

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

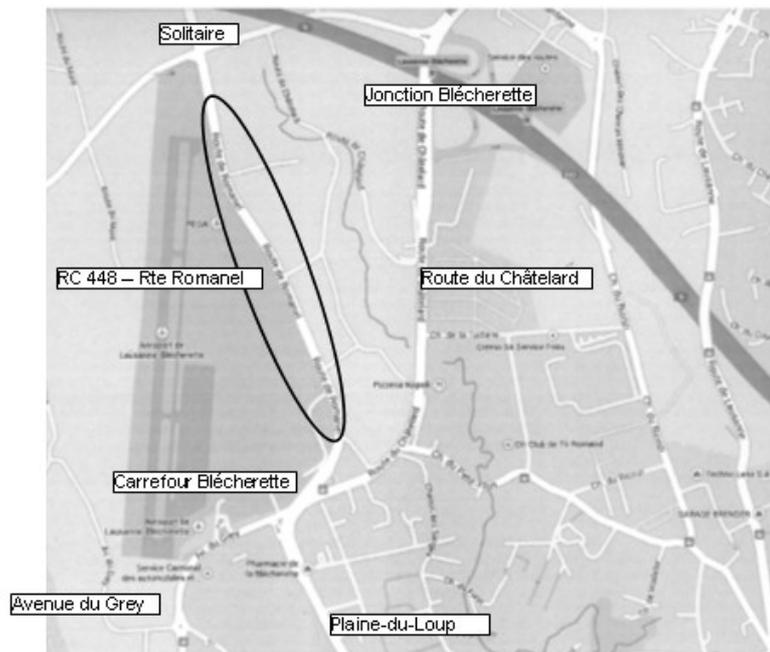
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'180'000.- pour financer la réalisation du déplacement de la route de Romanel, RC 448-B-P, dans le cadre du dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

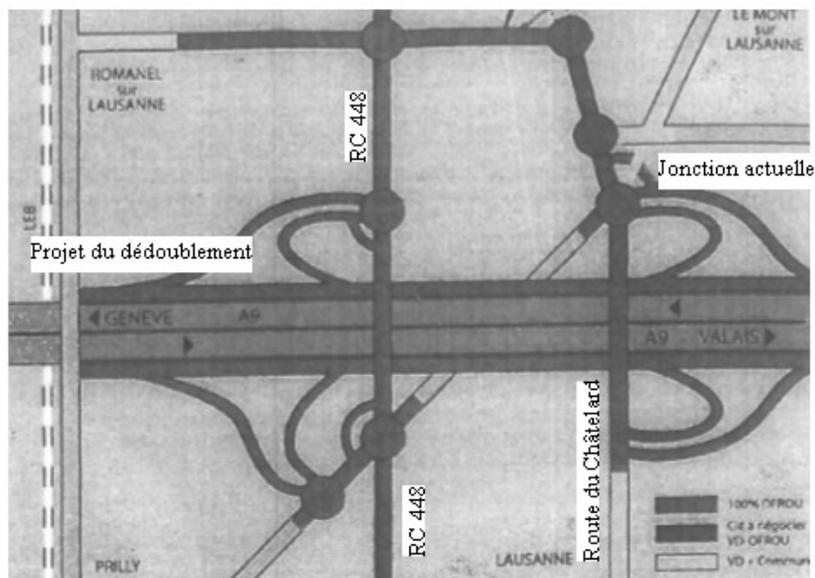
La loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou RSV 725.01) prévoit que les constructions et réhabilitations de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs soient ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil (art. 53, al. 1 LRou).

Cet exposé des motifs présente le projet de déplacement de la RC 448-B-P (ou RC 448), entre le carrefour de la Blécherette et le carrefour du Solitaire sur le territoire de la commune de Lausanne, soit sur une longueur d'environ 1000 mètres. Cette route cantonale, appelée "route de Romanel" sur le territoire lausannois est une route du réseau de base principal, avec un trafic journalier moyen de 10'100 véhicules (valeurs trafic journalier moyen 2010) sur le tronçon requalifié. Cet axe permet aux usagers d'accéder au nord de Lausanne (couloir Romanel-Cheseaux) et au Gros-de-Vaud, en liaison avec le centre-ville lausannois et les quartiers nord (secteurs du Grey et des Plaines-du-Loup) principalement. Aujourd'hui, l'état de la chaussée sur cet axe nécessite une opération d'entretien.



Plan général de situation

En outre, le réaménagement de la route de Romanel est principalement lié à la nécessité d'adapter la voirie de cet axe pour y accueillir le trafic futur lié au dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette à l'extrémité nord de ce tronçon de route.



