

CONSEIL COMMUNAL

CHESEAU

PREAVIS No 62/2026

Demande de crédit d'ouvrage pour le réaménagement du contournement de Cheseaux, par l'insertion d'une voie bus sur la route de Genève et la création d'un cheminement de mobilité douce

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Préambule

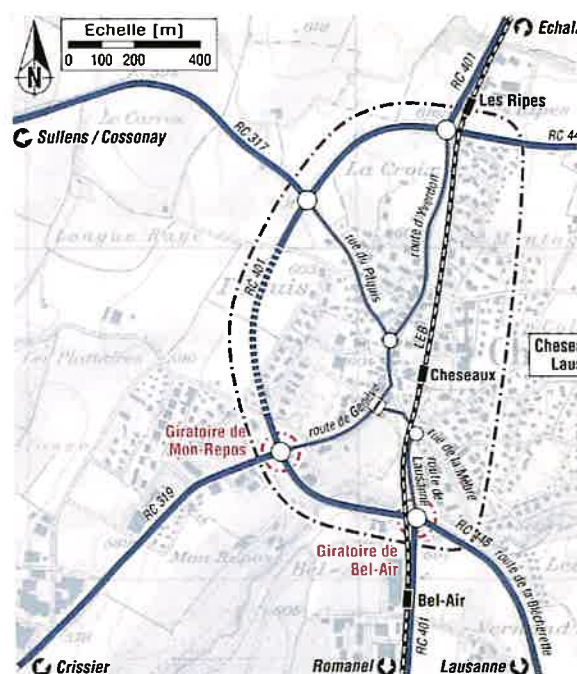
Le présent préavis fait suite au préavis municipal de demande de crédit d'étude n° 50/2020 du 17 août 2020, adopté par le Conseil communal lors de sa séance du 6 octobre 2020, ainsi qu'au préavis de demande de crédit complémentaire n° 25/2024, adopté lors de la séance du 12 mars 2024.

Depuis de nombreuses années, le secteur du contournement de Cheseaux-sur-Lausanne est soumis à une forte pression du trafic en raison du développement soutenu du Nord lausannois et du Gros-de-Vaud. Cette situation, particulièrement marquée aux heures de pointe, génère un trafic de transit important à travers le centre de la localité et conduit à une saturation régulière des infrastructures existantes.

Par ailleurs, les perspectives de développement régional à moyen et long terme laissent présager une augmentation supplémentaire des charges de trafic. Dans ce contexte, il est apparu nécessaire d'étudier et de planifier des mesures d'aménagement visant à améliorer la capacité et la fluidité du réseau routier, tout en renforçant la sécurité des déplacements, notamment en milieu urbain.

C'est dans cette optique que différentes études ont été engagées dès 2015, puis approfondies à partir de 2017 sous l'égide de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), en collaboration avec les communes concernées et les services cantonaux compétents. Ces travaux ont permis de définir un projet d'aménagement global du contournement Sud de Cheseaux et de ses interfaces, intégrant des mesures de fluidification du trafic, d'amélioration des transports publics et de développement de la mobilité douce.

Les principes retenus ont fait l'objet d'une validation progressive et ont conduit à l'établissement d'un projet de référence, lequel sert de base au présent crédit d'ouvrage.



2. Contexte

Le projet concerne les routes cantonales RC 319-B-P (route de Genève), RC 401-B-P (route du contournement) et RC 448-B-P (route de la Blécherette), situées à la limite des communes de Lausanne et de Cheseaux-sur-Lausanne. Ces axes constituent des routes principales de première classe faisant partie du réseau de base des routes cantonales.

Historiquement, ces routes convergeaient dans le centre du village de Cheseaux-sur-Lausanne, engendrant d'importantes nuisances liées au trafic routier. La réalisation du contournement a permis de détourner une partie de ce trafic hors du centre. Toutefois, l'augmentation continue du trafic a entraîné des surcharges ponctuelles importantes, notamment aux giratoires de Bel-Air (commune de Lausanne) et de Mon-Repos (commune de Cheseaux-sur-Lausanne), en particulier aux heures de pointe.



Dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), plusieurs mesures ont été inscrites :

- Mesure n° 5b_NL_08 (PALM 2016), visant l'amélioration des conditions de circulation du trafic individuel motorisé (priorité B, horizon 2023–2026), RC448, Lausanne et Cheseaux, giratoires Bel-Air et Mon-Repos.
- Mesure n° 16a_NL_03 (PALM 2012 et 2016), relative à l'amélioration des transports publics (priorité A), voie de bus à la route de Genève.
- Mesure n° 4d_NL_204 (PALM 2016), relative au franchissement dénivelé pour la mobilité douce (priorité B, horizon 2023–2026), remplacement de la passerelle du giratoire Bel-Air Est - RC448.

