

Commune de
CRISSIER



**Préavis de la Municipalité au
Conseil Communal**

N° 12/2016-2021

**DEMANDE DE CRÉDIT DE CONSTRUCTION
POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RC82
ET LA CRÉATION D'UNE PISTE MIXTE DE MOBILITÉ
DOUCE**

**Date proposée pour la séance de commission d'étude du
présent préavis:**

Jeudi 17 novembre 2016, 19h30

Bâtiment administratif, salle Chamberonne

7 novembre 2016

Table des matières

1. OBJET DU PREAVIS.....	2
2. CONTEXTE.....	2
3. ETUDES DU PROJET.....	5
3.1. Mesures de lutte contre le bruit planifiées	5
3.2. Concept mode doux	6
3.3. Optimisation des carrefours / RC 82-Colladon et RC 82-Sorge.....	6
3.4. Ouvrage d'art du Pont-Bleu	6
3.5. Végétalisation	6
3.6. Eclairage public.....	6
3.7. PALM	7
3.8. Propriétés et principe de répartition des coûts.....	7
4. TRAVAUX ET APPELS D'OFFRES – PROJET CRISSIER	7
4.1. Avancement des études	7
4.2. Projet Crissier.....	7
5. ORGANISATION DU PROJET	8
6. MISE A L'ENQUETE ET COMMUNICATION	8
7. PLANNING GENERAL.....	9
8. COÛTS ESTIMATIFS DU PROJET	9
9. ESTIMATION DES COÛTS DES TRAVAUX DU PROJET.....	10
10. CONSÉQUENCES SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT (charges induites).....	10
11. FINANCEMENT	11
12. CONCLUSION.....	12

AU CONSEIL COMMUNAL DE CRISSIER,

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. OBJET DU PREAVIS

Le présent préavis traite de la demande d'un crédit de construction pour la partie des travaux de la requalification de la RC 82 sur le territoire de Crissier à charge de la commune de Crissier et la création d'une piste mixte de mobilité douce reliant le quartier de Pré-Fontaine au Pont-Bleu pour un montant de CHF 540'000.-TTC. Le projet prévoit, dans sa globalité, de réaménager la RC 82 (Tir-Fédéral), entre son carrefour sud avec la RC 1 et l'entrée sud du tunnel de Marcolet, à Crissier.

Ce préavis fait suite au préavis n° 90/2011-2016 demandant un crédit d'étude d'un montant de CHF 90'000.- TTC, dont CHF 20'000.-TTC correspondant à la phase d'étude d'avant-projet et imputés sur un compte d'attente pour la participation de notre commune.

Les demandes de crédits de construction sont déposées en parallèle dans les communes partenaires ainsi qu'auprès de l'EPFL et du Grand Conseil.

Une convention de construction est en cours d'élaboration entre la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR – Etat de Vaud), la Commune d'Ecublens, la Commune de Chavannes-près-Renens, l'EPFL, et la Commune de Crissier. Elle détermine la répartition financière des études, sur la base des rentrées de soumissions, ainsi que l'organisation du chantier.

Les travaux de l'ouvrage d'art du Pont-Bleu feront l'objet d'un autre préavis courant 2017.

2. CONTEXTE

Le secteur du chantier 1 (Chantier d'étude des hautes écoles, Université et EPFL) du bureau de Stratégie et Développement de l'Ouest lausannois (SDOL) constitue un des sites stratégiques du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), notamment en raison de son fort potentiel de développement et de sa situation dans l'agglomération. La RC 82 est située dans le périmètre du chantier 1 et sa requalification entre dans le cadre des mesures préconisées par le PALM et le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale pour la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne-Morges.

La RC 82 est située principalement sur le territoire de la Commune d'Ecublens ; elle longe la Commune de Chavannes-près-Renens et se poursuit au nord, sur celle de Crissier.

Le réaménagement de cet axe « nord-sud » vise à une meilleure intégration de la route dans son environnement bâti pour permettre le partage de l'espace routier avec les modes doux, ainsi que pour améliorer la qualité de vie des riverains.



Figure 1 Périmètre d'étude

Fortement contraint en bordure Est par le métro m1, l'axe de la RC 82 doit jouer également un rôle d'espace public et assurer une articulation majeure entre les quartiers situés de part et d'autre, tout en garantissant la continuité des réseaux de mobilité.

Suite à l'étude préliminaire effectuée sous la direction du SDOL, une analyse de l'avant-projet a été réalisée, sous la direction du groupe technique (GT) composé de représentants des trois communes concernées, de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et de la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud (DGMR).

Les buts de ce réaménagement sont les suivants :

- amélioration de la sécurité générale sur l'axe ;
- amélioration des conditions de circulation aux nœuds ;
- amélioration des déplacements en mobilité douce ;
- valorisation de l'axe ;
- assainissement du bruit routier, prenant en compte les mesures déjà définies.



En particulier, **pour la commune de Crissier**, le projet consiste à intégrer une piste mixte de mobilité douce reliant Ecublens par le Pont-Bleu et longeant la route Cantonale jusqu'au quartier de Pré-Fontaine. Il est à relever que la RC 82 sur le territoire de Crissier est une route cantonale hors localité. Les coûts liés à la chaussée sont à charge de la DGMR.

3. ETUDES DU PROJET

Les études du réaménagement de la RC 82 se sont déroulées dans un cadre complexe. Alors que cet axe n'a jamais vraiment été caractérisé jusque-là, il apparaissait déjà clairement comme fortement stratégique par l'accès qu'il offre à plusieurs communes (Ecublens, Chavannes-près-Renens, Crissier, Renens, St-Sulpice), aux Hautes Ecoles, mais aussi au réseau de routes nationales (jonction autoroutière de Crissier et futures jonctions de Chavannes et Ecublens). **Au vu des densifications très fortes projetées dans ses alentours, la volonté d'en faire un axe plus urbain, plus perméable et plus sûr pour les mobilités douces a été affichée dès le début.**

Les études de réaménagement auquel ce projet a abouti intègrent les principales propositions suivantes :

- offre de **continuité dans les aménagements de bandes cyclables**, entre le carrefour de la RC 1 et du Pontet, et du carrefour Crochy à Marcolet ;
- réalisation de **deux pistes mixtes piétons et vélos** ;
- modification du mode d'exploitation des carrefours de Sorge (C3) et Dent d'Oche (C2), dans le secteur de l'EPFL ;
- modifications de géométrie ponctuelles aux autres carrefours et changement des contrôleurs routiers de la signalisation lumineuse aux carrefours de la Cerisaie (C5) et Bochet-Crochy (C9, C10) ;
- réaménagement du carrefour de la Cerisaie (C5) avec un carrefour régulé (nouveau contrôleur routier et ferroviaire).
- **Remplacement de l'éclairage public** sur tout le tronçon.

