

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 13'575'000.- pour financer la part cantonale des travaux d'assainissement des ouvrages et d'amélioration de la fonctionnalité et de l'exploitation de la jonction sud de Moudon entre la RC 601 Lausanne – Berne et la RC 626 Oron – Moudon, sur la commune de Moudon

TABLE DES MATIERES

1. PRESENTATION DU PROJET.....	3
1.1 PREAMBULE	3
1.2 BASES LEGALES	5
1.3 SITUATION ACTUELLE.....	5
1.3.1 <i>Accidentologie.....</i>	5
1.3.2 <i>Viabilité des mouvements des poids lourds (PL).....</i>	6
1.3.3 <i>Distances de visibilité.....</i>	7
1.3.4 <i>Modes doux et transports publics</i>	7
1.3.5 <i>Ouvrages existants</i>	9
1.3.6 <i>Trafic</i>	9
1.4 DESCRIPTION DES TRAVAUX PREVUS	10
1.4.1 <i>Descriptions des aménagements</i>	10
1.4.2 <i>Collecte et traitement des eaux de chaussée.....</i>	12
1.4.3 <i>Aménagements paysagers</i>	12
1.4.4 <i>Éclairage public.....</i>	12
1.5 AMENAGEMENTS CYCLABLES.....	12
1.5.1 <i>Généralités.....</i>	12
1.5.2 <i>Analyse du projet de la jonction Sud de Moudon entre la RC601 et la RC626.....</i>	13
1.5.3 <i>Evaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables</i>	14
1.5.4 <i>Conclusion</i>	15
1.6 PLANNING DES TRAVAUX	15
1.7 RISQUES LIES A LA NON-REALISATION DU PROJET	16
1.8 COUTS DES TRAVAUX ET DES ETUDES PREVUS POUR LE CANTON	16
1.8.1 <i>Participation de tiers</i>	16
1.8.2 <i>Coûts des travaux et des études à charge du Canton</i>	17
2. MODE DE CONDUITE DU PROJET	19
3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET	20
3.1 CONSEQUENCES SUR LE BUDGET D'INVESTISSEMENT	20
3.2 AMORTISSEMENT ANNUEL	20
3.3 CHARGES D'INTERET.....	20
3.4 CONSEQUENCES SUR L'EFFECTIF DU PERSONNEL.....	20
3.5 AUTRES CONSEQUENCES SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT.....	20
3.6 CONSEQUENCES SUR LES COMMUNES	21
3.7 CONSEQUENCES SUR L'ENVIRONNEMENT, LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LA CONSOMMATION D'ENERGIE.....	21
3.8 PROGRAMME DE LEGISLATURE ET PDCn (CONFORMITE, MISE EN ŒUVRE, AUTRES INCIDENCES).....	21
3.9 LOI SUR LES SUBVENTIONS (APPLICATION, CONFORMITÉ) ET CONSÉQUENCES FISCALES TVA	21
3.10 CONFORMITE DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE 163 CST-VD	21
3.10.1 <i>Principe de la dépense</i>	22
3.10.2 <i>Quotité de la dépense.....</i>	22
3.10.3 <i>Moment de la dépense</i>	22
3.10.4 <i>Conclusion</i>	22
3.11 DECOUPAGE TERRITORIAL (CONFORMITE A DECTER)	22
3.12 INCIDENCES INFORMATIQUES	22
3.13 RPT (CONFORMITE, MISE EN ŒUVRE, AUTRES INCIDENCES).....	23
3.14 SIMPLIFICATIONS ADMINISTRATIVES	23
3.15 PROTECTION DES DONNEES	23
3.16 RECAPITULATION DES CONSEQUENCES DU PROJET SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT	23
4. CONCLUSION	24
PROJET DE DECRET	25

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La route cantonale RC 601 est une route principale du réseau de base (601 B-P) qui relie Lausanne à Berne. La route cantonale RC 626 est une route principale du réseau de base (626 B-P) qui relie Oron à Moudon ; elle dessert les localités situées au sud-est de Moudon (Chavannes-sur-Moudon, Montet, Ursy, ...) et relie la RC 601 à l'avenue Eugène Burnand (RC 626 C-S) desservant la partie sud de la localité de Moudon. La RC 626 passe au-dessus des voies CFF et de la RC 601 grâce à deux ouvrages, le passage inférieur CFF (ci-après PI CFF) et le passage supérieur sur la RC 601 (ci-après pont des Sorbiers), tous deux propriétés du canton de Vaud.

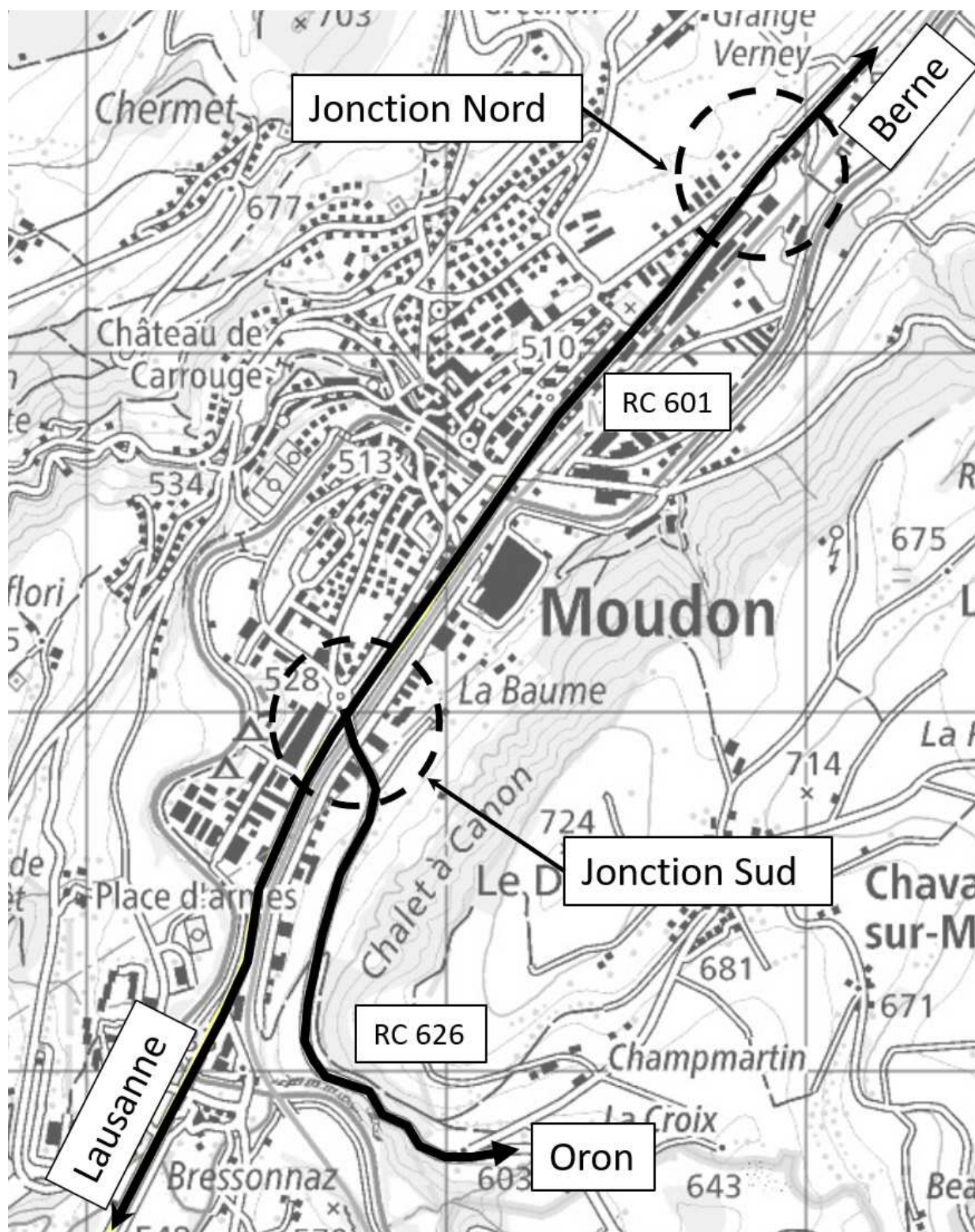


Figure 1 : Situation générale

Les ouvrages de la RC 626 situés sur la RC 601 et sur la ligne CFF (point 5, figure 2, page 4) présentent un niveau de dégradation compromettant leur sécurité structurale et leur état de service. Les inspections réalisées en 2015 avaient déjà mis en évidence la nécessité d'une rénovation majeure, voire d'un remplacement à court terme de ces infrastructures. Des analyses complémentaires ont confirmé l'urgence de remplacer la dalle du pont des Sorbiers ainsi que la réhabilitation complète du passage inférieur CFF. Profitant de cette reconstruction, les CFF adapteront le passage inférieur aux normes ferroviaires actuelles.

