entre les RC 422 et 426 présente une géométrie en « T » (figure 4). La différence de niveaux existante entre les deux axes réduit le champ de visibilité à cette intersection. Ce carrefour n'est pas identifié comme un point noir du réseau cantonal, mais il présente toutefois une statistique significative du nombre d'accidents (sept accidents avec blessures légères sur la période 1990 à 2020). Une route communale est raccordée à proximité directe de ce carrefour, il s'agit du chemin de Clon, à sens unique de la RC 422 vers la zone bâtie.

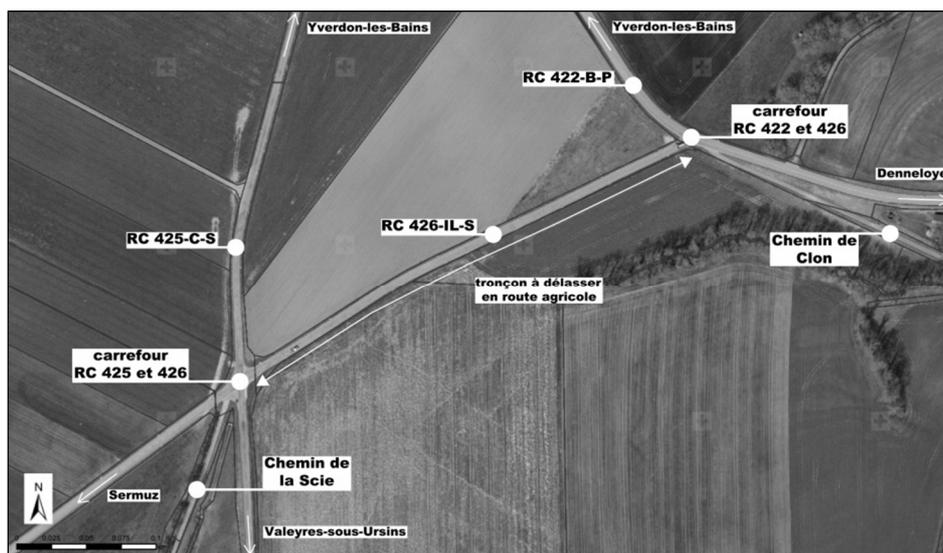


Figure 4 – orthophoto avec carrefours RC 425 et 426 et RC 422 et 426 (source guichet cartographique cantonal)

1.3.3 Transports publics

Les routes cantonales précitées sont empruntées par les lignes de transports publics suivantes (figure 5) :

- ligne régionale n° 10.650, Yverdon-les-Bains – Yvonand – Démoret – Granges-près-Marnand,
- ligne régionale n° 10.660, Yverdon-les-Bains – Thierens – Moudon,
- ligne régionale n° 10.661, Yverdon-les-Bains – Donneloye – Démoret – Thierens,
- ligne régionale n° 10.665, Yverdon-les-Bains – Ursins – Bercher.

Ces quatre lignes sont exploitées par la société CarPostal.

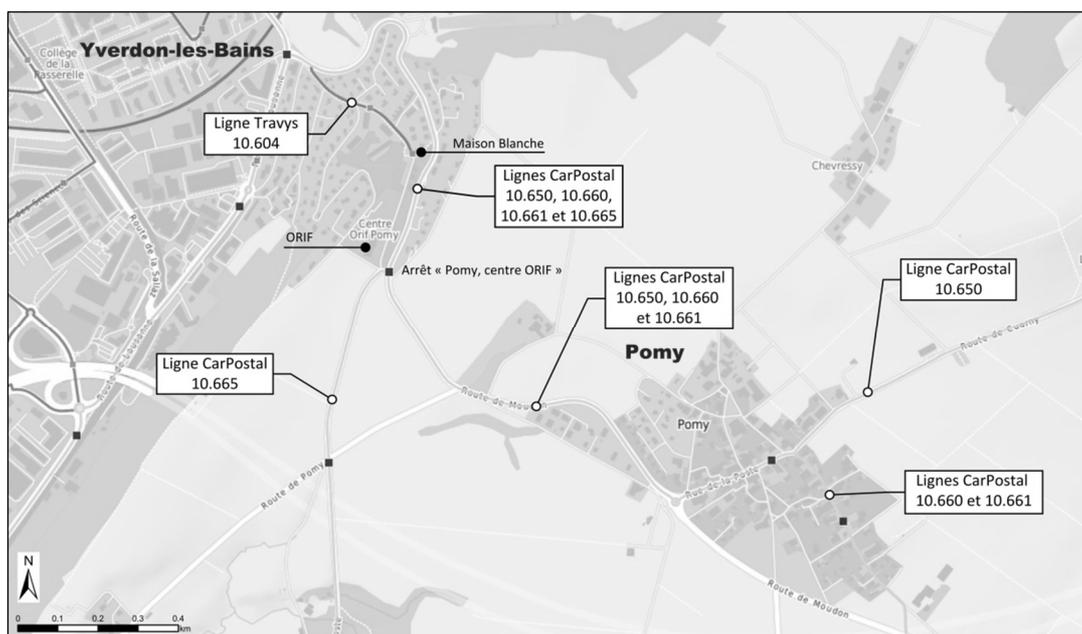


Figure 5 – lignes de transports publics (source guichet cartographique cantonal)

L'ensemble des lignes régionales exploitent l'arrêt « Pomy, centre ORIF » situé au carrefour des RC 422 et 425. L'arrêt existant n'est pas aménagé et utilise la place disponible du carrefour, sans espace dédié, ni quai. L'aménagement actuel n'est pas conforme aux exigences de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand – RS 151.3).

A proximité du périmètre de projet (côté nord), le réseau urbain de la Ville d'Yverdon-les-Bains dessert le quartier de Calamin par la ligne n° 10.604, Yverdon-les-Bains Les Moulins - gare - Maison Blanche (figure 5). Cette ligne urbaine est exploitée par la société Travys.

1.3.4 Projets de développement dans le secteur

Un plan partiel d'affectation (PPA) « Longemale » (figure 1) est en cours d'élaboration sur le territoire de Pomy, à proximité directe de l'ORIF et du carrefour RC 422 et 425. Ce futur quartier doit permettre, à terme, d'accueillir environ 250 nouveaux habitants (la Commune de Pomy compte 793 habitants au 31.12.2019, source statistiques Vaud).