Les différentes phases d'étude ont permis de mettre à niveau le projet selon les normes en vigueur et de réaliser un certain nombre de mesures : auscultation des couches d'enrobé bitumineux, contrôles caméra de l'ensemble des collecteurs, recensement de l'ensemble des services présents sous la chaussée, relevés géométriques du tracé par hélicoptère, études de trafic. D'autre part, diverses séances ont eu lieu avec les transports publics afin d'intégrer les mesures sécuritaires le long du m1 et la coordination pour la gestion de la signalisation lumineuse entre les contrôleurs de route et ferroviaire.

3.1. Mesures de lutte contre le bruit planifiées

Les Communes d'Ecublens et Crissier ont déjà fait l'objet d'études d'assainissement du bruit routier. Dans ce cadre, les mesures suivantes ont été définies pour limiter les nuisances causées par le trafic sur la RC 82 :

- pose d'un **revêtement phono-absorbant** à haute performance depuis l'entrée de localité sud d'Ecublens jusqu'au carrefour de Crochy, puis entre le carrefour Tir-Fédéral/**Pont-Bleu jusqu'à l'entrée de la galerie de Marcolet** ;
- implantation d'une paroi anti-bruit de 108 m de long et de 3 m de haut, en limite des parcelles nos 1'218, 665, 664 et 662, soit au niveau de la contre-allée entre la rue de Bassenges et le carrefour du Pontet Nord. Un soin particulier sera donné dans son intégration paysagère ;

- éventuel abaissement de la vitesse maximale autorisée de 60 km/h à 50 km/h en traversée de localité, si les mesures précitées s'avèrent insuffisantes pour respecter les normes applicables en matière de protection contre le bruit.

3.2. Concept mode doux

Sur la base des objectifs fixés, des contraintes identifiées et des principes généraux concernant les piétons et les deux-roues, l'évaluation de diverses variantes au sein du GT et par consultation des groupes de défense des intérêts des cyclistes, Pro Velo et Association Transports et Environnement (ATE Vaud), a mené à choisir la variante privilégiant des déplacements rapides sur chaussée, complétant ainsi un réseau cyclable d'agglomération déjà dense dans le secteur. Des liaisons plus sécurisées visant un public plus large existent déjà par des itinéraires parallèles (par exemple la piste en contresens de la rue de Bassenges).

3.3. Optimisation des carrefours / RC 82-Colladon et RC 82-Sorge

L'ensemble des carrefours à feux seront optimisés par le remplacement des contrôleurs routiers des feux. Pour les deux carrefours Dent d'Oche (C2) et Sorge (C3), étant donné les futurs accroissements de trafic prévus en lien avec le développement des Hautes Ecoles et la volonté partagée par la Ville d'Ecublens et l'EPFL, le GT a retenu la variante de création de deux nouveaux giratoires.

3.4. Ouvrage d'art du Pont-Bleu

Le profil appliqué sur les ouvrages d'art du Pont-Bleu est le suivant : deux voies de circulation de 3.50 m longées à l'ouest, par une piste mixte piétons et vélos de 3.50 m minimum et à l'est, par un trottoir de 2 m. Cette proposition est issue de l'analyse des liaisons piétonnes et cyclables dans ce secteur, tenant notamment compte du **Masterplan Pont-Bleu - Terminus. La piste mixte côté ouest optimise les liaisons en direction de Crissier et Bussigny prévues dans ce Masterplan.** Le trottoir côté « est » apporte un avantage certain dans le réseau de mobilité piétonne.

Ces aménagements impliquent l'élargissement des ponts, qui pourront être réalisés dans le cadre de la réfection des ouvrages d'art, en cours d'étude par la DGMR. Etant donné les problèmes d'emprise pour élargir la pile du pont sur les voies CFF, il a été décidé de construire un nouvel ouvrage sur les voies CFF. La suppression de l'appui du pont situé entre les voies sécurisera aussi l'exploitation ferroviaire. La deuxième partie du pont après les voies CFF sur Crissier sera, quant à elle, réfectionnée et élargie.

Ces deux ouvrages d'art ne font pas partie du présent préavis.

3.5. Végétalisation

La principale **proposition de végétalisation** réside dans des alignements d'arbres sur le domaine privé pour l'essentiel. Quelques autres mesures ponctuelles, sont également proposées, par exemple au niveau de la future paroi anti-bruit. La partie sud du tronçon sera une route longée d'une allée d'arbres sur les deux côtés.

3.6. Eclairage public

Dans le cadre de ces travaux de réaménagement, il est prévu **la rénovation complète du système d'éclairage public.** De plus, une extension au sud sur le tronçon hors localité, **ainsi qu'un éclairage des deux pistes mixtes seront mis en place.**

Tous les mâts d'éclairage public seront remplacés et les luminaires seront changés par des nouveaux appareils équipés de LED. Une étude photométrique a permis de déterminer que les positions existantes pourront être conservées, ceci, dans le but de diminuer les frais de génie civil tout en respectant les normes d'éclairage public. Cette étude a également permis de déterminer les puissances nécessaires à chaque luminaire afin d'optimiser la consommation électrique. Ainsi le nouvel éclairage prévu pour la RC 82 respectera parfaitement les normes tout en optimisant la consommation électrique.

3.7. PALM

Suite à cette étude, le réaménagement de la RC 82 a été proposé, dans la version 2012 du PALM, comme une mesure d'aménagement d'axe de mobilité douce (mesure 4d). Les différents intervenants (communes et Canton) se sont mis d'accord sur des principes de répartition financière des coûts de réaménagement.

3.8. Propriétés et principe de répartition des coûts

Pour mémoire, les routes cantonales « en traversée de localité » sont propriétés des communes et celles « hors localité », de l'Etat de Vaud. **Sur le territoire de Crissier, le tronçon est classifié hors localité et les travaux sont à charge du Canton.**

Les trottoirs et l'éclairage public sont à la charge des communes sur l'ensemble des routes cantonales, qu'elles se trouvent en localité ou non.

Quant aux aménagements paysagers, ils sont financés par les communes sur leurs territoires respectifs.