De manière plus globale, le fonctionnement du réseau routier et la sécurité des usagers à la jonction Sud de Moudon sont insatisfaisants. La configuration actuelle impose aux poids lourds des manœuvres complexes, provoque des ralentissements et entraîne une fréquence élevée d'accidents. L'insertion des véhicules en provenance de Moudon ou de la RC 626 vers la RC 601 en direction de Lausanne (point 1, figure 2, page 4) est particulièrement problématique en raison du trafic intense et de la vitesse élevée sur cet axe. De plus, les carrefours situés à l'est (croisement décalé, point 4, figure 2, page 4) et à l'ouest (giratoire provisoire, point 2, figure 2, page 4) présentent des défauts de conception qui compliquent la circulation des poids lourds et peinent à absorber le flux de véhicules croissant. Par ailleurs, le virage à gauche depuis la rampe de sortie en provenance de Lausanne engendre des congestions récurrentes, notamment aux heures de pointe du soir.

Le secteur souffre également d'une discontinuité dans le réseau des routes cantonales, la jonction Sud étant incomplète. L'absence de liaison directe entre la RC 626 et la RC 601 en direction de Berne (point 3, figure 2) contraint les automobilistes à traverser le centre de Moudon, générant des nuisances pour les riverains et augmentant le risque d'accidents. Cette problématique est d'autant plus critique que la zone industrielle et commerciale adjacente connaît un essor important, amplifiant la pression sur l'infrastructure existante.

Afin de remédier à cette situation, le projet prévoit, en complément des travaux de réhabilitation des ouvrages et d'optimisation des carrefours, la construction d'une rampe d'accès en direction de Berne. Cet aménagement stratégique garantira la continuité du réseau routier de base et permettra de réduire le trafic de transit en centre-ville, tout en répondant aux besoins croissants liés au développement économique de la zone d'activités environnante.

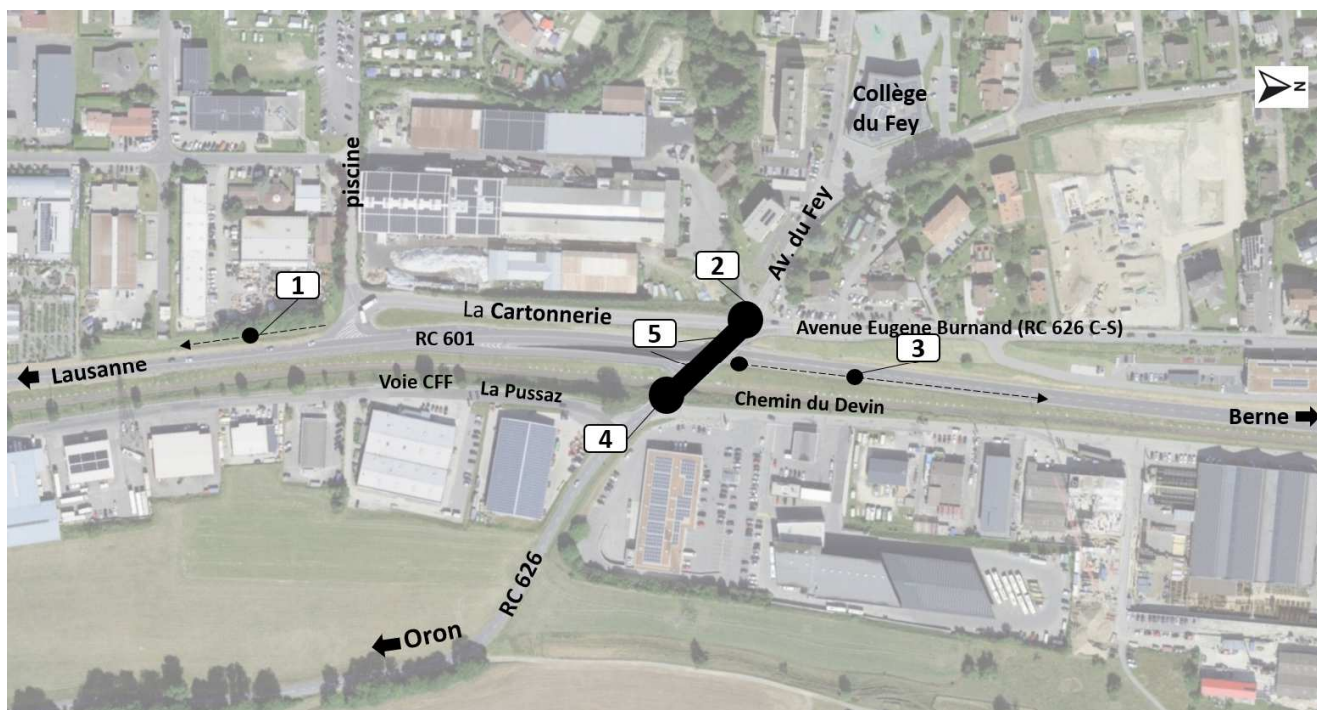


Figure 2 : Situation projetée détaillée

Au vu de ce qui précède, le projet vise à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et à garantir la capacité de la jonction à absorber le trafic grâce à :

- La création d'une voie d'accélération pour l'insertion des véhicules sur la RC 601 direction Lausanne (1) ;
- La correction du giratoire du carrefour ouest (2) ;
- La création d'une rampe d'accès à la RC 601 direction Berne (3) ;

- La création d'un giratoire au carrefour est (4) ;
- Le remplacement de la dalle du pont des Sorbiers ainsi que l'assainissement de ses culées (5) ;
- Le remplacement du PI CFF (5) ;
- L'amélioration des liaisons modes doux de part et d'autre du pont des Sorbiers (trottoirs, bandes cyclables, piste mixte, îlots d'aide à la traversée et passages piétons).

Le projet a fait l'objet d'une demande de crédit d'étude, EOTP I.000521.02 (CE-RC 601 Moudon bretelle BE carref 543) accepté par le Conseil d'Etat le 7 juillet 2021 et décrété par le Grand Conseil le 30 novembre 2021, pour assurer la part cantonale du financement des études à réaliser jusqu'à la demande de crédit de construction, à savoir l'avant-projet et le projet de l'ouvrage, l'établissement du dossier d'enquête publique et la procédure d'appel d'offres (phases SIA 31 à 41), pour un montant de 595'000.-.

La présente demande de crédit a donc pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des travaux d'aménagements et d'assainissement de la jonction sud de Moudon (à savoir l'établissement du projet d'exécution, le suivi des travaux et la réception de l'ouvrage - phases SIA 51 à 53).

La Commune de Moudon procède de son côté à la demande de crédit auprès de son organe législatif afin de financer sa part des travaux sur la base d'une nouvelle convention entre partenaires qui est en cours d'établissement.

1.2 Bases légales

Conformément à la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; BLV 725.01), les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3 al. 2ter, 7 et 20 al. 1er lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés des voies publiques existantes doivent être aménagés en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8 al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (cf. art. 58 du Code des obligations (CO ; RS 220), art. 12 LRou, ensemble des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) et directives de l'Office fédéral des routes OFROU). En outre, l'article 2, alinéa 1^{er}, LRou, précise que toutes les installations accessoires nécessaires à l'entretien de la route ou à son exploitation font également partie de celle-ci.

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soient les atteintes nuisibles aux personnes ou à l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01). Ces principes imposent de prendre des mesures de protection, ainsi que d'intervenir à titre préventif avant que les nuisances visées ne deviennent excessives, de façon à les réduire dès et autant que possible. La LPE établit 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).

Dans le domaine de la protection de l'air, lorsque plusieurs sources de pollution atmosphérique entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit, dans un délai fixé, un plan de mesures pour réduire ces atteintes ou pour y remédier ; 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).

Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif d'adapter la voirie et les carrefours existants aux besoins actuels et futurs de la commune territoriale de Moudon en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité, fixées dans les normes VSS.

Enfin, les mesures prévues par le présent projet permettront également de délester la traversée de la ville. A cet égard, selon l'article 55 LRou, la Commune participe aux coûts des travaux. Les travaux à charge de la Commune seront facturés par les mandataires et par les entreprises directement à cette dernière.

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Accidentologie

La figure 3 ci-après présente les données d'accidentologie du secteur de la jonction sud sur la période allant de début 2013 à fin 2023. Les données montrent des concentrations d'accidents spécifiques à certains points du réseau routier.

Au niveau du pont des Sorbiers et du giratoire Eugène Burnand/La Cartonnerie, quatorze accidents sont recensés, répartis sur ces deux zones. Ces incidents sont principalement liés à des problèmes de priorité ou de visibilité dans des zones à fort trafic.

Au carrefour d'entrée sur la RC 601, onze accidents ont été recensés, dont six de type "Tamponnement". Quatre de ces six accidents ont occasionné des blessés légers. Ces accidents peuvent s'expliquer par l'angle de vision très obtus depuis La Cartonnerie sur les véhicules roulant sur la RC 601, ce qui empêche les usagers voulant s'insérer sur la RC 601 d'appréhender correctement les véhicules à l'arrêt devant eux.

Malgré l'absence de "points noirs" majeurs selon les critères habituels, les carrefours de cette jonction restent accidentogènes. La figure confirme que ces accidents peuvent être attribués à des problèmes de visibilité et de géométrie, comme évoqué dans le texte.