1.3.5 Synthèse des problèmes à résoudre

En résumé, les éléments nécessitant des interventions sur le réseau des routes cantonales sont les suivants :

- élargissements aux gabarits standards actuels et remises en état des chaussées des RC 422 et 425 ;
- adaptation des carrefours aux intersections RC 422 et 425, RC 422 et 426 et RC 425 et 426 ;
- déclassement en route agricole d'un tronçon de la RC 426 ;
- intégration de l'itinéraire projeté pour la mobilité douce ;
- mise en conformité des arrêts de bus aux exigences de la LHand ;
- assainissement du bruit routier.

1.4 Description des travaux prévus

1.4.1 Nouveau giratoire ORIF

Le réaménagement du carrefour des RC 422 et 425 a pour objectif principal d'assurer des conditions adéquates de sécurité routière avec la prise en compte du report de trafic lié au déclassement du tronçon de la RC 426 et la suppression du carrefour entre les RC 422 et 426 (figure 6).

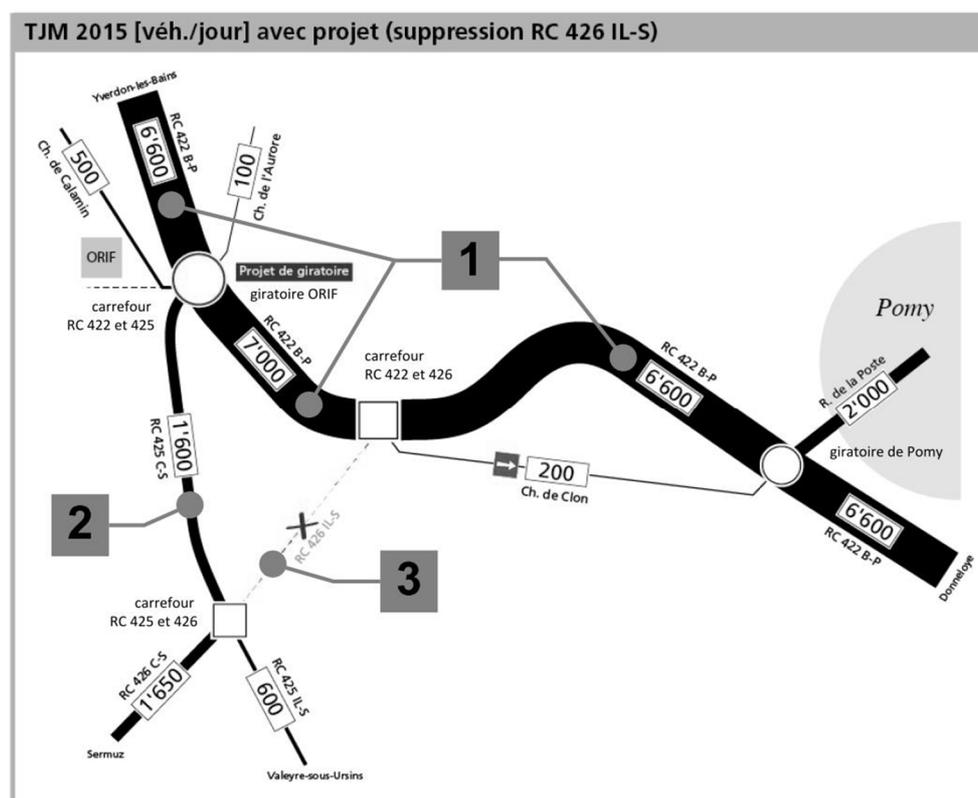


Figure 6 – estimation des charges de trafic en véhicules par jour, état 2015, avec déclassement de la RC 426

La solution retenue pour ce réaménagement est la création d'un giratoire d'un diamètre de 30 m, avec cinq branches (figure 7). Trois branches sont en lien avec les axes des routes cantonales, les deux autres sont en lien avec les routes communales permettant de desservir la zone bâtie (chemins de Calamin, de Mont-de-Brez et de l'Aurore). Le nouveau giratoire prend ainsi la fonction de « porte d'entrée » de la zone bâtie. A l'issue des travaux, le giratoire passera sous statut « en traversée de localité » et sous régime de limitation de vitesse à 50 km/h.

La création de ce giratoire ORIF fait partie des mesures prévues par le projet d'agglomération AggloY de première génération (2007). Contrairement aux mesures destinées à la mobilité douce, cet aménagement n'a pas été retenu pour un cofinancement fédéral. Ce giratoire doit permettre la prolongation de la ligne urbaine de transports publics (ligne n° 10.604, voir chapitre 1.3.3) de « Maison Blanche » jusqu'à l'ORIF (figure 6). La ligne urbaine concernée circule sur le chemin de Calamin et utilisera le giratoire pour effectuer la manœuvre de rebroussement de fin de ligne.

Le projet prévoit également la réalisation de « baignoires » et quais destinés aux arrêts des quatre lignes régionales de transports publics (lignes n° 10.650, 10.660, 10.661 et 10.665, voir chapitre 1.3.3). Ces arrêts seront aménagés sur la branche côté Yverdon-les-Bains du giratoire (figure 8). Ils seront adaptés pour une utilisation par les personnes à mobilité réduite (PMR) avec une largeur et une hauteur de quai conformes aux normes. Des trottoirs et des traversées de routes sécurisées seront également aménagés afin d'assurer les liaisons avec l'arrêt terminus de la ligne urbaine (chemin de Calamin, devant l'ORIF), les routes communales de desserte de la zone bâtie et le nouvel itinéraire de mobilité douce. Un éclairage public sera mis en place à charge de la Commune de Pomy. A l'issue des travaux, une demande de légalisation de passages pour piétons sera effectuée pour les trois traversées des branches de routes cantonales.