Le financement des travaux sera assuré respectivement par les communes territoriales, la DGMR et l'EPFL.

Ainsi, Crissier financera l'éclairage public et les plantations sur son territoire, la piste mixte de mobilité douce entre le quartier de Pré-Fontaine et le Pont-Bleu, hors participation de 75% de l'Etat de Vaud pour la mobilité douce.

Les études sont réparties au prorata des devis des travaux (basés sur rentrée de soumission).

4. TRAVAUX ET APPELS D'OFFRES – PROJET CRISSIER

L'étape actuelle du présent préavis consiste à obtenir les crédits de construction nécessaires à l'exécution des travaux prévus entre 2017 et fin 2019.

4.1. Avancement des études

Des appels d'offres, procédures marchés publics, ont été réalisés pour les prestations suivantes :

- Travaux : Travaux de génie civil, travaux paysagers, signalisations lumineuses, éclairage public (en cours).
- Mandats d'ingénieries : ingénieurs civils, études paysagères, ingénieurs trafic, ingénierie électro mécanique, études éclairage public, essai et laboratoire routes, relevés géométriques, audit sécurité.

L'ensemble de ces procédures a été réalisé avec un comité d'évaluation sur la base de critères d'adjudications du Canton.

4.2. Projet Crissier

Le projet prévoit de réaliser, sur le territoire de Crissier, une piste mixte de mobilité douce reliant le Pont-Bleu au quartier de Pré-Fontaine. Cette piste a été plusieurs fois demandée au Conseil communal.

Une piste mixte de 3,50 mètres de largeur sera réalisée en parallèle de la RC 82 en site propre sur une distance d'environ 270 mètres, depuis le carrefour du Pont-Bleu, en direction du quartier de Pré-Fontaine. Cette liaison aura en son extrémité deux branches, qui relieront de part et d'autre de la tranchée couverte de Marcolet, le bas du quartier et la route de Marcolet et le Haut du quartier ainsi que la rue de Plan (puis la rue des Alpes). Cette piste sera bordée d'une rangée d'arbres et illuminée par un nouvel éclairage public adapté. Elle sera construite sur les parcelles privées n°378 de l'Etat de Vaud et n°186 de l'hoirie Bussy-Lévy. C'est la raison pour laquelle une procédure d'expropriation a été déposée simultanément à la mise à l'enquête du projet.

Ensuite, sur environ 80 mètres, le trottoir existant sera élargi permettant le prolongement de la piste mixte. Un mur de soutènement sera érigé sur 60 mètres.

Finalement, l'éclairage de la route cantonale RC 82 sera remplacé sur toute la longueur du tronçon sur le territoire de Crissier.

Pour la suite des études et la réalisation, la direction de projet est assurée par la DGMR et le Service des travaux de la Commune d'Ecublens. Ce dernier a une délégation de compétence pour représenter les partenaires, soit les Communes de Chavannes-près-Renens et Crissier, ainsi que l'EPFL. Un groupe décisionnel, composé de représentants des Municipalités des Communes d'Ecublens, Chavannes-près-Renens et Crissier, ainsi que de l'EPFL et de la DGMR, validera l'ensemble des décisions.

Avant la mise à l'enquête, une séance d'information a été réalisée à l'espace Nicolier à Ecublens. Les associations Pro Vélo et ADHIRE ont également été invitées à une présentation du projet au Centre technique communal d'Ecublens.

Six mises à l'enquête simultanées ont été réalisées :

- Ecublens : mise à l'enquête du projet de réaménagement selon la Loi sur les routes (LROU), mise à l'enquête selon la loi sur les expropriations (LE) et mise à l'enquête des mesures d'allègement de l'assainissement du bruit routier.
- Crissier : mise à l'enquête selon LROU et LE.
- Chavannes-près-Renens : mise à l'enquête LROU.

Crissier a reçu une opposition sur le dossier d'expropriation et une opposition sur l'emprise du projet de la piste mixte sur la parcelle n°186 de l'hoirie Bussy-Lévy.

Après négociations, un accord a été trouvé avec l'hoirie pour le retrait des deux oppositions en date du 2 novembre 2016.

Pour Ecublens, aucune opposition sur le projet ni sur les mesures d'allègements n'a été reçue. Trois oppositions sur l'enquête LE conjointes concernant une servitude d'utilisation pour la piste mixte au sud du tronçon ont été déposées.

Le Canton a reçu une autre opposition sur LE pour une servitude et emprises hors localités.

Quant à Chavannes-près-Renens, aucune opposition.

7. PLANNING GENERAL

Sous réserve de l'octroi de la présente demande de crédit et de celle de nos partenaires, les travaux de réaménagement de la route cantonale RC 82 débiteront au printemps 2017 et se termineront en 2019.

8. COÛTS ESTIMATIFS DU PROJET

Les principes de répartition des coûts des aménagements entre le Canton, l'EPFL et les communes concernées, ont été basés jusqu'à présent sur une pré-convention, laquelle a été validée et signée par l'ensemble des partenaires en phase d'avant-projet.

A ce stade de l'étude, avec les rentrées des différents appels d'offres, le chiffrage plus précis des coûts a pu être réalisé. La répartition des participations entre les partenaires a suivi les mêmes bases que lors de l'avant-projet. L'ensemble du projet a été structuré par partie d'ouvrages avec les pourcentages à charge de chaque partenaire. Le devis estimatif a fait l'objet d'une validation de l'ensemble des partenaires sur les pourcentages par partie d'ouvrages et une convention de construction est en cours d'élaboration.

Par rapport à l'avant-projet, les éléments suivants ont été ajoutés :

- Renforcement partiel des infrastructures routières suite aux résultats de la campagne d'essais par un laboratoire routier.
- Changement des contrôleurs routiers à feux des carrefours du Pontet (C6) et de Bochet-Crochy (C9 et C10).
- Mandat d'ingénieurs pour la gestion du trafic en phase travaux et la gestion des carrefours à feux.

Au total, le devis des travaux s'élève à environ CHF 14'458'048.00 TTC (+/- 10 %), hors réfection du Pont-Bleu, soit en augmentation par rapport à l'avant-projet (CHF 10'420'000.-). L'augmentation est essentiellement due aux trois points précités non contenus dans l'avant-projet.

Cependant, pour Crissier, le montant estimé des travaux est en diminution suite à une augmentation de 25% de la participation de la DGMR sur la piste de mobilité douce. La DGMR prend en charge la totalité des coûts des aménagements cyclables hors traversées de localité, étant donné que ce tronçon du réseau cyclable fait partie du réseau structurant cantonal.

