# Municipalité de Moudon



# Préavis n°67/24 au Conseil communal

Demande d'un crédit de CHF 3'170'000.— pour financer la part communale des travaux de création d'une rampe d'accès en direction de Berne et d'une amélioration de l'exploitation de la jonction sud de Moudon entre la RC 601 Lausanne – Berne et la RC 626 – Oron – Moudon

Déléguée municipale : Carole PICO, syndique, c.pico@moudon.ch, 079/817.19.99

Adopté par la Municipalité le 28 octobre 2024

Ordre du jour de la séance du Conseil communal du 10 décembre 2024

#### 1. Préambule

La Municipalité sollicite un crédit de CHF 3'170'000.— pour financer la part communale des travaux de création d'une rampe d'accès en direction de Berne et d'une amélioration de l'exploitation de la jonction sud de Moudon entre la RC 601 Lausanne – Berne et la RC 626 – Oron – Moudon. Le montant sollicité comprend et intègre également la demande de crédit d'étude de CHF 220'000.— acceptée par le Conseil communal le 5 octobre 2021 (préavis 02/21).

Les premières études de ce projet avec le Canton ont commencé en 2015, puis se sont poursuivies lors de la législature 2016-2021 avec le choix de la variante de réaménagement de la jonction sud. Ce projet a ensuite été identifié comme l'un des grands projets dans le programme de législature 2021-2026 de la Municipalité. Une présentation publique a eu lieu le 5 septembre 2024 en présence notamment de Mme la Conseillère d'Etat Nuria GORRITE. Ce rendez-vous a permis de dévoiler les objectifs et les enjeux de cette métamorphose majeure de l'entrée sud de la ville

La RC 601 est une route qui relie Lausanne à Berne. La route cantonale RC 626 est une route principale qui relie Oron à Moudon ; elle dessert les localités situées au sud-est de Moudon (Chavannes-sur-Moudon, Montet, Ursy, etc.) et relie la RC 601 à l'avenue Eugène Burnand (RC 626 C-S) desservant la partie sud de Moudon.



Photo de la situation actuelle de la jonction sud

Le dispositif actuel de jonction entre ces deux RC ne permet pas l'accès à la RC 601 depuis la RC 626 en direction de Berne (point 3 sur la figure 1 ci-dessous). Pour l'heure, les véhicules arrivant de l'est et souhaitant prendre la direction de Berne doivent traverser Moudon pour atteindre la jonction nord. Ce trafic de transit est à l'origine de nuisances importantes pour les riverains (bruit et pollution de l'air) et d'un risque accru d'accidents.

De plus, l'insertion des véhicules en provenance de Moudon ou de la RC 626 sur la RC 601 en direction de Lausanne (point 1 sur la figure 1) est actuellement problématique du fait de la vitesse élevée et du trafic journalier moyen important sur la RC 601. Les carrefours est (croisement décalé, point 4) et ouest (giratoire provisoire, point 2) posent également des problèmes de géométrie routière pour la circulation des poids lourds et peinent à absorber le trafic actuel. En outre, le tourner à gauche depuis la rampe de sortie en provenance de Lausanne provoque de nombreux engorgements, notamment en heure de pointe du soir. D'une manière générale, l'ensemble du trafic des véhicules motorisés et des modes doux est problématique dans ce périmètre et pose des problèmes de fluidité et de sécurité.

En outre, les ouvrages de la RC 626 sur la RC 601 et la ligne CFF (point 5) sont dans un état de dégradation tel que leur sécurité structurale en est affectée. Les derniers rapports d'inspection, effectués en 2015, relevaient qu'une rénovation majeure, voire un remplacement de ces deux ouvrages, était à prévoir à court terme. Des analyses complémentaires plus récentes montrent qu'un remplacement de la dalle du passage supérieur sur la RC 601 (ciaprès pont des Sorbiers) au-dessus de la RC 601 est obligatoire, ainsi que le remplacement intégral du passage inférieur CFF (ci-après PI CFF) afin de le rendre conforme aux gabarits ferroviaires actuels.