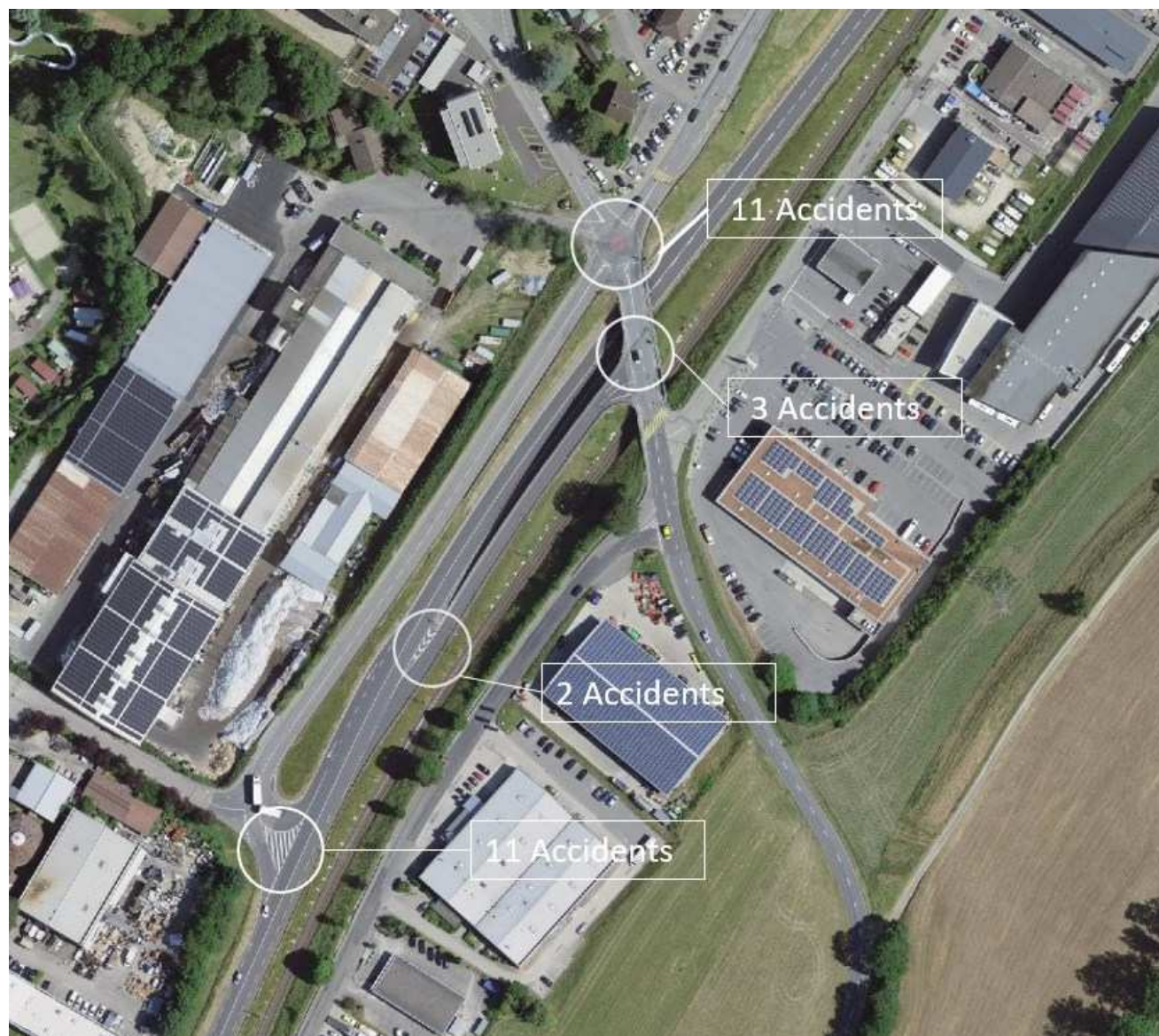


Figure 3 : Données d'accidentologie de la jonction sud

1.3.2 Viabilité des mouvements des poids lourds (PL)

La figure 4 ci-dessous montre le tracé des mouvements des poids lourds dans le secteur de la jonction. Ces contrôles de viabilité des trajectoires des PL ont été établis par un bureau d'études spécialisé. Ils montrent que les accès actuels des PL à La Pussaz et au chemin du Devin depuis et vers Lausanne engendrent des empiètements considérables sur les voies de circulation opposées.

Globalement, la géométrie du pont et du carrefour giratoire implique des empiètements importants des véhicules PL sur les voies de circulations opposées lors de certaines manœuvres, créant ainsi,

momentanément, des situations de blocage du trafic dans ce secteur, ainsi que des situations potentiellement accidentogènes.

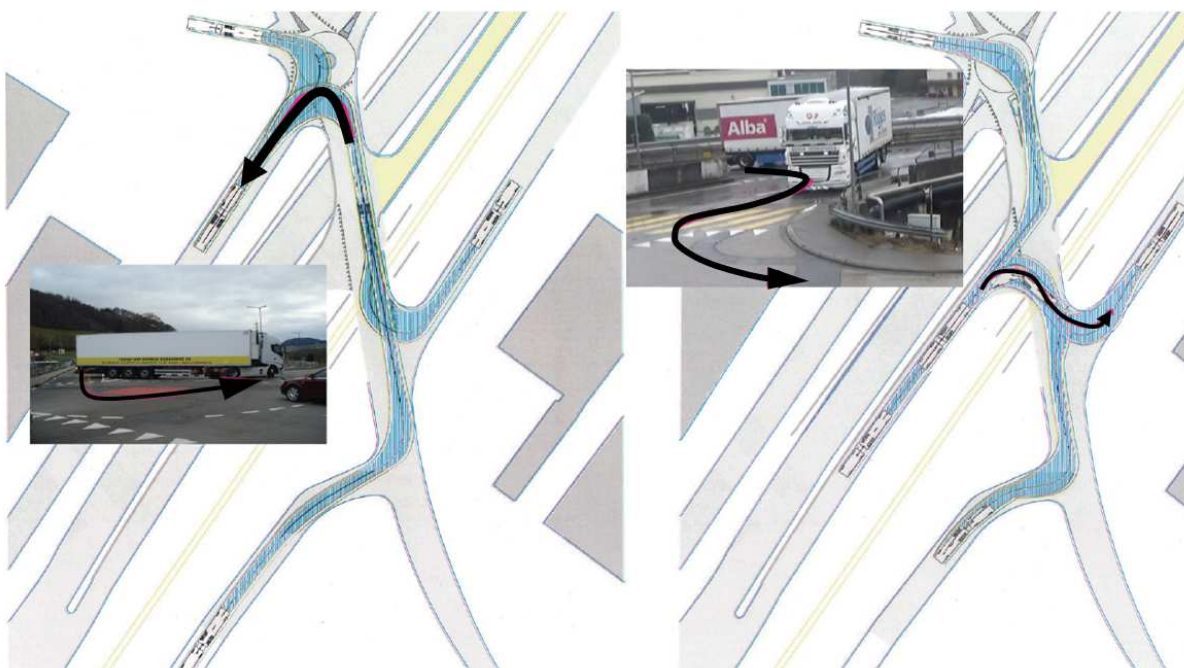


Figure 4 : Viabilité des mouvements poids lourds

1.3.3 Distances de visibilité

La vérification des distances de visibilité a été effectuée sur la base de la norme VSS 40'273a.

Cette analyse met en évidence le non-respect des distances de visibilité pour les véhicules venant de la rampe de Lausanne et s'engageant en direction de Moudon, en raison de la présence de barrières, murets et glissières de sécurité qui obstruent le champ de vision des automobilistes. La présence d'un miroir, situé en face du débouché de la rampe de Lausanne, permet cependant d'améliorer la visibilité en direction de Chavannes / Oron.

Les distances de visibilité sont, en revanche, suffisantes pour les véhicules sortant en tourner-à-droite depuis la rampe de Lausanne et pour ceux qui sortent du chemin du Devin.

S'agissant du carrefour entre La Cartonnerie et la RC 601, les distances de visibilité pour les véhicules s'insérant sur la RC 601 sont suffisantes. Cependant la présence de véhicules sur la voie de présélection pour les tourner-à-droite depuis la RC 601 en direction de Moudon masque le champ de vision des automobilistes en attente au carrefour.

1.3.4 Modes doux et transports publics

La figure 5 montre les aménagements piétons et vélos existants, ainsi que les lignes de transports en commun dans le secteur de la jonction sud de Moudon.

Aménagements piétons :

Des trottoirs sont aménagés le long de la plupart des axes du secteur, à l'exception du cheminement piétons non goudronné et étroit le long de La Pussaz, de la bande piétonne située entre La Pussaz et le passage-piétons sur le pont des Sorbiers et bien entendu sur la RC 601.