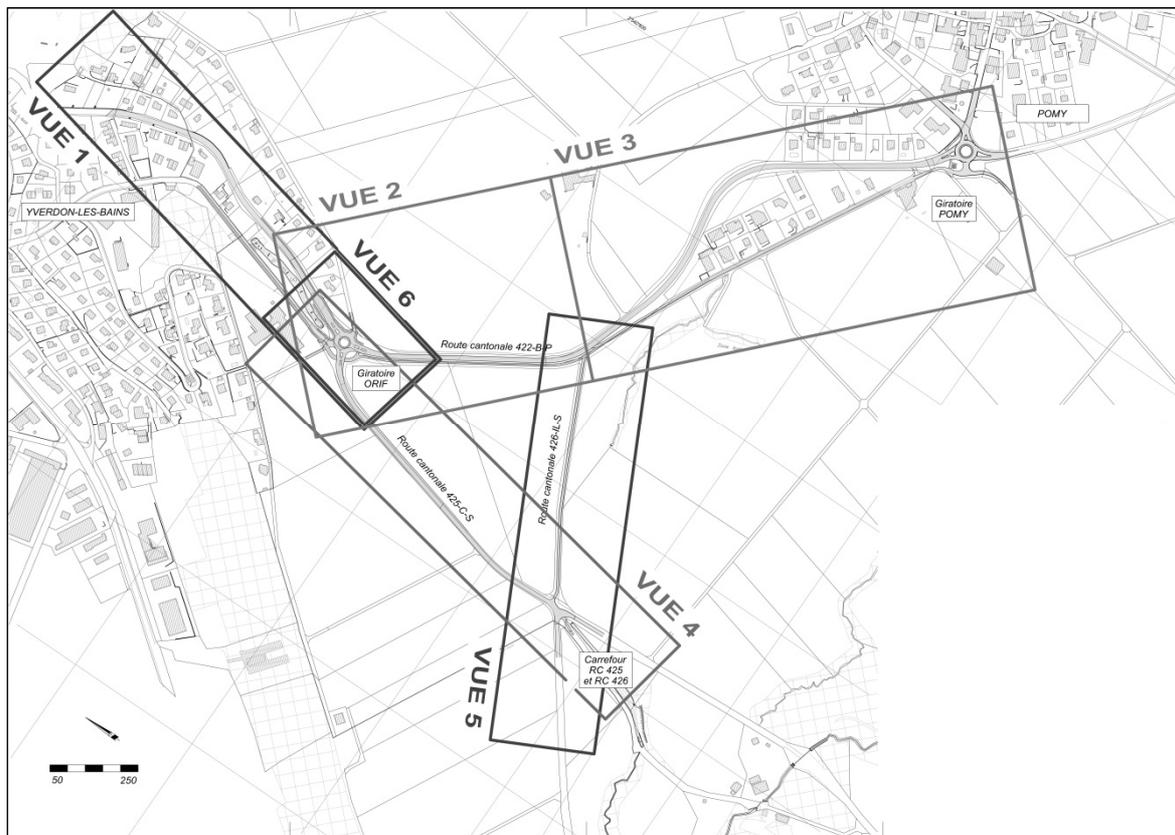


Figure 7 – vue générale du projet

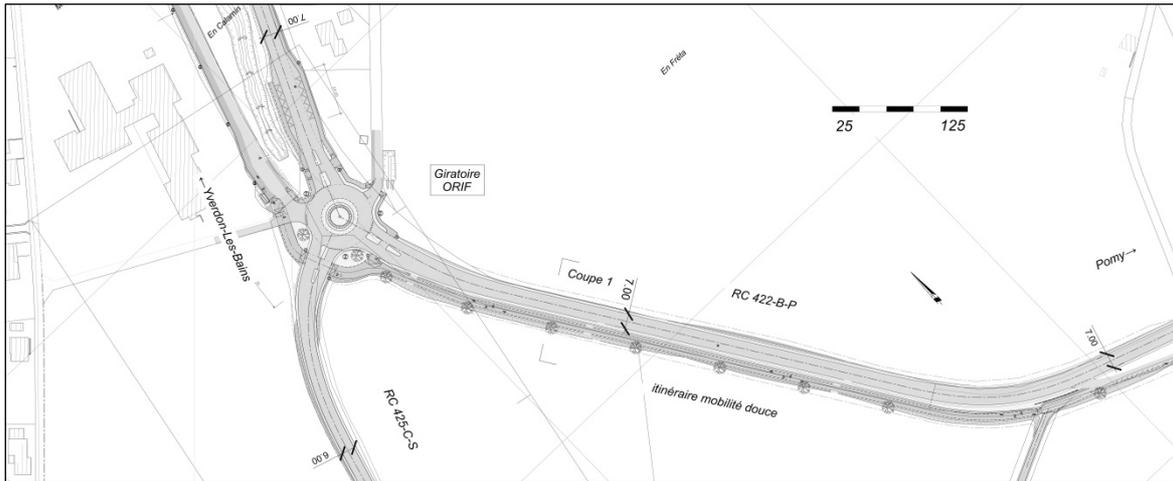


Figure 9 – extrait plan de soumission, situation RC 422 et itinéraire mobilité douce (parallèle à la RC côté sud-ouest), tronçon giratoire ORIF – carrefour RC 422 et 426 (vue 2)

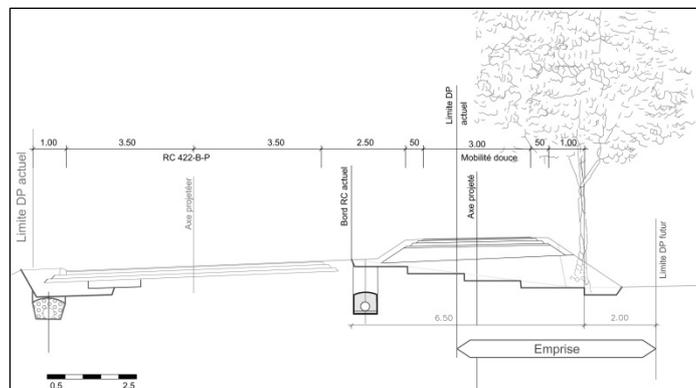


Figure 10 – extrait plan de soumission, coupe type itinéraire de mobilité douce et RC 422 (coupe 1)

Le second tronçon d'une longueur de 580 m, au départ du carrefour RC 422 et 426, suit le tracé du chemin de Clon (figure 11). La largeur existante de la chaussée de cette route communale est réduite (2.5 m). Le projet prévoit un élargissement pour assurer un espace suffisant qui sera partagé entre le trafic routier (accès riverain et agricole) et la mobilité douce.

