

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

- accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 17'700'000.- pour financer les travaux de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sur les communes d'Epalinges et de Lausanne.

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	4
1.3 Situation actuelle.....	4
1.3.1 Caractéristiques de l'axe.....	4
1.3.2 Mobilité douce	4
1.3.3 Transports publics	5
1.3.4 Trafic individuel motorisé.....	5
1.3.5 Transports exceptionnels	6
1.3.6 Etat de la route	6
1.3.7 Urbanisation.....	6
1.4 Opportunités du projet de requalification.....	6
1.5 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	6
1.6 Descriptif des travaux prévus.....	7
1.6.1 Profils en travers	7
1.6.2 Carrefours principaux	8
1.6.3 Réfection des enrobés	10
1.6.4 Aménagements de protection contre le bruit	10
1.6.5 Systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC)	10
1.6.6 Aménagements paysagers	11
1.6.7 Eclairage	11
1.6.8 Emprises	11
1.7 Coûts des travaux et des études prévus sur la RC 601	11
1.7.1 Coût total du projet et participation financière de chaque partenaire (hors subventions).....	11
1.7.2 Coûts des travaux et des études pour le Canton	12
2. Mode de conduite du projet.....	14
3. Conséquences du projet de décret.....	15
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	15
3.2 Amortissement annuel.....	15
3.3 Charges d'intérêt.....	15
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	15
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	16
3.6 Conséquences sur les communes	16
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	16
3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	16
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	16
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	16
3.10.1 Introduction	16
3.10.2 Principe de la dépense.....	17
3.10.3 Quotité de la dépense.....	17
3.10.4 Moment de la dépense	17
3.10.5 Conclusion	18
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	18
3.12 Incidences informatiques	18
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	18
3.14 Simplifications administratives.....	18
3.15 Protection des données.....	18
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	18
4. Conclusion	19
PROJET DE DECRET.....	20
Annexe 1.....	21

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le tronçon de route cantonale 601 (RC 601) situé entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sur les communes d'Epalinges et de Lausanne, fait partie du réseau routier principal de l'agglomération Lausanne-Morges et du réseau de base des routes cantonales. Sa longueur est de 3'935 m.

Le projet de requalification de ce tronçon de route s'insère dans la continuité de celle de la RC 601 entre le carrefour de l'autoroute A9 (Vennes) et le carrefour des Croisettes, terminé en 2016. La requalification à proprement parler est faite sur un tronçon de 3'610 m. Le reste (325 m, à hauteur du Chalet-à-Gobet) est une opération de rénovation de la chaussée et ne verra pas son espace réaménagé.

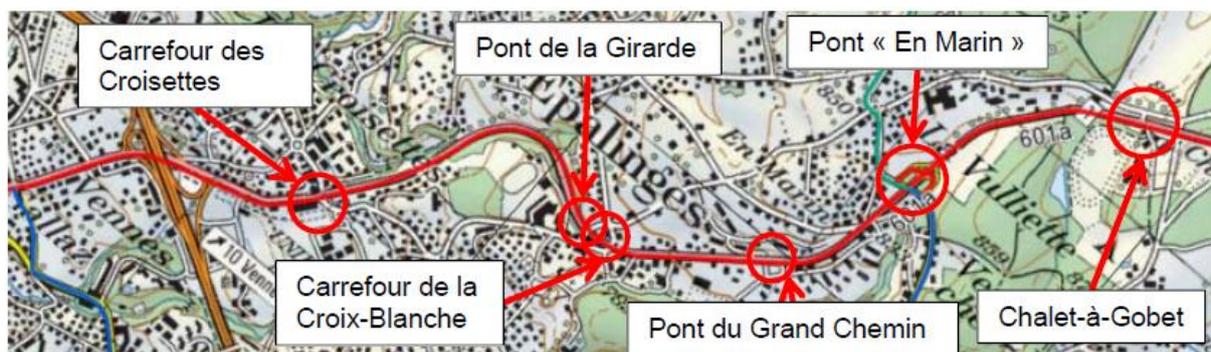


Figure 1 – Limites géographiques du tronçon de la RC 601 à réaménager.

L'urbanisation du nord du canton implique une forte demande de mobilité entre l'agglomération lausannoise et les régions de la Broye et du Jorat sur l'axe structurant qu'est la RC 601 (de l'ordre de 20'000 véhicules/jour). Il est estimé que la forte demande d'urbanisation de ces régions générera une croissance du trafic d'environ 1 % par année d'ici à l'horizon 2030. Par conséquent, les nuisances de la route augmenteront pour les riverains en termes de pollution et de bruit ainsi que pour les piétons et les cyclistes en termes de sécurité.

Le projet de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet a donc pour objectifs :

- le développement des infrastructures destinées aux transports publics et aux mobilités douces, tout en conservant la capacité de la route à faire face à un trafic toujours plus important ;
- la sécurisation des accès latéraux ;
- la limitation des nuisances sonores par des mesures de protection contre le bruit ;
- l'entretien de la route.

Ces objectifs répondent aux stratégies du plan directeur cantonal (PDCn) et, plus spécifiquement, du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui préconise le développement d'infrastructures de transports multimodales via la requalification d'axes routiers. Le projet entre d'ailleurs dans le cadre des mesures préconisées par le PALM de deuxième génération et pouvant bénéficier d'une subvention fédérale à travers 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".

L'étude préliminaire a été pilotée par le Canton avec la participation des Communes d'Epalinges et de Lausanne, et s'est déroulée de janvier 2012 à janvier 2013. Elle fait suite à de nombreuses études qui se sont succédées depuis 2006. L'avant-projet a été remis en mars 2015.

De plus et afin d'améliorer la sécurité et de limiter les nuisances, il est prévu de réduire la vitesse de 80 km/h à 70 km/h entre le carrefour des Croisettes et l'Ecole hôtelière de Lausanne (EHL).

Le projet de requalification de ce tronçon permettra d'améliorer la desserte de sites urbains en développement aux abords de la route, notamment par de nouveaux accès au quartier de Cloalet et au centre commercial de la Croix-Blanche, à Epalinges, ainsi qu'au site de l'EHL.