Les principaux déficits constatés au niveau des aménagements piétons sont les suivants :

- les passages piétons sur le pont des Sorbiers et l'avenue Eugène Burnand sont peu sûrs au vu des charges de trafic élevées sur ces axes et en raison de l'absence d'îlots ;
- aucune traversée piétonne n'est aménagée entre le trottoir de l'avenue du Fey et celui de La Cartonnerie ;
- le trottoir à l'extrémité sud du pont des Sorbiers ne respecte pas les largeurs minimales de 1.5m (environ 1,30m de large) ;

- le trottoir le long du pont des Sorbiers ne respecte pas les largeurs minimales de 1.5m (environ 1.40m de large) ;

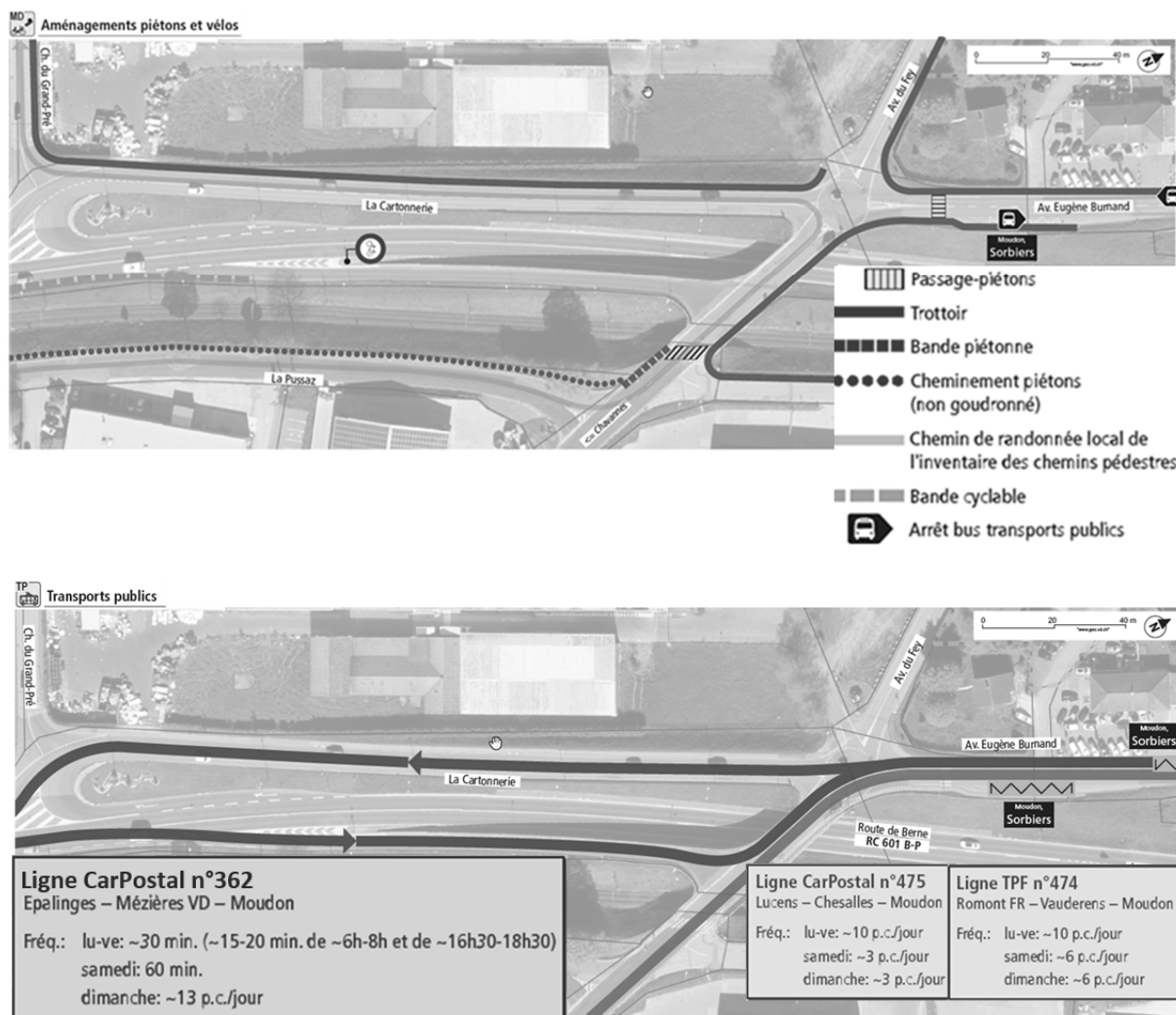


Figure 5 : Modes doux et transports publics

Aménagements vélos :

Il y a une absence générale d'aménagements cyclables dans le périmètre du projet.

Le réseau cyclable cantonal utilitaire entre Moudon et Carrouge a été défini en collaboration avec la commune de Moudon. Il emprunte La Pussaz et le chemin du Devin, permettant d'éviter les très fréquentées route de Berne (RC 601) et avenue Eugène Burnand. Le nouvel itinéraire cantonal traverse la RC 626 au carrefour sud-est du secteur. Cette traversée n'est pas équipée d'un îlot de sécurité et doit se faire en une seule fois, ce qui peut être difficile aux heures de pointe et engendre un sentiment d'insécurité pour les usagers.

La continuité vers Carrouge est assurée par le passage sous voie de la Bressonnaz. La commune de Moudon entreprend des travaux pour améliorer l'accessibilité ouest de ce passage, en corrigeant la géométrie et en assurant la continuité du gabarit. En complément à la liaison structurante cantonale entre Moudon et Carrouge, on relève des besoins de déplacements locaux à assurer entre l'avenue du Fey et La Cartonnerie, reliant l'école et la piscine de Moudon, situées au nord-ouest du périmètre du projet.

Transports publics :

Trois lignes de bus desservent l'arrêt "Moudon, Sorbiers", situé à l'extrémité sud de l'avenue Eugène Burnand, près du giratoire Eugène Burnand/La Cartonnerie :

- les lignes des TPF n° 474 et CarPostal n° 475 ont une fréquence d'environ 10 paires de course par jour (p.c./j) en semaine et respectivement 6 ou 3 p.c./j le week-end. Ces deux lignes empruntent l'avenue Eugène Burnand et le pont des Sorbiers ;

- la ligne CarPostal n° 362 a une fréquence en semaine de 15/20 minutes, ainsi qu'une fréquence de 60 minutes le samedi et offre environ 13 p.c./jour le dimanche. Cette ligne emprunte la jonction sud de Moudon pour accéder à la RC 601 et rejoint la gare de Moudon via l'avenue Eugène Burnand ;
- les transports scolaires de l'association intercommunale scolaire Moudon, Lucens et environs (AISMLE) empruntent également le pont des Sorbiers et l'avenue Eugène Burnand pour desservir le collège du Fey.

Le problème principal que rencontrent les bus est lié à la géométrie du carrefour giratoire et du pont des Sorbiers, à l'origine d'empiètements sur les voies de circulation opposées pour certains mouvements.

1.3.5 Ouvrages existants



Photo 1 : Pont routier des Sorbiers sur la RC 601



Photo 2 : Pont CFF des Sorbiers

L'ouvrage de franchissement de la RC 601, le pont des Sorbiers, est un pont biais en béton armé d'une portée d'environ 17 mètres et de 10,50 mètres de largeur. Il a été construit en 1964.

Le rapport d'inspection de l'ouvrage du 9 juillet 2015, réalisé par la DGMR, relève un mauvais état général de l'ouvrage, nécessitant une intervention de rénovation qui, à la suite d'études réalisées, financé par l'EOTP I.000521.02 (CE-RC 601 Moudon bretelle BE carref 543) accepté par le Conseil d'Etat le 7 juillet 2021 et décrété par le Grand Conseil le 30 novembre 2021, a évolué en un remplacement complet de la dalle de l'ouvrage et l'assainissement de ses culées.

L'ouvrage de franchissement de la voie CFF, appartenant au Canton, est un pont biais à une travée ayant une portée d'environ 5 mètres, composé d'une dalle en béton armé construite en 1963 reposant sur deux culées en maçonnerie plus anciennes. Il a une largeur totale d'environ 10 mètres. Selon le rapport d'inspection de 2015, l'état de fissuration laisse supposer une corrosion avancée des armatures qui entraîne une réduction de la sécurité structurale. Des travaux de remise en état sont également préconisés.

1.3.6 Trafic

En 2022, le trafic journalier moyen (TJM) sur la RC 601 était compris entre 9'800 véhicules par jour (véh./j) direction Berne et 15'500 véh./j direction Lausanne. Cette différence confirme que le trafic empruntant la jonction sud de Moudon se dirige majoritairement (~75%) vers Lausanne.

Sur le reste du réseau cantonal (RC 626 B-P et RC 626 C-S/av. Eugène Burnand), le TJM est compris entre 7'300 véh./j sur le pont des Sorbiers et 5'200 sur l'avenue Eugène Burnand.

Sur le pont des Sorbiers, on observe un trafic nettement orienté en direction de Moudon (5'200 véh./j, contre seulement 2'100 véh./j dans l'autre sens). Ceci est dû au trafic provenant de la rampe depuis Lausanne, ainsi qu'au trafic en direction de Berne qui transitent par le pont des Sorbiers par la localité de Moudon à cause de l'absence d'accès direct à la RC 601 en direction de Berne.

La part des poids lourds (PL) représente environ 3.5% du TJM, le nombre de vélo était quant à lui relativement faible sur les RC concernées en 2022, mais une augmentation significative a été remarquée ces dernières années (comptages à venir).