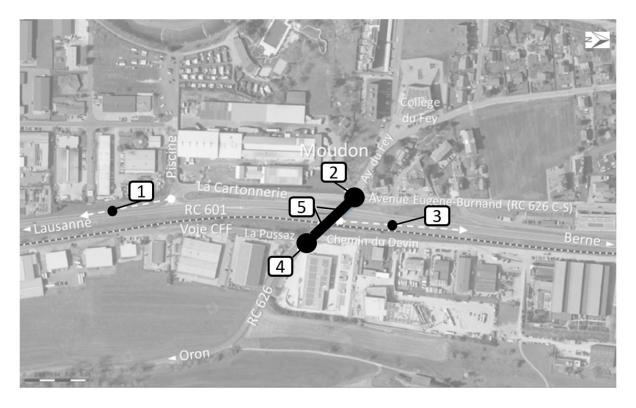


Figure 1 Situation projetée détaillée

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 (Pussaz) (4) ;
- Le remplacement de la dalle du pont des Sorbiers ainsi que l'assainissement de ses culées (5) ;
- Le remplacement du passage inférieur 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).
- L'aménagement urbains des giratoires et des abords du périmètre.

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

Le Canton procède de son côté à la demande de crédit auprès du Grand Conseil afin de financer sa part des travaux sur la base d'une nouvelle convention entre partenaires qui est en cours d'établissement.

#### 2. Etat de situation

#### 2.1 Situation actuelle

Aujourd'hui, il n'existe pas de rampe d'accès à la RC 601 depuis la RC 626 en direction de Berne, ce qui oblige les véhicules en provenance d'Oron ou du sud de Moudon se dirigeant vers Berne à traverser Moudon (figure 2 ci-après).

Dans le cadre des premières études préliminaires du projet, le trafic journalier moyen (TJM) sur la RC 601 est compris entre 9'800 véhicules par jour (véh./j) direction Berne et 15'000 véh./j direction Lausanne.

Le trafic journalier moyen est compris entre 7'300 véh./j sur le pont des Sorbiers et 4'800 sur l'avenue Eugène Burnand.

Sur le pont des Sorbiers, le trafic est 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 et Moudon à cause de l'absence d'accès direct à la RC 601 en direction de Berne. Il est estimé une diminution du trafic de plus de 1000 véhicules par jour en provenance de la RC 626 (Oron) en direction du centre-ville.

La part des poids lourds (PL) représente environ 3% du TJM, le nombre de vélo est quant à lui relativement faible sur les routes cantonales concernées.

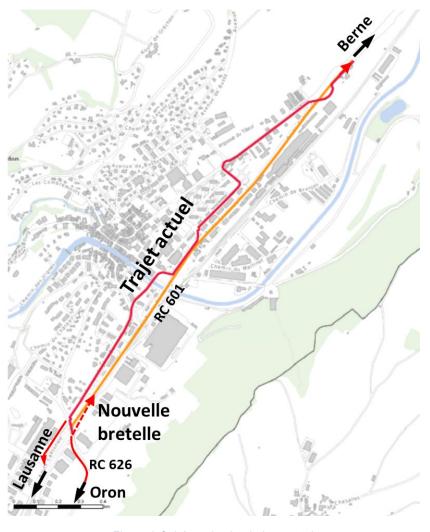


Figure 2 Schéma de circulation actuel

## 2.2 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.

Sur le pont des Sorbiers et au giratoire Eugène Burnand/La Cartonnerie, treize accidents de type "Accidents en s'engageant sur une route" (non-respect de la priorité), avec uniquement des dégâts matériels, ont été recensés.

Au carrefour d'entrée sur la RC 601, neuf accidents ont été recensés, dont six de type "Tamponnement". Quatre de ces neuf 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. Bien qu'aucun point noir ne soit recensé dans le secteur de la jonction sud de Moudon, les carrefours de la jonction présentent néanmoins un caractère accidentogène, notamment en raison de problèmes de visibilité et de géométrie.

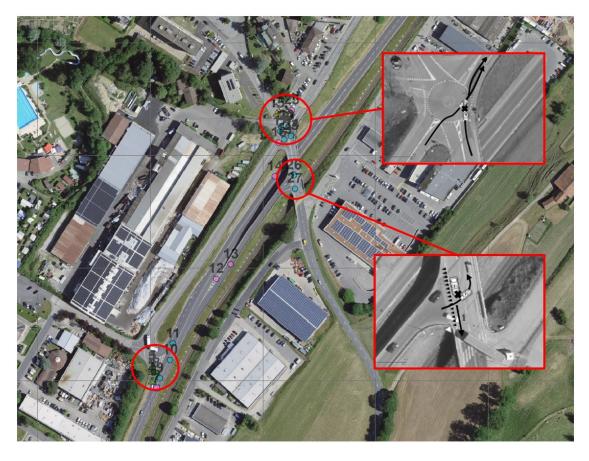


Figure 3 Données d'accidentologie de la jonction sud

# 2.3 Viabilité des mouvements des poids lourds (PL)

La figure 4 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. 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.