En février 2016, a eu lieu, une séance de présentation du projet avec les représentants de l'association Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), de l'association ACS Automobile Club de Suisse (ACS Vaud), de l'association Pro Vélo Région Lausanne et de l'Association transports et environnement (ATE Vaud). Les observations pertinentes qui en ont découlé ont été intégrées dans le projet. Une importante consultation de la Communauté régionale de la Broye (COREB), représentant les communes de la Broye, a eu lieu et a permis de dégager un projet à la satisfaction de

tous. Avant la mise à l'enquête, une présentation publique du projet a eu lieu en mai 2016 à la salle de spectacle d'Epalinges.

Le projet définitif et les dossiers d'expropriation, de défrichement et de demandes d'allègements relatives à la protection contre le bruit ont été soumis à enquête publique du 17 juin 2016 au 18 juillet 2016.

La présente demande de crédit a pour but d'assurer la part cantonale du financement des travaux de requalification de la route ainsi que les honoraires. Les communes d'Epalinges et de Lausanne procèdent aux demandes de crédits nécessaires au financement de leurs parts.

1.2 Bases légales

L'Etat mène une politique coordonnée en matière de transports et de communications (art. 57 al. 1 de la Constitution vaudoise, Cst.-VD ; RSV 101). L'Etat et les Communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées (art. 57 al. 2 Cst.-VD). Selon l'art. 3 al. 2ter de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou RSV 725.01), le Département des infrastructures et des ressources humaines administre le réseau des routes cantonales. Cette disposition pose un principe de portée générale et s'applique aussi bien en matière de construction, d'entretien que d'utilisation des routes (Bulletin du Grand Conseil, 2A 1991, séance du 25 novembre 1991, p. 749 et 781). L'entretien des routes cantonales hors traversée des localités et des installations accessoires nécessaires à leur exploitation (cf. art. 2 LRou) incombe à l'Etat (art. 20 al. 1, lit. a LRou). L'entretien comprend la maintenance et le renouvellement des ouvrages et installations définis à l'article 2 de la LRou, ainsi que le service hivernal (art. 4 RLrou). 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).

La Constitution vaudoise prévoit à son art. 52 al. 3 que l'Etat et les Communes doivent lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain. En matière de protection de l'environnement, la compétence de légiférer sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes appartient à la Confédération (art. 74 al. 1 Cst. féd.). L'exécution des dispositions fédérales incombe aux cantons dans la mesure où elle n'est pas réservée par la loi à la Confédération (art. 74 al. 3 Cst. féd.).

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). Les valeurs limites précitées sont détaillées dans l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique entraînent des atteintes nuisibles ou incommodes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures visant à réduire ces atteintes ou à 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 la Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (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.

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Caractéristiques de l'axe

Le tronçon de RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet est aujourd'hui dévolu très largement aux transports individuels motorisés. Il est actuellement constitué d'une chaussée de 13 m de large environ, à deux voies par sens, avec une vitesse limitée à 80 km/h.

1.3.2 Mobilité douce

Aucune voie cyclable ou de bus n'existe à l'heure actuelle. Un trottoir continu se trouve du côté des voies descendantes entre le Chalet-à-Gobet et le carrefour de la Girarde et un trottoir discontinu du côté des voies

montantes. Par ailleurs, il n'existe actuellement aucun passage pour piétons sur le tronçon en dehors des traversées dénivelées situées au niveau des ouvrages d'art.

Face à l'EHL, l'absence d'un passage pour piétons au droit de l'arrêt de bus existant (Vert-Bois) pose un problème de sécurité.

1.3.3 Transports publics

Actuellement, trois lignes de bus circulent sur tout ou partie du tronçon. Il s'agit des lignes 45, 62 (exploitées par les Transports publics lausannois (TL)) et 435 (exploitée par CarPostal Suisse SA). Quatre arrêts s'y trouvent, tous situés entre le carrefour de la Croix-Blanche et le Chalet-à-Gobet. Les arrêts existants sont : Lion d'Or, En Marin, Vert-Bois et Chalet-à-Gobet (figure 2).

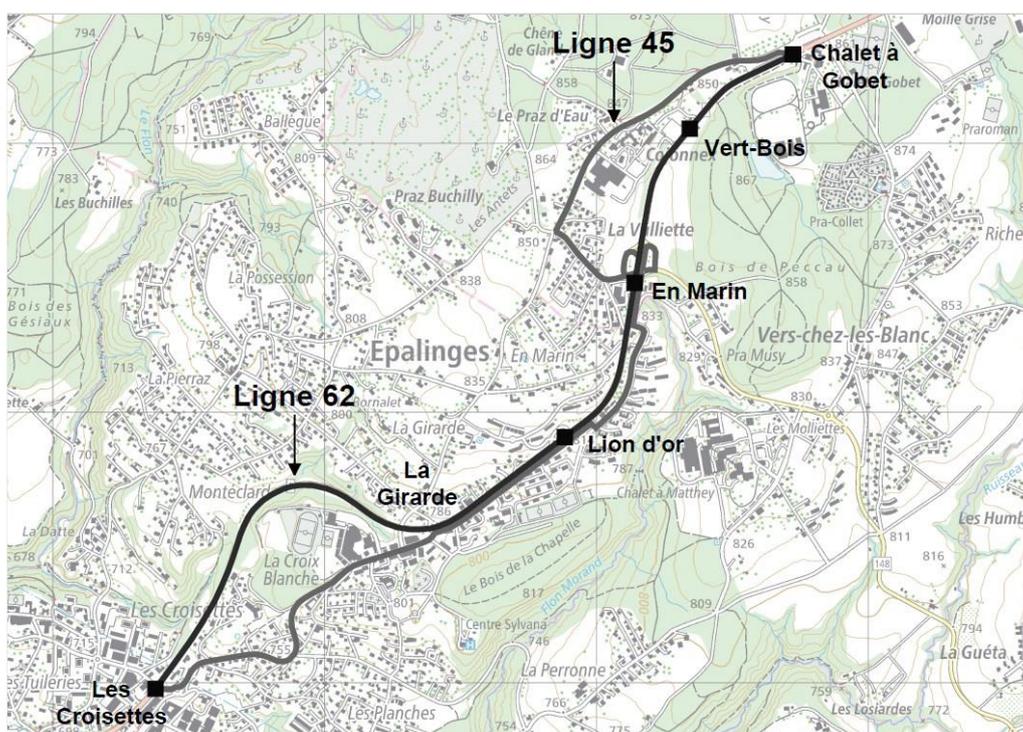


Figure 2 - Implantation des arrêts de bus.