1.4 Description des travaux prévus

1.4.1 Descriptions des aménagements

Le projet prévoit les aménagements suivants :



Figure 6 : plan des aménagements prévus

- Point 7.1 : Amélioration du giratoire actuel au carrefour Eugène Burnand/La Cartonnerie afin de le rendre conforme aux normes VSS ;
- Point 7.2 : Création d'une rampe en direction de Berne afin de permettre l'accès à la RC 601 depuis Moudon en direction de Berne ;
- Point 7.3 : Transformation du carrefour de la Pussaz en un giratoire intégrant une aide à la traversée cycliste ;
- Autorisation des sorties de la rampe de Lausanne et du chemin du Devin sur la RC 626 uniquement en tourner-à-droite pour le trafic motorisé, avec rebroussements nécessaires aux giratoires pour compenser les mouvements de tourner-à-gauche. Afin de régler les problèmes d'empiètement des PL sur les voies de circulation opposées lors des manœuvres de sortie en tourner-à-droite depuis la rampe de Lausanne et le chemin du Devin, un élargissement de ces sorties sera réalisé.
- Interdiction du tourner-à-gauche depuis le pont des Sorbiers, rebroussement obligatoire au nouveau giratoire situé au sud obligatoire ;
- Point 7.4 : Aménagement de la voie d'accélération direction Lausanne, conduisant à une amélioration des conditions de visibilité et de l'insertion du trafic sur la RC 601 ;
- Point 7.5 : Création d'une piste mixte modes doux sur La Cartonnerie : afin de sécuriser les déplacements à vélo le long de La Cartonnerie et éviter la traversée de cette route dans le sens ouest / est, une piste mixte vélo-piétons bidirectionnelle sera aménagée. Cette piste sera prolongée à travers le giratoire Eugène Burnand ;
- Points 7.6 et 7.7 : Assainissement et adaptation des ouvrages d'art. Afin de réaliser ces mesures, notamment l'élargissement des sorties du chemin du Devin et de la rampe de Lausanne, une adaptation du PI CFF s'avère nécessaire. D'autre part, les CFF souhaitent mettre les gabarits du PI en conformité au PEL 2 (gabarit d'espaces libre). Il a ainsi été décidé de remplacer complètement cet ouvrage. De plus l'amélioration de la circulation des piétons le long de la RC 626 entre le nouveau giratoire au débouché de la Pussaz et le giratoire actuel au carrefour Eugène Burnand/La Cartonnerie implique également d'élargir le tablier du pont des Sorbiers sur la RC 601. Cet ouvrage étant en mauvais état, il a été décidé de remplacer complètement la dalle du pont des Sorbiers et d'assainir ses culées.



Figure 7 : Les deux giratoires ainsi que les trois ouvrages (Pont des Sorbiers 601, PI CFF, Rampe)

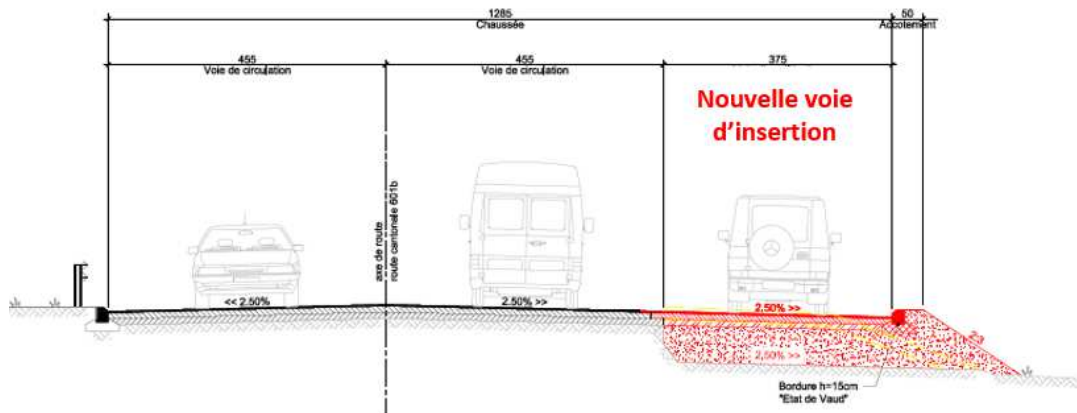


Figure 8 : Voie d'accélération en direction de Lausanne

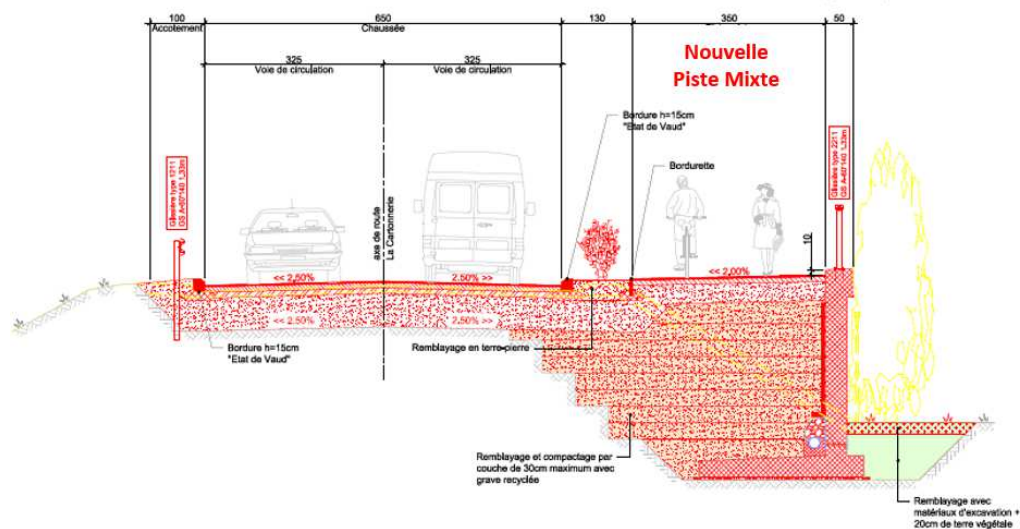


Figure 9 : Piste mixte le long de La Cartonnerie

Ainsi, le projet définitif permet de résoudre les problèmes suivants :

- Les véhicules en provenance d'Oron ou du sud de Moudon se dirigeant en direction de Berne pourront rejoindre directement la RC 601 sans traverser la localité de Moudon, réduisant ainsi les nuisances sonores, la pollution de l'air et le trafic à l'intérieur de la localité et par là, le risque d'accident ;
- Les vélos pourront circuler en site propre le long de La Cartonnerie et traverser la RC 626 plus facilement ;
- Les véhicules en direction de Lausanne pourront s'insérer sur la RC 601 en toute sécurité ;
- La circulation des véhicules sur toute la jonction sera désengorgée, les poids lourds n'empiétant plus sur les voies de circulation opposées ;
- Le risque d'accident dans tout le secteur diminuera de façon tangible ;
- Les ouvrages d'art seront neufs et aux normes actuelles, la sécurité structurale sera assurée pour les 100 prochaines années, et les besoins de maintenance des ouvrages minimisés ;
- Cet aménagement garantit l'écoulement du trafic à la jonction sud de Moudon à l'horizon 2040.

1.4.2 Collecte et traitement des eaux de chaussée

Le projet actuel ne modifiant que légèrement les surfaces imperméables, l'augmentation des débits de pointe sera limitée et ne nécessite pas d'ouvrage de rétention.

Le projet prévoit une réfection complète des canalisations nécessitant des interventions d'entretien afin d'être en adéquation avec la nouvelle géométrie de la jonction. La collecte des eaux s'effectuera au travers de grilles posées directement contre les bordures franchissables ou des gueulards.

1.4.3 Aménagements paysagers

Un concept paysager est en cours d'étude par une architecte paysagiste mandatée par la commune. Ce concept d'aménagement des espaces verts sera validé par le service entretien de la DGMR pour tenir compte des normes de visibilité et d'entretien de ceux-ci.

Les quatre arbres et les deux haies abattus chez les privés seront remplacés car en conflit avec le projet.

La réalisation des bandes herbeuses latérales et les plantations seront à la charge des communes (réalisation et entretien).

1.4.4 Éclairage public

L'éclairage sera remplacé uniquement sur les tronçons éclairés actuellement.

Le concept vise à éliminer la pollution lumineuse tout en gardant un niveau de sécurité conforme à la norme SLG202 au droit des traversées piétonnes. Les pistes mixtes piétons-vélos et les passages pour piétons seront éclairés. L'éclairage public (réalisation, exploitation et entretien) sera financé entièrement par la commune selon l'art. 21 de la LRou.

1.5 Aménagements cyclables

1.5.1 Généralités

La Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035¹ adoptée en 2021 par le Conseil d'Etat et l'EMPD pour la première étape de mise en œuvre entrée en force en janvier 2023 fixent le cadre d'intervention du Canton en matière d'aménagements cyclables. Pour le surplus, la LRou (art. 54) s'applique.

Selon la stratégie, le réseau cyclable cantonal² est composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire regroupe les itinéraires utilisés pour une pratique qualifiée de quotidienne (travail, formation, achats, loisir). Il vise à optimiser l'efficacité du déplacement, en empruntant les itinéraires les plus directs. Il est composé d'un réseau utilitaire structurant et d'un réseau utilitaire complémentaire encore à définir dans le cadre d'études régionales en collaboration avec les régions et les communes. Ces deux réseaux d'intérêt cantonal se distinguent essentiellement par leur potentiel d'utilisateurs.