Le trafic journalier moyen recensé en 2022 se monte à :

- RC 319-B-P, route de Genève : 13'300 véhicules/jour.
- RC 401-B-P, route du contournement : 18'300 véhicules/jour.
- RC 448-B-P, route de la Blécherette : 13'100 véhicules/jour.

Les objectifs principaux du projet sont les suivants :

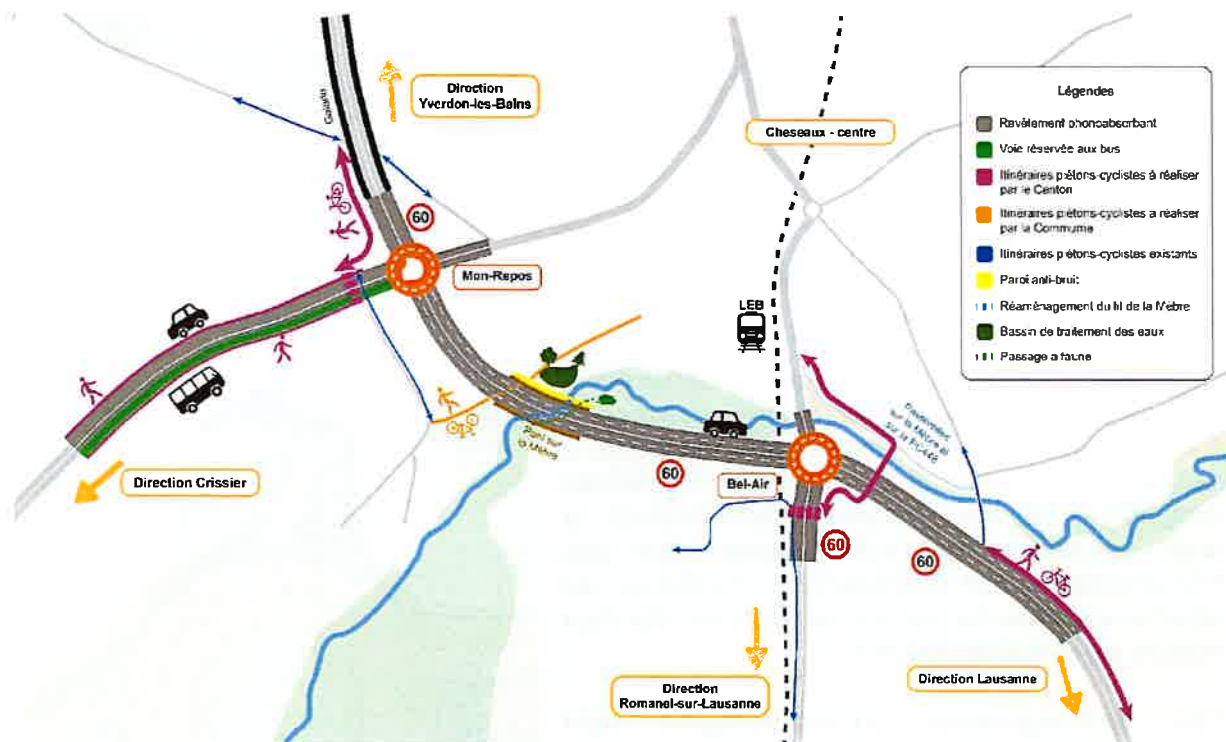
- Canaliser le trafic de transit sur le contournement.
- Fluidifier le trafic et améliorer la ponctualité des transports publics, notamment en lien avec les correspondances du LEB.
- Sécuriser les traversées piétonnes.
- Améliorer la sécurité et la continuité des itinéraires cyclables.

3. Travaux envisagés

3.1 Description générale du projet

Face à l'augmentation constante du trafic sur le contournement de Cheseaux-sur-Lausanne et aux dysfonctionnements observés aux heures de pointe, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) prévoit une requalification complète de ce secteur stratégique. Le projet s'inscrit dans une approche globale visant à améliorer simultanément la capacité du réseau routier, la fluidité du trafic, la performance des transports publics ainsi que la sécurité de l'ensemble des usagers.

Les interventions projetées reposent sur une adaptation des infrastructures existantes, en tenant compte des contraintes liées à l'emprise disponible, à la topographie du site ainsi qu'aux exigences environnementales. L'objectif est d'optimiser le fonctionnement du contournement en renforçant son rôle d'axe structurant, tout en limitant les impacts sur les secteurs urbanisés environnants.