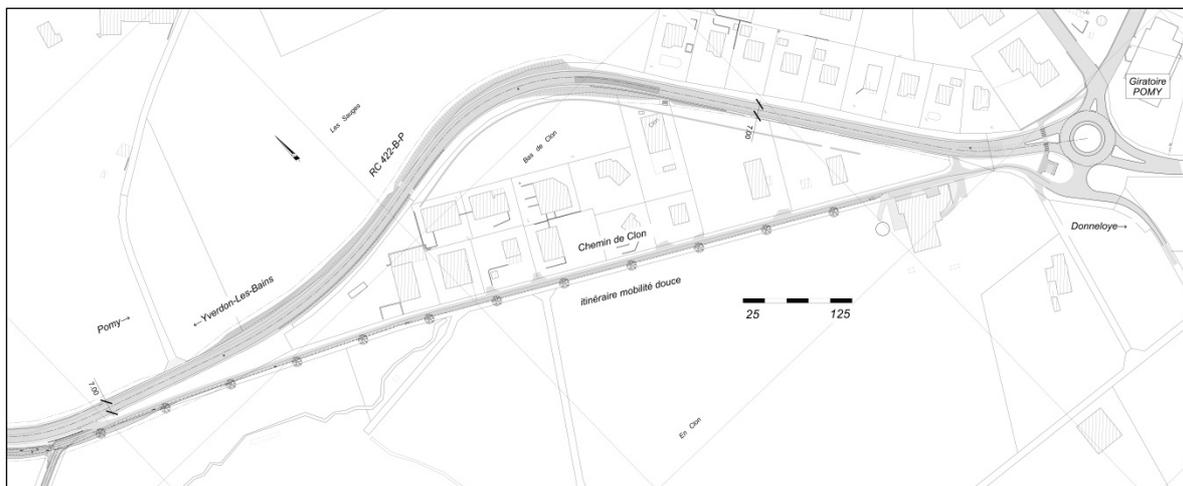


Figure 11 – extrait plan de soumission, situation RC 422 et itinéraire mobilité douce (côté sud de la zone bâtie), tronçon carrefour RC 422 et 426 – giratoire de Pomy (vue 3)

La création de cet itinéraire de mobilité douce fait partie des mesures prévues par le projet d'agglomération AggloY de première génération (2007). Il bénéficie d'un cofinancement fédéral.

1.4.3 Élargissements et réfections des RC 422 et 425

En complément des mesures du plan d'agglomération précitées (giratoire ORIF et itinéraire de mobilité douce), le projet prévoit des travaux de remise en état et d'élargissement des routes cantonales RC 422 et RC 425.

La RC 422, route principale du réseau de base, sera élargie pour assurer un gabarit standard de 7 m de chaussée entre le nouveau giratoire ORIF et le giratoire existant de Pomy – longueur d'environ 1 km (figure 9, figure 10 et figure 11). Les équipements de collecte et d'évacuation des eaux seront remis à neuf sur l'ensemble de ce tronçon. L'évacuation sera dirigée vers le ruisseau des Vuaz par l'intermédiaire du collecteur d'eaux claires créé lors des travaux de l'entreprise de correction fluviale (ECF) du ruisseau de Pomy réalisés en 2017 par les Communes de Pomy et d'Yverdon-les-Bains et la Direction générale de l'environnement (DGE) – travaux d'assainissement et de protection contre les crues du bassin versant du ruisseau de Pomy.

La première partie de la RC 422, entre la limite de territoire d'Yverdon-les-Bains et le nouveau giratoire ORIF, sera également remise en état, mais sans élargissement de la chaussée – longueur d'environ 300 m (figure 12). Cette première partie, y compris le giratoire ORIF, sera pourvue d'un revêtement phonoabsorbant permettant de répondre aux mesures prévues par le plan d'assainissement du bruit routier. Un trottoir sera également réalisé le long de la RC 422 pour assurer l'accessibilité des parcelles riveraines au nouvel aménagement des arrêts de bus et à l'itinéraire de mobilité douce. Les équipements de collecte et d'évacuation des eaux seront également remis en état pour cette première partie de la RC 422.

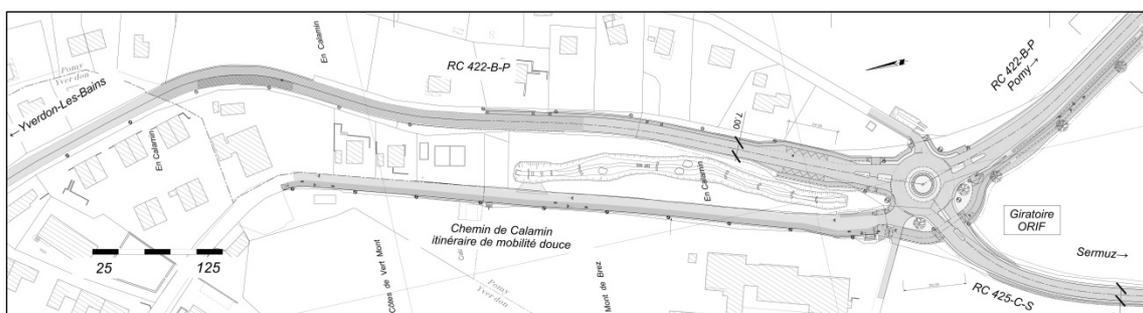


Figure 12 – extrait plan de soumission, situation RC 422, tronçon entre la limite territoriale d'Yverdon-les-Bains et le giratoire ORIF (vue 1)

La RC 425, route secondaire du réseau complémentaire, sera élargie pour assurer un gabarit standard de 6 m de chaussée entre le nouveau giratoire ORIF et le carrefour RC 425 et 426 – longueur d'environ 600 m (figure 13 et figure 14). Les équipements de collecte et d'évacuation des eaux seront remis à neuf sur l'ensemble de ce tronçon.

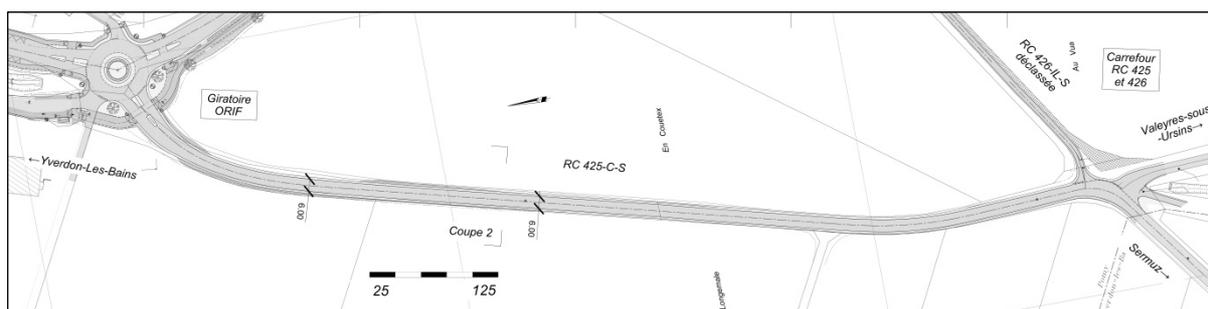


Figure 13 – extrait plan de soumission, situation RC 425 (vue 4)