Les cadences actuelles des lignes exploitées par le TL sont les suivantes :

- ligne régionale 62 Croisettes - Moudon : 2 à 3 bus par heure et par sens (1 en soirée) ;
- ligne urbaine 45 Bois-Murat - Chalet-à-Gobet : 4 bus par heure et par sens.

Dès décembre 2017, la ligne régionale 62 comptera jusqu'à quatre bus par heure et par sens ; à plus long terme (horizon 2022) la ligne 45 en comptera jusqu'à six, soit à terme :

- secteur Croisettes - Girarde : jusqu'à 4 bus par heure et sens en heures de pointe ;
- secteur Girarde - En Marin : jusqu'à 10 bus par heure et sens en heures de pointe ;
- secteur En Marin - Chalet-à-Gobet : jusqu'à 4 bus par heure et sens en heures de pointe.

1.3.4 Trafic individuel motorisé

Les charges de trafic actuelles (trafic journalier moyen (TJM), comptages 2015) sont les suivantes :

Croisettes – Epalinges (Route du Village) :	27'000 véh./j
Epalinges – En Marin :	24'000 véh./j
En Marin – Chalet-à-Gobet :	18'000 véh./j

Le trafic poids lourds se situe entre 650 et 750 véh./j. Le taux de croissance du trafic est estimé à environ 1 % par an d'ici à 2030.

Par endroits, l'insertion des véhicules sur la RC 601 est difficile et constitue un problème de sécurité, notamment l'insertion sur la route depuis le carrefour de la Croix-Blanche, en direction de Lausanne.

Des deux voies descendantes situées à l'aval du même carrefour, celle de droite pose des problèmes de visibilité à cause du mur de soutènement. Dans ces conditions, un véhicule à l'arrêt sur cette voie risque d'être percuté par un autre véhicule provenant de l'amont.

1.3.5 Transports exceptionnels

La RC 601 est actuellement apte à recevoir des transports exceptionnels de type III au sens de la réglementation cantonale. Les aménagements créés seront compatibles avec le transit des transports exceptionnels de type I, plus contraignants.

1.3.6 Etat de la route

Une étude réalisée en 2009 montre que l'assise de la chaussée est globalement en bon état et ne nécessite pas de renforcement, mis à part quelques zones localisées.

Des sondages effectués en 2015 présentent par contre plusieurs décollements de couches d'enrobés à différents niveaux. La couche de surface est fortement usée. Aucune présence de HAP n'a été détectée sur les carottes issues du tronçon évalué. Une analyse visuelle montre que le tronçon entier présente de nombreuses zones avec des dégradations faibles à importantes, principalement de types fissuration et usure de surface. Un orniérage plus ou moins important (entre 6 et 18 mm) est constaté sur tout le tronçon.

1.3.7 Urbanisation

Le tronçon étudié est entièrement situé hors traversée de localité au sens de la LRou. Il est majoritairement entouré de zones d'habitations ainsi que de zones de verdure.

La densification prévue par le Plan de quartier du Cloalet, dans la partie basse d'Epalinges, nécessite la création d'un nouvel accès à la RC 601. Celui-ci, financé entièrement par la commune d'Epalinges, sera créé dans le cadre de cette requalification et permettra une accessibilité uniquement depuis/vers les voies descendantes en direction du carrefour des Croisettes pour des raisons de fluidité du trafic et de sécurité routière.

Un projet d'agrandissement et de réaménagement de l'EHL est actuellement en cours. Le principal impact de ce projet sur la RC 601 est le basculement de l'entrée principale de la route de Cojonnex vers la RC 601. L'accès depuis/vers la RC 601 se fera au moyen d'un nouveau giratoire financé par le Canton et la Commune de Lausanne selon une convention signée en 2013.

1.4 Opportunités du projet de requalification

La requalification de la RC 601 entre dans le cadre du plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges et d'une mesure du PALM de 2^e génération, planifiée à l'horizon 2015-2018.

Les études d'assainissement du bruit réalisées par les Communes et le Canton ont montré que les niveaux sonores actuels aux abords de la route dépassent les valeurs limites légales. Des mesures de protection en faveur des riverains sont prévues par le projet (voir chapitre 1.6.4).

Actuellement, aucun système de traitement des eaux de chaussée n'existe sur la RC 601 dans le tronçon considéré. Il est donc prévu de profiter des travaux de requalification de la RC 601 pour remplir les obligations légales de dépollution des eaux de chaussée conformément aux directives de l'OFEV.

Enfin, les problèmes de sécurité des cyclistes, des piétons et des véhicules décrits au chapitre 1.3 doivent être traités. La chaussée étant généralement dans un état dégradé, celle-ci doit être assainie.

1.5 Risques liés à la non-réalisation du projet

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

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

Un éventuel report de la requalification de la RC 601 – tronçon Croisettes - Chalet-à-Gobet – affaiblirait la politique de mise en œuvre du PALM risquant de péjorer fortement le taux de subvention fédérale des futurs projets d'agglomération.

Rappelons que l'appui de la Confédération au financement de l'ensemble des mesures infrastructurelles prévues au PALM 2012 se situe à hauteur de CHF 185.5 mio (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement). La part octroyée plus spécifiquement à ce tronçon de la RC 601 se monterait à plus de CHF 7.0 mio. En retour, cette même instance attend du Canton et des communes territorialement concernées une démarche proactive pour porter des projets, comme celui de la RC 601, pouvant bénéficier d'une aide financière de la Confédération.

b) Risques pour les usagers de la RC 601

La non-réalisation des aménagements destinés aux besoins de la mobilité douce serait en totale contradiction avec les exigences découlant du PALM et du Plan directeur cantonal. Elle défavoriserait le développement de mobilités proposées comme alternatives à la mobilité motorisée individuelle telle que pratiquée aujourd'hui dans cette région. Elle conduirait par ailleurs à une aggravation de la mauvaise situation déjà rencontrée aujourd'hui aux heures de pointe.