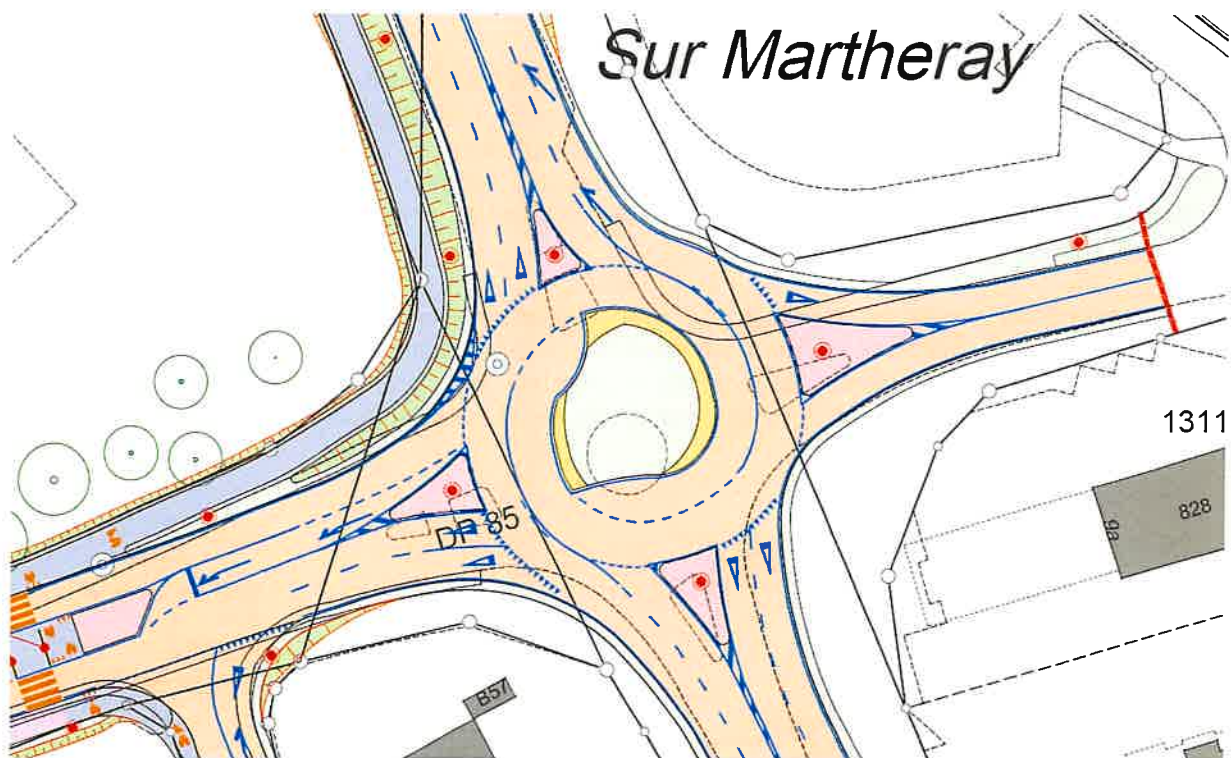
3.2 Aménagements routiers et capacité du réseau

Le projet prévoit en premier lieu une augmentation significative de la capacité du contournement, notamment par le doublement des voies de circulation entre les giratoires de Mon-Repos et de Bel-Air. Cet aménagement permettra d'absorber plus efficacement les volumes de trafic actuels et futurs, en réduisant les phénomènes de congestion observés aux heures de pointe et en améliorant la régularité des flux.

La réalisation de cet élargissement nécessite l'adaptation de l'ouvrage d'art franchissant la Mèbre. Le pont existant sera ainsi élargi afin d'intégrer les nouvelles voies de circulation, tout en permettant la mise en place d'équipements annexes tels que les dispositifs de sécurité, les installations de gestion des eaux et les mesures de protection contre le bruit. Les travaux comprendront notamment le renforcement des appuis existants, l'extension du tablier et l'adaptation des équipements techniques.

Parallèlement, les deux giratoires du secteur feront l'objet d'une requalification importante. Le giratoire de Mon-Repos sera transformé en turbogiratoire et agrandi pour un diamètre porté à environ 43 mètres. Ce type d'aménagement se distingue par une organisation des voies imposant une présélection des directions en amont de l'anneau, limitant ainsi les conflits de