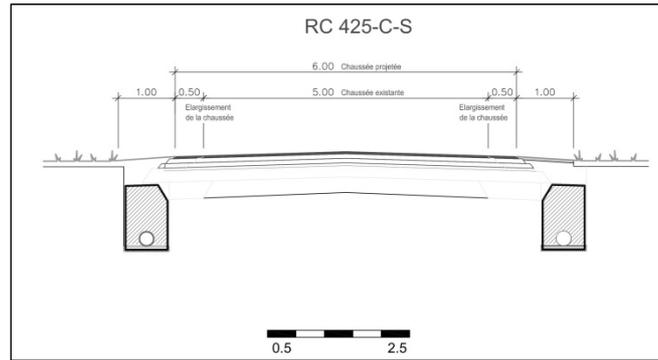


Figure 14 – extrait plan de soumission, coupe type RC 425 (coupe 2)

1.4.4 Déclassement d'une partie de la RC 426

Comme déjà indiqué, la mise en œuvre du giratoire ORIF induit une redistribution du trafic entre les RC 425 et 426 (figure 7). Dès lors, le tronçon de la RC 426 entre les deux carrefours avec les RC 422 et 425 n'a plus vocation au transit. Le projet prévoit son déclassement en route communale de desserte agricole – longueur d'environ 400 m. La chaussée existante sera réduite à une largeur de 3 m (au lieu des 5.8 m actuels) (figure 15 et figure 16). L'espace gagné de part et d'autre de la nouvelle chaussée sera rendu à l'exploitation agricole (voir chapitre 1.5). Les équipements existants de collecte et d'évacuation des eaux seront refaits à neuf, car leur tracé actuel est situé dans la partie restituée à l'agriculture (démolition complète prévue).

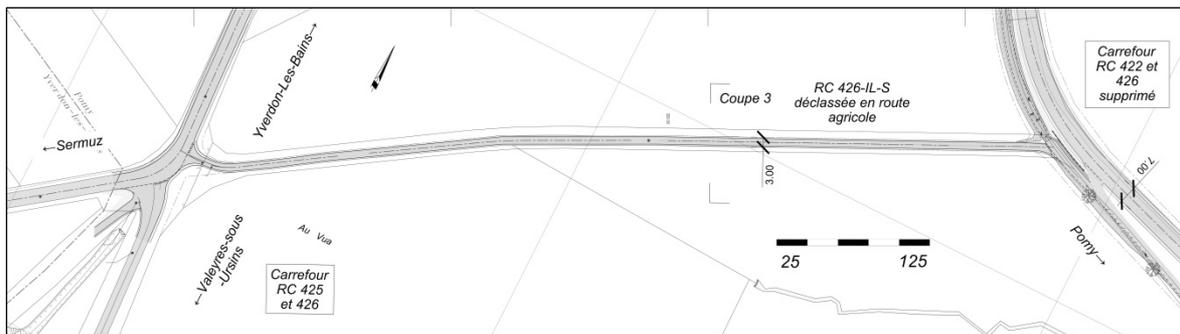


Figure 15 – extrait plan de soumission, situation RC 426 (vue 5)

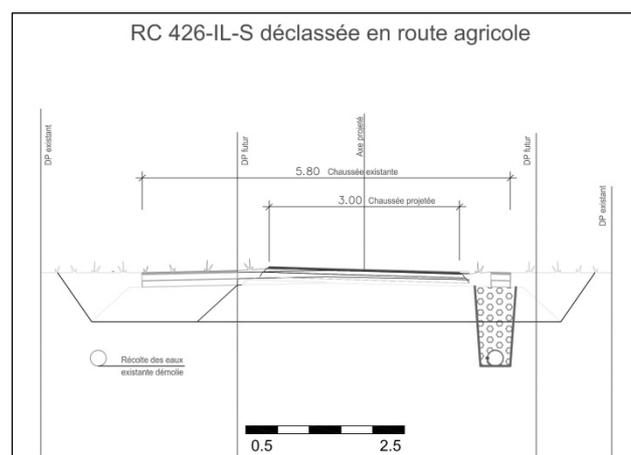


Figure 16 – extrait plan de soumission, coupe type RC 425

1.4.5 Plantations, éclairage public et travaux annexes

L'itinéraire de mobilité douce sera bordé d'un alignement d'arbres fruitiers d'essence pommiers sauvages (*Malus sylvestris*). Cet alignement d'arbres est indissociable du projet routier. Il contribue à la lisibilité du tracé et apporte une plus-value paysagère qui permet d'inscrire le projet au site. Ces plantations sont schématisées sur les plans de situation et la coupe type présentés dans ce document (*figure 9, figure 10 et figure 11*).

L'aménagement envisagé s'accompagne de la mise en place d'un éclairage public pour le tronçon de la RC 422 compris entre la limite de territoire avec Yverdon-les-Bains et giratoire ORIF compris – tronçon routier et carrefour passant sous statut « en traversée de localité » après travaux. La Commune de Pomy a également prévu de moderniser l'éclairage existant du chemin de Clon et du giratoire de Pomy (remplacement des luminaires existants par de nouveaux modèles à technologie LED).

Des interventions sont également prévues sur les réseaux souterrains de services, notamment sous l'assiette du nouveau giratoire ORIF, ainsi que sous l'itinéraire de mobilité douce.

Les plantations et l'éclairage public sont à charge de la Commune de Pomy. Les interventions sur les réseaux souterrains sont à charge des gestionnaires, soit la Commune de Pomy (collecteur d'eaux usées) et la société Sagenord SA (conduites d'eau potable et défense incendie).

1.4.6 Historique des démarches d'autorisations

Le projet a été soumis à l'enquête publique de juillet à août 2018 pour les travaux routiers. À l'issue de celle-ci, deux oppositions ont été déposées par des propriétaires riverains contre certaines parties des aménagements prévus. Après discussions et adaptations du projet, les deux oppositions ont été retirées. Le projet modifié a été soumis à une enquête publique complémentaire de novembre à décembre 2019. À l'issue de cette seconde enquête, une nouvelle opposition a été déposée par une société gestionnaire de réseau souterrain désirant profiter du chantier pour intervenir sur son réseau. Après discussion et prise en compte de la demande, l'opposition a été retirée. Le projet révisé a été validé définitivement par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) en juillet 2020 dans le cadre de la procédure selon LRou.

En parallèle de l'enquête complémentaire précitée, les emprises du projet ont été soumises à l'enquête publique d'expropriation de novembre à décembre 2019. À l'issue de celle-ci, aucune opposition n'a été déposée. Le Département des finances et relations extérieures (DFIRE) a autorisé le DIRH et la DGMR à exproprier les terrains et les droits nécessaires à la réalisation du projet en septembre 2020 dans le cadre de la procédure selon la loi cantonale du 24 novembre 1974 sur l'expropriation (LE – BLV 710.01).