En outre, cette non-réalisation renverrait une image négative de l'engagement de l'Etat quant au soutien qu'il veut apporter aux divers développements en cours et à venir dans le périmètre, notamment le développement de l'EHL.

Les problèmes de sécurité des cyclistes, des piétons et des véhicules (absence d'itinéraires de mobilité douce, visibilité réduite, accès latéraux peu sécurisés) perdureraient. L'état de la chaussée continuerait de se dégrader, provoquant de nouveaux problèmes de sécurité.

Enfin, si la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant et la réalisation des autres mesures de protection contre le bruit n'ont pas lieu à court terme, les nuisances dues au bruit routier perdureront pour les riverains directement concernés.

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

La non-réalisation des travaux projetés en 2018-2020 ou un retard de 3 à 4 ans engendrerait notamment les conséquences suivantes d'un point de vue financier :

- le devis proposé au paragraphe 1.7 devrait être revu à la hausse, en raison du probable renchérissement des coûts des travaux (indexation des coûts admise à 2,5 % par an) ;
- les coûts d'entretien, déjà élevés, perdureraient. En effet, cette route nécessite déjà de nombreuses interventions annuelles pour maintenir un niveau de sécurité acceptable.

1.6 Descriptif des travaux prévus

La variante retenue (plans en annexe 1) est celle validée par le Canton, les Communes d'Epalinges et de Lausanne, ainsi que les représentants de la COREB en date du 22 janvier 2013. L'aménagement retenu présente deux voies de circulation routière en montée, une voie de circulation routière et une voie mixte bus-vélo en descente. La voie de bus s'interrompt ponctuellement entre le carrefour du Grand-Chemin et l'accès au parking de la Croix-Blanche. Des trottoirs sont proposés de part et d'autre de la route sur le tronçon Croix-Blanche – Chalet-à-Gobet. Le trottoir situé du côté des voies montantes est un trottoir mixte piétons-vélos. Il emprunte le Grand-Chemin à Epalinges sur environ 500 m, les piétons et vélos montants étant reportés à l'intérieur du quartier sur cette portion de la RC 601. Au droit des trois carrefours dénivelés existants, des voies d'insertion sont prévues, trois nouveaux accès sont envisagés avec des giratoires au droit de l'EHL et du parking de la Croix-Blanche et des voies d'entrée et de sortie en tourner-à-droite, au droit du parking du quartier du Closalet. De plus, de mesures d'assainissement du bruit sont prévues.

Les travaux seront réalisés sous trafic, et la planification tient compte de la coordination avec les travaux CFF prévus sur la ligne de la Broye.

1.6.1 Profils en travers

Les principes généraux de l'aménagement en section courante sont rappelés ci-dessous :

- profil général automobile composé de deux voies dans le sens montant et d'une voie dans le sens descendant (axe complet) ;
- création d'une voie de bus descendante lorsque l'espace disponible le permet ;
- création d'un accès en tourner-à-droite au futur quartier du Closalet sur les voies descendantes ;
- création d'un giratoire d'accès au centre commercial Croix-Blanche ;
- création d'un trottoir mixte piétons + cycles à la montée ;
- réaménagement du trottoir à la descente ;
- création d'une voie cyclable descendante (bande cyclable ou voie bus + cycles) entre Chalet à Gobet et le carrefour de la Croix-Blanche ;
- création d'un giratoire pour accéder à l'EHL.

La figure en annexe 1 montre les principes généraux des aménagements prévus et la situation des carrefours.

1.6.2 Carrefours principaux

Carrefour des Croisettes

Le carrefour des Croisettes marque la limite sud du projet. A l'approche du carrefour depuis l'amont, le principe actuel avec une voie mixte pour tourner à droite et aller tout droit, une voie pour aller tout droit, et une présélection pour le tourner-à-gauche sera maintenu. L'ajout d'une voie de bus descendante en direction du carrefour des Croisettes nécessite un élargissement de chaussée sur environ 300 m de long afin de conserver la voie mixte pour tourner à droite et aller tout droit (capacité de stockage environ 50 véhicules) et maintenir la capacité du carrefour. Un mur de soutènement sera réalisé afin d'élargir le remblai existant.

Nouvel accès au quartier Closalet

Ce nouvel accès se situera du côté des voies descendantes. Il s'agira d'une sortie avec une voie de présélection en tourner-à-droite et d'une entrée avec une voie d'insertion à droite. Cette dernière nécessite la construction d'un mur de soutènement.

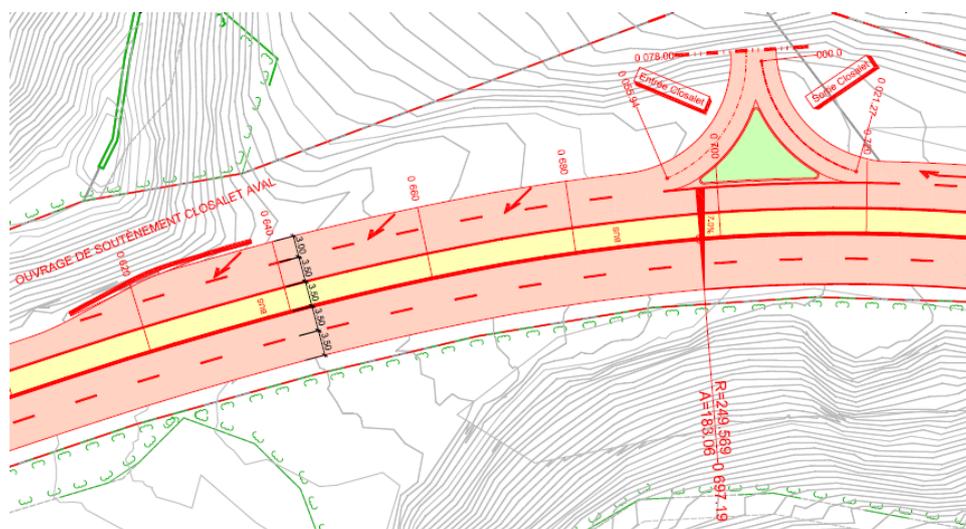


Figure 3 – Nouvel accès au quartier Closalet

Carrefour et nouveau giratoire de la Croix-Blanche

Dans ce secteur, les aménagements suivants seront réalisés (figure 4) :