Projet de nouvelle jonction

Ce trafic futur résulte d'une répartition de la charge autoroutière avec la route du Châtelard et de l'augmentation du trafic liée au développement territorial prévu dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Il faut préciser que le dédoublement de la jonction fait partie de la mesure MO-4 intitulée "Nouvelles infrastructures routières et mesures d'accompagnement" du plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. A ce titre, le projet de réaménagement de la route de Romanel fait partie des mesures d'accompagnement du projet général de la jonction de la Blécherette. Ce projet et ses mesures d'accompagnement ont pour vocation

d'alléger la charge de la jonction autoroutière existante, ainsi que de réorganiser et de sécuriser le trafic routier en prévision de l'éclatement de la jonction. A cette fonction routière majeure se superpose la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable du PALM d'une part et, à plus long terme, le développement d'une ligne de transport public, depuis la Blécherette en direction de Romanel-sur-Lausanne d'autre part.

Ainsi, l'élargissement de l'axe à trois voies de circulation et la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large sont prévus dans une première phase de réalisation. La possibilité de créer une quatrième voie à terme, liée au trafic généré par un développement complet de l'agglomération et à l'implantation d'un site propre bus en approche du carrefour de la Blécherette, est préservée pour une réalisation ultérieure. Dans cette première étape, les piétons pourront aussi utiliser provisoirement cette piste cyclable. Ils effectueront leur parcours par un itinéraire piéton ad hoc à l'intérieur du PPA "la Tuilière-Nord" jouxtant la nouvelle route lorsqu'il sera réalisé.

Par ailleurs, le projet prévoit la déconstruction partielle de la route actuelle. En effet, dans le cadre du dédoublement de la jonction et des besoins induits, l'opportunité d'augmenter les emprises du PPA "la Tuilière-Nord" situé sur le tracé de la route actuelle s'est présentée, moyennant de repousser une partie de celle-ci en direction des terrains de l'aérodrome.

Il est nécessaire de relever que ce PPA constitue la première étape de réalisation du projet d'urbanisation lausannois "Métamorphose" qui, dans cette partie de la ville, s'étendra jusqu'aux Plaines-du-Loup et à la Pontaise.

Comme mesure d'accompagnement à la future jonction de la Blécherette, le réaménagement de la route de Romanel bénéficie d'un financement fédéral. L'Office fédéral des routes (OFROU) s'est engagé sur un montant forfaitaire de CHF 1'300'000.- HT et de CHF 1'404'000.- TTC.

Si le réaménagement de la route de Romanel ne peut se réaliser, les trafics générés par la jonction dédoublée s'écouleraient mal, compromettant ainsi le développement du nord de la ville de Lausanne et du nord lausannois. Pour ce qui concerne la participation locale à ce projet, la répartition des coûts entre le Canton et la Ville de Lausanne a fait l'objet d'une convention signée le 4 juillet 2013. Cette répartition tient compte:

- des tronçons hors et en traversée de localité ;
- de la nécessité d'une importante opération de réhabilitation de la chaussée sur cette route ;
- des mesures cyclables inscrites dans la stratégie cyclable cantonale ;
- des besoins de déplacement de l'axe liés au PPA lausannois.

La part de la Ville de Lausanne est ainsi de CHF 1'388'889.- HT et CHF 1'500'000.- TTC.

Cet exposé des motifs accompagne un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit d'ouvrage de CHF 4'180'000.- TTC pour financer la part cantonale.

1.2 Bases légales

Le tronçon de la RC 448, objet du présent projet, est sis majoritairement hors localité. Il est, par conséquent, essentiellement propriété du Canton (art. 7 LRou). Seuls quelque 200 mètres environ du tracé actuel se situent en traversée de localité. Ils seront reportés sur le nouveau tracé.

L'entretien des routes cantonales hors traversée de localité et des installations accessoires nécessaires à leur entretien et leur exploitation (cf. art. 2 LRou) incombe à l'Etat (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés existants doivent être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic - lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des 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).

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 et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