1.4.7 Archéologie

Le projet touche plusieurs voies recensées à l'inventaire des voies historiques suisses (IVS), avec

- la voie VD 10.6 « Lausanne – Yverdon, par Ursins » d'importance nationale avec substance, qui concerne le chemin de Calamin, la RC 425 et le chemin de la Scie ;
- la voie VD 410.2 « Moudon – Yverdon » d'importance régionale, qui concerne la RC 422 depuis Yverdon-les-Bains jusqu'au carrefour RC 422 et 426, puis le chemin de Clon ;
- et la voie VD 927 « Gressy – Yvonand » d'importance régionale, qui concerne la RC 426.

Le projet est également connexe à la région archéologique référencée RA 375/301 correspondant à une occupation de l'époque romaine.

Une campagne de sondages archéologiques préalables a été réalisée en 2016, puis un suivi des travaux a été effectué durant le chantier de l'ECF du ruisseau de Pomy en 2017. Ces investigations ont permis d'identifier plusieurs zones de vestiges qui ne sont pas directement impactées par les aménagements projetés.

Il n'est dès lors pas prévu de campagne archéologique avant les travaux du projet routier. Toutefois, ces derniers seront soumis à un suivi par un spécialiste pour éviter toutes atteintes en cas de mise à jour de vestiges.

1.5 Emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Le projet nécessite des emprises définitives (expropriation) sur les parcelles contiguës aux axes de tracés routiers et de mobilité douce. Celles-ci représentent, en cumulé, une surface totale de 6'565 mètres carrés² de terrains privés qui passeront au domaine public. Ces emprises définitives touchent plusieurs parcelles classées en surface d'assolement (SDA) de qualité I pour une surface cumulée de 5'629 mètres carrés.

² Surfaces déterminées sur base du projet et figurant sur les documents soumis à l'enquête publique. Les surfaces effectives d'emprises définitives et de rétrocessions, par parcelle, seront déterminées après travaux et abornement du nouvel état par un géomètre officiel.

Le déclassement d'une partie de la RC 426 en route agricole permet de rétrocéder une partie du domaine public aux terrains privés adjacents. Ces rétrocessions représentent, en cumulé, une surface totale de 1'376 mètres carrés de terrains agricoles qui seront remis en état afin de compenser partiellement les emprises sur les SDA. Le bilan de l'impact sur les SDA s'établit à une surface totale de 4'253 mètres carrés.

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

En sus pour l'exécution du chantier, des emprises temporaires seront nécessaires. Ces dernières représentent, en cumulé, une surface d'environ 11'000 mètres carrés. Les exploitants seront indemnisés pour les pertes de cultures pendant et après le chantier.

1.6 Aménagements cyclables

L'itinéraire projeté entre Yverdon-les-Bains et Pomy est compris dans le réseau d'agglomération AggloY. Une première étape de cette liaison a été réalisée et mise en service par les Communes de Pomy et d'Yverdon-les-Bains en 2019, le long du chemin de Calamin (mesures PM 10.1 et 10.2). Le projet exposé par la présente demande comprend la suite de cet itinéraire, de l'extrémité du chemin de Calamin jusqu'à l'entrée du village de Pomy, en suivant le tracé de la RC 422, puis le tracé du chemin communal de Clon (longueur cumulée d'environ 1 km).

Cet itinéraire fait partie du paquet de mesures 1.a « nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce » du projet d'agglomération AggloY de première génération (2007), partie transport et urbanisation. Ce paquet bénéficie d'un cofinancement fédéral dont le montant est réparti entre les partenaires des différentes mesures sur l'ensemble de l'agglomération. Pour l'itinéraire de mobilité douce inclus au projet, il s'agit des mesures PM 10.3 tronçon Calamin – Clon et PM 10.4 tronçon Clon – giratoire de Pomy.

Une fois le crédit d'investissement approuvé par l'ensemble des partenaires, soit le Grand Conseil pour l'État de Vaud et le conseil général pour la Commune de Pomy, le montant de ce cofinancement devra être confirmé avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), représenté par l'Office fédéral des routes (OFROU). Cette convention de financement doit être signée avant le démarrage des travaux. Le montant plafonné de la subvention fédérale de CHF 255'000.00 TTC sera réparti entre l'État de Vaud et la Commune de Pomy au prorata des investissements relatifs aux mesures PM 10.3 et PM 10.4 (voir chapitre 1.9.1).

1.7 Planning des travaux

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

- octroi du financement par l'ensemble des partenaires..... automne 2021 ;
- convention de financement avec l'OFROU (voir chapitre 1.6)..... début 2022 ;
- projet d'exécution de l'ouvrage..... début 2022 ;
- phase de préparation du chantier..... début 2022 ;
- réalisation des travaux..... avril 2022 à juin 2024 ;
- achèvement et mise en service..... été 2024 ;
- nouvel état parcellaire..... fin 2024.

La RC 422 est un axe structurant du réseau qui ne peut pas être fermé à la circulation durant une longue période. Le phasage des travaux prévoit une réalisation par étapes avec fermeture localisée d'un des axes routiers et déviation du trafic sur les autres axes du périmètre de projet (la géométrie en « triangle » des trois axes routiers du projet permet aisément cette bascule de la circulation). Au besoin, certains tronçons nécessiteront la mise en place de feux pour réguler le trafic, notamment pour le giratoire ORIF et plusieurs secteurs de la RC 422. Des interventions de nuit et durant le week-end sont également prévues pour les opérations de pose de revêtements qui ne peuvent être réalisées sur routes ouvertes à la circulation.

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

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

1.8 Risques liés à la non-réalisation du projet

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

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

Un éventuel report de la réalisation des mesures envisagées affaiblirait la politique de mise en œuvre du projet d'agglomération AggloY, risquant ainsi de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futurs projets. L'appui de la Confédération au financement du paquet 1.a prévu par le projet d'agglomération AggloY de première génération (2007) se situe à hauteur de CHF 1.07 million HT (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). La part octroyée plus spécifiquement aux mesures faisant l'objet de la présente demande de crédit se monte à CHF 255'000.00 TTC (voir chapitre 1.9.1). En retour, cette instance attend du Canton et des communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter les projets pouvant bénéficier d'une aide financière.