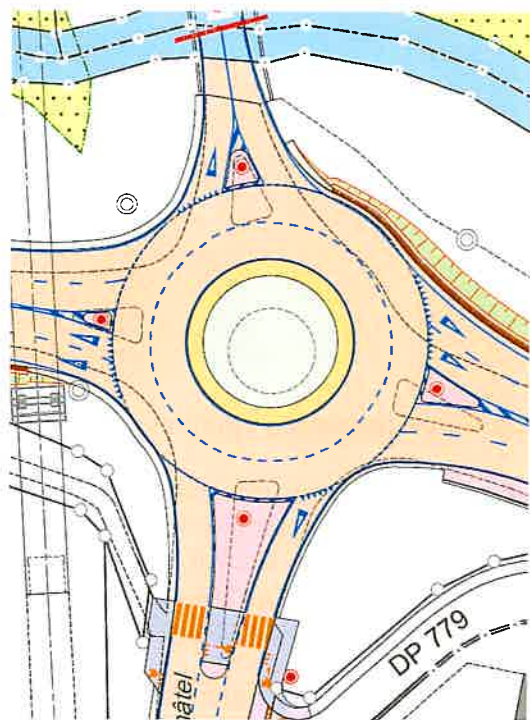
trajectoires à l'intérieur du giratoire. Ce dispositif permet d'augmenter la capacité de l'ouvrage tout en améliorant la sécurité et en réduisant les temps d'attente.



Giratoire de Mon-Repos projeté

Le giratoire de Bel-Air sera quant à lui agrandi afin d'augmenter sa capacité. Son diamètre sera porté à environ 40 mètres et l'anneau sera aménagé à deux voies de circulation. En raison des contraintes d'espace et de l'environnement bâti existant, la mise en œuvre d'un turbogiratoire n'est pas envisageable à cet emplacement. Toutefois, les adaptations prévues permettront une amélioration notable de la fluidité du trafic.

Des aménagements complémentaires sont également prévus sur les axes adjacents. La route de la Blécherette sera adaptée avec la création de deux voies de circulation dans chaque sens jusqu'au secteur du chemin des Crottes, afin d'assurer une cohérence fonctionnelle avec le reste du réseau. Sur la route de Genève, une voie de bus dédiée sera réalisée en direction du centre de Cheseaux. Cette mesure vise à garantir la régularité et la ponctualité des transports publics, en limitant leur dépendance aux conditions de circulation générales.



Giratoire de Bel-Air projeté

3.3 Mobilité douce et sécurité des usagers

Le projet intègre un ensemble de mesures visant à améliorer de manière significative les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, en renforçant la sécurité, la lisibilité et la continuité des itinéraires.

S'agissant des cheminements piétons, des trottoirs seront aménagés de part et d'autre de la route de Genève, permettant d'assurer une continuité des parcours dans un environnement sécurisé. En revanche, le passage piéton existant situé à la sortie de la tranchée sera supprimé, celui-ci ne répondant plus aux normes en vigueur. En effet, la configuration actuelle ne permet pas la traversée sécurisée de plusieurs voies de circulation en l'absence d'un îlot central. Dans ce contexte, le trottoir situé le long de la branche Est du giratoire sera également supprimé, en cohérence avec la nouvelle organisation des flux et des traversées.

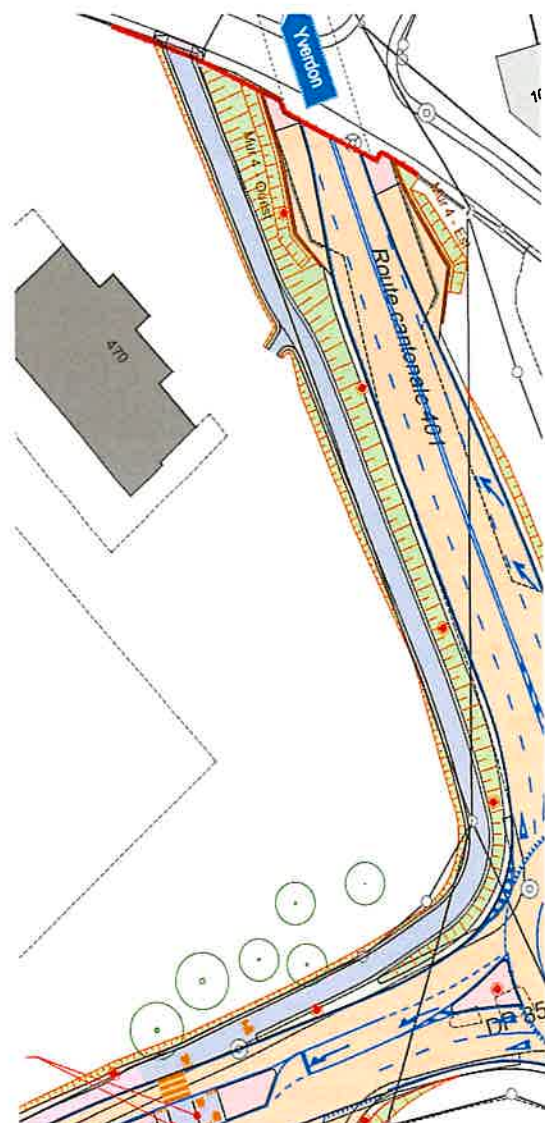
Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, le projet prévoit de les détourner du contournement de Cheseaux-sur-Lausanne, dont les caractéristiques (trafic élevé, vitesses pratiquées et giratoires) ne sont pas compatibles avec une cohabitation sécurisée. Les cycles seront ainsi orientés vers des itinéraires alternatifs plus sûrs. La liaison Mon-Repos – Grand-Pré, réalisée en 2024, constitue un axe structurant de ce dispositif. Cet itinéraire emprunte notamment le franchissement sous le pont de la route cantonale et se développe le long de la Mèbre, offrant un parcours attractif et sécurisé.