En outre, le périmètre du PALM est soumis au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges qui a été approuvé par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006. Ce plan décrit différentes mesures notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la mobilité pour atteindre les objectifs d'assainissement à l'horizon 2015. Une fois adoptées, les mesures OPair sont contraignantes pour le Canton et doivent être réalisées dans les cinq ans (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 ; OPair ; RS 814.318.142.1). Les objectifs mentionnés dans le cadre de la mesure MO-4 consistent à mieux distribuer le trafic dans l'agglomération en délestant les axes du réseau urbain et les zones sensibles par report sur le réseau autoroutier. De nouvelles infrastructures sont ainsi nécessaires, en particulier pour le réseau autoroutier, destiné à servir de "colonne vertébrale" de la distribution du trafic dans l'agglomération. C'est ainsi que la réalisation du complément de jonction de la Blécherette est en particulier projetée afin de permettre au réseau autoroutier de jouer pleinement son rôle et d'éviter par la même occasion les reports de trafic indésirables dans les zones urbaines denses en cas de congestion du réseau autoroutier (plan des mesures, p. 29). Le complément de jonction de la Blécherette est donc expressément mentionné comme projet TIM (transports individuels motorisés) structurant pris en compte par le plan OPair 2005 (plan des mesures, p. 37). Or, le réaménagement de la route de Romanel constitue une mesure d'accompagnement de ce projet, ce qui démontre sa nécessité et son importance. En effet, des mesures d'accompagnement sont évidemment nécessaires afin que les infrastructures projetées ne contribuent pas à un accroissement du trafic sans report modal (plan des mesures, p. 29).

Dans son ensemble, le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels et futurs en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route). En effet, la route, dans son gabarit actuel, ne permettra pas de garantir la fluidité du trafic annoncé à court terme. Il s'agira donc de remettre en état le tronçon existant par des travaux d'entretien et de l'élargir afin qu'il puisse répondre à l'augmentation de trafic provoquée par le dédoublement de la jonction autoroutière.

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

1.3 Opportunité du projet de déplacement de la RC 448

La route cantonale 448 est une route principale du réseau de base reliant Cheseaux à Lausanne. Le tronçon réaménagé fait partie des mesures d'accompagnement de l'éclatement de la jonction de la Blécherette, chantier 2b1 "Projet général pour le complément de la jonction autoroutière de la Blécherette et compléments routiers nécessaires", inscrites dans le PALM 2012. Les informations proviennent du dossier de mesures (volume B). Pour rappel, ce chantier 2b1 a pour vocation :

- d'alléger la charge actuelle de la jonction autoroutière existante ;
- de réorganiser et de sécuriser le trafic routier par l'éclatement de la jonction ;
- de permettre à terme la circulation fluide d'un transport public à forte cadence par une extension de la ligne tl 21 en direction du Mont-sur-Lausanne en site propre par-dessus

- l'autoroute ;
- de permettre la réalisation du pôle économique 7a et/ou du site d'exception du Marais à Romanel-sur-Lausanne ;
- de mettre en œuvre un itinéraire mobilités douces, le long de la RC 448 jusqu'à Cheseaux, inscrit au réseau de l'agglomération.

Ainsi, par le dédoublement de la jonction autoroutière, dont la mise à l'enquête est prévue (yc. traitement des oppositions, recours) en 2016 et 2017 selon une information de l'OFROU du 30 juin 2014, et les nombreux développements du projet d'agglomération, la RC 448 va subir, à terme, une augmentation significative du trafic.

L'état actuel de la route, contrôlé en 2011, montre que le tronçon concerné nécessite un entretien conséquent et à court terme. L'augmentation du trafic tend à accélérer le phénomène de dégradation de la chaussée.

En effet, le territoire du nord lausannois est un secteur de développement privilégié de l'agglomération Lausanne-Morges. Environ un tiers de la croissance attendue de l'agglomération en termes d'habitants et d'emplois y sera localisé, notamment à l'intérieur des sites stratégiques "Blécherette-Châtelard" et "Romanel-Vernand-Cheseaux" définis dans le PALM.

Du côté lausannois, au sud de la jonction, le développement du projet Métamorphose est un projet phare de la Ville de Lausanne et le déplacement de la route de Romanel en permet le démarrage. L'espace nécessaire à l'accueil des terrains de football et du centre sportif, actuellement dans le site des Plainnes-du-Loup, permet de libérer les espaces destinés à la réalisation d'un écoquartier comprenant 6'900 habitants et 3'100 emplois (selon la conférence de presse du 27 mars 2013 de la Municipalité de Lausanne), des activités, des écoles et un centre sportif (tennis, patinoire, skate park, etc.). Les travaux de déplacement de ces équipements sur le site de la Tuilière devraient commencer fin 2015 si la route de Romanel est déplacée à ce moment-là.

Les neuf terrains de football, nécessitant la modification du PGA établi en parallèle, seront implantés sur la parcelle 2396, propriété de la Ville de Lausanne, comprenant également l'actuel domaine public de la route de Romanel et la parcelle 2394, appartenant aussi à la Ville de Lausanne, qui accueillera le tracé de la future route.