Le projet d'agglomération AggloY de première génération (2007) inclut également la prolongation de la ligne urbaine de transports publics de « Maison Blanche » à l'ORIF (mesure non cofinancée par la Confédération). La première partie des aménagements relatifs à ce prolongement de ligne ont déjà été réalisés par les Communes de Pomy et d'Yverdon-les-Bains en 2019 le long du chemin de Calamin (route communale). La non-réalisation du giratoire ORIF retarderait la mise en service de ce prolongement de la ligne en l'absence d'une solution de rebroussement pour les bus.

1.8.2 Risques pour les usagers

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en contradiction avec les exigences découlant du projet d'agglomération AggloY et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement d'alternatives à la mobilité motorisée individuelle. Cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement de l'État quant au soutien qu'il veut apporter au développement des mobilités douces sur le territoire cantonal.

En outre, l'absence d'aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes le long des routes cantonales concernées engendre des risques sécuritaires pour ces deux catégories d'usagers. Les arrêts existants des lignes régionales de transports publics ne présentent pas un degré de confort satisfaisant, ni ne permettent l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Concernant les chaussées, les charges de trafic en augmentation accélèrent la dégradation des revêtements bitumineux ce qui induira, à terme, une péjoration des conditions sécuritaires des RC 422, 425 et 426.

Par ailleurs, le maintien du carrefour RC 422 et 426 dans son état actuel ne permet pas d'améliorer le manque de visibilité à cette intersection qui présente un bilan significatif d'accidents.

1.8.3 Surcoûts générés pour le Canton

Le report des travaux prévus pour les chaussées et les équipements de collecte et d'évacuation des eaux induirait une augmentation des coûts annuels d'entretien pour les maintenir en état de service satisfaisant. A terme, les besoins de réfection et élargissement restant effectifs, une nouvelle demande de crédit de réalisation serait nécessaire.

1.8.4 Nuisances sonores

Pour finir, si la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant sur le tracé de la RC 422 n'a pas lieu à court terme, les nuisances dues au bruit routier perdureront pour les riverains directement concernés.

1.9 Coût des travaux et des études

1.9.1 Participations de tiers

La Commune de Pomy et la société Sagenord SA participeront aux coûts du projet conformément à une convention signée par les parties au 2^e trimestre 2021. La répartition financière est établie selon les principes édictés par la LRou.

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

Partenaires	Part en %	Montant TTC
État de Vaud	81.04 %	(=EMPD) 9'700'000.00
Commune de Pomy	18.63 %	2'230'000.00
Sagenord SA	0.33 %	40'000.00
Total des dépenses	100.00 %	11'970'000.00
Subvention fédérale du fonds d'infrastructure		- 255'000.00
- part État de Vaud	(=EMPD) - 70'000.00	
- part Commune de Pomy	- 185'000.00	
Subvention cantonale pour la mobilité douce		
- part Commune de Pomy		- 130'000.00
Participation de tiers		
- part Commune de Pomy		- 20'000.00
Total après déduction des recettes		11'565'000.00

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre du paquet de mesures 1.a « nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce » du projet d'agglomération AggloY de première génération (2007), mesures PM 10.3 tronçon Calamin – Clon et PM 10.4 tronçon Clon – giratoire de Pomy (voir chapitre 1.6). Cette subvention fédérale provient du fonds d'infrastructure de la Confédération mis en place sur la base de la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFinfr – RS 725.13). Les montants indicatifs portés au tableau ci-dessus, d'un montant total de CHF 255'000.00 TTC, sont répartis entre l'État de Vaud et la Commune de Pomy au prorata des investissements relatifs aux mesures PM 10.3 et PM 10.4.

L'aménagement cyclable prévu le long du chemin de Calamin, route communale, est également cofinancé par l'État de Vaud, à hauteur de CHF 130'000.- TTC, au moyen du fonds cantonal, intégré au budget annuel de fonctionnement de la DGMR, mise en place pour l'application de l'article 29a de la loi cantonale du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP – BLV 740.21). Le montant indicatif porté au tableau ci-dessus est attribué à la Commune de Pomy pour la mesure PM 10.4.

1.9.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'ouvrage inclut le crédit d'étude préalable des routes cantonales de CHF 65'000.00 TTC (EPRC 422.006, Pomy giratoire ORIF, EOTP I.000266.01), le crédit d'étude de CHF 130'000.00 TTC octroyé par le Conseil d'État le 20 novembre 2013 et par la Commission des finances du Grand Conseil le 28 novembre 2013 (CECE 132 Pomy, giratoire ORIF, EOTP I.000266.02), ainsi que le crédit complémentaire de CHF 270'000.00 TTC octroyé par le Conseil d'État le 6 février 2019 et par la Commission des finances du Grand Conseil le 21 février 2019 (CECE 147 Pomy, réhab. RC 422 et 425, EOTP I.000266.04). Ces trois crédits d'étude ont été utilisés au 19 avril 2021 à hauteur cumulée de CHF 304'657.15 TTC. Un solde de dépenses de CHF 21'380.00 TTC est encore à couvrir.

Ces trois crédits ne concernent que la part à charge de l'État de Vaud des coûts d'étude et des reconnaissances in situ. Ils seront transférés dans le présent crédit d'ouvrage.

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

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000266.03) « RC 422, Pomy, girat.ORIF/mobilité douce » s'établit comme suit :

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total
100	9.1 %		Honoraires		
		112	Honoraires avant décret	303'000.00	
		112	Honoraires, phase réalisation	501'500.00	
		113	Frais de procédures	11'000.00	
			Total honoraires HT		815'500.00
200	7.9 %		Terrains		
		221	Acquisition de terrains	340'000.00	
		222	Indemnités	370'000.00	
			Total terrains HT		710'000.00
300	82.5 %		Tracé		
		331	Chaussées	6'053'000.00	
		332	Carrefours	1'288'000.00	
		334	Fouilles archéologiques	90'000.00	
			Total tracé HT		7'431'000.00
600	0.5 %		Frais		
		661	Frais divers	50'000.00	
			Total frais HT		50'000.00
	100.0 %		Total HT sans recettes		9'006'500.00
			TVA 7.7 % (arrondi)		693'500.00
			Total TTC sans recettes		9'700'000.00
800			Recettes		
		882	Subvention fédérale fonds d'infrastructure		- 70'000.00
			Total TTC du crédit demandé		9'630'000.00

La part d'honoraires est de 9.1 % en raison de la complexité du projet. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitant notamment : les expertises avant travaux pour les chaussées et les canalisations existantes, la conception et le suivi des plantations par un architecte-paysagiste, la protection des sols par un pédologue, les implantations et les relevés nécessaires aux travaux par un géomètre, les contrôles d'exécution par un laboratoire du maître de l'ouvrage, ainsi que la campagne de sondages préalables et le suivi du chantier par un archéologue.