En complément, une nouvelle liaison de mobilité douce sera créée entre la route de Genève et le chemin de Sorécot, permettant de renforcer le maillage du réseau et d'assurer une meilleure desserte des secteurs environnants.

Par ailleurs, dans le cadre de la réfection de la route de Genève entre le bâtiment feu/voirie et l'entrée de localité en direction de Crissier, il est prévu de prolonger cet itinéraire hors chaussée jusqu'au giratoire du Châtelard. Cet aménagement fera l'objet d'un préavis distinct, en lien avec la demande de crédit d'étude n° 21/2023.

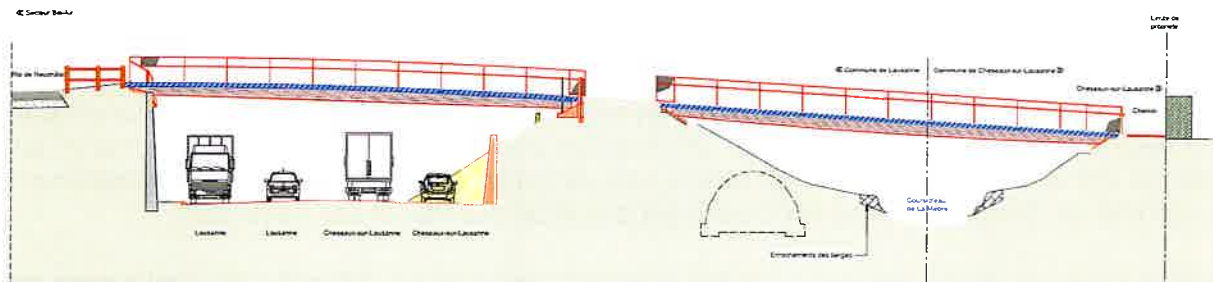
Des aménagements spécifiques seront également réalisés afin de sécuriser les traversées. Au droit du chemin de Mon-Repos, une traversée piétonne et cyclable sera aménagée, comprenant le marquage d'un passage piéton, une traversée cyclable ainsi que la réalisation d'un îlot central permettant un franchissement en deux temps.

Au giratoire de Bel-Air, les conditions de traversée seront améliorées, en particulier sur la branche Sud. La présélection existante en direction de la parcelle DP 779 (Route de Neuchâtel 20 et 22) sera supprimée afin de simplifier la lecture du carrefour et de réduire les conflits. Un nouvel aménagement permettra la traversée sécurisée des piétons et des cyclistes, avec la mise en place d'un îlot central ainsi que le marquage des traversées.



Liaison piétonne rte de Genève / ch. de Sorécot

Les infrastructures de franchissement existantes seront également entièrement requalifiées. Les deux passerelles actuelles enjambant la route cantonale et la Mèbre seront remplacées par un nouvel ouvrage unique, dont la largeur utile sera portée à 3.50 mètres. Cette configuration permettra une utilisation confortable et sécurisée, tant pour les piétons que pour les cyclistes.



Plan des nouvelles passerelles pour la mobilité douce (RC / Mèbre)



Illustration de la nouvelle passerelle piétonne

Enfin, le cheminement existant le long de la Mèbre en direction de la route de Lausanne sera élargi à 3.50 mètres, afin de permettre une cohabitation optimale entre les différents usagers et de renforcer l'attractivité de cet itinéraire de mobilité douce.

3.4 Aménagements cours d'eau de la Mèbre

Les travaux prévus sur le pont de la Mèbre impliquent une adaptation du tracé du cours d'eau. Cette intervention constitue également une opportunité d'améliorer la qualité écologique du site.

Le projet prévoit ainsi un déplacement localisé du lit de la Mèbre, accompagné d'un élargissement du lit majeur afin d'augmenter la capacité d'écoulement lors des épisodes de crue. Les berges seront reprofilées avec des pentes plus douces, favorisant l'accessibilité pour la faune et la diversification des habitats.

Des enrochements de faible hauteur seront mis en place pour assurer la stabilité des berges, tout en intégrant des aménagements spécifiques destinés à la faune piscicole, tels que des caches et des zones de refuge. L'ensemble de ces mesures vise à améliorer la diversité des substrats et des conditions d'écoulement, contribuant ainsi à une meilleure qualité écologique du milieu.