Sur les routes cantonales hors localité, le Canton intervient selon la stratégie de mise en œuvre suivante :

- le réseau utilitaire structurant relie les centralités, interfaces de transports publics, localités et lieux culturels, touristiques, d'emploi ou de formation d'importance qui présentent les plus grands potentiels

¹ Voir www.vd.ch/velo pour plus d'information

² Voir [Guichet cartographique professionnel de l'Etat de Vaud – Réseau cyclable](#)

de déplacement à vélo à l'échelle cantonale. Il fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés ;

- les liaisons du réseau complémentaire (à définir) bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible et dans la mesure des moyens financiers disponibles ;
- le réseau cantonal de loisirs est aménagé par opportunité. La politique d'aménagement consiste en priorité à assainir les passages dangereux ou inadaptés. La nécessité de mettre en œuvre des aménagements cyclables est examinée selon les conditions locales (volumes de trafic, vitesse, etc.) et les aménagements répondront aux exigences fixées par les normes en vigueur ;
- les routes cantonales qui ne sont pas inscrites dans le réseau cyclable cantonal (utilitaire et loisir) présentent un potentiel moindre d'usage par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficient en principe d'aucune mesure d'aménagement à court terme, afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et de maximiser l'efficacité des investissements. Néanmoins, en cas de nécessité justifiée par des niveaux de trafic importants et en fonction des ressources disponibles, le Canton peut intégrer des aménagements cyclables demandés par les communes et financés à 50% en application de l'article 54 de la LRou.

1.5.2 Analyse du projet de la jonction sud de Moudon entre la RC601 et la RC626

La stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 identifie une liaison structurante entre Moudon et Carrouge pour le réseau utilitaire. Cette liaison permet de garantir des déplacements efficaces et rapides entre le centre de Moudon et les communes jusqu'à Carrouge.

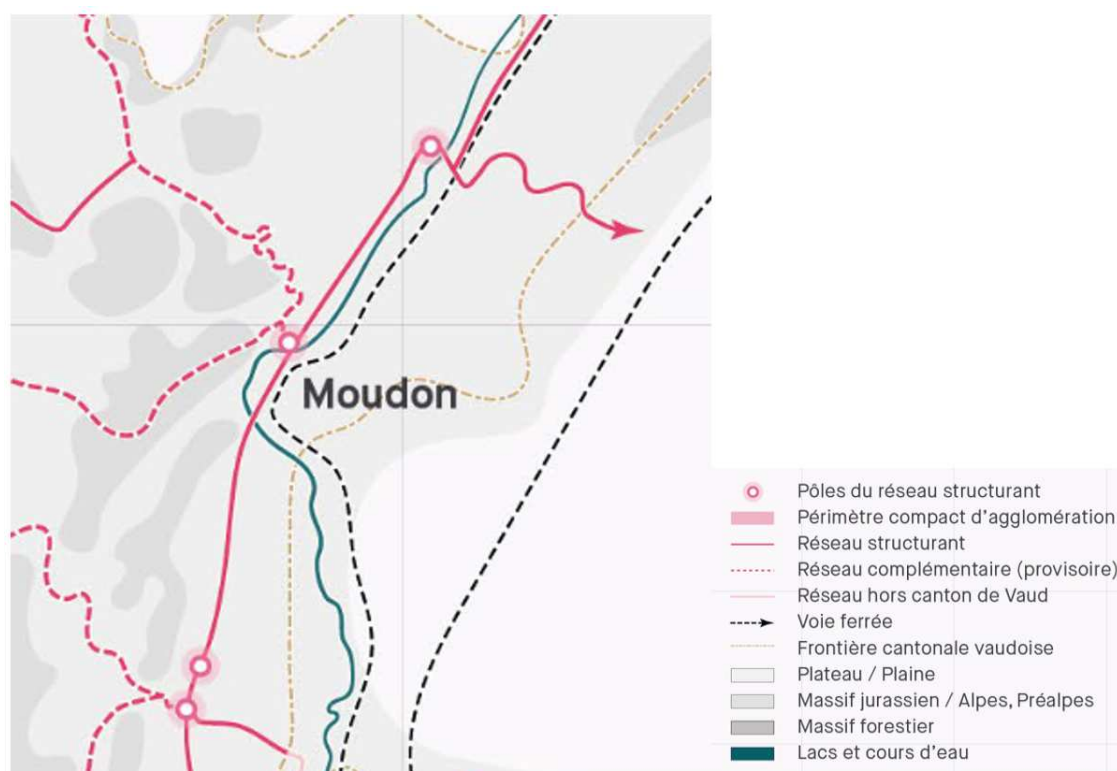


Figure 10 : réseau cyclable cantonal utilitaire autour de Moudon

Le tracé détaillé est consultable sur le guichet cartographique professionnel public de l'État de Vaud en affichant le réseau cantonal structurant de la couche « réseau cyclable ».

L'itinéraire structurant cantonal vise principalement les usagers utilitaires cherchant un itinéraire sûr et direct pour accéder au centre de Moudon. Au vu de son tracé et du détour qu'il implique, l'itinéraire SuisseMobile le long de la Broye répond aux besoins de loisirs, mais n'est pas adapté aux déplacements utilitaires (longueur, largeur et revêtement). Les cyclistes rapides et habitués à rouler dans le trafic pourront quant à eux continuer à utiliser la route de Berne entre Bressonnaz et la jonction sud de Moudon (voire figure ci-dessous).

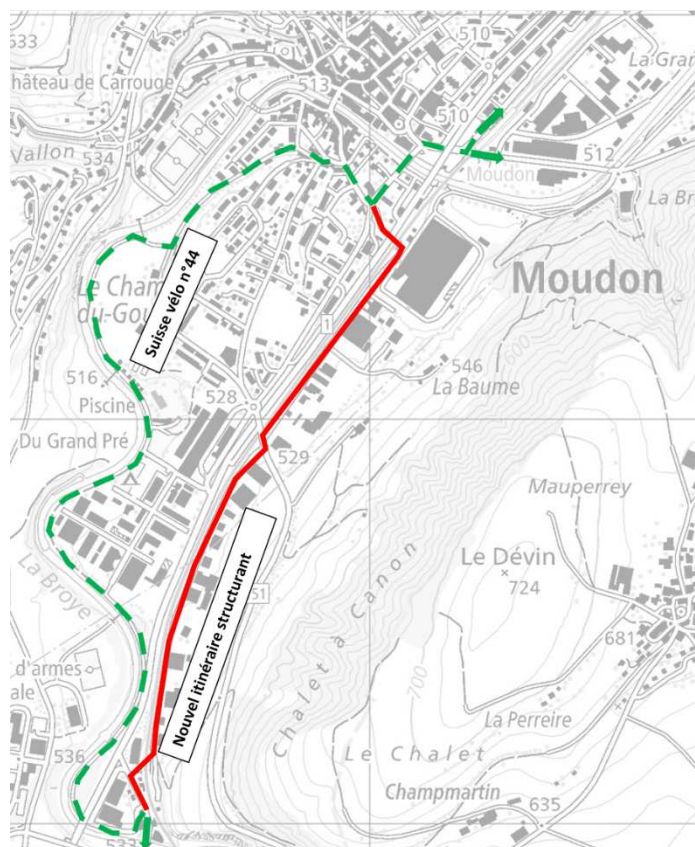


Figure 11 : Nouvel itinéraire structurant de la mobilité douce

Compte tenu de charges de trafic relativement élevées (3'800 véh/j en 2015) et du caractère industriel de la zone, des aménagements seront réalisés pour faciliter la traversée de la RC 626 par les cyclistes empruntant l'itinéraire structurant cantonal. Dans le sens Lausanne => Moudon, le nouveau giratoire permettra de céder le passage uniquement aux véhicules venant du pont des Sorbiers et de bénéficier d'une priorité face au flux venant d'Oron. Dans le sens Moudon => Lausanne, les cyclistes pourront tourner à gauche en sortant du chemin du Devin, mouvement interdit au trafic motorisé. L'îlot de séparation du giratoire sera prolongé et dédoublé, créant une zone centrale protégée pour les vélos. Les cyclistes traverseront ainsi la RC 626 en deux temps, protégés par des îlots.

Les usagers nécessitant une protection accrue pourront traverser la RC 626 dans les deux sens via le passage pour piétons en poussant leur vélo.

Le réseau cantonal structurant emprunte le chemin du Devin qui offre la route la plus directe vers le centre depuis la Pussaz. Par conséquent, la RC 626 répond principalement à des besoins d'accessibilité locale. La commune souhaitant privilégier le franchissement de la RC 601 et des voies CFF pour les vélos par le chemin du Devin, le projet n'intègre pas d'aménagements cyclables le long des ouvrages de la RC 626. Les cyclistes rapides et habitués au trafic pourront néanmoins continuer à emprunter la route cantonale. L'opportunité d'élargir le pont des Sorbiers afin d'intégrer les réserves nécessaires pour un équipement en piste ou bandes cyclables ultérieurement a été évalué.

Au-delà du périmètre du projet, le chemin du Devin est actuellement aménagé avec des bandes cyclables et répond ainsi aux attentes qualitatives. Un projet communal prévoit la refonte complète de ce chemin avec des bandes cyclables et un croisement des voies industrielles amélioré.

1.5.3 Evaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables

Conséquences :

- La piste mixte bidirectionnelle entre l'école et la piscine permettra aux personnes (écoliers, enseignants, parents) d'effectuer ce déplacement à vélo en toute sécurité.
- Concernant l'itinéraire cyclable cantonal utilitaire structurant qui traverse la RC 626, l'autorisation de tourner à gauche en sortant du chemin de Devin, combinée à l'îlot de protection, permet une traversée en deux

temps sur un trajet direct. Sans cet aménagement, les cyclistes sortant du chemin de Devin devraient traverser le pont des Sorbiers, faire le tour complet du giratoire Eugène Burnand, puis retraverser la jonction pour rejoindre La Pussaz.