1. Création, dans le gabarit de la voie existante, d'une voie d'insertion pour les véhicules venant de la route du Village circulant en direction de Lausanne, d'une largeur de 3 m et d'une longueur d'environ 100 m.
2. Interdiction du trafic en bout de voie d'insertion afin de résoudre le problème de visibilité dû à la courbure de la route et à la présence du mur de soutènement (cf. 1.3.4). La voie est condamnée jusqu'au nouveau giratoire de la Croix-Blanche.
3. Création d'un giratoire permettant l'accès depuis la RC 601 au centre d'Epalinges via un nouvel ouvrage d'art enjambant le ruisseau de Vaugueny. L'anneau du giratoire comportera deux voies, pour une largeur circulaire de 7 m et un diamètre extérieur de 32 m.
4. Construction d'un ouvrage de soutènement du côté des voies descendantes.

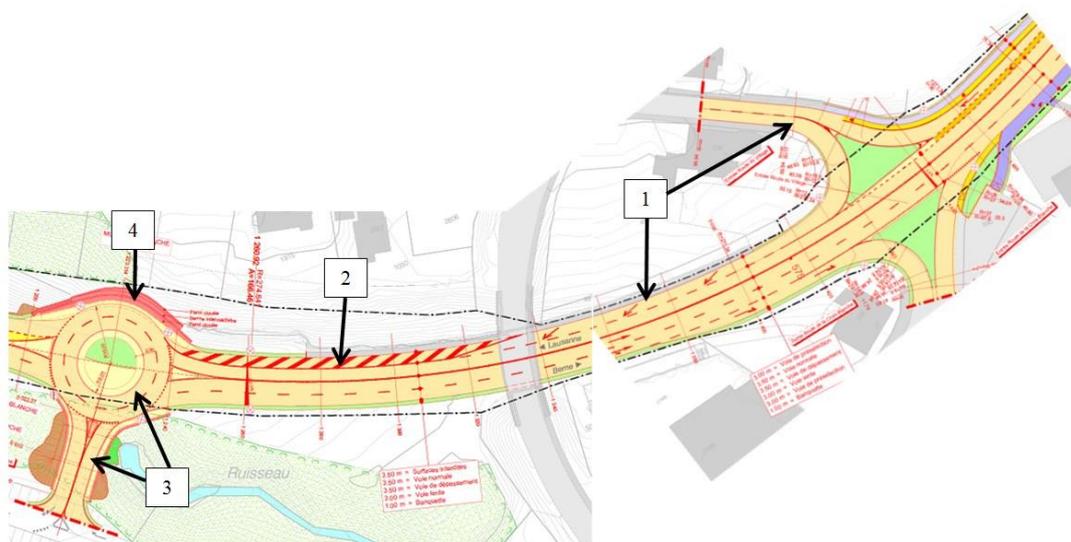


Figure 4 – Nouveau giratoire de la Croix-Blanche

Carrefour En Marin

Ce carrefour dénivelé se trouve au croisement de la RC 601 avec la RC 559. L'arrêt de bus en direction du Chalet-à-Gobet sera placé sous le pont reconstruit en 2016. L'aménagement de la piste mixte piétons – cycles longeant les voies montantes à l'approche du carrefour nécessite la construction d'un ouvrage de soutènement permettant l'élargissement du remblai. Par ailleurs, afin de garantir la continuité de l'itinéraire cyclable sur la RC 559, un mur de soutènement sera construit à l'angle nord-ouest du pont En Marin.

Nouveau giratoire d'accès à l'Ecole hôtelière de Lausanne (EHL)

Le giratoire de l'EHL sera composé de trois branches et permettra de créer un nouvel accès à l'EHL. Compte tenu de la présence de l'école à proximité et d'un arrêt de bus qui en assure la desserte, il a été décidé de mettre en place, au nord du giratoire, une traversée piétonne protégée par des feux de signalisation activés sur demande. L'anneau comportera deux voies, pour une largeur circulaire de 7 m et un diamètre extérieur de 32 m. La répartition des coûts de réalisation du giratoire a fait l'objet d'une convention ad hoc entre l'Etat de Vaud et la Commune de Lausanne. La même clé de répartition sera utilisée pour les coûts de fourniture et pose des équipements électromécaniques (feux passage piétons). Ces équipements seront exploités et entretenus par le Canton, conformément aux dispositions de la LRou.