Par ailleurs, la réduction des vitesses d'écoulement lors des crues permettra de limiter le transport de matériaux et de stabiliser le fonctionnement hydraulique du cours d'eau.

3.5 Gestion des eaux de chaussée

Le projet intègre un dispositif complet de gestion des eaux pluviales issues des surfaces routières. Les eaux de ruissellement seront collectées puis dirigées vers un système de rétention et de traitement.

Ce dispositif sera réalisé sous forme de lagunage à ciel ouvert, permettant un traitement naturel des eaux avant leur restitution au milieu récepteur. Cette solution présente l'avantage de combiner efficacité hydraulique, qualité de traitement et intégration paysagère, en cohérence avec l'affectation de la parcelle concernée.

3.6 Protection contre le bruit

Compte tenu de l'augmentation de capacité du réseau routier, des mesures spécifiques sont prévues afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains.

Une butte antibruit d'environ un mètre de hauteur sera aménagée le long de la route de la Blécherette, du côté de Cheseaux. En complément, une paroi antibruit d'une hauteur d'environ 2.50 mètres sera installée le long du pont sur la Mèbre, coté Nord-Est du pont, pour protéger les constructions existantes en direction du centre de la localité.

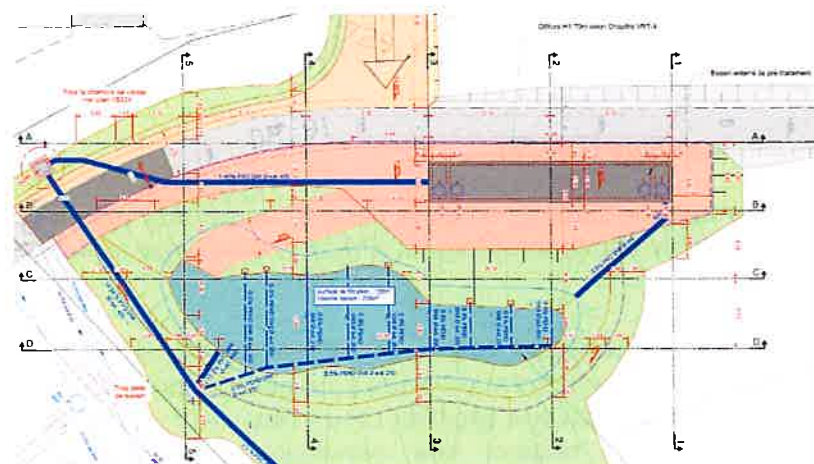
Ces mesures seront complétées par l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 60 km/h sur le contournement, ainsi que par la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

L'ensemble de ces dispositifs permettra de garantir le respect des exigences légales en matière de protection contre le bruit.

3.7 Assainissement et récolte des eaux de chaussée

Dans le cadre du projet, le réseau de collecteurs ainsi que le système de récolte des eaux de chaussée seront adaptés à la nouvelle configuration des aménagements routiers. Les ouvrages existants seront redimensionnés et, si nécessaire, déplacés afin de garantir une évacuation efficace des eaux de ruissellement issues des surfaces élargies et des nouvelles infrastructures.

L'organisation du réseau sera revue en fonction des nouvelles géométries de chaussée et des dispositifs projetés, notamment les giratoires, la voie de bus et les aménagements de mobilité douce. Les eaux collectées seront dirigées vers les ouvrages de rétention et de traitement prévus dans le projet, assurant une gestion conforme aux exigences environnementales en vigueur.



Bassin de traitement et rétention SETEC projeté



Illustration d'un bassin de rétention

3.8 Éclairage public

Dans le cadre des travaux projetés, le réseau d'éclairage public fera également l'objet d'une adaptation complète afin de garantir sa compatibilité avec la nouvelle configuration des infrastructures routières et des aménagements de mobilité douce. Les installations existantes seront remplacées par un nouveau dispositif d'éclairage conforme aux normes en vigueur en matière de sécurité routière, de performance énergétique et de limitation des nuisances lumineuses.

Le nouvel éclairage sera redéfini en fonction de l'élargissement des chaussées, de la modification des giratoires et de la création des itinéraires dédiés aux piétons et aux cyclistes. Une attention particulière sera portée à la sécurisation des traversées et des zones de conflit entre les différents usagers, notamment aux abords des giratoires de Mon-Repos et de Bel-Air ainsi que le long des cheminements de mobilité douce et des traversées de routes.

4. Procédures

Le projet a fait l'objet d'une démarche d'information et de consultation conforme aux exigences légales.

Une séance publique de présentation s'est tenue le 30 octobre 2024 à la salle du Marais du Billet. Cette séance, annoncée par voie de presse « Le Crieur », affichage public et sur le site internet communal, a réuni une cinquantaine de participants.

L'enquête publique s'est déroulée du 22 novembre 2024 au 6 janvier 2025. Cinq oppositions ont été déposées dans le délai légal. Des séances de conciliation ont été organisées entre février et mars 2025 en présence de représentants de la Municipalité et de la DGMR, permettant d'entendre les opposants et de répondre à leurs préoccupations.

À l'issue de ces échanges, deux oppositions ont été retirées. Les trois oppositions restantes ont été levées par décision de la Cheffe du Département compétent le 30 septembre 2025.

Aucun recours n'ayant été déposé auprès de la Cour de droit administratif et public, le projet est entré en force.

Conformément à la législation sur les marchés publics, un appel d'offres en procédure ouverte a été lancé le 12 décembre 2025 pour les travaux de génie civil. L'ouverture des offres a eu lieu le 27 février 2026.

5. Subventions et Co-financement :

Le projet peut bénéficier de plusieurs mécanismes de cofinancement externes, issus des politiques fédérales et cantonales en matière de mobilité, d'infrastructures routières et de développement durable. Ces participations financières se répartissent en différentes catégories selon la nature des mesures concernées.

5.1 Subventions liées aux transports publics (PALM)

La création de la voie de bus sur la route de Genève s'inscrit dans le cadre des mesures infrastructurelles du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), telles que définies dans le PALM 2012, Volume B.

Cette mesure bénéficie d'un cofinancement spécifique destiné à soutenir les infrastructures favorisant le transfert modal et l'amélioration de la performance des transports publics. Le taux de participation est fixé à 35 % des coûts des travaux éligibles, sous réserve de validation définitive des autorités compétentes et du respect des conditions du programme d'agglomération.

Cette contribution vise à garantir une meilleure efficacité des transports publics dans un secteur fortement sollicité aux heures de pointe, notamment en lien avec les correspondances régionales.

5.2 Subventions liées aux routes cantonales en traversée de localité

Une partie importante du projet concerne des routes cantonales situées en traversée de localité, notamment la route de Genève en direction de Crissier. À ce titre, les travaux sont éligibles à un cofinancement cantonal dans le cadre du système de participation à l'entretien et à la requalification du réseau routier cantonal.

Le taux de subvention est déterminé selon une méthode de calcul multicritères, visant à adapter le soutien cantonal aux caractéristiques du projet et du territoire concerné.

Un taux de base, compris entre 25 % et 40 %, est appliqué en fonction de la nature des travaux, notamment selon qu'il s'agit de renouvellement de revêtement, de renforcement structurel ou d'interventions sur des ouvrages d'art.

À ce taux de base s'ajoutent plusieurs compléments cumulables :

- Un complément lié aux traversées de localité, calculé en fonction du rapport entre la longueur de routes cantonales concernées et la population communale, pouvant atteindre jusqu'à 15 %.
- Un complément lié à la capacité financière de la commune, basé sur le revenu fiscal standardisé.
- Un complément lié au trafic, pouvant atteindre jusqu'à 10 %, en fonction de l'intensité des charges de circulation.

La somme de ces éléments est en principe plafonnée à 50 % du coût des travaux subventionnables, sauf situations particulières dûment justifiées par les autorités cantonales.

Ce mécanisme permet d'assurer une répartition équilibrée des coûts entre la Commune et le Canton, en tenant compte des charges d'infrastructure supportées par le réseau routier cantonal en zone urbanisée.

5.3 Subventions liées à la mobilité douce (stratégie cantonale vélo)

Le projet comprend également plusieurs aménagements en faveur de la mobilité douce, notamment la création et la requalification d'itinéraires cyclables ainsi que des infrastructures de franchissement.

Ces mesures peuvent bénéficier de soutiens financiers dans le cadre de la Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, adoptée en décembre 2025.

Cette politique vise à encourager le développement d'infrastructures cyclables continues, sécurisées et attractives, contribuant à l'augmentation de la part modale du vélo.

Les projets peuvent être soutenus en fonction de plusieurs critères, notamment :

- Leur portée territoriale (locale, régionale ou cantonale).
- Le nombre et la diversité des usagers concernés.
- Leur coût global.
- Leur effet structurant dans la durée.
- Leur potentiel d'innovation et de reproductibilité.
- Leur compatibilité avec les objectifs climatiques et de durabilité du Canton.

Les aides financières peuvent varier entre CHF 2'000.- et CHF 50'000.-, dans la limite de 50% du coût total, toutes subventions cantonales confondues. Le cumul des aides est possible dans les limites réglementaires en vigueur.

Les mesures peuvent également être soutenues à titre pilote pour une durée initiale d'une année, renouvelable jusqu'à trois ans, voire au-delà à titre exceptionnel en cas d'impact démontré. Un suivi par rapport de mise en œuvre est en principe exigé.