Selon les comptages effectués en 2010 par le Service cantonal des routes (actuelle Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)), le trafic journalier moyen (TJM) est de 10'100 véh/j dont environ 100 poids lourds. En tenant compte de l'ensemble des projets cités ci-avant, les études trafic montrent qu'en 2030 (base du dimensionnement), le TJM devrait être d'environ 27'000 véh/j. Or, comme il l'a déjà été indiqué, la route, dans son gabarit actuel, ne permettra pas de garantir l'écoulement du trafic annoncé.

Ce tronçon fait partie des itinéraires ouverts aux transports exceptionnels de type III (convoi d'un poids max. de 90 t et d'une largeur max. de 6,00 m).

Enfin, il faut noter que dans le cadre du PALM, il a été relevé de grandes lacunes en terme de mobilité douce le long de cet axe, de Lausanne à Cheseaux, où les vitesses de circulation pratiquées par les véhicules motorisés sont élevées. Ce projet prend en compte cet aspect de mobilité douce en améliorant la qualité de l'aménagement dédié à la mobilité douce existant, en le transformant en une piste cyclable bidirectionnelle et en la plaçant le long des futurs terrains de sport.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet sur la RC 448

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être très rapidement entrepris et que, par conséquent, le déplacement de la RC 448 entre le carrefour du Solitaire et le carrefour de la Blécherette serait repoussé, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour le dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette

Comme mentionné au chapitre 1.3, le réaménagement de la route de Romanel fait partie des mesures d'accompagnement du dédoublement de la jonction autoroutière prévu en 2018. Ce chantier est le premier dans cette zone à pouvoir se réaliser. Il permettra de garantir une capacité suffisante pour gérer les trafics provenant de l'autoroute et du développement de Romanel. En cas de non réalisation, l'engorgement constaté sur ce nœud routier, et plus principalement sur l'autoroute, ne permettra pas au dédoublement prévu d'atteindre ses objectifs.

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

Un tel report serait ressenti avec une forte image négative pour l'ensemble de la mise en œuvre du SDNL et du PALM. Rappelons en effet que l'appui de la Confédération au financement des projets d'agglomération est important, mais qu'en retour, cette même instance attend du Canton et des Communes une démarche proactive pour mener à bien la mise en œuvre des projets.

c) Risques pour le développement des quartiers nord de Lausanne

Le projet Métamorphose – écoquartier des Plaines-du-Loup – ne pourra pas se mettre en place, puisque le déplacement de la zone sportive sur le site de la Tuilière, dont les travaux sont prévus fin 2015, ne pourra pas être réalisé. Pour rappel, ce projet, qui représente la clé de voûte du programme Métamorphose, prévoit des premières constructions dans le courant 2016 et conditionnera l'évolution de Lausanne pour les vingt prochaines années.

Rappelons aussi que Métamorphose est accompagné de la mise en place, à l'horizon 2018, d'un axe fort de transport public (TP) appelé m3, entre le centre-ville de Lausanne et l'écoquartier en projet. Intégré au PALM, le réseau d'axes forts a été approuvé sur le principe par la Confédération, qui pourrait subventionner la réalisation du m3 pour une part importante (en principe 35 %) sur le projet d'agglomération 2012. Si le tracé est encore en voie de précision et les étapes de réalisation non arrêtées, la destination finale de la ligne est approuvée, avec une desserte de l'écoquartier et un terminus à la Blécherette. Les lignes de bus nord en rabattement sur le m3 à la Blécherette seraient réorganisées. L'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois desservis par cette future desserte TP est une condition essentielle à sa réalisation. Un tel investissement ne serait en effet plus forcément justifié s'il s'agissait de desservir des usagers moins nombreux.