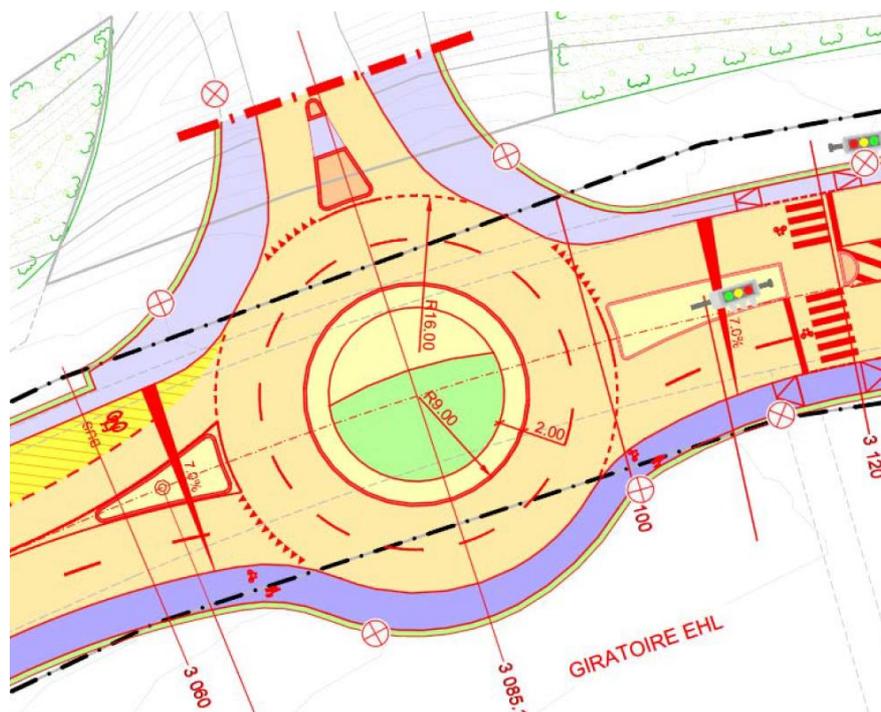


Figure 5 – Nouveau giratoire d'accès à l'Ecole Hôtelière de Lausanne (EHL)

1.6.3 Réfection des enrobés

La chaussée telle que projetée présentera une durabilité optimale sous les charges de trafic considérées et répondra ainsi aux objectifs environnementaux du projet et ce, en particulier pour les émissions de bruit routier. Le revêtement sera entièrement renouvelé et, pour les zones où la chaussée est élargie, une couche de fondation neuve est prévue.

1.6.4 Aménagements de protection contre le bruit

Les études d'assainissement du bruit routier réalisées par la Commune et le Canton ont montré que les niveaux sonores actuels dépassent les valeurs limites légales. Des mesures de protection en faveur des riverains sont prévues par le projet :

- changement de revêtement (mise en place d'un revêtement phonoabsorbant) ;
- diminution de la vitesse légale à 70 km/h entre les Croisettes et le futur giratoire de l'EHL ;
- mise en place de trois parois antibruit ;
- mesures d'allègements sur 161 bâtiments ou parcelles ;
- mesures d'isolation acoustique sur 22 bâtiments, correspondant à la pose de 144 fenêtres antibruit.

De plus, la construction du giratoire d'accès au centre commercial de la Croix-Blanche entraînera une diminution du trafic d'environ 13 % dans le centre d'Epalinges, ce qui aura également comme effet une diminution locale du bruit.

Le tronçon de route considéré étant entièrement hors traversée de localité, les mesures de protection contre le bruit seront prises en charge entièrement par le Canton.

1.6.5 Systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC)

Le trafic moyen sur ce tronçon de la RC 601 se situe entre 18'000 et 27'000 véhicules/jour, ce qui est à l'origine d'une pollution des eaux de chaussée à considérer comme élevée au sens des directives de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Les services cantonaux de l'environnement ont été sollicités au mois de février 2015 pour connaître leurs demandes en termes de systèmes de traitement et de rétention à prévoir. Il a été conclu que les dispositifs les plus faciles à entretenir répondant aux exigences qualitatives sont des systèmes centralisés, constitués d'ouvrages en plein air avec des filtres à sable végétalisés.

Deux nouveaux systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC) répondant à ces caractéristiques seront construits dans le cadre du projet, l'un sur une parcelle appartenant au Canton sur le territoire de la commune d'Epalinges (figure 7) et l'autre dans le périmètre du domaine public des routes cantonales sur le territoire de la commune de Lausanne (figure 8). Les eaux de chaussée proviennent d'une route entièrement hors traversée de localité. En conséquence, les deux SETEC seront pris en charge par le Canton.

SETEC d'Epalinges

Sur le territoire de la commune d'Epalinges, il est prévu d'implanter un des deux SETEC sur une parcelle cantonale (figure 6). Le système sera composé entre autres éléments, d'un bassin d'écrtage d'un volume de 630 m³, d'un déshuileur et d'un bassin de traitement des eaux de chaussée de 500 m³.

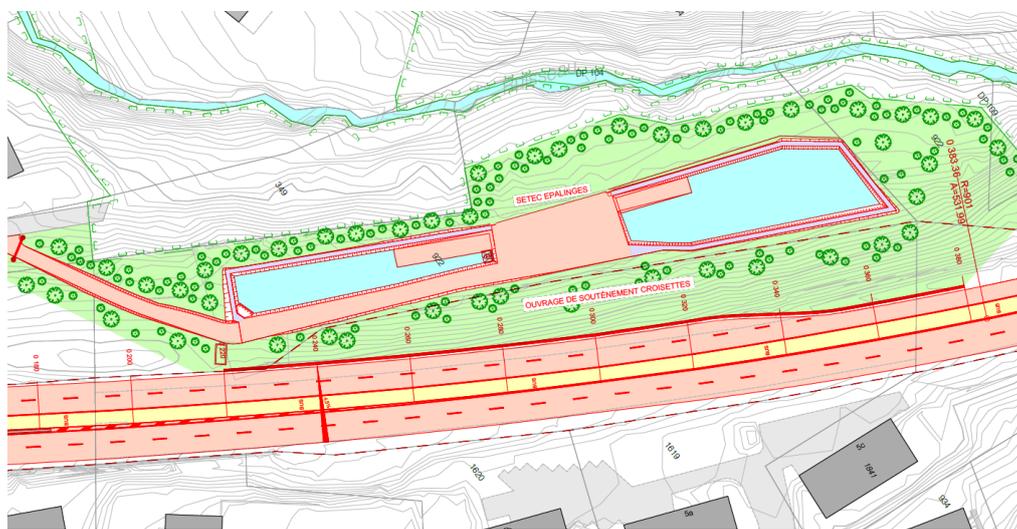


Figure 6 - Système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC) d'Epalinges

SETEC de Lausanne

Sur le territoire de la commune de Lausanne, il est prévu d’implanter le deuxième SETEC sur une parcelle du domaine public, dans la bretelle est du croisement entre la RC 601 et la RC 642/RC559 (carrefour En Marin) (figure 7). Le système sera composé, entre autres éléments, d’un bassin d’écrtage d’un volume de 340 m3, d’un dshuileur et d’un bassin de traitement des eaux de chaussée de 540 m3.