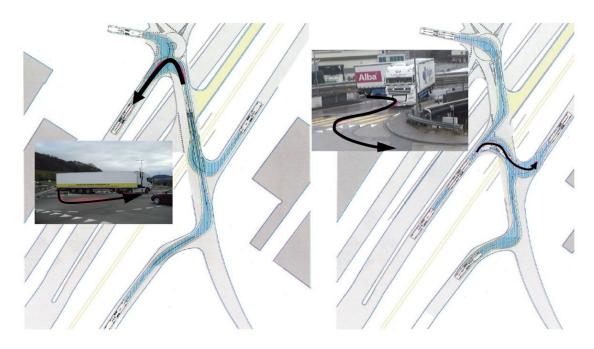


Figure 4 Viabilité des mouvements poids lourds

#### 2.4 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-sur-Moudon / Oron.

Les distances de visibilité sont, en revanche, suffisantes pour les véhicules sortant en tournerà-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.

# 2.5 Modes doux et transports publics

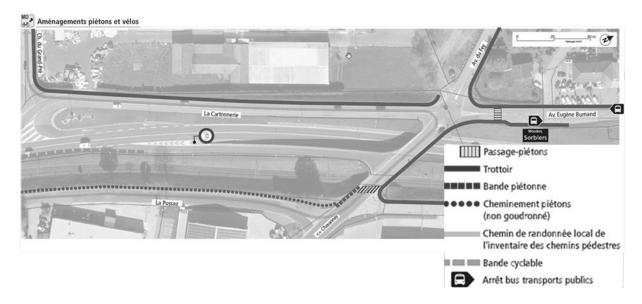
La figure 5 montre les aménagements piétons et vélos existants, ainsi que les lignes de transports en commun dans le secteur de la jonction sud de Moudon.

#### 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);



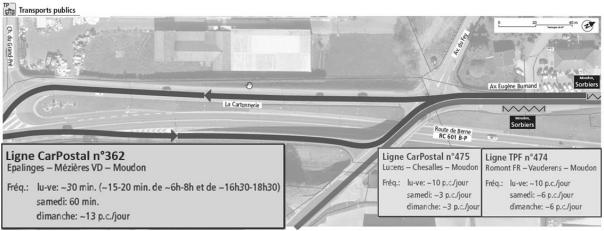


Figure 5 Modes doux et transports publics

#### Aménagements vélos

Il y a une absence générale d'aménagements cyclables dans le périmètre du projet. Le réseau cyclable cantonal utilitaire entre Moudon et Jorat-Mézières a été défini en collaboration avec le Canton. 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 (Jorat-Mézières) est assurée par le passage sous voie de Bressonnaz. Des travaux pour améliorer l'accessibilité ouest de ce passage sont à entreprendre, 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 du Fey et la piscine du Grand-Pré, situées au nord-ouest du périmètre du projet.

# Transports publics:

Trois lignes de bus desservent l'arrêt "Moudon, Sorbiers", situé à l'avenue Eugène Burnand :

- les lignes CarPostal n° 474 et 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 paires de courses par 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. A noter également la ligne CarPostal n°361 avec 6 paires de courses.
- 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 rencontrés par 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.

## Ouvrages existants







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 de récentes

études complémentaires, 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 entraine une réduction de la sécurité structurale. Des travaux de remise en état sont également préconisés.

# 3. Description des travaux prévus

Le projet a été soumis à enquête publique du 18 juin au 19 juillet 2024. Les oppositions sont traitées actuellement par la DGMR en collaboration avec la Commune.

À la suite de la pré-étude de mars 2020, une étude de projet, menée par le Canton en partenariat avec la Commune, a été entreprise afin d'affiner les précédentes réflexions, finalisée en mai 2024 et dont le contenu est décrit ci-dessous :



Figure 6 : plan des aménagements prévus

- Point 6.1 : Amélioration du giratoire actuel au carrefour Eugène Burnand/La Cartonnerie afin de le rendre conforme aux normes VSS ;
- Point 6.5 : Création d'une piste mixte mode 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;
- Point 6.2 : Création d'une nouvelle rampe en direction de Berne afin de permettre l'accès à la RC 601 depuis Moudon en direction de Berne ;
- Point 6.3 : 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 sur la nouvelle rampe, rebroussement au nouveau giratoire situé au sud obligatoire;
- Point 6.4 : 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 ;
- Points 6.6 et 6.7 : 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 pont CFF et des Sorbiers 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 complétement la dalle et ses culées assainies.