Bien que le projet ait atteint un stade avancé et que les demandes de subventions soient généralement déposées en amont des phases d'étude, une démarche sera néanmoins entreprise auprès des autorités compétentes afin d'examiner l'éligibilité des différentes composantes du projet.

6. Coût des travaux

Les coûts imputables à la Commune de Cheseaux-sur-Lausanne concernent exclusivement les aménagements situés sur le territoire communal. Ceux-ci comprennent les interventions prévues sur la route de Genève en traversée de localité, la création d'une voie bus, la réalisation de la liaison de mobilité douce entre la route de Genève et le chemin de Sorécot, l'adaptation de l'éclairage public, ainsi que les mesures liées à la gestion et à la rétention des eaux de chaussée.

Travaux à charge de la Commune de Cheseaux-sur-Lausanne

RC319 Route de Genève, en localité

- Chaussée, y compris récolte des eaux et couche de roulement (tapis)
- Création d'une voie bus
- Trottoirs au sud et au nord de la chaussée
- Réfection des collecteurs
- Adaptation des réseaux souterrains
- Adaptation de l'éclairage public
- Adaptation du pare-ballon des terrains de football

Piste mixte – route de Genève / chemin de Sorécot

- Création du cheminement piétonnier et cyclable
- Mise en place de l'éclairage de la piste mixte

Piste mixte – entre les nouvelles passerelles et la route de Lausanne

- Mise en place de l'éclairage de la piste mixte

Traitement des eaux de chaussée (SETEC)

- Participation à la réalisation des ouvrages de traitement et de rétention des eaux
- Secteurs concernés : chemin de Mon-Repos et route de Genève

Les montants indiqués ont été calculés sur la base de soumissions rentrées.

- Aménagement routiers (Route de Genève et voie bus) Génie-civil, y compris la récolte des eaux de chaussée et SETEC	CHF	1'600'000.00
- Eclairage public Génie civil, fourniture et pose	CHF	320'000.00
- Contrôle caméra et curages	CHF	5'000.00
- Signalisation (marquage)	CHF	5'000.00
- Paysagiste (pare-ballon)	CHF	25'000.00
- Honoraires, géomètre, implantation, rétablissement points limites	CHF	10'000.00
- Honoraires, ingénieurs	CHF	110'000.00
- Notaire, servitudes	CHF	10'000.00
- Réserve pour éventuelles indemnités (servitudes / emprises)	CHF	10'000.00
- Divers et imprévus (env. 10%), arrondi	CHF	<u>217'000.00</u>
Sous total	CHF	2'312'000.00
- TVA (env. 8.1%)	CHF	<u>188'000.00</u>
Montant total HT	CHF	<u>2'500'000.00</u> =====

S'agissant de l'amortissement, celui-ci sera effectué conformément aux directives MCH2, sur une durée de 40 ans à compter de l'année civile suivant la mise en service de l'ouvrage.

7. Planning intentionnel

Il est prévu de débuter le chantier début 2027 pour une durée d'environ 3 ans (hors solde couche de liaison ; hors couche de roulement).

8. Conclusion

Vu ce qui précède, la Municipalité vous demande, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir lui accorder un crédit d'ouvrage de **CHF 2'500'000.00** pour le réaménagement du contournement de Cheseaux, par l'insertion d'une voie bus sur la route de Genève et la création d'un cheminement de mobilité douce et de donner à ces dispositions la teneur suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE CHESEAUX

- vu le préavis municipal N° 62/2026 du 4 mai 2026
- vu le rapport de la commission ad hoc
- vu le rapport de la commission des finances
- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

DECIDE

- d'accorder à la Municipalité un crédit de **CHF 2'500'000.00** pour le réaménagement du contournement de Cheseaux, par l'insertion d'une voie bus sur la route de Genève et la création d'un cheminement de mobilité douce.
- d'autoriser l'exécutif à contracter si nécessaire un emprunt pour ce faire, ceci aux meilleures conditions du marché.

DECHARGE

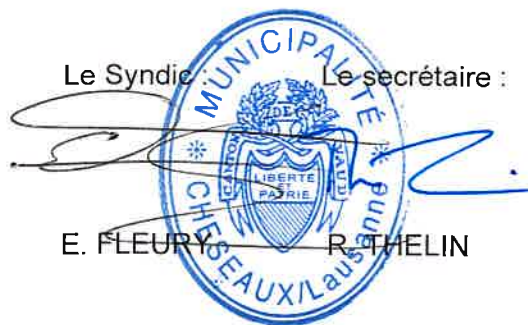
les commissions de leur mandat.

Adopté par la Municipalité en séance du 4 mai 2026

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

Le secrétaire :



E. FLEURY

R. THELIN