Figure 7 - Système d’évacuation et de traitement des eaux de chaussée (SETEC) de Lausanne

Les deux SETEC seront visibles depuis la route. La préservation d’un aspect « naturel » a été prise en compte avec plusieurs solutions :

- plateforme végétalisée autant que possible ;
- fond de l’ouvrage de rétention enherbé ;
- absence de défrichements pour réaliser l’ensemble de l’ouvrage ;
- adaptation optimale à la surface du terrain naturel pour limiter les terrassements ;
- utilisation de blocs en pierre pour réaliser le soutènement de la plateforme et le contour des bassins.

1.6.6 Aménagements paysagers

Un traitement paysager sera appliqué aux ouvrages des SETEC (mesures de végétalisation, plantation de roseaux). Les parties d’ouvrages non techniques seront maintenues en gravier afin de conserver un aspect naturel.

1.6.7 Eclairage

Le concept d’éclairage est en cours d’élaboration (espacements, hauteur, déport et type de luminaires). L’objectif principal est d’augmenter la sécurité routière en limitant la pollution visuelle générée par l’éclairage.

L’éclairage sera entièrement pris en charge par les communes.

1.6.8 Emprises

L’objectif a été de minimiser au maximum les emprises du projet. Seules des parcelles cantonales ou communales sont touchées. La surface totale des emprises se monte à quelques 3'900 m2, dont 1'500 m2 sur une parcelle cantonale pour la réalisation du SETEC d’Epalinges.

1.7 Coûts des travaux et des études prévus sur la RC 601

1.7.1 Coût total du projet et participation financière de chaque partenaire

Une convention a été établie entre l’Etat de Vaud et les Communes d’Epalinges et de Lausanne définissant la répartition des coûts des travaux et des études. Elle a été signée par les partenaires du projet le 14 septembre 2017 (commune de Lausanne) et le 2 octobre 2017 (commune d’Epalinges).

Le tableau ci-dessous résume la participation financière de chaque partenaire au projet :

	Investissement total TTC CHF	Subventions fédérales CHF	Investissement total net TTC CHF	%
Etat de Vaud	22'700'000.-	-5'000'000.-	17'700'000.-	71.5 %
Commune d'Epalinges	5'624'000.-	-1'242'000.-	4'382'000.-	17.7 %
Commune de Lausanne	3'431'000.-	-758'000.-	2'673'000.-	10.8 %
Total TTC	31'755'000.-	-7'000'000.-	24'755'000.-	100 %

1.7.2 Coûts des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'ouvrage inclut :

- le crédit d'étude préalable des routes cantonales (EPRC) de CHF 100'000.- (EOTP I.000270.01), utilisé à hauteur de CHF 98'726.50 au 17 octobre 2017;
- le crédit d'étude CECE 103 de CHF 328'000.- (EOTP I.000270.02), octroyé par le Conseil d'Etat le 7 novembre 2007 et validé par la COFIN le 6 décembre 2007, utilisé à hauteur de CHF 300'004.85 au 17 octobre 2017;
- le crédit d'étude CECE 130 de CHF 400'000.- (EOTP I.000270.03), octroyé par le Conseil d'Etat le 30 octobre 2013 et validé par la COFIN le 7 novembre 2013, utilisé à hauteur de CHF 357'537.85 au 17 octobre 2017.

Ces crédits ne concernent que la part de la DGMR aux coûts des études et des reconnaissances *in situ* ; ils seront transférés dans le présent crédit d'ouvrage.

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

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	9.7%	1	Honoraires	
		112	Honoraires (y c. honoraires avant vote du décret)	2'033'000
			Total honoraires HT	2'033'000
200	0.2%	2	Terrains	
		221	Acquisitions de terrains (y c. honoraires géomètre)	33'000
		222	Indemnités	7'000
			Total terrains HT	40'000
300	61.9%	3	Tracé	
		331	Chaussée	12'447'000
		332	Carrefours	568'000
			Total tracé HT	13'015'000
400	20.4%	4	Ouvrages d'art	
		442	Murs de soutènement	747'000
		443	Systèmes d'évacuation et de traitement des eaux	3'545'000
			Total ouvrages d'art	4'292'000
500	7.8%	5	Bruit	
		554	Paroi anti-bruit	1'639'000
			Total Bruit	1'639'000
	100.0%		Total intermédiaire HT	21'019'000
			TVA 8 % (arrondi)	1'681'000
			Total TTC	22'700'000
		800	Recettes	
		882	Subvention fédérale	5'000'000
			Total TTC à charge du canton	17'700'000

Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 25 août 2017.

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Les honoraires sont supérieurs à 7.5 % du coût des travaux, ce qui est tout à fait habituel pour ce type de projets en milieu urbain, avec une part importante d'honoraires pour prestations d'ingénieur en trafic (optimisation des flux en phase de chantier et en phase d'exploitation).

Les communes d'Epalinges et de Lausanne financent leur part. Une participation financière est assurée par la Confédération :

- subvention fédérale du fonds d'infrastructure pour la mesure du PALM 2012 (deuxième génération) mesure 5a_CL_01 : Epalinges, Lausanne / Route de Berne (RC601) planifiée à l'horizon 2015-2018. Le montant de cette subvention est de l'ordre de CHF 7'000'000.-.

Cette subvention de CHF 7'000'000.- sera répartie entre les partenaires du projet au prorata de leurs investissements respectifs. La part de l'Etat de Vaud d'environ CHF 5'000'000.- est incluse dans le présent EMPD (voir tableau 1.7.1).

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le projet de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet a été élaboré sous la conduite de la DGMR et en collaboration avec les communes d'Epalinges et de Lausanne.

La DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT).