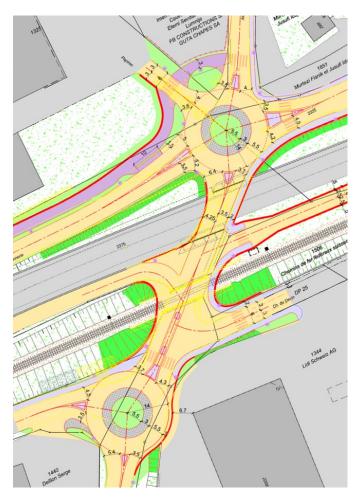


Figure 7 : les deux giratoires, ainsi que les 3 ouvrages (PS 601, PICFF, rampe)

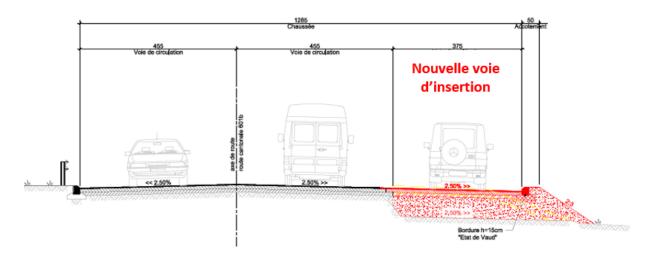


Figure 8 : voie d'accélération en direct de Lausanne

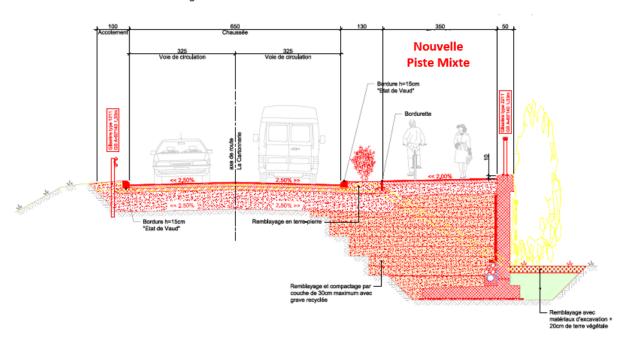


Figure 9 : piste mixte le long de La Cartonnerie

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 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.

#### 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.

L'état des canalisations nécessitant des interventions d'entretien, le projet prévoit une réfection complète de celles-ci 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.

#### 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 Canton. La réalisation des bandes herbeuses latérales et les plantations seront également à la charge de la Commune.

#### Eclairage 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) est financé entièrement par la Commune selon l'art. 21 de la LRou.

#### Aménagements cyclables

Selon la stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035¹ en matière d'aménagements cyclables, 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, loisirs). 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'usagers.

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

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Voir <u>www.vd.ch/velo</u> pour plus d'information

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Voir Guichet cartographique professionnel de l'Etat de Vaud – Réseau cyclable

déplacements efficaces et rapides entre le centre de Moudon et les communes jusqu'à Carrouge.

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 (voir figure ci-dessous).

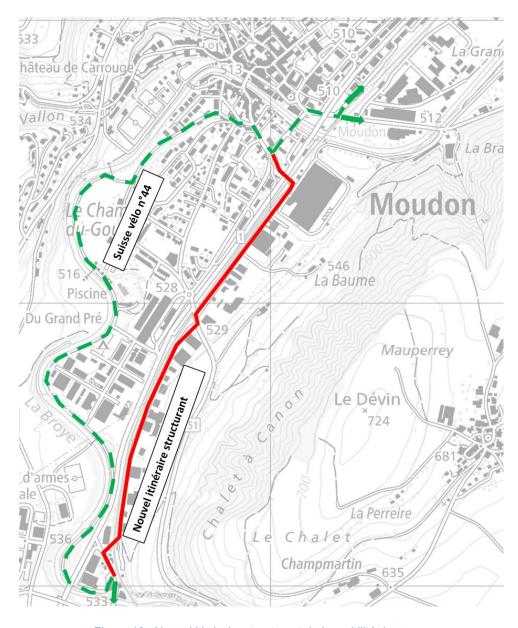


Figure 10 : Nouvel itinéraire structurant de la mobilité douce

Compte tenu de charges de trafic relativement élevées (3'800 véh/j) 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.

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 Municipalité 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 RC626. 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 discuté.

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

- 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.

En conclusion, le projet de réaménagement de la jonction sud 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.

#### 4. 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. Les principaux travaux se feront par phases dès 2026. 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.