1.5 Descriptif du projet de réhabilitation de la RC 448

1.5.1 Plan de situation du projet de réhabilitation de la RC 448



1.5.2 Caractéristiques du projet

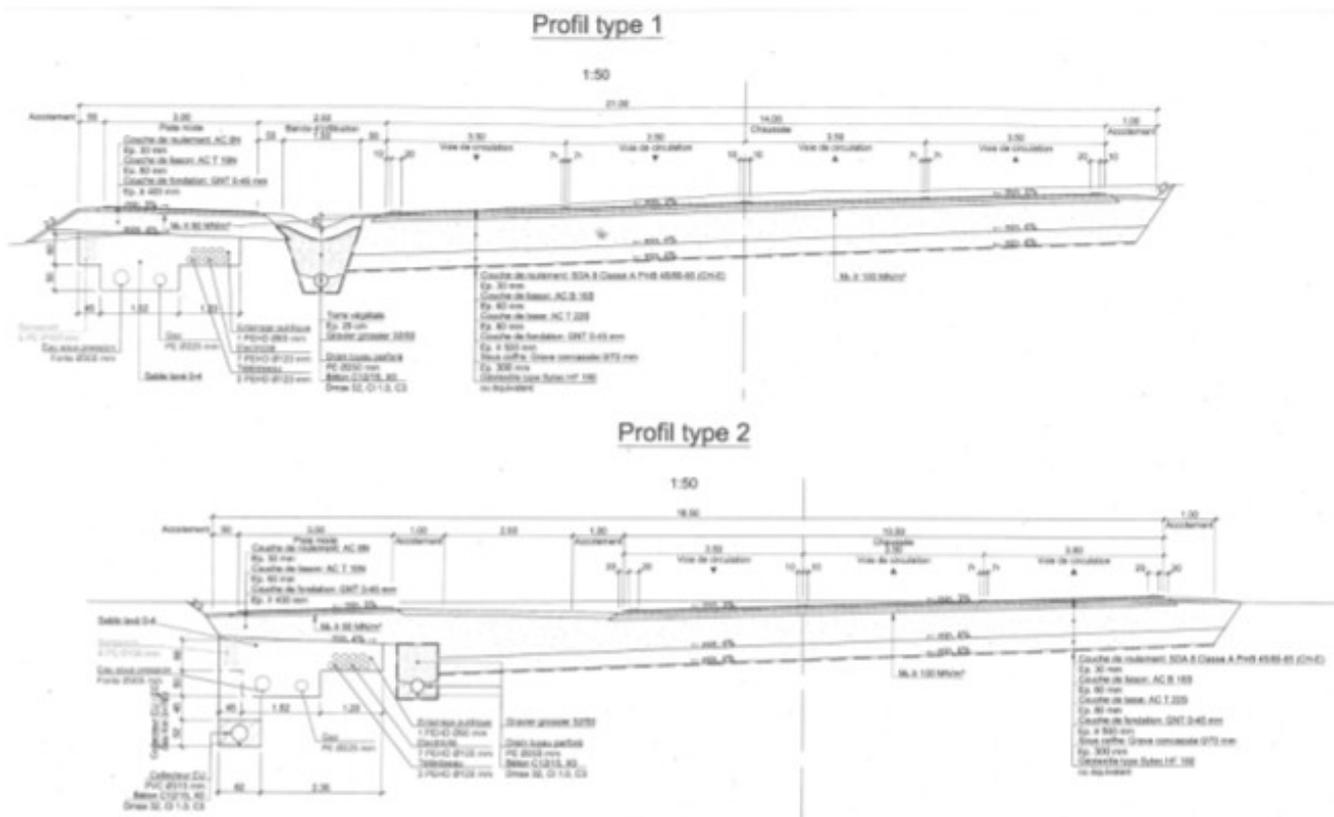
Le projet de déplacement de la route cantonale RC 448 s'étend sur une longueur de 1000 m entre le carrefour du Solitaire au nord, carrefour permettant d'aller en direction de Cheseaux, et au sud le carrefour de la Blécherette. L'ensemble de ce projet se situe sur le territoire de la ville de Lausanne. Le tracé de la route a été conçu de manière à s'intégrer le plus harmonieusement afin de garantir les espaces réservés à la future activité sportive du PPA la Tuilière et l'exploitation de l'aéroport de la Blécherette avec son droit distinct et permanent (DDP).

Cet axe va, à terme, relier la future jonction dédoublée de la Blécherette et l'entrée nord de la ville de Lausanne. Il fera office de zone de stockage en entrée de ville. Il sera constitué de trois voies de circulation dont chaque voie aura une largeur de 3,50 m. De plus, la circulation bidirectionnelle pour la mobilité douce s'inscrira parallèlement à la route à l'est, en site propre, et comptera une largeur de 3 m. Le gabarit d'emprise total varie entre 19,50 et 22 m de large, tenant compte de l'emprise réservée pour la quatrième voie qui sera nécessaire à terme.

Les eaux de ruissellement dont le volume sera important seront stockées dans un bassin de rétention d'un volume utile de 300 m³. Ce bassin se situera au nord-ouest du carrefour de la Blécherette.

La construction de la nouvelle plate-forme routière sera réalisée selon deux profils en travers distincts et avec deux bassins versants différents :

- Profil type 1 : défini pour le secteur nord qui débute au carrefour du Solitaire et s'applique sur une longueur de 200 m. La largeur totale de l'emprise est de 21 m. Elle se décompose en quatre voies de circulation de 3,50 m, une bande d'infiltration de 2,50 m d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3,00 m, d'un accotement de 1 m côté voies de circulation et d'un accotement de 0,50 m du côté de la piste cyclable.
- Profil type 2 : défini pour le secteur sud depuis le carrefour de la Blécherette et s'applique sur une longueur de 800 m. La largeur totale de l'emprise est de 19,50 m. Elle se décompose en trois voies de circulation de 3,50 m, une bande de verdure pouvant être utilisée pour l'éventuelle quatrième voie de 3,50 m, une bande de séparation de 1,00 m d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3,00 m, d'un accotement variant de 1 à 4,50 m (réserve pour quatrième voie) du côté voies de circulation et d'un accotement de 0,50 m du côté de la piste cyclable.