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

EOTP I.000270.04 – « RC 601.025, Epalinges - requalif. Croise »

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	5'000	7'000	7'000	3'000	700	22'700
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	5'000	7'000	7'000	3'000	700	22'700
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	5'000	7'000	7'000	3'000	700	22'700
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-5'000	-5'000
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	5'000	7'000	7'000	3'000	-4'300	17'700

L'objet EOTP I.000270.04 – « RC 601.025, Epalinges - requalif. Croise » est prévu au projet de budget 2018 et au plan d'investissement 2019-2022 avec les montants suivants :

2018 :	CHF	8'000'000.-
2019 :	CHF	7'000'000.-
2020 :	CHF	700'000.-
2021 :	CHF	3'500'000.-
2022 :	CHF	1'800'000.-

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 885'000.- 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 nette théorique d'intérêt (4 %) représente le montant annuel de : $(17'700'000 \times 4 \% \times 0.55) =$
CHF 389'400.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

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

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Les deux nouveaux SETEC feront partie du réseau des infrastructures routières exploité et entretenu par le Canton. Les frais d'exploitation et d'entretien des deux SETEC auront un impact d'environ CHF 38'000.- par an sur le budget de la DGMR et ce, dès 2022. Ces frais comprennent :

- l'inspection et la vidange de l'ouvrage de prétraitement ;
- l'élimination des boues ;
- l'entretien des pompes ;
- la consommation d'énergie des pompes ;
- le remplacement du matériau filtrant ;
- le curage des canalisations et des drains.

Il n'y aura pas d'influence sur le budget des autres services de l'Etat.

La charge annuelle d'amortissement de CHF 885'000.- 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

Les communes territoriales participent financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité, mais uniquement pour les objets relevant de leur compétence, conformément aux dispositions de la LRou. La participation de chaque partenaire aux coûts du projet est précisée au chapitre 1.7.

Les travaux projetés, une fois menés à terme, amélioreront notablement l'accessibilité et la sécurité pour les usagers de la RC 601, tout en apportant un assainissement considérable des nuisances que les riverains de cet axe majeur connaissent aujourd'hui.

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

Ce projet a des incidences favorables sur l'environnement. On relèvera notamment que sa réalisation permet d'améliorer la situation en matière de qualité de l'air et du climat (amélioration des conditions de circulation tant pour les transports individuels, les transports collectifs et la mobilité douce).

La volonté de réduire le bruit routier se traduira par la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant et par la réalisation des mesures décrites au chapitre 1.6.4.

En matière de protection des eaux, l'impact général de la requalification est positif dans la mesure où il est prévu de séparer les eaux de chaussée et de les traiter avant leur rejet dans le milieu naturel.

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

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (Transports publics et mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

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

Il n'y aura aucune incidence sur la loi sur les subventions du 22 février 2005 (LSub, RSV610.15). Il est précisé que ce projet fait partie des projets d'agglomération pouvant bénéficier d'une contribution fédérale définie dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LInfr, 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 Cst-VD : « *Avant de présenter tout projet de loi ou décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ». Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée.

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.

3.10.2 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1^{er} 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).

Le projet de requalification de la RC 601 repose notamment sur l'art. 52 al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Ils découlent, plus spécifiquement, des obligations résultant de la législation fédérale relative à la protection de l'environnement (cf. supra ch. 1.2 – Bases légales).

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 601 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 2012 à la Confédération, et bénéficient de la contribution fédérale pour les projets d'agglomération, tout particulièrement la mesure 5a_CL_01 : Epalinges, Lausanne / Route de Berne (RC 601). Cette mesure fait partie intégrante du projet PALM déposé à la Confédération, avec un pourcentage de cofinancement de 35 %.

Les travaux de requalification à charge de l'Etat inclus dans le projet sont considérés comme des dépenses liées car ils permettent de répondre à des obligations légales. Le projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (Transports publics et mobilité) figurant au programme de législation 2012-2017.

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 des mobilités douces. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art et dans les meilleures conditions financières. Les montants des travaux et études envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli.

3.10.4 Moment de la dépense

Le projet de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet fait partie des mesures infrastructurelles du PALM de deuxième génération (PALM 2012) pouvant bénéficier d'une subvention de la Confédération (mesure 5a_CL_01 : Epalinges, Lausanne / Route de Berne RC 601). Dans l'accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton concernant le PALM 2012, le Canton s'est engagé à réaliser cette mesure en priorité A (horizon 2015-2018).

Par ailleurs, les développements urbains aux abords de la route nécessitent rapidement la réalisation des solutions d'accessibilité prévues dans le projet de requalification de la route :

- nouvel accès au quartier Closalet, sur la commune d'Epalinges ;
- nouvel accès au centre commercial de la Croix-Blanche, sur la commune d'Epalinges, par l'aménagement d'un giratoire et d'un ouvrage d'art enjambant le ruisseau de Vaugueny ;
- nouvel accès à l'EHL par la construction d'un giratoire, sur la commune de Lausanne.

Enfin, comme mentionné plus haut, les études d'assainissement du bruit routier ont montré que les niveaux sonores actuels dépassent les valeurs limites légales. Des mesures de protection en faveur des riverains sont

prévues par le projet et doivent être réalisées à court terme. En effet, l'ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB) a fixé un délai jusqu'au 31 mars 2018 au plus tard pour réaliser les assainissements et les mesures d'isolation acoustique sur les routes principales (art. 17 al. 4 let. b OPB).

3.10.5 Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, le crédit demandé pour les travaux de requalification de la RC 601 doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7 al. 2 LFin, 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 al. 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 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	38.0	38.0
Charge d'intérêt	0	389.4	389.4	389.4	389.4	1'557.6
Amortissement	0	885.0	885.0	885.0	885.0	3'540.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	1'274.4	1'274.4	1'274.4	1'312.40	5'135.6
Diminution de charges	0	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	-885.0	-885.0	-885.0	-885.0	-3'540.0
Total net	0	389.4	389.4	389.4	427.40	1'595.6

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 DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 17'700'000.- pour financer les travaux de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sur les communes d'Epalinges et de Lausanne.

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décède

Article premier. - Un crédit d'ouvrage de CHF 17'700'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de requalification de la RC 601 entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sur les communes d'Epalinges et de Lausanne.

Art. 2

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

Art. 3

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

Ainsi délibéré et adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le (date).

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

Annexe 1

RC601 Route de Berne Tronçon Croisettes – Chalet-à-Gobet