Les coûts des travaux de génie civil sont estimés sur la base des soumissions rentrées au 7 octobre 2020, conformément à une procédure ouverte d'appel d'offres selon la loi cantonale du 24 juin 1996 sur les marchés publics (LMP-VD – BLV 726.01). Les honoraires des principaux mandataires sont définis sur la base des contrats conclus en phase d'étude. Ces contrats ont été attribués à l'issue de procédures conformes à la LMP-VD. Les autres coûts de réalisation sont estimés par la DGMR et ses mandataires.

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

Le projet est cofinancé par la Confédération comme mentionné précédemment (voir chapitre 1.9.1). La subvention fédérale est attribuée à l'État de Vaud et à la Commune de Pomy au prorata des investissements pour la mise en œuvre des mesures PM 10.3 et PM 10.4 du paquet 1.a du projet d'agglomération AggloY.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

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

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

L'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux (DLT) seront confiées à un bureau d'ingénieurs civils. L'appui de divers spécialistes sera également sollicité. L'attribution des tous les marchés respectera les procédures de marchés publics (LMP-VD – BLV 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.000266.03 « RC 422, Pomy, girat.ORIF/mobilité douce ». Il est prévu au budget 2021 et au plan d'investissement 2022-2025 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025
Budget d'investissement 2021 et plan 2022-2025	3'800	2'900	1'900	1'000	1'000

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Investissement total : dépenses brutes	350	3'150	3'100	3'100	+ 9'700
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	70	- 70
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'État	350	3'150	3'100	3'030	+ 9'630

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 481'500.00 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 9'630'000.00 \times 4\ \% \times 0.55)$ CHF 211'900.00.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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

3.6 Conséquences sur les communes

La Commune de Pomy participe financièrement au projet (voir chapitre 1.9.1). Les participations de tiers font l'objet d'une convention avec l'État de Vaud signée par l'ensemble des parties au 2^e trimestre 2021.

Une fois l'aménagement réalisé, le tronçon compris entre la limite de territoire d'Yverdon-les-Bains et le giratoire ORIF, y compris ce dernier, passera dans le réseau des routes cantonales « en traversée de localité » (limitation de vitesse à 50 km/h). Le tronçon déclassé de la RC 426 passera dans le réseau des routes communales. Ces deux tronçons seront repris par la Commune de Pomy qui en assurera les frais de fonctionnement et d'entretien conformément aux règles de la LRou.

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

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

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

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

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

Les réseaux de collecte et d'évacuation des eaux de chaussée seront remis à neuf. Les nouveaux équipements seront reliés aux points de rejets dans le milieu récepteur en tenant compte des adaptations du bassin versant effectuées par l'entreprise de correction fluviales (ECF) du ruisseau de Pomy pour lutter contre les crues.

La mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant permet d'assainir le tronçon concerné de la RC 422 conformément aux prescriptions légales de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB – RS 814.41).

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 les mesures A22 « réseaux routiers » et A23 « mobilité douce » lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal (PDCn).

Ce projet est également en conformité avec les mesures 1.12 « mettre en œuvre la politique d'aménagement du territoire définie par le plan directeur cantonal, mettre en œuvre les projets d'agglomération, ainsi qu'adapter la politique des pôles de développement aux nouveaux enjeux » et 2.8 « poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité » figurant au programme de législature 2017 – 2022 du Conseil d'État.

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

Le projet est cofinancé par la Confédération au titre du paquet de mesures 1.a « nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce » du projet d'agglomération AggloY de première génération (2007). Cette subvention fédérale provient du fonds d'infrastructure de la Confédération mis en place sur la base de la loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFIInfr – RS 725.13).

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

Conformément à l'article 163, alinéa 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD – BLV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'État doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7, al. 2 de la loi vaudoise du 20 septembre 2005 sur les finances ; LFin – BLV 610.11).

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué au chapitre 1.2 « bases légales », selon l'article 8 al. 2 LRou, les tracés des routes doivent être fixés en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Or, en l'espèce, le réaménagement des routes cantonales du périmètre du projet est imposé par la réalisation du carrefour giratoire ORIF et la réalisation de l'itinéraire consacré à la mobilité douce.

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

En outre, le projet répond également aux conditions de l'article. 52, alinéa 3, Cst-VD qui demande à l'État et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, notamment contre le bruit.

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

3.10.2 Quotité de la dépense

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte.

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

3.10.3 Moment de la dépense

Le critère du moment de la dépense est également rempli. Le développement de la mobilité douce et le rabattement des usagers vers les gares régionales font partie des objectifs prévus par le plan directeur cantonal et par le programme de législation 2017 – 2022 du Conseil d'État.

Les aménagements du projet font partie des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération AggloY de première génération (2007) pouvant bénéficier d'une subvention fédérale. Dans l'accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton de Vaud concernant ce projet d'agglomération AggloY, l'État s'est engagé à réaliser ces travaux à l'horizon 2011-2014 (mesures classées en priorité A). Une première partie des aménagements a déjà été mise en œuvre par les Communes de Pomy et Yverdon-les-Bains en 2019 (aménagement le long du chemin de Calamin, mesures PM 10.1 et 10.2, voir chapitre 1.4.1). Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

3.10.4 Conclusion

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

Cependant, dans la mesure où l'État dispose d'une marge d'appréciation, notamment concernant la quotité de la dépense, le décret est soumis au référendum 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

Objet EOTP I.000266.03 « RC 422, Pomy, girat.ORIF/mobilité douce » :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		211.9	211.9	211.9	+ 635.7
Amortissement		481.5	481.5	481.5	+ 1'444.5
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		693.4	693.4	693.4	+ 2'080.2
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net		693.4	693.4	693.4	+ 2'080.2

4. CONCLUSION

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'État un crédit d'ouvrage de CHF 9'630'000.- pour financer la réalisation d'un aménagement de mobilité douce et la création d'un giratoire au croisement des RC 422 et 425, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation des RC 422, 425 et 426, sur le territoire de la Commune de Pomy du 16 juin 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 9'630'000.- est accordé au Conseil d'État pour financer la réalisation d'un aménagement de mobilité douce et la création d'un giratoire au croisement des RC 422 et 425, ainsi que les travaux de réfection et d'adaptation des RC 422, 425 et 426, sur le territoire de la Commune de Pomy.

Art. 2

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

Art. 3

¹ Le Conseil d'État 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.