

Municipalité de Moudon



**Préavis n° 02/21
au Conseil communal**

Demande d'un crédit de CHF 220'000.– pour financer la part communale des études de création d'une rampe d'accès en direction de Berne et d'une amélioration de l'exploitation de la jonction sud 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 16 août 2021

Ordre du jour de la séance du Conseil communal du 5 octobre 2021

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

1. Introduction

La Municipalité sollicite un crédit de CHF 220'000.— pour financer les études de la 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 – Moudon¹.

Le montant demandé finance la part communale à la phase d'étude conformément à une préconvention signée le 20 août 2020 avec l'Etat de Vaud qui détermine la répartition des frais. La somme couvre les honoraires des études, ainsi que les investigations, 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, soit jusqu'à la demande du crédit de construction, qui fera l'objet d'un second préavis au Conseil communal.

La route cantonale RC 601 est une route principale 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.

Le dispositif actuel de jonction entre ces deux RC (jonction sud de Moudon) ne permet pas l'accès à la RC 601 depuis la RC 626 en direction de Berne (point 3 sur la figure 1 ci-après).

Pour l'heure, les véhicules arrivant de l'est et souhaitant prendre la direction de Berne doivent traverser Moudon. Ce trafic de transit est à l'origine de nuisances non négligeables (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 n°1 ci-dessous) 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 motorisé 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 par la DGMR, relèvent qu'une rénovation majeure, voire un remplacement de ces deux ouvrages, est à prévoir à court terme.

¹ Le préavis a été rédigé sur la base de l'exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 595'000.- pour financer les études de la 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, sur la commune de Moudon.



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 ;
- La correction du giratoire du carrefour ouest ;
- La création d'une rampe d'accès à la RC 601 direction Berne ;
- La création d'un giratoire au carrefour est ;
- L'assainissement du pont des Sorbiers sur la 601 ainsi que du passage inférieur (PI) CFF ;
- L'amélioration des modes doux de tout le secteur (trottoirs, bandes cyclables, piste mixte, îlots d'aide à la traversée et passages piétons).

2. Présentation des enjeux

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 en direction de Berne à traverser la localité de Moudon (figure 2 ci-après).

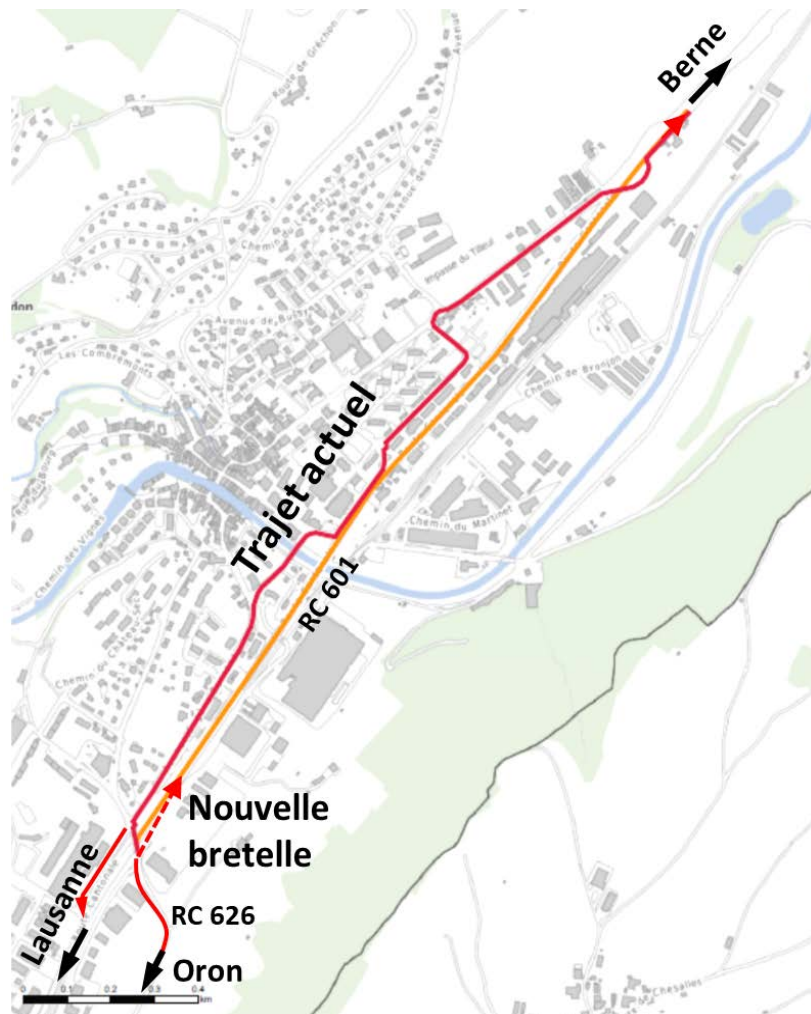


Figure 2 Schéma de circulation actuel

En 2015, le trafic journalier moyen (TJM) sur la RC 601 est compris entre 9'800 véhicules par jour (véh./j) côté Berne et 15'000 véh./j côté Lausanne. Cette différence montre que le trafic empruntant la jonction sud de Moudon est majoritairement (~75%) tourné 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 4'800 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 transite par le pont des Sorbiers et la localité de Moudon à cause de l'absence d'accès direct à la RC 601 vers Berne.