A l'approche du carrefour de la Blécherette, la fondation de la voie de circulation pour les bus sera réalisée. Les revêtements routiers seront mis en place ultérieurement en fonction de la date de mise en service définie par la planification de l'extension des transports publics.

Une augmentation de l'épaisseur de la structure de la route est prévue en raison du terrain en place dont les caractéristiques mécaniques sont de qualité médiocre.

L'ancienne route de Romanel va être en partie déconstruite sur une surface de 5'000 m². L'ensemble des matériaux seront recyclés dans la mesure du possible, et le solde mis en décharge. L'ensemble des services qui se trouvent dans la route actuelle devront être maintenus tant que le chantier du déplacement de la route de Romanel n'est pas terminé.

Les accès des activités aériennes de l'aéroport de la Blécherette et de la REGA sont intégrés au projet. Les éléments liés aux interventions de secours ont été abordés avec le Service de défense contre l'incendie et de secours (SDIS) de la Ville de Lausanne. Ils correspondent aux exigences exprimées par ce service.

Le thème de la protection des eaux a également été traité. En effet, ce chantier se trouve dans une zone A_u qui nécessite que des dispositions adéquates soient prises afin de respecter l'article 29, al. 1er de l'ordonnance fédérale sur la protection des eaux du 28 octobre 1998 (OEaux ; RS 814.201) qui traite de la protection des eaux exploitables. De plus, pour satisfaire à la directive de l'OFEV "Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communications", les eaux de chaussée provenant d'installations comportant un trafic journalier moyen (TJM) de plus de 14'000 v/j doivent être traitées. Un bassin de rétention et de traitement des eaux sera placé aux abords de la chaussée, au nord-ouest du carrefour de la Blécherette. Il sera à ciel ouvert et végétalisé pour faciliter son intégration dans le tissu urbain proche et pour permettre également le développement de la vie animale. Ce bassin réceptionnera les 4/5 des eaux de ruissellement de la chaussée. Les eaux seront acheminées vers le lac par l'intermédiaire du réseau communal de la Ville de Lausanne. Le 1/5 restant n'aura pas, pour le

moment, de bassin de rétention. En effet, comme mentionné ci-dessus, le bassin versant nord est différent et l'écoulement des eaux se fait en direction de Cheseaux. Le trafic journalier moyen de 10'100 véhicules (valeurs 2010) est inférieur à la valeur limite de 14'000 selon la directive de l'OFEV. L'augmentation du trafic journalier dépend de l'urbanisation à venir et de la modification de l'échangeur autoroutier. Dès lors, la rétention sera réalisée dans le cadre de la transformation du carrefour du Solitaire lors de la construction du dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette.

L'ensemble des acquisitions et cessions de terrains et des participations financières aux travaux font l'objet de deux conventions liant la Ville de Lausanne et le Canton.

1.6 Coût du projet de déplacement de la RC 448

Le crédit d'étude de CHF 298'000.- TTC, EOTP I.000288.01, utilisé au 30 juin 2014 à hauteur de CHF 189'388.20, octroyé par le Conseil d'Etat le 24 août 2011 et validé par la COFIN le 1er septembre 2011, sera transféré dans le crédit d'ouvrage sollicité.

Le coût de réalisation de ce projet se répartit de la façon suivante : (base de prix 1er mai 2014)

Poste budg.	%	N° Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	Montant
100		1	Honoraires	Honoraires	
		112	Dépenses avant vote du décret	Amortissement sur crédit CECE*	255'000
		112	Dépenses avant vote du décret	Part de Lausanne 50 % du CECE*	255'000
		112	Spécialiste environnement	Pédologue et biologiste	33'000
		112	Trafic phases de chantier		15'000
		112	BAMO		148'000
		112	Honoraire	Réalisation	330'000
				Total dépenses générales HT	1'036'000
200		2	Terrains		
		221	Acquisitions de terrains	Selon convention financière	0
		221		<i>Honoraire pour géomètre (abonnement)</i>	99'000
				<i>Achat</i>	0
		221	Démolition bâtiments		100'000
		222	Indemnités		0
				Total terrains HT	199'000
300		3	Tracé	Tracé	
		331	Chaussée	Travaux chaussée yc bassin de rétention	5'075'000
		331	Signalisation		30'000
		331	Marquage		60'000
		333	Compensation écologique		40'000
		334	Fouilles archéologiques		77'000
		335	Essais matériaux, sondages	Amortissement sur crédit CECE*	21'000
		335	Dépenses avant vote du décret	Part de Lausanne 50 % du CECE*	21'000
				Total tracé HT	5'324'000
				Total HT des coûts avant recettes	6'559'000.-
800		8	Recettes	Recettes HT	
		881	Participation Lausanne	Forfait	1'388'889
		882	Participation CH	Subvention de l'OFROU	1'300'000
				Total recettes HT	2'688'889
	100 %			Total des coûts HT à charge du canton	3'870'111
				TVA 8.0 % arrondie à	309'889
				Total général des coûts TTC à charge du canton	4'180'000