La répartition convenue sur la base du devis estimatif, hors ouvrages d'art (Pont-Bleu), hors frais d'acquisition de terrain et hors divers et imprévus est la suivante (montant arrondi TTC) :

	<u>Total du réaménagement</u>	<u>Canton</u>	<u>EPFL</u>	<u>Ecublens</u>	<u>Crissier</u>	<u>Chavannes-près-Renens</u>
Montant en Fr.	14'458'048.00	4'415'548.00	802'811.00	7'287'949.00	468'799.00	1'468'998.00
Pourcentage	100.00 %	30.48 %	5.54 %	50.31 %	3.24 %	10.14 %

Les subventions estimées pour ce projet sont d'environ CHF 3.5 millions, pour notre commune les subventions sont estimées comme suit :

Subvention fédérale fonds d'infrastructure mobilités douces CHF 72'000.00

9. ESTIMATION DES COÛTS DES TRAVAUX DU PROJET

L'estimation des coûts liés aux travaux se présente comme suit :

	Coûts des Travaux Fr.	participation Crissier		
		%	Fr.	Arrondis
Travaux de génie civil	9'154'872.00	1.86%	170'698.00	175'000.00
Acquisition de terrains	87'000.00	0.00%	0.00	0.00
Plantations	296'021.00	9.80%	29'004.00	30'000.00
Signalisation verticale et feux	1'713'540.00	0.34%	5'760.00	10'000.00
Eclairage public (appareillage et câblage)	862'000.00	21.45%	184'888.00	185'000.00
Honoraires (toutes prestations)	1'299'575.00	3.36%	43'724.00	45'000.00
Sous-total HT	13'413'008.00	3.24%	434'074.00	445'000.00
TVA 8%	1'073'040.64		34'725.92	35'600.00
TOTAL TTC devis Etat de Vaud	14'486'048.64	3.24%	468'799.92	480'600.00
Divers imprévus env. 13%		13.00%	60'943.99	59'400.00
Total demande de crédit de construction Crissier TTC				540'000.00

Pour l'éclairage public, les coûts n'étant pas à charge du Canton, la répartition des coûts des travaux d'un montant total de CHF 862'000.00, sont réparties en fonction des installations effectivement posées sur chaque territoire, et les honoraires d'étude sont répartis au prorata des installations soit avec un ratio de 52.40 % des coûts pour Ecublens, **21.45 % pour Crissier**, 11.56 % pour Chavannes-près-Renens et 14.59 % pour l'EPFL.

10. CONSÉQUENCES SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT (charges induites)

Les conséquences sur le budget de fonctionnement :

- Frais de traitement de la zone herbeuse et arbres : 10'000.-/an
- Entretien et nettoyage de la piste mixte : 20'000.-/an

11.FINANCEMENT

Plan des investissements 2017-2021		
Les investissements du présent préavis figurent au plan quinquennal 2017-2021, pris en considération dans le tableau ci-dessous. Montant prévu : Fr. 840'000		
Total des investissements prévus de 2017 à 2021		Fr. 98'350'000.00
Divers préavis déjà votés		Fr. 7'844'000.00
Préavis en cours au 7.11.2016		
12/2016-21	Crédit construction réaménagement RC82 et création piste mixte de mobilité douce	Fr. 540'000.00
13/2016-21	Collège de la Carrière - Crédit de construction de l'extension du bâtiment scolaire	Fr. 3'350'000.00
		Fr. 3'890'000.00
Solde des investissements à voter selon plan 2017-2021		Fr. 85'666'000.00
Ecart favorable par rapport au plan d'investissements 2017-2021		Fr. -950'000.00
Plan de financement des investissements proposé		
Montant du crédit souhaité		Fr. 540'000.00
Mode de financement	Ces investissements seront financés par un emprunt non affecté qui sera souscrit afin de financer les dépenses d'investissements non couverts par la marge d'autofinancement.	
Amortissement	La part de ces coûts d'investissements qui ne peuvent être recensés comme des dépenses thématiques au sens de la péréquation, sera amortie immédiatement par un prélèvement dans le fonds de réserve no 9282.50 "Investissements futurs". S'agissant de la partie de ces coûts qui seraient susceptibles d'être considérés comme des dépenses thématiques (estimation : 55 %), elle sera amortie, dans un délai de trente ans par des prélèvements annuels dans le fonds de réserve n° 9282.21 "Investissements thématiques en cours votés" qui aura été préalablement approvisionné à cet effet par un prélèvement global dans le fonds de réserve n° 9282.50 "Investissements futurs".	
Charges de fonctionnement	Le chapitre 10 du présent préavis traite des charges de fonctionnement.	

12.CONCLUSION

Le projet, regroupant l'Etat de Vaud (DGMR), les communes de Crissier, de Chavannes-près-Renens, d'Ecublens, et l'EPFL, représente une des branches de la mobilité douce prévues dans les plans de développement futurs de la commune. La Municipalité souhaite par le présent préavis valider tant du point de vue communal que régional, les efforts de développement de la mobilité douce.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité de Crissier vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de Crissier

- Vu le préavis municipal N° 12/2016-2021 du 7 novembre 2016,
- Oûi le rapport de la commission désignée pour étudier cette affaire,
- Considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

DECIDE

- D'accorder à la Municipalité un crédit de construction d'un montant de **CHF 540'000.-TTC**, destiné à la participation financière de la commune de Crissier pour les travaux de réaménagement de la RC 82 et la création d'une piste de mobilité douce

Adopté par la Municipalité en séance du 7 novembre 2016.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