# 5. Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réaménagement de la jonction sud de Moudon n'était pas réalisé, les conséquences seraient les suivantes :

- la situation au niveau de l'accidentologie ne serait pas améliorée et le risque d'accidents resterait le même avec une moyenne de 10 accidents sur 5 ans ;
- sans l'assainissement des deux ouvrages de la RC 626 sur la RC 601 et la voie CFF, la sécurité structurale des ouvrages ne serait plus assurée;
- les automobilistes en provenance d'Oron ou du sud de Moudon se dirigeant en direction de Berne seraient toujours obligés de traverser Moudon avant de rejoindre la RC 601, engendrant des nuisances sonores, une pollution atmosphérique et un risque accru d'accident;
- l'engorgement des carrefours existants mettrait la sécurité des usagers en péril, en particulier les usagers des modes doux.

#### 6. Incidences financières

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 pré-convention signée début 2020. Une convention pour l'exécution des travaux sera établie avant leurs démarrages. Les coûts des travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 19 juillet 2024. L'examen des offres est réalisé par le Canton qui a mené la procédure d'appel d'offres.

En résumé :	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	100.00%	20'655'000

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. Sur ce montant, il est à ajouter les prestations de l'architecte-paysagiste pour l'ensemble du concept paysager qui comprend un appel d'offres, le projet d'exécution, l'exécution de l'ouvrage, ainsi que la mise en service pour un montant de CHF 60'000.— TTC. Le détail de la participation communale est présenté ci-après :

Libellé	Montant HT	Total TTC
Honoraires		
Ingénieurs civils, géotechnicien et spécialiste trafic	97'132.28	
Total honoraires TTC 8.1%		104'999.99
Terrains		
Acquisition de terrains pour la Commune	124'950.75	
Total terrains		124'950.75
Tracé		
Chaussée	1'010'598.41	
Carrefours	245'143.39	
Evacuation des eaux	126'357.42	
Total tracé TTC 8.1%		1'494'049.26
Ouvrages d'art		
Ponts (y.c passage inférieur et pont des Sorbiers)	318'686.40	
Ouvrages de soutènement	759'944.50	
Total ouvrages d'art TTC 8.1%		1'166'000.00
TOTAL TTC		2'890'000.00
Crédit d'étude validé par préavis 02/21 accepté par le Conseil communal le 5 octobre 2021		220'000.00
Honoraires pour concept paysager TTC		60'000.00
TOTAL TTC FINAL		3'170'000.00

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 ;
- 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.

# Incidences financières sur le résultat annuel communal.

Avec l'introduction des nouvelles normes comptables, il est appliqué les durées d'amortissement déterminées par le type d'investissement. Pour ce préavis, cela se résume de la manière suivante :

- Investissement « Génie-civil routes » : CHF 3'017'900.-, amortissement en 40 ans, CHF 75'450.- par année.
- Investissement « Evacuation eau » : CHF 140'700.-, amortissement en 60 ans, CHF 2'350.- par année.

Il est estimé que 80% du coût des travaux devrait être autofinancé et que le solde pourrait être couvert par l'emprunt.

Coût total des travaux (impôts préalables déduits)

CHF 3'158'600.
Autofinancement 80%

CHF 2'526'880.
Fonds étrangers (emprunt) 20%

CHF 631'720.-

Les intérêts (estimation 2%) des fonds étrangers devraient s'élever à CHF 12'634.- la 1ère année.

# 7. Mode de conduite du projet

Les études de projet ont été, jusqu'à ce jour, conduites par la DGMR en coordination avec la Commune, 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 des marchés publics prévues par l'ensemble de la législation. La DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT), alors que les mandataires garantiront l'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux. La Municipalité sera représentée au sein du comité de pilotage.

#### 8. Aspects du développement durable

La réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de protection contre le bruit par la création d'une rampe d'accès en direction de Berne, évitant à une part du trafic de traverser la ville de Moudon, ainsi que par 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 permettra de réduire la consommation énergétique du projet. La mobilité douce sera également développée dans tout le secteur.

#### 9. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous propose, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères communales et Messieurs les Conseillers communaux, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

#### LE CONSEIL COMMUNAL DE MOUDON

- vu le préavis de la Municipalité No 67/24 ;
- ouï le rapport de la commission chargée de son étude et celui de la COGEFIN ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;
  - accorde un crédit d'investissement maximum de CHF 3'170'000.— dont à déduire les éventuelles subventions, participations de tiers et récupération de l'impôt préalable de la TVA, pour financer la part communale des travaux de création d'une rampe d'accès en direction de Berne et d'une amélioration de l'exploitation de la jonction sud de Moudon entre la RC 601 Lausanne Berne et la RC 626 Oron Moudon,
  - 2. prend acte que la dépense sera comptabilisée à l'actif du bilan,
  - 3. autorise formellement la Municipalité à emprunter tout ou partie de la dépense aux meilleures conditions du marché.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La syndique:

Le secrétaire :

C.PICO

A. IMERI