* CECE= Crédit d'étude Conseil d'Etat

L'ensemble des études et travaux projetés représente une enveloppe de CHF 4'180'000.- TTC pour la

partie incombant au Canton.

Le coût des travaux principaux ainsi que des prestations d'ingénieurs civils est basé sur des soumissions rentrées le 30 avril 2014, respectivement le 1er mai 2014 (offres fermes établies par des entreprises de génie civil, respectivement bureaux d'ingénieurs, conformément à deux procédures ouvertes d'appels d'offres selon la loi cantonale sur les marchés publics du 24 juin 1996 ; LMP-VD ; RSV 726.01). Les honoraires et travaux non soumissionnés sont évalués par la DGMR. Les coûts sont estimés sur la base d'un devis établi par le bureau d'ingénieurs mandaté pour l'établissement de l'avant-projet.

Les travaux sont prévus en 2015 et il devra être tenu compte des coûts de renchérissement qui seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Les travaux se dérouleront sur une durée d'environ 13 mois ; ils commenceront en principe début 2015. La circulation sur ce tronçon sera maintenue pendant la durée des travaux. Le trafic cycliste sera dévié pendant ce temps.

Ce projet de grande envergure, qui comprend de nombreux partenaires dont la Direction des ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA) et la Ville de Lausanne, a été dans un premier temps étudié par le bureau technique du service cantonal en charge des routes, avec l'appui de la division ressources en eau et économie hydraulique.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'élaboration du projet de génie civil du déplacement de la route de Romanel, RC 448, sera assurée par un bureau d'ingénieurs issu de l'analyse de l'appel d'offres ingénieurs civils (cf. 1.6), sous la direction stratégique de la DGMR par sa Division infrastructure routière comme pilote et de la Ville de Lausanne avec le Service des routes et de la mobilité aidés d'un BAMO pour la coordination des prestations et des études. Cette organisation est prévue pour la phase d'étude du projet de réalisation et pour la direction générale opérationnelle et locale des travaux.

L'acquisition des marchés de services et de travaux est effectuée conformément à la loi sur les marchés publics.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet SAP DDI 300'134 (Procofiév 600'552) RC 448, Lsne déplacement route Romanel

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	200	5'904	780	200	7'084
a) Transformations immobilières: recettes de tiers			-2'904		-2'904
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	200	5'904	-2'124	200	4'180
b) Informatique : dépenses brutes					+
b) Informatique : recettes de tiers					-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					+
c) Investissement total : dépenses brutes	200	5'904	780	200	7'084
c) Investissement total : recettes de tiers			-2'904		-2'904
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	200	5'904	-2'124	200	4'180

L'objet SAP DDI 300'134 (Procofiév 600'552) est prévu au projet de budget 2015 et au plan d'investissement 2016-2019 avec les montants suivants :

Année 2015 CHF 2'300'000.-

Année 2016 CHF 1'165'000.-

Année 2017 CHF 2'335'000.-

Année 2018 CHF 0.-

Année 2019 CHF 0.-

Actuellement, la TCA 2014 fait état d'un montant de CHF 30'000.-. Lors de la prochaine réévaluation, elle sera modifiée en conséquence du plan ci-dessus et dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 209'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de $(4'180'000.00 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 115'000.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

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

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La nouvelle route remplacera la route actuelle et fera partie du réseau de base des infrastructures routières vaudoises.

3.6 Conséquences sur les communes

L'effet pour la Ville de Lausanne est direct et tangible, puisque la modification du tracé de la route de Romanel va lui permettre de démarrer concrètement le projet Métamorphose.

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

Les matériaux recyclables de la déconstruction de la route seront valorisés sur place (cf. 1.5.2). De plus, les terres végétales seront maintenues dans le périmètre afin de les remettre en place lors de la remise à la Ville de Lausanne du terrain correspondant à l'ancienne implantation de la route cantonale. Un bassin de rétention sera réalisé vers le carrefour de la Blécherette. Il sera végétalisé afin de permettre une meilleure intégration dans son environnement et favoriser le développement de la faune et de la flore.