Le Secrétaire

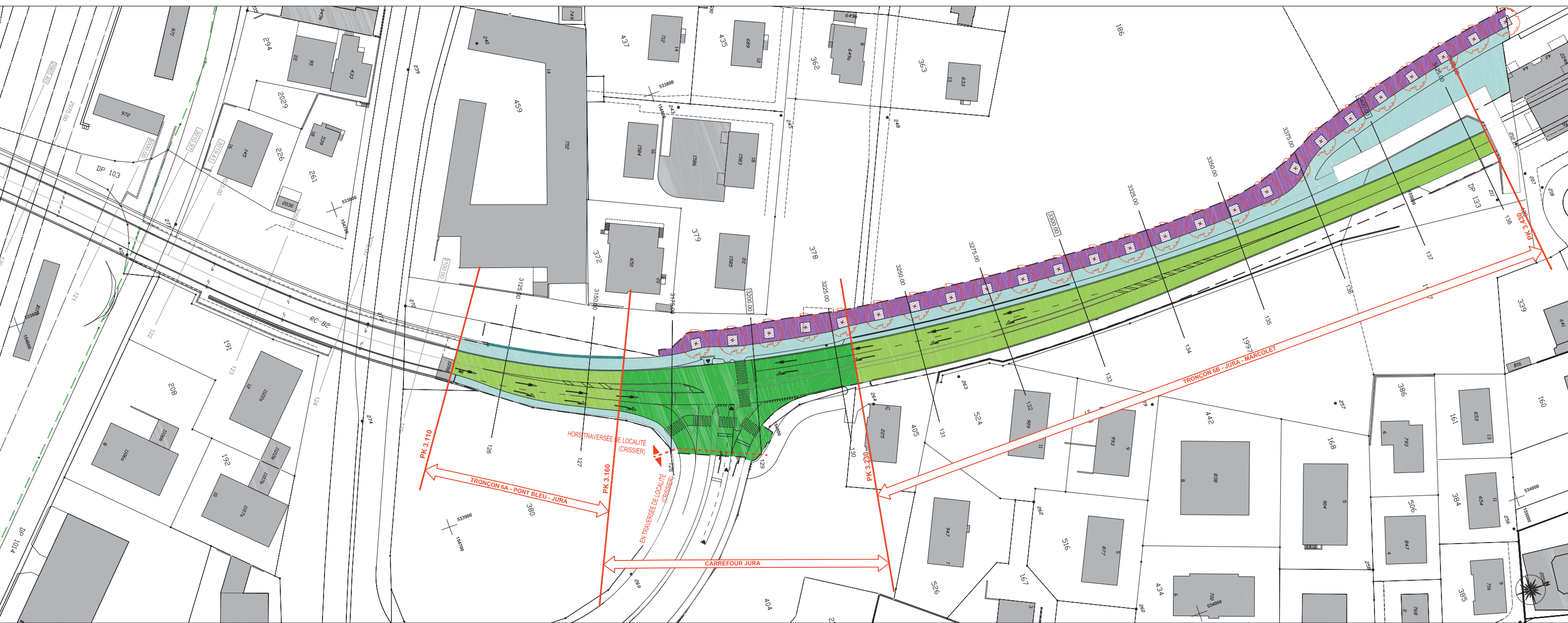
S. Rezso

D. Lang

Responsable du préavis : Mme N. Jatton, municipale

Annexes :

- Annexe 1 : Plan de situation Crissier
- Annexe 2 : Projet de convention de construction



ANNEXE 1: PLAN DE SITUATION - CRISSIER

PALM 2012 – réaménagement de l'avenue du Tir-Fédéral (RC82)

CONVENTION (financière et délégation de compétence)

entre

la Commune de Chavannes-près-Renens, représentée par sa Municipalité,

et

la Commune de Crissier, représentée par sa Municipalité,

et

la Commune d'Ecublens, représentée par sa Municipalité

et

la Confédération Suisse, représentée par l'École polytechnique fédérale de Lausanne (ci-après : l'EPFL),

et

L'État de Vaud, représenté par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), (ci-après : le Canton)

au sujet

de l'aménagement de l'avenue du Tir-Fédéral (RC 82), entre le carrefour Pré-Fleuri (non compris) et la sortie sud de la galerie du Marcolet, concernant la phase de réalisation des travaux, à l'exception des ouvrages d'art (pont Bleu et PI Epenex).

Pour la bonne intelligence de la présente convention, il est préalablement exposé ce qui suit :

PREAMBULE

CONTEXTE

Le Canton et les Communes engagent actuellement dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après : PALM) et le plan directeur cantonal une stratégie de lutte contre l'étalement urbain. Le PALM identifie une dizaine de sites stratégiques destinés à accueillir la plus grande part du développement de l'agglomération lausannoise à l'horizon 2020. Il a été adopté en février 2007 par le Canton et les Communes concernées, puis confirmé en juin 2012, lors de l'adoption du PALM de deuxième génération. Le Canton et les Communes se sont, de ce fait, engagés à développer les objectifs contenus dans le PALM et à poursuivre le processus de sa mise en œuvre.

Le secteur du chantier 1 de la Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (ci-après : SDOL) constitue un des sites stratégiques du PALM, notamment en raison de son fort potentiel de développement et de sa situation dans l'agglomération. La RC 82 est située dans le périmètre du chantier 1 et sa requalification entre dans le cadre des mesures préconisées par le PALM (mesures 4c.OL.108 et 4d.OL.12a, planifié à l'horizon 2015-2018) et le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges.

La RC 82 est une route principale du réseau routier de l'agglomération Lausanne-Morges, située principalement sur le territoire communal d'Ecublens. Elle longe la commune de Chavannes-près-Renens et se poursuit au nord sur la commune de Crissier. L'aménagement actuel de cet axe ne répond pas à l'urbanisation récente et projetée (PQ les Cèdres, Quartier de l'innovation de l'EPFL, etc.) aux abords de la route.

Le projet d'aménagement a pour objectif de traduire et compléter les lignes directrices et stratégies d'aménagement du chantier 1 / Hautes-Écoles – Tir Fédéral – Maladière. Il doit conduire à une meilleure intégration de cet axe routier dans son environnement bâti, permettre un partage cohérent de l'espace routier avec les mobilités douces, améliorer la gestion du trafic aux carrefours clés de cet axe, en tenant compte de la réalisation des jonctions autoroutières de Chavannes et Ecublens qui modifieront la distribution du trafic dans l'agglomération et le rôle de la RC 82. L'avenue du Tir-Fédéral doit également jouer le rôle d'articulation majeure entre différents quartiers, en garantissant la continuité des réseaux structurants de mobilité.

L'étude préliminaire s'est déroulée de décembre 2011 à juin 2013. Elle a été présidée par la Commune d'Ecublens, avec la participation de la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après : DGMR), des Communes de Chavannes-près-Renens et de Crissier, ainsi que de l'EPFL et du SDOL.

L'avant-projet s'est déroulé entre mars et juin 2015 et a été copiloté par la DGMR et la Commune d'Ecublens en étroite collaboration avec les autres partenaires (communes territoriales concernées et EPFL), représentés par la Commune d'Ecublens. Il a permis de caler le projet sur un relevé topographique de précision, de recueillir les informations disponibles sur l'emplacement des réseaux souterrains et d'estimer les surfaces des emprises foncières.

Le projet définitif s'est déroulé entre octobre 2015 et avril 2016 et a été copiloté également par la DGMR et la Commune d'Ecublens en étroite collaboration avec les autres partenaires, représentés par la Commune d'Ecublens. Il a permis de prendre en compte l'ensemble des contraintes de terrain, notamment les conflits du projet avec les réseaux souterrains et son adéquation à l'évolution des transports publics dans le secteur, notamment avec l'éventuel prolongement de la ligne tl n° 1 jusqu'au site de l'EPFL. Il a été soumis à enquête publique du 30 mars au 28 avril 2016.

Plusieurs associations ont été consultées pendant l'étude préliminaire et à l'issue du projet définitif (ADIRHE, ATE, Provélo) et une présentation publique a eu lieu le 15 mars à Ecublens, ceci dans le but de mieux tenir compte des attentes des habitants et usagers de la route.

Le financement des études a été assuré sur la base de la préconvention signée par l'ensemble des partenaires (Canton, Communes et EPFL) le 1^{er} septembre 2014.

PRINCIPES DE REPARTITION DES COÛTS

Les coûts des travaux et études relatives à la phase d'exécution seront à la charge du Canton et des Communes de Chavannes-Près-Renens, Crissier, Ecublens et l'EPFL, selon les principes de financement des travaux qui se basent sur la loi vaudoise sur les routes (LRou) :

- **Hors traversée de localité (ci-après HT) – Article 54 LRou** : les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les communes. L'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables dont il admet la nécessité. Les frais d'entretien de ces aménagements sont à la charge des communes.
- **En traversée de localité (ci-après ET) – Article 56 LRou** : dans la traversée des localités, les dépenses de construction, de correction et d'entretien des routes cantonales sont à la charge des communes territoriales. Ces travaux peuvent être subventionnés à concurrence de 50 % au maximum.
- **Carrefours d'accès à des réseaux communaux ou de quartiers – Article 54 LRou** : si une Commune ou un tiers demande la réalisation d'un accès nouveau pour desservir un site d'intérêt local, le coût de réalisation de cet accès lui en incombe.

De plus, dans le cas de ce projet le Canton prendra en charge la totalité des coûts des aménagements cyclables hors traversées de localité, étant donné que ce tronçon du réseau cyclable fait partie du réseau structurant cantonal.

Sur la base des principes énoncés ci-dessus, la prise en charge des coûts des travaux et des études a été répartie selon les principes suivants :

TRAVAUX

Travaux de génie civil : les aménagements routiers sont subdivisés en 21 parties d'ouvrage. Leur périmètre est défini sur le plan de l'annexe 1, qui fait partie intégrante de la présente convention. La clé de répartition des coûts de chaque partie d'ouvrage est indiquée dans le tableau de l'annexe 2, qui fait partie intégrante de la présente convention.

Plantations : le coût des plantations est réparti entre la Commune d'Ecublens, la Commune de Crissier et l'EPFL conformément à la clé de répartition des coûts des quatre parties d'ouvrage ECU_5, CRI_2, EPFL_1 et ECU_3, (voir le tableau de l'annexe 2).

Renouvellement de la signalisation lumineuse : les coûts du renouvellement de la signalisation lumineuse sont financés par les partenaires selon une clé de répartition tenant compte :

- de leurs participations aux coûts des travaux de génie civil
- de l'estimation des coûts de renouvellement de la signalisation lumineuse.

L'Etat de Vaud prendra entièrement à sa charge les coûts de renouvellement de la signalisation lumineuse du carrefour Marcolet et 25 % du coût de renouvellement de la signalisation lumineuse des autres carrefours (part estimée nécessaire à la gestion du trafic pendant la phase chantier), sauf pour le carrefour de la Cerisaie. L'ensemble des carrefours à feux et leurs dénominations figurent sur le plan en annexe 3, qui fait partie intégrante de la présente convention.

Éclairage public : les coûts de l'éclairage public sont répartis entre les Commune d'Ecublens, de Crissier, de Chavannes-près-Renens et l'EPFL par zone (voir le tableau à l'annexe 2 et le plan à l'annexe 4 qui font partie intégrante de la présente convention).

Signalisation verticale et horizontale de chantier : les coûts de la signalisation verticale et horizontale de chantier sont inclus dans les coûts des travaux de génie civil et répartis selon la clé de répartition applicable à ces derniers.

Signalisation verticale définitive (carrefours Sorge et Dent-d'Oche) : les coûts de la nouvelle signalisation verticale définitive au droit des deux nouveaux giratoires sont pris en charge par les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts des travaux de génie civil liés à ces aménagements.

Les coûts de la nouvelle signalisation verticale en dehors de ces deux aménagements sont pris en charge par les partenaires au prorata des longueurs de route de leur compétence (communes : tronçon en traversée de localité, canton : tronçons hors traversée de localité). Le tronçon de route limitrophe entre les communes de Chavannes-près-Renens et d'Ecublens est pris en charge à raison de 90 % par Ecublens et 10 % par Chavannes-près-Renens.

Signalisation horizontale définitive : Les coûts de la nouvelle signalisation horizontale sont pris en charge par les partenaires au prorata des longueurs de route de leur compétence, comme précisé au point précédent.

HONORAIRES

Honoraires du bureau d'ingénieurs civils pour la réalisation du projet d'exécution, la direction locale des travaux jusqu'à la mise en service de la route : ces coûts seront répartis entre les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts des travaux de génie civil.

Honoraires du bureau de paysagistes pour la réalisation du projet d'exécution, la direction locale des travaux de plantation et la direction des travaux de garantie : ces coûts seront répartis entre les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts des plantations.

Honoraires du bureau d'ingénieurs trafic et prestations des entreprises spécialisées en lien direct avec les feux de signalisation : ces coûts seront répartis entre les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts des travaux de génie civil.

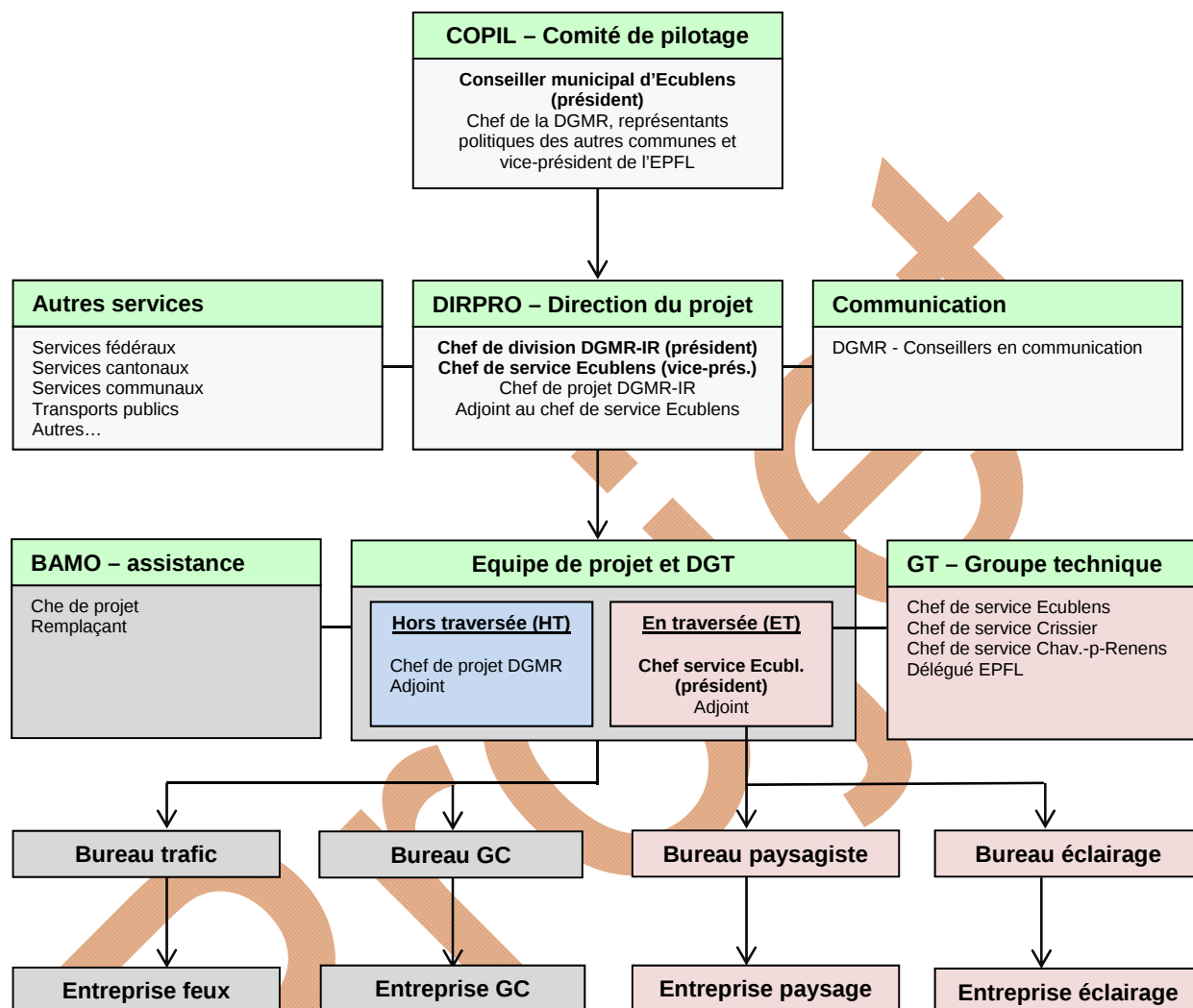
Honoraires liés à l'éclairage public : ces coûts seront répartis entre les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts liés aux travaux d'éclairage public.

Honoraires du bureau d'assistance au maître de l'ouvrage (BAMO) : ces coûts seront répartis entre les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts des travaux de génie civil.

Honoraires du bureau d'ingénieur en génie civil pour la direction locale des travaux de câblage des feux de signalisation (BSA) : ces coûts seront répartis entre les partenaires au prorata de leurs participations respectives aux coûts des travaux de génie civil.

PRINCIPES GENERAUX D'ORGANISATION DE LA PHASE D'EXECUTION

Afin de préciser les responsabilités, l'organigramme fonctionnel se présente comme suit :



Délégation de la gestion technique

Les Municipalités de Chavannes-près-Renens et de Crissier et la direction de l'EPFL délèguent à la Municipalité d'Ecublens, par la direction de son Service des travaux, la gestion technique du projet en traversée de localité (ET) et les aménagements annexes hors traversées de localité (HT) (arborisations, pistes mixtes, éclairage public, etc.). Sur le territoire de Crissier, le service Infrastructures de la commune de Crissier assurera la DGLT (direction générale locale des travaux) et assistera la DGT à toutes les décisions financières et techniques auxquelles la commune de Crissier est liée.

Le Groupe technique (GT) permet aux représentants techniques des Communes et de l'EPFL :

1. d'être informés sur l'avancement du projet
2. d'assurer des tâches de coordination technique
3. de valider les engagements financiers de sa compétence (voir chapitre 3).

Cela étant, les parties conviennent de ce qui suit:

1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention est le document de référence commun à tous les partenaires du projet qui sert de base à l'élaboration des phases suivantes du projet : l'élaboration du projet d'exécution (génie civil et plantations) et réalisation ;

- les études d'optimisation du trafic en phase chantier et en phase exploitation ;
- la réalisation des travaux de génie civil, les plantations, l'éclairage public, la pose de la signalisation horizontale et verticale et l'adaptation des équipements électromécaniques (feux de signalisation) ;
- la direction locale et générale des travaux (DLT et DGT);
- les modalités de facturation et de contrôle des factures;

2. ENGAGEMENTS COMMUNS DES PARTIES

Les parties s'engagent à :

- mettre en œuvre les phases d'études et de travaux en se basant sur le projet définitif soumis à enquête publique du 30 mars au 28 avril 2016 ;
- ne plus remettre en cause les bases du projet et les principes d'aménagement adoptés, sauf si, à la suite d'études plus poussées, des contraintes l'imposent. Le cas échéant, les modifications apportées devront être préalablement validées par le groupe décisionnel (direction de la DGMR, Municipalités des Communes, direction de l'EPFL);
- confier la direction générale des études et des travaux à la DGMR et à la Commune d'Ecublens, cette dernière représentant les autres partenaires du projet (Communes de Crissier et de Chavannes-près-Renens et l'EPFL); La commune de Crissier sera associée en DGLT (direction générale locale des travaux) pour tous les objets sur son territoire auxquels elle participe financièrement ou qui sera à sa charge pour l'entretien futur.
- assurer le financement des études et des travaux au prorata des parts respectives de chacune des parties et selon les modalités de paiement décrites dans la présente convention et dans les contrats à venir. Les montants estimatifs des coûts à charge de chacune des parties sont donnés en annexe à la présente convention (annexe 1).

3. DELEGATION FINANCIERE

Pour les aménagements ET (en traversée de localité) et pour les aménagements annexes HT (hors traversées de localité), afin de garantir la rapidité des opérations durant la phase de réalisation et conformément aux pouvoirs de représentation qui lui sont conférés, la direction du Service des travaux de la Commune d'Ecublens peut engager, au nom de l'EPFL et de des Communes de Crissier, Chavannes-près-Renens et Ecublens, des montants allant jusqu'à CHF ~~100'000.-~~ 10'000.- TTC pour des prestations complémentaires liées au projet (optimisation du projet, ~~avenants~~, régie, modifications etc..). Ce montant s'entend globalement (toutes parts des partenaires comprises) et par mandat.

Au-dessus de ce montant, le GT valide les engagements financiers allant jusqu'à CHF ~~200'000~~ 20'000.- TTC.

Les copies des engagements allant jusqu'à CHF ~~200'000~~ 20'000.- sont transmises aux membres du COPIL pour information.

Au-dessus de CHF ~~200'000.-~~ 20'000.- TTC, le COPIL valide les engagements financiers, après consultation des Municipalités. Tous les contrats et avenants seront préalablement validés par le COPIL ou les Municipalités selon le montant.

Pour les travaux sur le territoire de Crissier, à charge de Crissier, la DGLT s'assurera de la légitimité de la décision, en conformité des délégations communales de compétences en vigueur.

Projet

4. CONTROLE ET PAIEMENT DES FACTURES ET HONORAIRES

Les factures des entreprises (contrats d'entreprises) sont contrôlées par la direction locale des travaux (DLT) et validées par la direction générale des travaux (DGT). Elles sont ensuite transmises à chaque partenaire du projet, qui s'acquittera de sa part selon la clé de répartition applicable (voir tableau en annexe 2).

Les factures des bureaux mandataires (contrat de prestations) sont contrôlées par la direction générale des travaux (DGT). Elles sont ensuite transmises à chaque partenaire du projet qui s'acquittera de sa part selon la clé de répartition applicable (voir tableau en annexe 2).

5. ENTRETIEN

Après l'achèvement des travaux, le Canton assure l'entretien de la route conformément à la loi sur les routes (article 20, LRou).

Les Communes d'Ecublens, de Chavannes-près-Renens, de Crissier et l'EPFL organisent et financent l'entretien sur leur territoire respectif de la route, de ses aménagements annexes et des plantations, si nécessaire conformément à une **convention ad hoc**.

6. CESSION DES TERRAINS DES COMMUNES, DU CANTON ET DE LA CONFEDERATION

Les Communes, le Canton et l'EPFL s'engagent à céder gratuitement les terrains de leur propriété, nécessaires à la réalisation du projet, moyennant des conventions à l'amiable à signer.

7. SUBVENTIONNEMENTS

Mobilités douces

- Ces développements étant inscrits dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012), comme mesure de mobilité douce (mesures 4c.OL.108) le Canton, les Communes d'Ecublens, de Crissier, de Chavannes-Près-Renens et l'EPFL pourront bénéficier d'une subvention de la Confédération pour les aménagements de mobilité douce intégrés dans le projet. La répartition de cette subvention se fera au prorata de la participation de chaque partenaire aux coûts imputables à la mesure. La décision quant au caractère imputable des coûts relève des services fédéraux dont la détermination demeure réservée.
- Les Communes pourront bénéficier d'un appui cantonal pour les aménagements cyclables prévus en traversée de localité, sous réserve des conditions fixées par la loi sur la mobilité et les transports publics (art. 29a LMTP) et de la disponibilité des fonds financiers. Une convention spécifique sera ratifiée entre le Canton et les Communes, une fois que la Confédération aura validé le rapport final et défini le solde de la subvention fédérale du fond d'infrastructure. La répartition de cette subvention se fera au prorata de la participation de chaque partenaire aux coûts imputables à la mesure. La décision quant au caractère imputable des coûts relève des services cantonaux dont la détermination demeure réservée.

Mesures antibruit

- Les Communes et le Canton pourront bénéficier d'une subvention fédérale au titre de l'article 21 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), pour les travaux d'assainissement du bruit routier réalisés avant l'expiration des délais d'assainissement prévus par la Confédération. La répartition de cette subvention se fera au prorata de la participation de chaque partenaire aux coûts d'assainissement du bruit routier.

Travaux en traversée de localité

- Les Communes pourront bénéficier d'une subvention cantonale au titre de l'article 56 LRou pour les travaux effectués en traversée de localité, notamment les travaux de réfection de la chaussée. La répartition de cette subvention se fera au prorata de la participation de chaque partenaire aux coûts y relatifs.

N.B. Les pourcentages de répartition ainsi que les montants des subventions indiqués dans le tableau de l'annexe 2 sont des estimations sujettes à modifications.

8. PLANNING INTENTIONNEL

Dès signature de la présente convention, les parties s'engagent à tout mettre en œuvre pour :

- obtenir les crédits communaux : automne 2016
- obtenir le crédit cantonal : janvier 2017
- démarrer les travaux : avril 2017
- mettre en service la route : automne 2019.

9. VALIDITE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en force dès la signature par l'ensemble des parties jusqu'à la mise en service de la route.

Ainsi fait et signé en cinq exemplaires

Chavannes-près-Renens, le :

Au nom de la Municipalité de Chavannes-près-Renens :

M. Jean-Pierre Rochat, syndic

Mme Sylviane Tournier, secrétaire municipale

Crissier, le :

Au nom de la Municipalité de Crissier :

M. Stéphane Rezso, syndic

M. Denis Lang, secrétaire municipal

Ecublens, le :

Au nom de la Municipalité d'Ecublens :

M. Christian Maeder, syndic

M. Pascal Besson, secrétaire municipal

Ecublens, le :

Au nom de l'École polytechnique fédérale de Lausanne :

M. Etienne Marclay, vice-président
planification et logistique

M. Pierre Gerster, délégué domaine
immobilier et infrastructures

Lausanne, le :

Au nom du Canton de Vaud :

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH

10. ANNEXES 1, 2, 3, 4

Projet