La part des poids lourds (PL) est d'environ 2 à 3% du TJM, et l'on dénombre moins de 10 vélos par jour sur les RC concernées en 2015.

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 mi-mars 2018.

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

Au carrefour d'entrée sur la RC 601, six accidents ont été recensés, tous 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. 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.

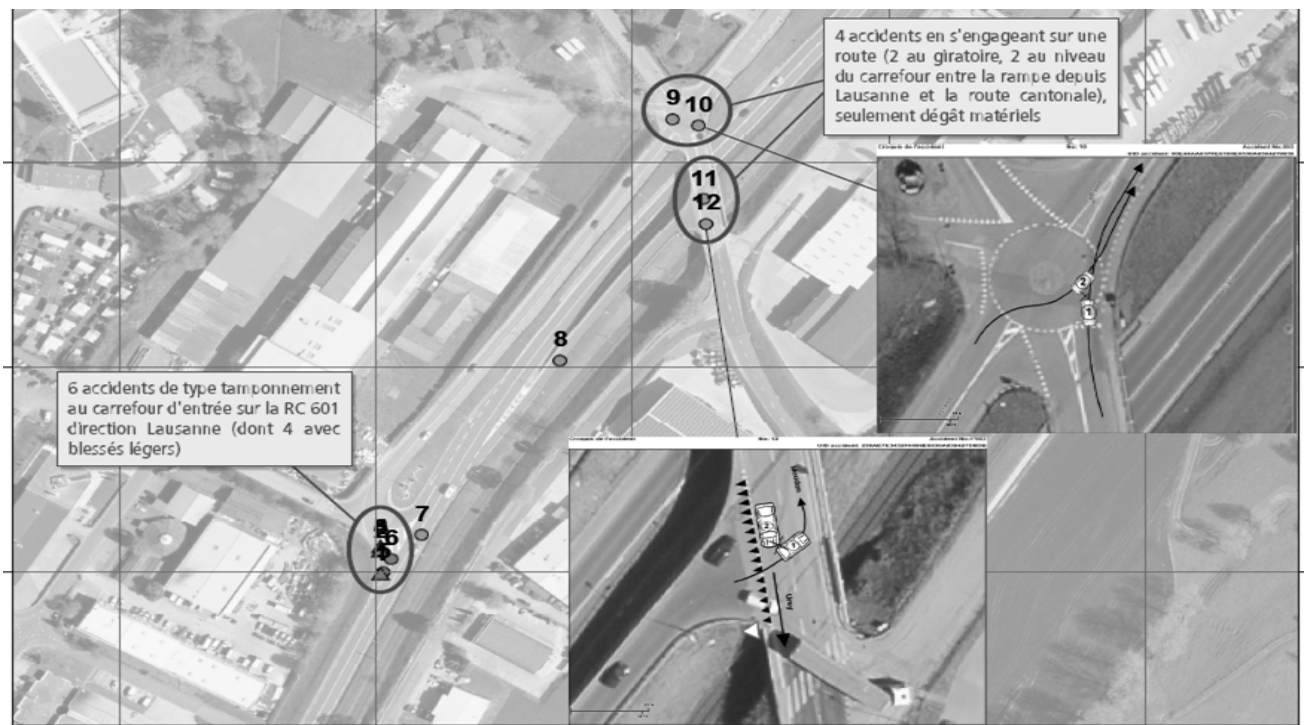


Figure 3 Données d'accidentologie de la jonction Sud

2.3 Viabilité des mouvements des poids lourds (PL)

La figure 4 ci-dessous montre le tracé des mouvements des poids lourd 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.