- La réalisation de la piste bidirectionnelle le long de La Cartonnerie nécessite une expropriation de 650 m² de zone d'activité économique. Les autres aménagements cyclables restent dans le domaine public et ne nécessitent pas d'élargissement.

1.5.4 Conclusion

Le projet de réaménagement de la jonction sud de Moudon permet l'implantation du réseau structurant sur le chemin du Devin et La Pussaz ainsi que la réalisation d'une piste bidirectionnelle mixte pour le trafic vers la piscine.

1.6 Planning des travaux

Le planning prévoit un démarrage des travaux en octobre 2025 pour une durée totale estimée à 3 ans, fin prévue en 2028. La pose de la couche de roulement définitive et le démontage des parois de protection de la ligne CFF se feront en 2029.

Des itinéraires de déviation ont été établis, via la construction de deux giratoires provisoires sur la RC 601 afin d'éviter le report du trafic de chantier à l'intérieur de Moudon, et de minimiser l'utilisation de feux de circulation.

Les opérations de démolition et de reconstruction du pont des Sorbiers nécessiteront sa fermeture au trafic de nuit. Quant à celle du PI CFF, une interruption du trafic ferroviaire de nuit et lors de week-ends OCP (Opération Coup de Poing) sera nécessaire. Des itinéraires de déviation ainsi que des bus de remplacement des trains supprimés seront alors mis en place.

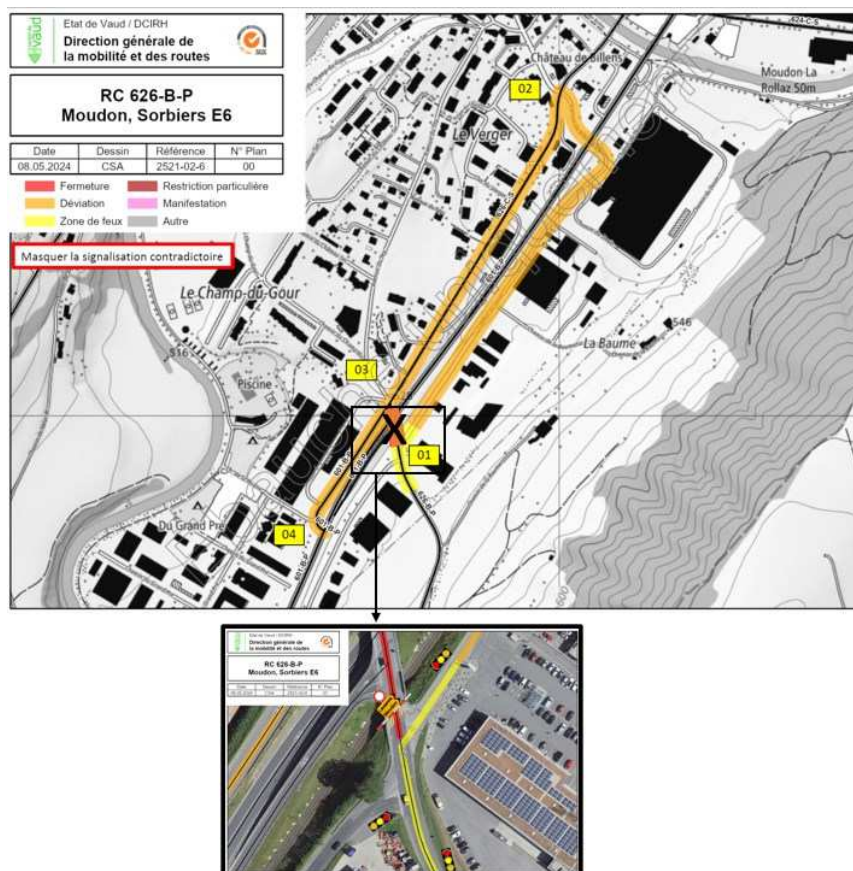


Figure 12a : exemple d'itinéraire de déviation

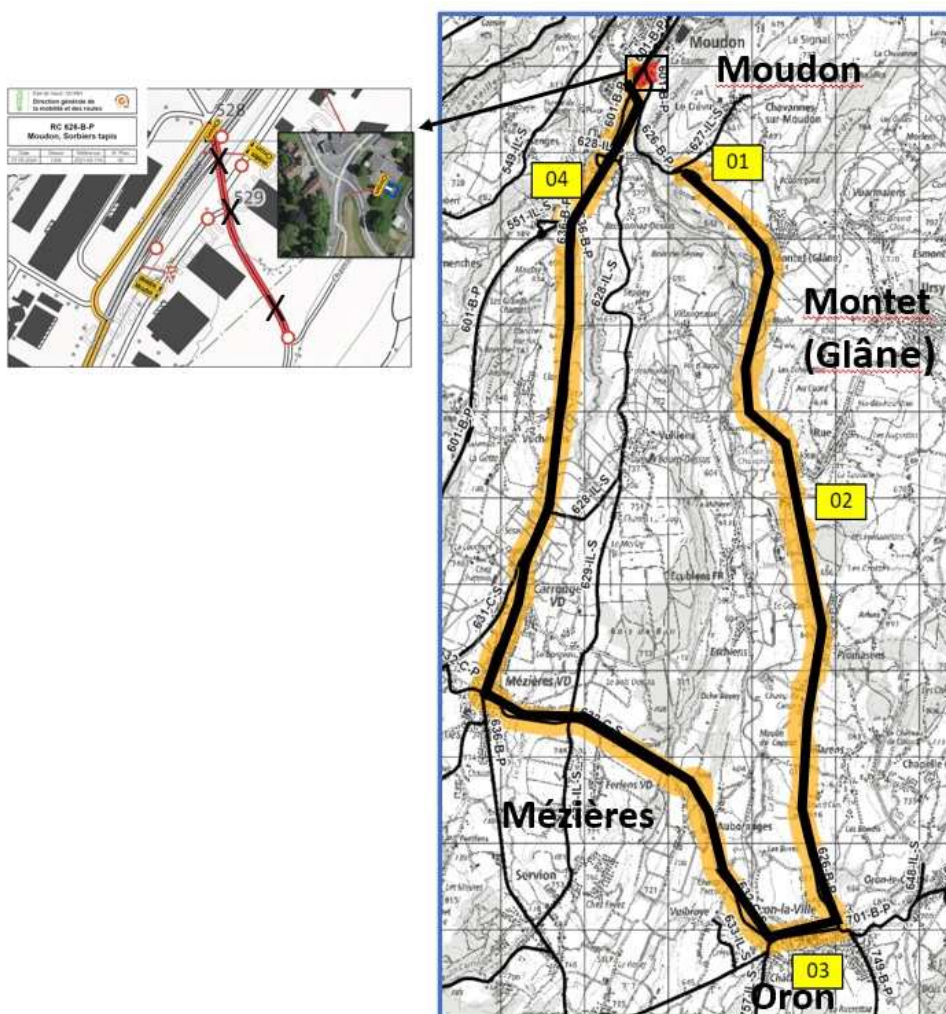


Figure 12b : exemple d'itinéraire de déviation

1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réaménagement de la jonction sud de Moudon n'était pas réalisé, plusieurs conséquences négatives pourraient en découler :

- Une hausse des coûts d'entretien des infrastructures, avec un risque de détérioration pouvant entraîner la fermeture des routes cantonales ou l'interruption du trafic ferroviaire.
- Une sécurité routière insuffisamment améliorée, accentuant le risque d'accidents dans un contexte de circulation en augmentation.
- Une diminution de la fluidité du trafic, les infrastructures existantes n'étant plus adaptées à l'accroissement du nombre de véhicules.
- Une accessibilité réduite à la zone industrielle, compromettant ainsi son attractivité économique.
- Une intensification du trafic de transit au centre de Moudon, aggravant les nuisances pour les riverains.
- Un manque de sécurité pour les modes de déplacement doux, en raison de trottoirs trop étroits et non conformes aux normes actuelles.

1.8 Coûts des travaux et des études prévus pour le Canton

1.8.1 Participation de tiers

Le projet d'exécution et les travaux de réaménagement de la route seront financés par la DGMR (pour la part de route se situant hors traversée de localité), la commune de Moudon (financement des aménagements au sens de la LRou), ainsi que par les CFF pour la construction du PI CFF.

La répartition des coûts entre la commune de Moudon et la DGMR se basera sur les principes de répartition définis dans la préconvention signée début 2020. Une convention pour l'exécution des travaux sera établie avant leur démarrage. Avec les CFF, la convention est en cours d'élaboration.

	Répartition en %	Montant TTC
Etat de Vaud – DGMR	65.72 %	13'575'000
Commune de Moudon	13.99 %	2'890'000
CFF	20.29 %	4'190'000
Total	100%	20'655'000

1.8.2 Coûts des travaux et des études à charge du Canton

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires et des travaux à charge de l'Etat de Vaud. Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 19 juillet 2024.

