

**Route cantonale RC1a – Etape 2**  
**Requalification du tronçon entre l'avenue Forel et le giratoire de Dorigny**  
**Demande de crédit**

---

AU CONSEIL COMMUNAL D'ECUBLENS/VD

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

**1. PRÉAMBULE**

Le projet de requalification de la RC1a (depuis la Chamberonne jusqu'à la Venoge) s'inscrit dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et des chantiers de développement menés par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

Ce projet est issu d'un mandat d'études parallèles, lancé par le SDOL à l'automne 2006 et dont le développement s'effectue aujourd'hui par étapes. Un concept paysager et de mobilité a défini, dès la phase du concours, les orientations du projet, tant du point de vue paysager que routier. Les développements actuels (chantiers ou études) des projets sectoriels s'inscrivent dans cette continuité.

S'agissant d'une route cantonale hors traversée de localité, c'est le Service des routes de l'Etat de Vaud (SR) qui en est le Maître d'ouvrage. Ce projet a donc été piloté par ledit service.

**2. PROJET**

Le présent préavis concerne l'étape 2 de requalification de la RC1a, soit le tronçon situé entre l'avenue Forel et le giratoire de Dorigny.

Ce projet de requalification propose, dans la continuité de l'étape 1 (secteur EPFL), tout au long du tracé, une répartition des voies comme suit, depuis le côté Lac :

- Bande herbeuse, de largeur variable.
- Piste mixte réservée à la mobilité douce (piétons et vélos), d'une largeur de 3.00 m.
- Bande herbeuse de séparation d'une largeur de 2.00 m.
- Voie réservée aux transports publics (sens Morges - Lausanne), d'une largeur de 3.50 m.
- Voie pour les véhicules autres que les transports publics (sens Morges - Lausanne), d'une largeur de 3.25 m.
- Bande herbeuse centrale d'une largeur moyenne de 3.50 m.

Sur les premiers 350 m côté Morges :

- Voie pour les véhicules autres que les transports publics (sens Lausanne - Morges), d'une largeur de 3.25 m.
- Voie réservée aux transports publics (sens Lausanne - Morges), d'une largeur de 3.50 m.

Sur la suite du tracé :

- Voie réservée aux transports publics d'une largeur de 3.50 m.
- Bande cyclable d'une largeur de 1.50 m.
- Piste mixte réservée à la mobilité douce (piétons et vélos) d'une largeur de 3.00 m, appelée "chemin bucolique", qui emprunte, sur un certain tronçon, la route de Blévallaire.

Mobilité douce :

En ce qui concerne les cyclistes, on distingue deux types de cheminement :

- a) L'un pour les cyclistes rapides, soit :
- dans le sens Morges - Lausanne, la piste mixte d'une largeur de 3.50 m, projetée dans l'étape 1, sera prolongée pour rejoindre la piste cyclable existante au giratoire de Dorigny en s'insérant au dispositif en place.
  - dans le sens Lausanne - Morges, la bande cyclable d'une largeur de 3.00 m, projetée dans l'étape 1, sera prolongée pour rejoindre la bande existante au giratoire de Dorigny.

Afin d'assurer l'itinéraire des usagers en provenance de la route de Vidy, le tronçon jusqu'à l'allée de Dorigny, côté Sud, est prévu en double sens avec obligation d'obliquer à droite en empruntant le passage protégé par des feux de l'allée de Dorigny. Nous estimons qu'avec ce complément, le dispositif en place au droit du giratoire de Dorigny est clarifié et améliore sensiblement la situation existante, quelque peu confuse.

- b) L'autre, mixte également, est en majeure partie situé en site propre, sauf le tronçon de la route de Blévallaire, appelé "cheminement bucolique", desservant avant tout le campus universitaire.

Ce cheminement suit la topographie existante, hormis le raccordement à la route de Blévallaire, d'une déclivité maximale de 6 %. Afin d'augmenter la sécurité des cyclistes, durant la nuit, un dispositif réfléchissant est prévu le long de l'axe réservé aux deux-roues côté lac.

En ce qui concerne les piétons, deux cheminements sont aménagés en empruntant les pistes mixtes citées ci-avant. Le franchissement de la RC1a est prévu par quatre passages à piétons éclairés, dont deux existants aux extrémités (côté ouest, prévu dans l'étape 1 et côté Dorigny, à l'est de l'allée de Dorigny) et deux projetés, dont l'un à proximité du chemin de Champagne et l'autre vers la Maison des sports des Hautes Ecoles. Les arrêts de bus se situent à proximité de ces passages, hormis pour le passage situé à proximité du chemin de Champagne.

Le projet paysager s'appuie sur les qualités paysagères recensées sur le site. Les échappées lacustres, les fenêtres paysagères, les jardins en lisière, les vergers et les cordons arborés constituent le cadre de référence.

La route, par son nouveau traitement, contribue à la couture entre le nord et le sud. Les bermes enherbées atténuent l'impact du ruban routier et contribuent à la sécurité des voies réservées à la mobilité douce et aux transports publics.