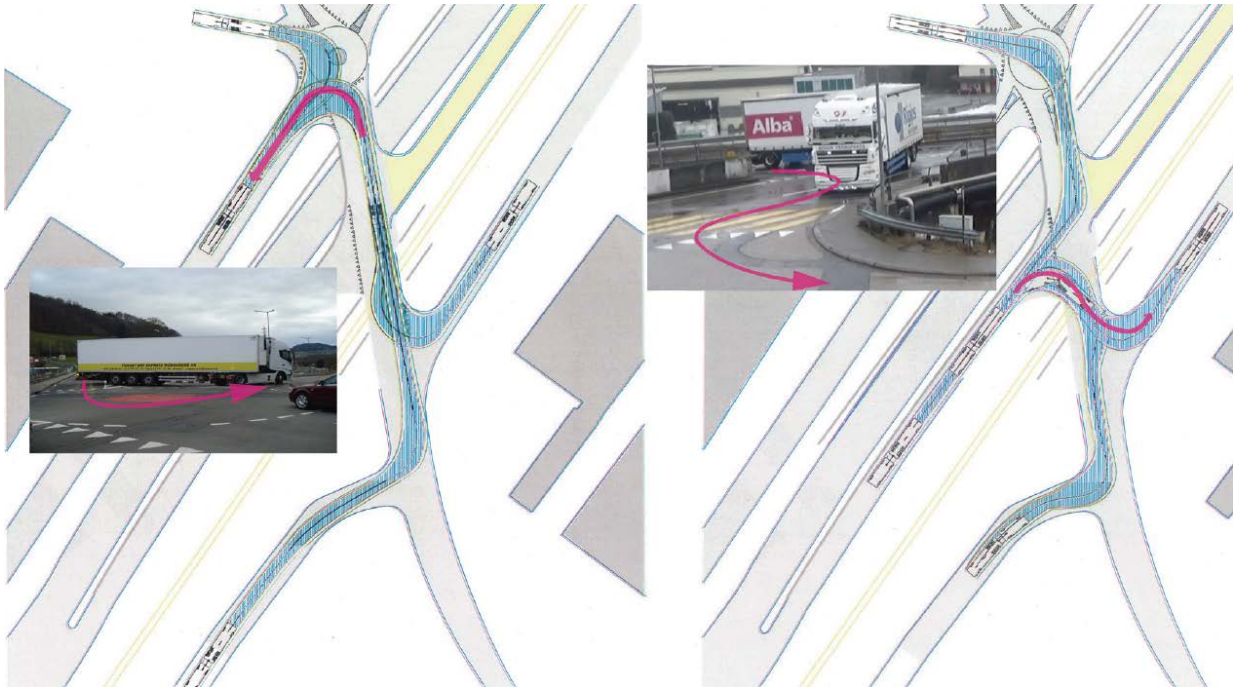


Figure 4 Viabilité des mouvements poids lourds

2.4 Distances de visibilité

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

Sur cette base, les distances de visibilité ne sont pas respectées pour les véhicules venant de la rampe de Lausanne et voulant s'engager en direction de Moudon, ceci à cause 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.

Par contre, les distances de visibilité sont 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 obstrue 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, étroit et relativement long, est peu sûr et inconfortable pour les piétons ;
- le trottoir sur le pont des Sorbiers est peu confortable, notamment en cas de croisement de piétons, en raison de sa faible largeur.

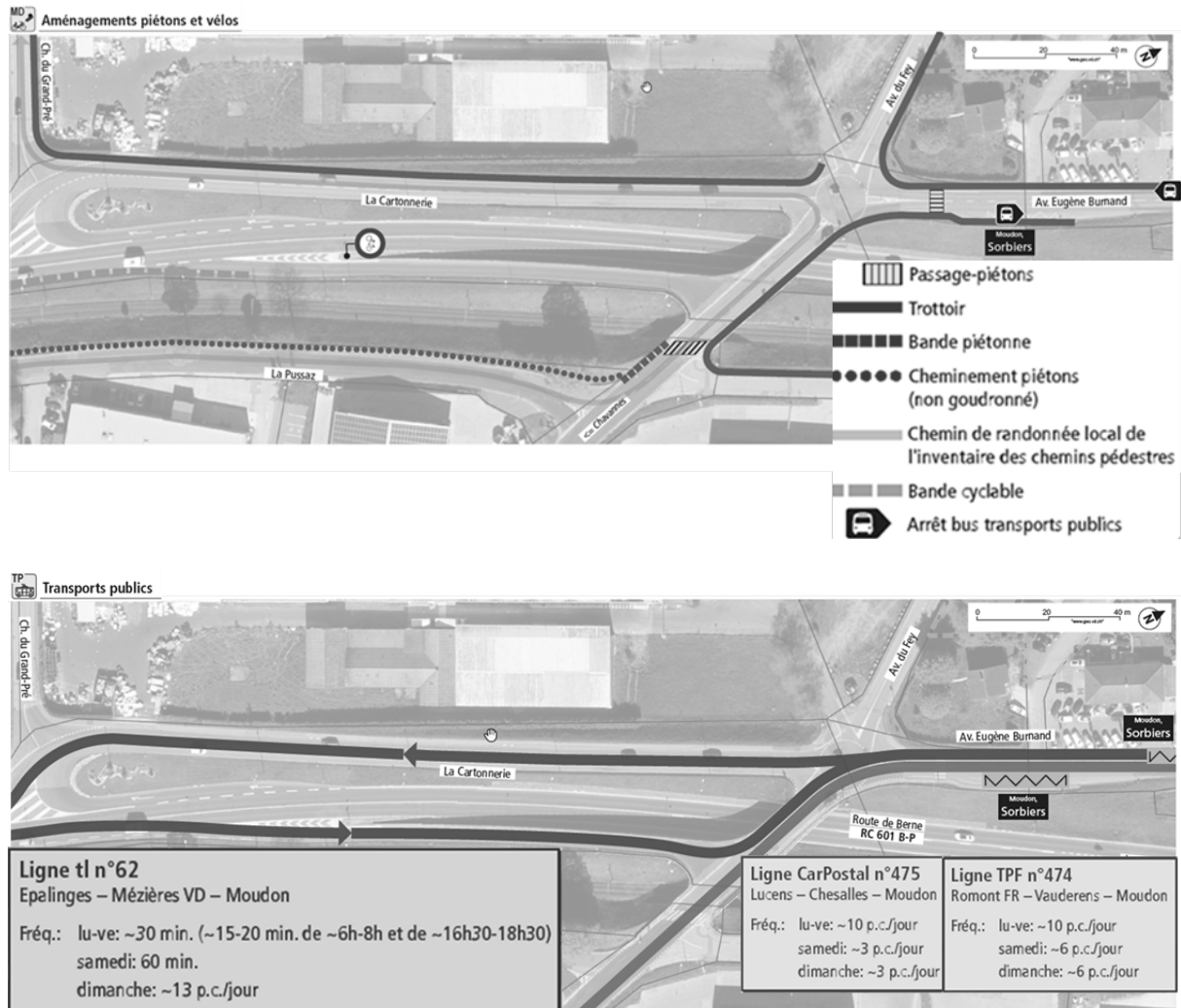


Figure 5 Modes doux et transports publics

Aménagements vélos :

Les seuls aménagements vélos dans le périmètre de la jonction sont des bandes cyclables sur la RC 601, au sud de la jonction. Ces bandes sont cependant étroites (~1,25 mètre de largeur) et donc inadaptées à une route cantonale très fréquentée avec une vitesse de circulation de 80 km/h.

Au nord de la jonction, la RC 601 est interdite à la circulation des vélos. Pour les cyclistes venant du sud, cette interdiction est signalée par un panneau « Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs ».

Bien que la bande cyclable soit prolongée sur le début de cette rampe, permettant ainsi un guidage des cyclistes hors de la RC 601, il existe cependant un risque que ces derniers continuent sur la RC 601 et doivent se rabattre au dernier moment sur la rampe de sortie, situation potentiellement dangereuse.

2.6 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 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 tl n° 62 a une fréquence en semaine de 15/20 minutes en heures de pointes et de 30 minutes en heures creuses, 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. Il est prévu que la fréquence de 15/20 minutes en heures de pointes soit étendue à l'horizon fin 2021 ;
- 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.

2.7 Ouvrages existants



Photo 2 Pont routier des Sorbiers sur le RC 601



Photo 1 Pont CFF des Sorbiers

L'ouvrage de franchissement de la RC 601 (pont routier des Sorbiers) est un pont biais en béton armé d'une portée d'environ 17,00 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 voire un remplacement à court terme.

Bien que l'aptitude au service de l'ouvrage soit « en principe garantie », la sécurité structurale est affectée par la présence de fissures dans les âmes des poutres, ce qui réduit de 10% à 30% leur résistance à l'effort tranchant.

L'ouvrage de franchissement de la voie CFF (appartenant au Canton) est un pont biais à une travée ayant une portée d'environ 5,00 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 10.00 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 à court terme.

3. Description du projet

La capacité des différents carrefours et voies de circulation a fait l'objet d'une étude globale, menée en partenariat avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Finalisée en mars 2020, elle a débouché sur un avant-projet sommaire décrit ci-dessous.

Dans le cadre de cette étude, une analyse approfondie des charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir a été menée, afin de déterminer les capacités actuelles et futures des carrefours et voies de circulation. Un diagnostic de la situation actuelle a été réalisé, puis une évaluation des effets de la construction de la nouvelle rampe d'accès à la RC 601 direction Berne a été réalisée, ainsi qu'une analyse de l'état futur à l'horizon 2040.

Différentes propositions d'aménagements et d'exploitation (modifications des priorités des carrefours, exploitation par feux de signalisation, aménagement d'un carrefour giratoire directement sur la RC 601, création d'un ouvrage afin d'aménager un carrefour giratoire au-dessus de la RC 601) ont été évaluées et ont permis de retenir trois variantes principales d'aménagement de la jonction sud de Moudon.

Ces variantes ont fait l'objet d'une évaluation du groupe de suivi étendu (GSE) de cette étude, composé de membres de la DGMR, ainsi que de représentants de la Commune de Moudon.

Une variante consistant à créer un giratoire directement sur la RC 601 à l'embranchement des chemins de la Piscine et de la Cartonnerie, avec double voie de circulation sur l'anneau, a été écartée à cause des insuffisances en termes de capacité d'absorption du flux de véhicules, du manque de cohérence en regard de la hiérarchisation du réseau routier et du caractère potentiellement accidentogène des aménagements prévus.

Une deuxième variante consistant à créer un second passage supérieur au-dessus de la RC 601 afin de créer un giratoire au niveau supérieur de toute la zone, au niveau de la RC 626, a été écartée en raison des coûts jugés trop élevés, la nécessité de réaliser des ouvrages complexes au-dessus de la RC 601 et de la ligne CFF, et d'un risque d'engorgement du trafic en heure de pointe.

La troisième variante est celle retenue par le GSE et est détaillée ci-dessous.

Toutes ces variantes incluent une traversée mobilité douce (MD) de la RC 626 entre La Pussaz et le chemin du Devin, afin notamment de garantir la continuité et la sécurité de l'itinéraire vélos, entre Syens et Moudon, développé dans le cadre de l'application de la stratégie cantonale de la promotion du vélo à l'horizon 2020. Il est à noter que dans le même secteur et dans le cadre des travaux d'entretien de la DGMR, des travaux de développement de l'itinéraire cyclable (piste cyclable bidirectionnelle, aménagements cyclables) sont réalisés cette année 2021.

En outre, une étude de faisabilité sur la globalité de la jonction sud de Moudon a été réalisée en 2018. Cette étude s'est concentrée sur cinq mesures d'amélioration de la situation, à savoir :

- Zone 1 : création d'une voie d'accélération pour l'insertion des véhicules sur la RC 601 direction Lausanne,

- Zone 2 : correction du giratoire du carrefour ouest,
- Zone 3 : création d'une rampe d'accès à la RC 601 direction Berne,
- Zone 4 : correction de la configuration du carrefour est,
- Zone 5 : assainissement du pont des Sorbiers.

Cette étude a démontré la faisabilité des cinq mesures. Les coûts de ces variantes ont été également évalués (à +/- 30%). Le choix de la variante retenue a fait l'objet d'une préconvention de financement entre l'Etat de Vaud et la Municipalité, signée en mars 2020 par l'Exécutif et ratifiée en août 2020 par l'Etat de Vaud.

3.1 Description de la variante retenue

La variante retenue est visible sur la figure 6 ci-après.

Cette variante d'aménagement consiste principalement à :

- créer une nouvelle rampe en direction de Berne (figure 6.2) ;
- créer un nouveau giratoire sur la RC 626 au débouché de la Pussaz (figure 6.3) ;
- améliorer le giratoire actuel au carrefour Eugène Burnand/La Cartonnerie (figure 6.1) ;
- aménager une voie d'accélération direction Lausanne, conduisant à une amélioration des conditions de visibilité et de l'insertion du trafic sur la RC 601 (figure 6.4) ;
- autoriser les 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 ;
- interdire le tourner-à-gauche depuis le pont des Sorbiers sur la nouvelle rampe (rebroussement au nouveau giratoire situé au sud).

Les capacités utilisées aux différents carrefours giratoires sont au maximum de 80% sur la branche d'entrée nord du nouveau giratoire sur la RC 626. La capacité utilisée maximale au carrefour à perte de priorité est de 90% pour le mouvement de tourner-à-droite depuis la rampe de Lausanne sur le pont des Sorbiers. Cet aménagement garantit donc l'écoulement du trafic à la jonction sud de Moudon à l'horizon 2040.

En outre, le projet retenu intégrera également les éléments suivants :

- Elargissement des sorties du chemin du Devin et de la rampe de Lausanne :

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 doit être réalisé.

- Piste mixte modes doux sur La Cartonnerie :

Aménagement d'une piste mixte modes doux le long de La Cartonnerie afin de sécuriser les cheminements vélos en lien avec la piscine de Moudon (figure 6.5).

- 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 des Sorbiers s'avère nécessaire.

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.

L'assainissement lourd de ces deux ouvrages étant nécessaire à court terme, il sera intégré au projet afin de répondre tant aux besoins de maintenances qu'aux mesures d'amélioration précitées. Les modifications géométriques nécessaires seront apportées aux deux ouvrages d'art dans ce cadre.

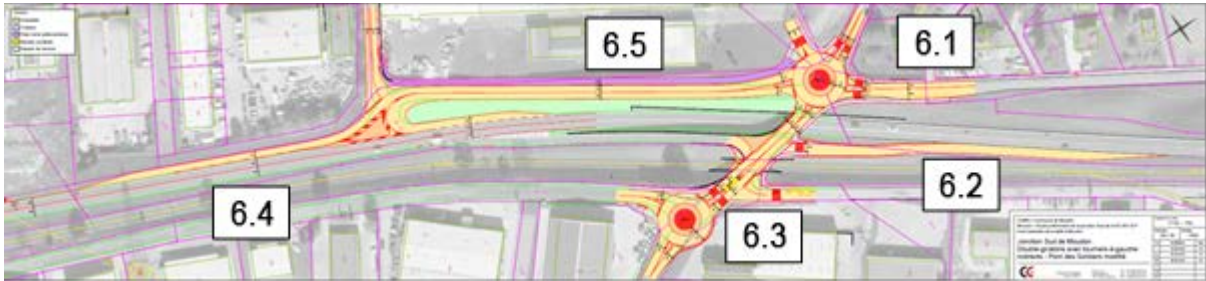


Figure 6 Plan des aménagements prévus

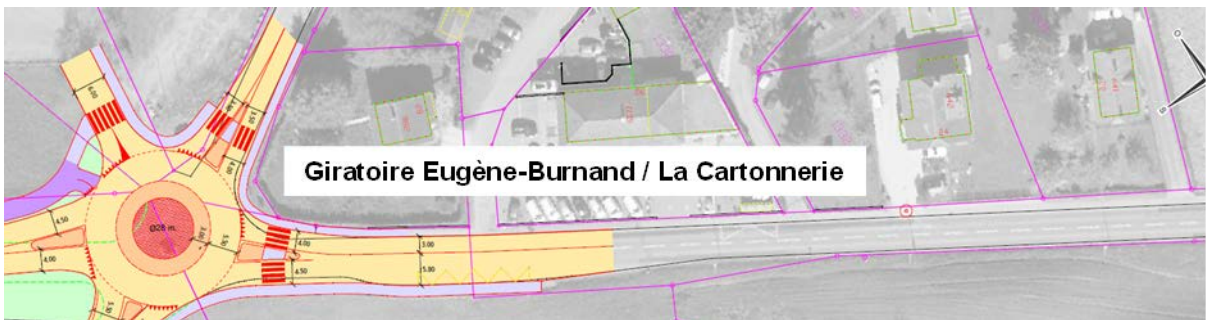


Figure 6.1 giratoire Eugène Burnand / Cartonnerie

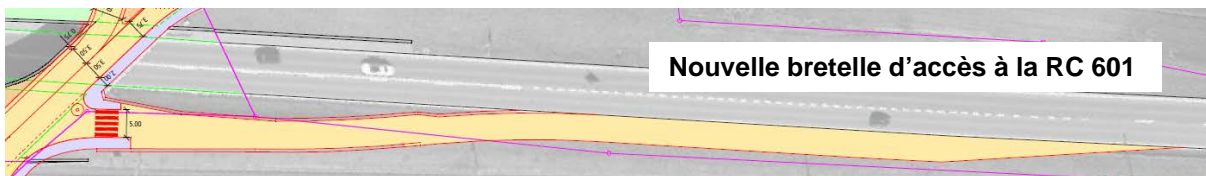


Figure 6.2 Nouvelle rampe d'accès direction Berne

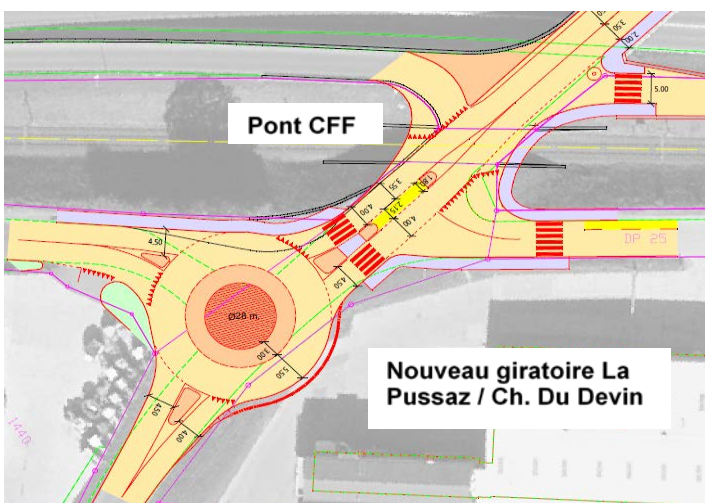


Figure 6.3 Nouveau giratoire La Pussaz / Chemin du Devin

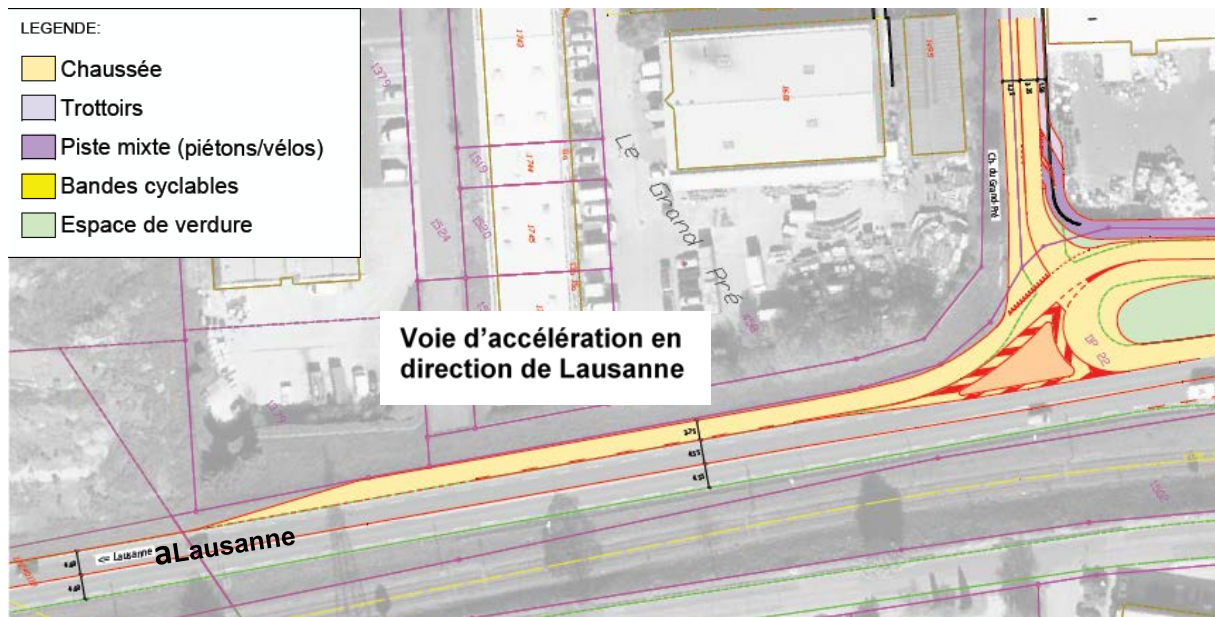


Figure 6.4 Voie d'accélération en direction de Lausanne

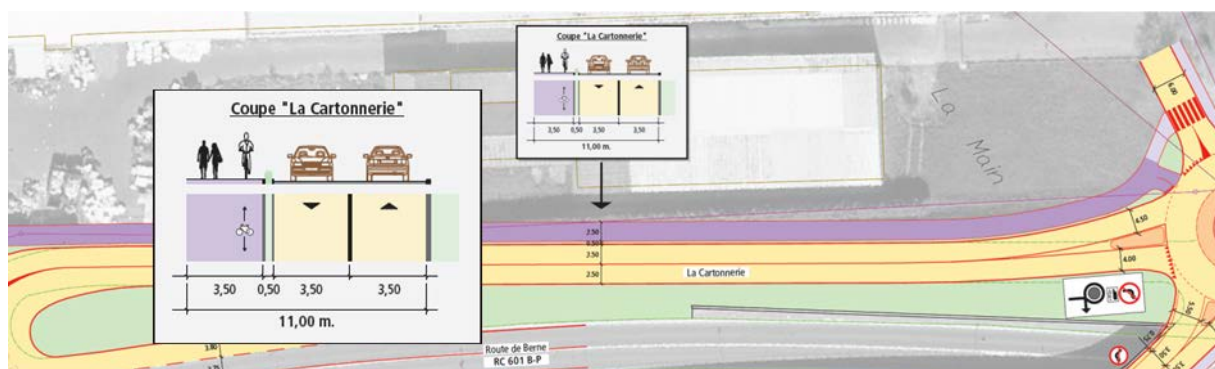


Figure 6.5 Piste mixte le long de la Cartonnerie

Ainsi, la variante retenue permet de résoudre les problèmes suivants :

- Les véhicules en provenance d'Oron ou du sud de Moudon se dirigeant en direction de Berne peuvent 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 modes doux sont favorisés et sécurisés dans tout le secteur ;
- Les véhicules en direction de Lausanne peuvent s'insérer sur la RC 601 en toute sécurité ;
- La circulation des véhicules sur toute la jonction est désengorgée, les poids lourds n'empiétant plus sur les voies de circulation opposées ;
- Le risque d'accident dans tout le secteur diminue de façon tangible ;
- Les ouvrages d'art sont assainis aux normes actuelles, la sécurité structurale est assurée pour les 50 prochaines années, et les besoins de maintenance des ouvrages diminuent.

3.2 Planning des études et travaux

Le planning de la DGMR prévoit un démarrage des études au second semestre 2021, une mise à l'enquête publique en 2022 et la mise en soumission de l'appel d'offres pour les entreprises au premier trimestre 2023. Les travaux sont planifiés de 2024 à 2025, soit à la fin des travaux lourds sur la RC 601 entre Vennes et le Chalet-à-Gobet.

3.3 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réaménagement de la jonction sud 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 la localité de 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 particulier les usagers des modes doux, en péril.

3.4 Coûts des travaux et des études prévues

Les études réalisées à ce jour ont été financées par un compte d'attente dont le montant pour la part communale s'élève à CHF 19'020.30, montant intégré à la présente demande de crédit.

De plus, la présente demande de crédit a pour objectif de financer les prestations suivantes :

- relevé de la situation spécifique de la topographie par un bureau de géomètre ;
- investigations de l'état de la chaussée et des ouvrages existants et sur les besoins d'ouvrages de soutènement à réaliser ;
- investigations concernant les matériaux pollués ;
- étude pédologique ;
- établissement de la notice d'impact sur l'environnement et du rapport OPAM, si nécessaire ;
- établissement de l'avant-projet et des dossiers d'enquêtes publiques (travaux, défrichement et expropriation) ;
- mise en soumission des travaux, comparaison des offres et proposition d'adjudication ;
- expertise d'un géotechnicien ;
- expertise d'un spécialiste trafic.

Le préavis relatif au financement des travaux sera ainsi basé sur des offres d'entreprises (soumissions rentrées), après la mise à l'enquête publique du projet.

3.5 Mode de conduite du projet

Jusqu'à ce jour, la Commune de Moudon a délégué la conduite des études de projet à la DGMR, appuyée de bureaux d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Pour les phases suivantes, la DGMR conservera la direction générale des études et consultera la Commune pour les prises de décisions telles que l'adjudication des travaux, les propositions de phasage lors des travaux et les éventuels choix de variantes. Elle assurera notamment la

coordination avec les partenaires du projet tels que les transports publics, les CFF, les riverains, les associations ou les autres services de l'Etat concernés.

Pour les études de projet, la mise en soumission des travaux, le projet d'exécution et la direction locale des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics.

4. Aspects financiers

A l'issue des études préliminaires, le coût total des travaux, y compris l'assainissement des ouvrages, est estimé à environ CHF 9.39 millions TTC (+/- 30%). Il se répartit entre le Canton à hauteur de CHF 7'040'000.—TTC, et la Commune de Moudon, à hauteur de CHF 2'350'000.— TTC. Ces montants seront mis à jour à l'issue des études financées par le présent préavis.

4.1 Tableau des coûts

Les prestations de l'étude sont présentées dans le tableau qui suit, lequel comprend la répartition des coûts entre Canton et Commune :

Libellé	Montant à charge du Canton	Montant à charge de la Commune	Montant total
Honoraires			
Ingénieurs civils, géotechnicien et spécialiste trafic	320'000	106'000	426'000
Géomètre (sans abornement)	45'000	15'000	60'000
Ingénieurs en environnement	15'000	5'000	20'000
Ingénieur en pédologie	15'000	5'000	20'000
Etablissement des preuves à futur	23'000	9'000	32'000
Total honoraires HT	418'000	140'000	558'000
Chaussée			
Sondages routiers complémentaires	38'000	13'000	51'000
Total sondages routiers complémentaires HT	38'000	13'000	51'000
Ouvrages d'art			
Sondages géotechniques	38'000	13'000	51'000
Sondages des ouvrages existants	38'000	13'000	51'000
Total ouvrages d'art HT	76'000	26'000	102'000
Frais divers			
Information - communication	18'000	6'000	24'000
Total frais divers HT	18'000	6'000	24'000
Total HT brut	550'000	185'000	735'000
TVA 7.7% (arrondie)	42'350	14'245	56'595
Financement étude préliminaire (part communale)		19'020	
Total du crédit demandé TTC <u>arrondi</u>		220'000	

4.2 Incidences financières

Les frais d'études seront reportés dans le préavis final relatif à la demande de crédit de réalisation et ensuite amorti en 30 ans.

En cas de refus du préavis ou de non-réalisation des travaux, les frais déjà engagés seront amorti en 10 ans maximum ; ce qui représenterait des coûts d'amortissement de CHF 22'000.- par année et des charges d'intérêts estimés à CHF 2'750.- en moyenne annuelle.

5. 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 permettant au trafic d'éviter de traverser la ville de Moudon et 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.

6. Conclusions

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

LE CONSEIL COMMUNAL DE MOUDON

- vu le préavis de la Municipalité No 02/21 ;
 - 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 ;
1. **autorise formellement la Municipalité à financer la part communale des études de création d'une rampe d'accès en direction de Berne et d'une amélioration de l'exploitation de la jonction sud entre la RC 601 Lausanne – Berne et la RC 626 – Oron – Moudon,**
 2. **accorde à cet effet un crédit d'investissement maximum de CHF 220'000.-,**
 3. **prend acte que la dépense sera comptabilisée à l'actif du bilan,**
 4. **prend acte que l'investissement sera repris dans les coût globaux du préavis final,**
 5. **prend acte qu'un cas de refus du préavis final ou de non-réalisation des travaux, la dépense sera amortie selon les possibilités du ménage communal, mais en 10 ans maximum,**
 6. **autorise formellement la Municipalité à emprunter tout ou partie de la dépense aux meilleures conditions du marché,**
 7. **Le tout, sous réserve d'une décision favorable du Grand Conseil vaudois sur le projet de décret du Conseil d'Etat y relatif.**

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La syndique :

Le secrétaire :


C. PICO


A. IMERI