Le crédit d'ouvrage (EOTP I.000521.01 « RC 601 Moudon bretelle BE carrefour 543 ») s'établit comme suit :

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total
100	11.19 %		Honoraires		
		112	Ingénieurs civils, géotechnicien et spécialiste trafic	920'400.00	
		112	Technique ferroviaire	892'600.00	
			Total honoraires HT		1'813'000.00
200	0.68 %		Terrains		
		221	Acquisition de terrains	102'000.00	
			Total terrains HT		102'000.00
300	31.27 %		Tracé		
		331	Chaussée	3'350'000.00	
		332	Carrefours	1'820'000.00	
			Total tracé HT		5'170'000.00
400	56.55 %		Ouvrages d'art		
		441	Pont (rampe d'accès)	1'290'000.00	
		442	PS RC 601	1'430'000.00	
		443	PI CFF	5'004'000.00	
		444	Ouvrages de soutènement	1'575'000.00	
			Total ouvrages d'art		9'299'000.00
600	0.31 %		Frais divers		
		661	Divers	50'000.00	
			Total frais divers		50'000.00
	100 %		TOTAL intermédiaire HT		16'434'000.00
			TVA 8.1 % (arrondi)		1'331'000.00
			TOTAL TTC sans recettes		17'765'000.00
800			Recette		
		881	Participation CFF		-4'190'000.00
			TOTAL TTC du crédit demandé		13'575'000.00

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

La participation des CFF, établie par une convention, s'élève à 20,29 %, soit un montant total de CHF 4'190'000.- TTC (qui concerne le PI CFF et la paroi de protection nécessaire à la construction de celui-ci). Ce montant inclut également les honoraires des ingénieurs et spécialistes liés à ces aménagements. Intégrée à la demande de crédit, cette somme sera remboursée par les CFF à l'achèvement du projet. Ce montage financier a été défini ainsi en raison de l'implication tardive des CFF dans le projet, qui n'ont pas permis d'inscrire l'intégralité de ce projet dans leur budget d'investissement. Par conséquent, il a été convenu que certains montants seraient avancés par la DGMR, avec un remboursement prévu par les CFF une fois les travaux terminés.

La participation de la commune de Moudon au financement du projet, basée sur la convention établie, est de 13,99%, ce qui représente un montant de CHF 2'890'000.- TTC, comprenant également les honoraires d'ingénieurs et de spécialistes pour ces aménagements. Ce montant sera directement payé par la commune de Moudon directement aux mandataires et prestataires via leur demande de crédit.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

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

Pour la réalisation des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures prévues par l'ensemble de la législation en la matière. La DGMR, par sa Division infrastructures, assurera la direction générale des travaux (DGT), alors que les mandataires garantiront l'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux.

L'attribution des marchés respectera les procédures de marché public (AIMP 2019).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000521.01 « RC 601 Moudon bretelle BE carrefour 543 ». Il est prévu au budget 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	0	0	500	500	200

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028 et 2029	Total
Investissement total : dépenses brutes	5'000	5'000	5'000	2'765	17'765
Investissement total : recettes de tiers	-1'513	-162	-324	-2'191	-4'190
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'487	4'838	4'676	574	13'575

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 678'800.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 13'575'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 298'700.-$.

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

Les tronçons de route et carrefours touchés par le projet font partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité, hormis pour quelques aménagements en localité. Le Canton continuera à entretenir les tronçons et carrefours hors localité. Les aménagements situés en localité, ainsi que les aménagements de mobilité douce (trottoirs et piste mixte) seront entretenus par la Commune. Les installations d'éclairage public seront également entretenues par la Commune.

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

	Charges supplémentaires				
	Charges de personnel				
	Autres charges d'exploitation		-		
A	Total des charges supplémentaires		-		

	Diminutions de charges				
	Charges de personnel				
	Autres charges d'exploitation				
B	Total des diminutions de charges				

	Augmentation des revenus					
C	Augmentation de revenus					
	Autres revenus d'exploitation					
C	Total des augmentations de revenus					

D	Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		0	0	0	0
----------	--	--	---	---	---	---

3.6 Conséquences sur les communes

Le projet se situe sur le réseau routier cantonal hors traversée de localité. Quelques aménagements de mobilité douce réalisés dans le cadre du projet se situeront en traversée de localité. La répartition du financement des études et des travaux est définie dans une pré-convention établie entre la Commune de Moudon et le Canton en 2020.

Le financement des études et travaux sur routes cantonales hors traversée de localité est réparti comme suit :

- Les aménagements pour cyclistes figurant dans la stratégie cantonale sont pris à 100% par le Canton, tous les autres sont à 100% à la charge de la commune (le long de Cartonnerie).
- La chaussée et son infrastructure (voies de circulation pour le trafic individuel), le marquage et la signalisation sont pris en charge à 100% par le Canton ;
- Les deux giratoires sont financés à 15 % par la Commune, respectivement 85% par le Canton ;
- L'aménagement des trottoirs est pris en charge à part égale entre la Commune et le Canton ;
- L'éclairage public, les plantations et le mobilier urbain sont pris en charge à 100% par la Commune ;
- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet sont réparties au prorata des participations de chacune des parties concernées par l'élargissement du domaine public au droit de la section considérée ;
- Les carrefours d'accès à des réseaux communaux sont pris en charge par la commune territoriale.

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

La réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de protection contre le bruit par :

- Le complément de la jonction par une rampe d'accès en direction de Berne, permettra d'éviter le trafic de transit entre la jonction Sud et la jonction Nord via le centre-ville de Moudon.
- La pose d'un nouveau revêtement sur toute la jonction.

La qualité de l'air sera également améliorée. La pose éventuelle d'enrobés bitumineux tièdes ainsi que l'utilisation de frésats, permettront de réduire la consommation énergétique du projet. La mobilité douce sera également développée dans tout le secteur.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (Aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic; réduire les émissions de CO₂ du parc des véhicules vaudois) figurant au programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.

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

Néant.

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

Conformément à l'article 163, alinéa 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'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 prévue par la disposition précitée. Selon l'article 7 alinéa 2 de la loi du 20 septembre 2005 sur les finances (LFin ; BLV 610.11), une charge est liée si son principe, son 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. En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

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

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales) et 1.4 (Description des travaux prévus), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 6a al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; 741.01) et art. 8 LRou).

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 100 la 366 cons. 3 c ; ATF 103 la 284, cons. 5 ; ATF 105 la 80 cons. 7), car de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations légales qui lui incombent.

Par ailleurs, le projet se conforme à l'article 52, alinéa 3 Cst-VD qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement.

L'opportunité de construire la rampe d'accès à la RC 601 en direction de Berne contribuera à améliorer à la fois la sécurité routière et la fluidité du trafic en centre-ville de Moudon. L'infrastructure actuelle, conçue il y a plusieurs décennies, ne correspond plus aux exigences du trafic moderne. À l'époque de sa construction, les besoins en mobilité étaient bien différents, et le réseau routier n'avait pas à supporter un volume de circulation aussi important. Aujourd'hui, les automobilistes doivent traverser toute la ville pour rejoindre la RC 601 en direction de Berne, ce qui engendre congestion et insécurité routière. De plus, le développement croissant de la zone industrielle située de part et d'autre de la RC 626 accentue encore la pression sur le réseau routier existant, rendant indispensable la création d'une infrastructure adaptée aux nouvelles réalités économiques et logistiques. Cette contrainte, héritée d'une infrastructure désormais obsolète, sera supprimée avec la mise en service de la nouvelle rampe d'accès. Ce projet s'inscrit également dans le cadre de l'article 5, alinéa a de la LROU, en facilitant la connexion entre les centres cantonaux et régionaux tout en desservant les pôles économiques, réduisant ainsi la pression du trafic au cœur de Moudon.

3.10.2 Quotité de la dépense

En ce qui concerne la quotité de la dépense, le crédit d'investissement projeté se limite aux dépenses indispensables au financement de la solution technique standard proposée qui répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de l'entretien de la route.

Le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché et dans les meilleures conditions financières ; il ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique prévue par les dispositions légales en la matière. En définitive, les travaux se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Cela étant, le critère de la quotité de la dépense est également rempli.

3.10.3 Moment de la dépense

Les ouvrages de la RC 626 sur la RC 601 et la voie CFF sont dans un état de dégradation tel que la sécurité structurale de ces ouvrages en est diminuée. Il est indispensable de réaliser les travaux de sécurisation de la route dans les meilleurs délais.

Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

3.10.4 Conclusion

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

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'Etat dispose d'une certaine marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

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 (sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
Total augmentation des revenus : (C)		0	0	0	0
Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B- C)		0	0	0	0
Charge d'intérêt (E)		299	299	299	299
Charge d'amortissement (F)		679	679	679	679
Total net (H = D + E + F)		978	978	978	978

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
13'575'000.- pour financer la part cantonale des travaux
d'assainissement des ouvrages et d'amélioration de la
fonctionnalité et de l'exploitation de la jonction sud de Moudon
entre la RC 601 Lausanne – Berne et la RC 626 Oron –
Moudon, sur la commune de Moudon
du 9 avril 2025

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 13'575'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la part cantonale des travaux d'assainissement des ouvrages et d'amélioration de la fonctionnalité et de l'exploitation de la jonction sud de Moudon entre la RC 601 Lausanne – Berne et la RC 626 Oron – Moudon, sur la commune de Moudon

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, qui est sujet au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.