**Deux séquences principales** se distinguent à travers cette entité spatiale appartenant au parc des Hautes Ecoles (UNIL-EPFL) :

- **Un Verger en Creux** constitué d'un talus nord enherbé et agrémenté de cerisiers existants et de quelques fruitiers nouveaux. Cette séquence se voit complétée de quelques arbres indigènes piqués avec parcimonie sur le terre-plein central de prairie.
- **La grande fenêtre lacustre de Dorigny**, circonscrite à l'est par l'allée magistrale de platanes et à l'ouest par un large cordon arboré. Sur ce tronçon, aucun arbre nouveau n'est prévu de façon à magnifier la qualité du vide et de l'ouverture. Le projet propose la suppression des arbres existants au sud de la RC1 et en amont des infrastructures sportives.

### 3. ECLAIRAGE PUBLIC

En conformité avec le concept de base, seuls les passages pour piétons sont éclairés sur ce tronçon. Le principe consiste à la mise en place de luminaires sur mât à éclairage direct vers le sol.

L'éclairage existant au droit de l'accès au centre sportif, vers l'allée de Dorigny, sera adapté en conséquence.

Les abribus sont éclairés par un dispositif propre, lié à l'abri lui-même.

Dans la continuité de l'étape 1, un tube en attente est prévu pour un éventuel futur éclairage de la piste mixte.

### 4. CREDIT D'ETUDE ET FINANCEMENT

S'agissant d'une route cantonale hors traversée de localité, la répartition des frais se réfère à l'article 54 de la Loi sur les routes. Dans le cas présent, c'est l'alinéa 2 qui est appliqué, soit :

*"Hors traversée de localité, l'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les trottoirs, baies d'arrêt de bus et pistes cyclables, dont il admet la nécessité".*

Il est également précisé que la Confédération participera au financement des travaux dans le cadre du fonds d'agglomération. Le montant, inconnu en l'état, viendra en déduction des montants à charge des Communes et de l'Etat de Vaud.

La répartition des frais, présentée dans le tableau en annexe, est basée sur une estimation des coûts établie par le SR au stade du projet définitif. Ces montants sont susceptibles d'évoluer avec l'élaboration du projet d'exécution, c'est pourquoi nous avons tenu compte d'une marge de 10 %.

Compte-tenu de l'utilisation prépondérante des transports en commun par des usagers externes à la Commune (étudiants), l'Etat prend en charge, à titre exceptionnel, la réalisation à 100 % des abribus. Le montant total de ce projet est estimé à 9.5 millions de francs.

Après diverses discussions avec l'Etat de Vaud et la Commune de St-Sulpice, la répartition des prises en charge est la suivante :

- Etat de Vaud : 86 %
- Commune de St-Sulpice : 7 %
- Commune d'Ecublens : 7 %

Les coûts des travaux à charge de notre Commune se répartissent de la manière suivante :

Travaux génie civil & honoraires :	Fr. 435'000.00
Eclairage public :	<u>Fr. 185'000.00</u>
Sous- total :	Fr. 620'000.00
Divers & imprévus (10 %) :	<u>Fr. 62'000.00</u>
Total HT :	Fr. 682'000.00
TVA :	<u>Fr. 54'560.00</u>
Total TTC :	<u><u>Fr. 736'560.00</u></u>
<b>Montant arrondi à :</b>	<b>Fr. 737'000.00</b>

Cette dépense figure au plan des investissements – compte 430.5010.117 pour un montant estimé à Fr. 800'000.00, y compris honoraires. Cette dépense n'entraînera pas de nouvelles charges de fonctionnement.

\* \* \*

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

## CONCLUSIONS

### LE CONSEIL COMMUNAL D'ECUBLENS/VD

- vu le préavis municipal No 2/2013;
- ouï le rapport des commissions chargées de son étude;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

### DECIDE

1. d'accepter la requalification de la RC1a - étape 2;
2. d'accorder à la Municipalité un crédit de **Fr. 737'000.00** de participation (sept cent trente-sept mille francs) pour sa réalisation.

Cette dépense sera financée par la trésorerie ordinaire. Elle sera comptabilisée dans un compte d'investissement du patrimoine administratif, sous la section n° 430 "Réseau routier" et la nature n° 5010 "Ouvrages de génie civil", plus précisément dans le compte n° 430.5010.117 "RC1a-étape 2 - requalification".

Elle sera amortie en 20 ans dès la fin des travaux, conformément à l'article 17 du règlement de la comptabilité des Communes du 14 décembre 1979.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 5 avril 2013.

Au nom de la Municipalité  
Le Syndic            Le Secrétaire

(L.S.)

P. Kaelin            P. Besson

**Annexes :** - Convention  
- Tableau de répartition des coûts  
- Extrait du plan de situation réduit

Délégués municipaux à convoquer : - Monsieur Christian Maeder, section des travaux  
- Monsieur Pierre Kaelin, Syndic, section des finances

Ecublens/VD, le 2 avril 2013  
CM/MM/ea