Les appels d'offres ont été libellés de manière à privilégier l'utilisation de matériaux recyclés.

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), la mesure A22 (Réseaux routiers) ainsi qu'avec la mesure A23 (Mobilité douce), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

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

Participation de l'OFROU selon le projet général de 2009.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat 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.

Comme expliqué sous ch. 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 de la route est imposé par le dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette à titre de mesure d'accompagnement. Or, comme on l'a vu précédemment (ch. 1.2), le dédoublement de la jonction autoroutière est expressément mentionné comme projet TIM (transports individuels motorisés) structurant pris en compte par le plan OPair 2005 (plan des mesures, p. 37). Aucune marge de manœuvre n'est ainsi laissée à l'Etat, puisque les mesures OPair sont contraignantes pour le Canton (art. 44a, al. 2 LPE). En effet, si les travaux relatifs à la RC 448 n'étaient pas réalisés, les objectifs du dédoublement prévu ne pourraient pas être atteints.

Il est en particulier nécessaire de procéder à une réhabilitation de ce tronçon afin qu'il puisse répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic imposés par le devoir d'entretien par l'Etat de son réseau (art. 20, al. 1, lit. a LRou) dans le respect des exigences techniques. En effet, le tronçon existant nécessite un entretien conséquent (cf. ch. 1.3) au vu de son état actuel et en vue de l'augmentation de trafic annoncée. Conformément à la jurisprudence, les dépenses d'adaptation d'un réseau routier aux exigences techniques sont en principe des dépenses liées puisqu'elles doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent. Etant donné qu'ils visent à

rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des professionnels de la route), les aménagements routiers projetés résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

De plus, le niveau des nuisances sonores relevé dans le cadre de l'établissement du rapport d'impact sur la zone concernée par la RC 448 est élevé. Les valeurs limites sont dépassées.

Le déplacement de la route avec la pose d'un revêtement phono-absorbant de type SDA 8 A et la répartition du trafic routier entre les deux routes RC 448 et RC 449 (route du Châtelard) accompagnés du dédoublement de la jonction autoroutière contribueront de manière significative à la réduction des nuisances sonores.

Cette amélioration est un premier pas vers le respect des seuils de tolérance. Une action indépendante du projet de la RC 448, dans le cadre de l'assainissement ordinaire, sera à mener sur la RC 449.

Les travaux projetés, qui consistent en l'exécution d'une tâche publique prévue par la loi, remplissent donc le critère du **principe** de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat.

En outre, la solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. Comme précédemment mentionné dans le chapitre 1.5, le projet est conçu de manière à reprendre au mieux une partie du tracé de la route existante et de suivre au mieux les courbes de niveaux du terrain naturel afin de minimiser le plus possible les terrassements.

La modification du domaine public induite par le déplacement de la route de Romanel a en outre été dimensionnée pour répondre à la mise en service de la potentielle quatrième voie sans nécessiter d'emprise future supplémentaire. Le coût des travaux à effectuer est donc en adéquation avec l'objectif recherché. Le critère de la **quotité** de la dépense est ainsi, lui aussi, rempli en l'espèce.

Enfin, le critère du **moment** de la dépense est également rempli. Le dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette est prévu pour 2018. Il est impératif que la route concernée soit réaménagée dans les meilleurs délais afin de pouvoir absorber la charge de trafic supplémentaire induite par ce nouveau projet. Il est également important de tenir compte de la répartition temporelle des chantiers à venir. Les chantiers de la RC 448 et du dédoublement de la jonction de la Blécherette ne peuvent se faire que l'un après l'autre afin de limiter l'impact sur les circulations. Par ailleurs, il est raisonnable du point de vue économique d'engager les dépenses relatives à la mise en conformité du tracé existant en même temps que l'élargissement induit par le dédoublement de la jonction dans un souci de rationaliser les coûts afin de les réduire au maximum.

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.

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 SAP DDI 300'134 (Procofiév 600'552) RC 448, Lsne déplacement route Romanel

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		115	115	115	345
Amortissement			209	209	418
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		115	324	324	763
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net		115	324	324	763

4 CONCLUSION

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'180'000.- pour financer la réalisation du déplacement de la route de Romanel, RC 448-B-P, dans le cadre du dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette.

du 12 novembre 2014

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF4'180'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la réalisation du déplacement de la route de Romanel, RC 448-B-P, dans le cadre du dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette.

Art. 2

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

Art. 3

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 novembre 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean