

**I. EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

accordant un crédit-cadre de CHF 14'010'000.- pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic 40 t

II. REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation F. Borloz & consorts sur l'enclavement de la commune de Chessel, située dans la plaine du Rhône, en terme de transports lourds

III. REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation urgente O. Français, J. Henchoz et F. Borloz sur l'entière ouverture au trafic de la route des Ormonts et celle de l'Etivaz

Table des matières

I.	<i>Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de CHF 14'010'000.- pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic 40 t.....</i>	3
1.	Introduction	3
2.	Crédit d'étude du 10.02.2004	4
3.	Etude des ponts, phase diagnostic	4
3.1	Inventaire des ouvrages d'art du réseau routier cantonal	4
3.2	Tri des ouvrages d'art à contrôler	4
3.3	Résultats des contrôles	5
3.4	Recours contre la signalisation de limitation de tonnage	6
4.	Renforcement des ponts, phase projets et travaux	7
4.1	Priorisation des interventions	7
4.2	Mesures d'urgences provisoires	8
4.3	Renforcements définitifs	9
4.4	Estimation des coûts	9

4.5	Financement.....	11
4.6	Planning intentionnel.....	11
4.7	Planification des dépenses d'investissement.....	12
5.	Conséquences du projet de décret.....	12
5.1	Statut du crédit-cadre.....	12
5.2	Conséquences sur le budget ordinaire.....	15
5.3	Charge d'intérêt.....	15
5.4	Conséquences sur les communes territoriales.....	15
5.5	Conséquences sur l'environnement et la consom. d'énergie.....	15
II.	<i>Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Frédéric Borloz & consorts sur l'enclavement de la commune de Chessel, située dans la plaine du Rhône, en terme de transports lourds.....</i>	16
	Rappel de l'intervention.....	16
	Réponse du Conseil d'Etat.....	17
III.	<i>Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente O. Français, J. Henchoz et F. Borloz sur l'entière ouverture au trafic de la route des Ormons et celle de l'Étivaz.....</i>	21
	Rappel de l'intervention.....	21
	Réponse du Conseil d'Etat.....	22
IV.	<i>Projet de décret.....</i>	25

I. Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de CHF 14'010'000.- pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic 40 t

1. INTRODUCTION

Dans le cadre des accords bilatéraux avec l'Union européenne en matière de transport, la Confédération a décidé d'autoriser dès le 1^{er} janvier 2001 l'accès du réseau routier suisse aux véhicules de 32 tonnes (34 tonnes avec remorque) puis dès le 1^{er} janvier 2005 aux véhicules de 40 tonnes. Pour rappel, certaines parties du réseau routier étaient déjà ouvertes aux 40 tonnes pour l'accès aux ports-francs situés près des frontières; le réseau des routes nationales (autoroutes) est dimensionné pour le trafic 40 t et ouvert à celui-ci.

La nécessité n'est pas à démontrer de disposer, pour les besoins de l'économie, d'un réseau routier compatible avec ceux des pays qui nous entourent et avec lesquels ont lieu la plupart des échanges de marchandises. Il y a donc lieu de tout mettre en œuvre pour renforcer au plus tôt les ouvrages d'art du réseau 40 t prioritaire ne supportant pas ce tonnage.

Il convient de préciser ici que la présente demande de crédit ne couvre que le renforcement d'ouvrages sur le réseau 40 t prioritaire défini comme tel (cf 3.3). D'autres ouvrages du reste du réseau pourront être renforcés ultérieurement et financés par d'autres crédits.

A ce jour, plus de 38 ouvrages ont déjà été adaptés au trafic 40 t soit grâce aux budgets d'entretien, soit à la faveur d'assainissements opérés sur des crédits antérieurs.

Les décisions fédérales relatives à l'augmentation du poids des véhicules responsabilisent le canton pour les ponts situés sur les routes cantonales hors traversée de localité et les communes sur les routes cantonales en traversée de localité et sur les routes communales.

Le réseau 40 t prioritaire ne sera totalement opérationnel que lorsque tous les ouvrages situés hors traversée et en traversée de localité pourront supporter les 40 t. L'effort à faire est donc partagé entre canton et communes.

Une vérification systématique a été opérée par rapport aux investissements prévus dans le présent EMPD. Seuls les investissements prévus sur les estacades des Clées anticipent des travaux que les communes concernées devront effectuer sur le pont sur l'Orbe en traversée de Vallorbe (limité à 16 t) et sur le pont sur le Nozon en traversée de Pomaples (limité à 18 t). Le Conseil d'Etat n'entend pourtant pas reporter ces travaux. Les investissements prévus

s'inscrivent en effet dans la suite cohérente des travaux réalisés pour 1,2 millions de CHF par le budget 2005 sur l'estacade de Pré-Camuz. Cet axe Cossonay-Vallorbe (RC 251a) fait indéniablement partie du réseau prioritaire 40 t de par son importance économique de lien avec la France et, a fortiori, comme délestage de la N9. Des solutions sont actuellement recherchées avec ces deux localités pour l'assainissement des ouvrages en traversée. Légalement, l'Etat serait en droit d'effectuer des travaux en traversée et de les facturer aux communes qui ne prendraient pas les dispositions nécessaires. La concertation devrait cependant toujours s'imposer. Pour les communes, l'entrée en vigueur dès 2006 de la péréquation directe horizontale apportera une solution au financement des coûts extraordinaires de renforcement des ouvrages situés sur leur territoire.

2. CREDIT D'ETUDE DU 10.02.2004

Par décret du 10 février 2004, le Grand Conseil a accordé au Conseil d'Etat un crédit de CHF 1'400'000.- pour le contrôle de la capacité portante des ouvrages d'art au trafic 40 t sur le réseau routier cantonal. (Voir EMPD n° 152 de décembre 2003). Ce crédit prévoyait le contrôle de 84 ouvrages d'art. Il a été amendé par le Grand Conseil le 27 janvier 2004 pour permettre l'examen de « environ » 84 ouvrages. De fait, extrapolé sur la base des premières offres reçues des bureaux d'étude, le montant a finalement permis d'étudier 120 ouvrages présentant des caractéristiques nécessitant un contrôle approfondi (cf. 3.2 ci-dessous).

3. ETUDE DES PONTS, PHASE DIAGNOSTIC

3.1 Inventaire des ouvrages d'art du réseau routier cantonal

Le Service des routes (SR) a inventorié et documenté sur fiches plus de 1'600 ouvrages situés sur le réseau routier cantonal hors traversée de localité. Ces ouvrages sont très variés tant par leurs types (viaducs, ponts, estacades, voûtages, cadres, galeries) que par leurs constructions (maçonnerie de pierres, béton armé, métal, mixtes). L'âge de ces ouvrages s'échelonne entre 5 et 150 ans.

3.2 Tri des ouvrages d'art à contrôler

De par leurs caractéristiques et leur état d'une part, leur année de construction dont dépendent les normes de charges appliquées d'autre part, de nombreux

ouvrages d'art ont pu être admis sans problème pour l'ouverture au trafic 40 t. Le SR a donc effectué le tri des 1'600 ouvrages inventoriés et a retenu à ce jour environ 120 ouvrages pour un contrôle de capacité portante par calcul. Cette phase de contrôle effectuée par des mandataires spécialisés est financée par le crédit d'étude de CHF 1'400'000.- accordé par le Grand Conseil le 10.02.04.

3.3 Résultats des contrôles

Comme mentionné dans l'EMPD du crédit d'étude, un "réseau 40 t prioritaire" a été défini par le SR en fonction de la classe de route et du trafic poids lourds journalier; les routes principales (a et b) ont toutes été intégrées à ce réseau prioritaire ainsi que les routes secondaires (c et d) dont le trafic poids lourds journalier est, en règle générale, supérieur à 100 unités.

Le tableau ci-après liste les ouvrages d'art dont la capacité portante vérifiée par calcul est inférieure à 40 t (les ouvrages d'art contrôlés aptes aux 40 t ne sont pas mentionnés).

Pour une meilleure appréhension de la situation, le tableau 1 est scindé en 2 groupes :

- A. ouvrages déficients sur le réseau 40 t prioritaire à l'exception de la RC 705a Aigle – Château-d'Oex (col des Mosses)
- B. ouvrages déficients sur la RC 705a uniquement.

Le SR a d'ores et déjà pris des mesures (renforcement ou rétrécissement de chaussée) pour permettre une augmentation du tonnage sur certains ouvrages (cf. 4.2) du réseau 40 t prioritaire.

Ces mesures, provisoires ou définitives, financées par le budget ordinaire 2005 du SR, ont permis d'apporter des solutions rapides aux problèmes les plus ardues liés à la pose de signaux limitant le tonnage en certains endroits du canton. Elles n'apportent cependant pas une réponse suffisante ni durable à la nécessaire adaptation du réseau prioritaire au trafic 40 t.

Tableau 1 : Ouvrages soumis à limitations

	RC	COMMUNES	NOM DE L'OUVRAGE	CAPACITE PORTANTE		remarque
				calculée t	après mesures urgentes t	
A	251 a	La Sarraz	Pont sur la Venoge	3,5	40	renforcé prov
	251 a	Vallorbe	Pont du Creux	28	40	renforcé prov
	251 a	Les Clées	Estacades de Pré Camuz	18		
	251 a	Les Clées	Estacades de Trésil	28		
	251 a	Les Clées	Pont du Grands Crêts	28		
	440 c	Echallens	Pont de la Robellaz sur le Talent	16	40	renforcé prov
	505 c	Avenches	Pont sur le Bey	28		
	601 a	Montpreveyres	Pont des Vernettes	28	40	renforcé prov
	632 d	Vuibroye et Châtillens	Pont sur le Grenet	18	40	renforcé prov
	702 a	Rossinière	Estacade de Rossinière	32	40	renforcé
	780 a	Roche	Pont de la Rottaz sur CFF	28		
780 a	Villeneuve VD	Pont de Grandchamp sur CFF	28			
B	705 a	Aigle	Estacades 2 Les Farettes	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 2 Place Cobal	18	32	renforcé prov
	705 a	Aigle	Estacades 3 du Larrevoin au Velard	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 3 les Farettes	16	32	
	705 a	Aigle	Estacades 2 du Larrevoin au Velard	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 1 Place Cobal	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades les Afforêts	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 1 du Larrevoin au Vélard	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 1 de Vélard	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 2 de Vuargny	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 1 en Pré Bacon	18	32	
	705 a	Aigle	Estacades 2 en Pré Bacon	18	32	
	705 a	Ormont-Dessous	Estacades sous les Caudreys	18	32	renforcé prov
	705 a	Aigle	Estacades Vy-Neuve	18	32	renforcé prov
	705 a	Aigle	Estacades de la galerie de Vuargny	18	32	
705 a	Aigle	Estacades 3 Place Cobal	18	32		
NORD	705 a	Château-d'Oex	Estacades 1 du Pissot	18	32	
	705 a	Château-d'Oex	Estacades 2 du Pissot	18	32	
	705 a	Château-d'Oex	Estacades 3 du Pissot	18	32	
	705 a	Château-d'Oex	Estacades 5 du Pissot	18	32	
	705 a	Château-d'Oex	Estacades 6 du Pissot	18	32	

3.4 Recours contre la signalisation de limitation de tonnage

Une signalisation de limitation de charge sur ouvrages d'art et une signalisation avancée de déviation ont été mises en place et légalisées en décembre 2004. Plus de 30 recours ont été déposés au Tribunal administratif par des communes, associations et opérateurs économiques contre ces limitations de charge occasionnant des déviations coûteuses pour les transporteurs et génératrices de nuisances le long des itinéraires de déviation.

Suite aux mesures urgentes prises ou annoncées en 2005 par le SR pour remédier aux inconvénients des limitations de charges, l'instruction de la cause a été suspendue par le Tribunal administratif le 18 avril 2005 après signature d'une convention entre le DINF et les recourants.

4. RENFORCEMENT DES PONTS, PHASE PROJETS ET TRAVAUX

4.1 Priorisation des interventions

La priorisation des interventions sur les ouvrages à renforcer a été établie en fonction des 3 critères suivants :

	pondération
1) coût du projet /trafic journalier moyen (la note est d'autant plus élevée que ce rapport est faible)	0.20
2) différence de temps de parcours entre l'itinéraire normal et la déviation (la note est d'autant plus élevée que cette différence est forte)	0.20
3) limitation de charge (la note est d'autant plus élevée que le tonnage autorisé est faible)	0.60

La priorisation des ouvrages à traiter est donnée au tableau 3 (point 4.4)

En ce qui concerne la RC 705a, l'adaptation de cette route au trafic poids lourds doit être considérée comme un seul projet comprenant plus de 20 ouvrages à renforcer ou assainir.

Comme mentionné plus haut, des rétrécissements de la chaussée sur les estacades de la RC 705a ont permis d'autoriser le trafic 32 t. Des feux de signalisation ont dû être posés à l'estacade de Vuargny où la visibilité n'est pas suffisante. On peut donc admettre comme prioritaire la réfection de cet ouvrage.

Le fait d'avoir ouvert la route du col des Mosses au trafic 32 t n'exclut pas la nécessité absolue d'assainir les ouvrages qui sont pour la plupart dans un état de dégradation avancée.

4.2 Mesures d'urgences provisoires

Dans le but d'autoriser temporairement le trafic poids lourds sur les axes qui lui sont réservés, les renforcements d'urgence suivants ont été réalisés en 2004 ou le seront en 2005, financés par le budget ordinaire de fonctionnement :

Tableau 2 : Ouvrages renforcés provisoirement

RC	Commune	Ouvrage	Année
251	La Sarraz	Pont sur la Venoge	2004
440	Echallens	Pont sur le Talent	2005
601	Montpreveyres	Pont des Vernettes	2005
632	Châtillens	Pont sur le Grenet	2005
702	Rossinière	Estacade de Rossinière	2005
705	Aigle	Estacade Vy-Neuve	2004
705	Aigle	Estacade Cobal II	2004-05
705	Ormont-Dessous	Estacade Caudreys	2005

Commentaires :

Le renforcement provisoire du pont sur le Talent à Echallens a été jugé nécessaire pour assurer, pendant les récoltes, le transport des produits agricoles (50'000 t) entrant ou sortant du centre collecteur.

Le renforcement provisoire du pont des Vernettes à Montpreveyres a permis de rétablir le trafic 40 t sur la RC 601a. Son renforcement définitif sera fait ultérieurement par demi-chaussée.

Le renforcement provisoire du pont sur le Grenet à Châtillens a été jugé nécessaire pour assurer le transport des produits agricoles au centre collecteur de Châtillens.

Le renforcement provisoire de plusieurs estacades sur la route des Mosses, accompagné de rétrécissements ponctuels de la chaussée, aura permis d'ouvrir en avril 2005 cette route au trafic 32 t.

4.3 Renforcements définitifs

Deux types d'interventions peuvent se justifier, selon les caractéristiques et l'état de l'ouvrage :

- a) le renforcement à 40 t, si cela s'avère techniquement et financièrement avantageux;
- b) la reconstruction totale ou partielle.

Les interventions nécessaires au renforcement des ouvrages s'accompagnent toujours d'un assainissement.

On entend par renforcement les mesures constructives servant exclusivement à l'augmentation de la capacité portante de l'ouvrage.

On entend par assainissement les mesures nécessaires de réparation de l'ouvrage pour assurer sa pérennité.

L'un n'exclut pas l'autre et ces 2 types de mesures sont complémentaires.

Dès lors, la reconstruction totale n'est pas nécessairement plus chère qu'un renforcement avec assainissement. Dans tous les cas, les variantes de renforcement avec assainissement, ou de reconstruction, sont étudiées et chiffrées. Le SR veille à choisir la solution la plus avantageuse techniquement et économiquement.

4.4 Estimation des coûts

Le crédit d'étude de CHF 1'400'000.- n'a couvert que les contrôles de capacité portante des ouvrages d'art. Les études détaillées des projets d'intervention ne sont pas incluses dans ce crédit, et a fortiori, les coûts des travaux. Ces deux dernières prestations, à effectuer ouvrage par ouvrage mentionnés dans le tableau 3, seront financées par le crédit-cadre présentement demandé.

Les coûts des projets et travaux ont été évalués pour cet EMPD selon les quatre points suivants :

- a) le coût estimatif en CHF/m² de tablier selon le type de structure et l'expérience du SR;
- b) une réserve pour divers et imprévus de 15 %;
- c) le coût des honoraires de 15 % du total a + b;
- d) la TVA (7,6 %).

Le coût réel de certains projets pourrait varier par rapport au coût estimé avec la méthode ci-dessus, selon que l'intervention est un renforcement avec ou sans assainissement, ou une reconstruction totale ou partielle (voir point 4.3).

Les coûts estimatifs des interventions sont indiqués sur le tableau 3 ci-après :

Tableau 3 : Priorisation et coûts des travaux

	RC	COMMUNES	NOM DE L'OUVRAGE	NOTE PRIORISATION	COÛT TOTAL TTC estimé Fr	COÛT VD Fr	FINANCE- MENT	REMARQUE
	251	a	La Sarraz		900'000	900'000	bu 05	
	251	a	Vallorbe		1'600'000	800'000	bu 05	
						800'000	DI	
	440	c	Echallens		600'000	600'000	bu 05	
	632	d	Vuibroye et Châtillens		400'000	400'000	reporté	renforcé prov
	251	a	Les Clées		1'200'000	1'200'000	bu 05	
	601	a	Montpreveyres		630'000	630'000	reporté	renforcé prov
	780	a	Villeneuve VD		600'000	300'000	bu 05	
	505	c	Avenches		390'000	390'000	reporté	déviation
	251	a	Les Clées		630'000	630'000	DI	
	251	a	Les Clées		900'000	900'000	DI	
	780	a	Roche		3'000'000	1'500'000	DI	
	702	a	Rossinière		60'000	60'000	bu 05	
			sous-total		10'910'000	9'110'000		
			sous-total DI			3'830'000		
	705	a	Aigle		220'000	220'000	DI	
	705	a	Aigle		250'000	250'000		renforcé prov
	705	a	Aigle		310'000	310'000	DI	
	705	a	Aigle		330'000	330'000	DI	
	705	a	Aigle		360'000	360'000	DI	
	705	a	Aigle		390'000	390'000	DI	
	705	a	Aigle		450'000	450'000	DI	
	705	a	Aigle		490'000	490'000	DI	
	705	a	Aigle		490'000	490'000	DI	
	705	a	Aigle		700'000	700'000	DI	
	705	a	Aigle		790'000	790'000	DI	
	705	a	Aigle		870'000	870'000	DI	
	705	a	Ormont-Dessous		730'000	730'000		renforcé prov
	705	a	Aigle		2'580'000	2'580'000		renforcé prov
	705	a	Aigle		2'950'000	2'950'000	DI	
	705	a	Aigle		190'000	190'000	DI	
	705	a	Château-d'Oex		70'000	70'000	DI	
	705	a	Château-d'Oex		520'000	520'000	DI	
	705	a	Château-d'Oex		660'000	660'000	DI	
	705	a	Château-d'Oex		260'000	260'000	DI	
	705	a	Château-d'Oex		130'000	130'000	DI	
			sous-total		13'740'000	13'740'000		
			sous-total DI			10'180'000		
			Grand total DI			14'010'000		
			DI = Dépenses d'investissements financées par le présent EMPD					
			bu = Montants financés par le budget de fonctionnement du SR					

4.5 Financement

Toutes les interventions provisoires (tableau 2) ou définitives (La Sarraz, Echallens, Pré Camuz, Pont du Creux, demi-chaussée aval) conduites par le DINF en 2005 pour limiter les inconvénients, voire annuler les restrictions de tonnage, sont financées par le budget ordinaire de fonctionnement du SR. Ces opérations sont faites par compensation, c'est-à-dire au détriment de l'entretien courant des routes cantonales.

Les interventions prévues dès 2006 doivent être financées par le présent crédit-cadre sur le budget d'investissement.

Le renforcement / assainissement de certains ouvrages est reporté (voir tableau 3). Ces travaux devront cependant être exécutés et seront financés par un autre crédit d'investissement à obtenir avant 5 ans.

La volonté du Conseil d'Etat est de renforcer les ouvrages déficients du réseau 40 t prioritaire au cours des 5 prochaines années soit entre 2005 et 2009. Cet objectif ambitieux implique un rythme soutenu des études et des travaux et une mise à disposition des tranches de crédits annuelles nécessaires pendant ces 5 années.

Pour rappel, la Confédération ne subventionne pas les travaux d'adaptation du réseau routier au trafic 40 t.

Dans sa récente réponse à l'interpellation Philippe Randin sur l'affectation de la RPLP, le Conseil d'Etat a expliqué les raisons pour lesquelles il n'entend pas déroger au principe de non-affectation des recettes qui prévaut dans le canton de Vaud. Ceci n'exclut pas que les autorités consacrent en temps et en lieux utiles les moyens nécessaires à l'entretien du réseau routier, ainsi que le Conseil d'Etat s'y est engagé en répondant à la résolution Albert Chapalay sur le même sujet. Cette demande de crédit constitue d'ailleurs la concrétisation de cet engagement.

4.6 Planning intentionnel

Les interventions sur les ouvrages seront exécutées en principe selon l'ordre de priorisation présenté au tableau 3 tout en recherchant la cohérence et l'optimisation des interventions sur le réseau. Voir tableau 4 ci-après.

Pour les ouvrages de la RC 705a, le planning intentionnel sera établi aussitôt le crédit accordé, en concertation avec les communes et milieux économiques concernés, de manière à améliorer rapidement la sécurité et à minimiser la gêne due aux feux de signalisation nécessaires à la réalisation des travaux par demi-chaussée.

S'agissant de la RC 780, Lausanne-Valais, elle pourra être entièrement ouverte au trafic 40 t dès que les 3 ponts sur les CFF de Corseaux, Villeneuve et Roche seront renforcés. Le passage supérieur/CFF de Corseaux étant transféré à la commune en automne 2005 dans le cadre de la remise des 225 km de routes cantonales aux communes, il s'agira de trouver avec la commune les moyens de faire en sorte que les travaux soient effectués à brève échéance (figure en 2006 à la planification des CFF). Le pont CFF de Villeneuve a pu être renforcé provisoirement en 2005 déjà ; quant à celui de Roche, sa reconstruction est prévue en 2008.

Tableau 4 : Programme intentionnel des travaux

RC	COMMUNES	NOM DE L'OUVRAGE	2005	2006	2007	2008
251 a	La Sarraz	Pont sur la Venoge				
251 a	Vallorbe	Pont du Crœux				
440 c	Echallens	Pont de la Robellaz sur le Talent				
251 a	Les Clées	Estacades de Pré Camuz				
780 a	Villeneuve VD	Pont de Grandchamp sur CFF				
251 a	Les Clées	Estacades de Trésil				
251 a	Les Clées	Pont du Grands Crêts				
780 a	Roche	Pont de la Rottaz sur CFF				

Seuls les travaux indiqués **en gras** sont financés par le présent crédit-cadre (cf. tableau 3).

4.7 Planification des dépenses d'investissement

Les montants requis par le présent EMPD sont inscrits dans le budget d'investissement et les tranches de crédit annuelles (TCA) prévues dans le groupe « Territoire et mobilité ». Ces dernières seront périodiquement ajustées, notamment en fonction de la planification détaillée des travaux sur la RC 705a.

5. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

5.1 Statut du crédit-cadre

Selon l'art. 163 al.2 Cst-VD, le Conseil d'Etat a l'obligation, avant de présenter un décret entraînant des charges nouvelles, de s'assurer de leur financement, qu'il s'agisse d'une dépense de fonctionnement nouvelle ou bien d'un nouvel investissement. A l'inverse, les dépenses dites liées sont soustraites à la disposition précitée.

Or le crédit-cadre demandé a trait à une dépense liée, tant le principe que l'ampleur de cette dernière étant imposée par des dispositions légales en vigueur

(art. 58 CO notamment) et par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de décret (viabilité et sécurité du réseau routier).

Quant au principe même des charges visées, il découle de l'obligation faite au DINF, qui administre le réseau des routes cantonales (art. 3 al. 2 LRou), d'entretenir les ouvrages tels que les ponts, lesquels font partie de la route en vertu de l'art. 2 al. 2 LRou. La capacité portante de ces ouvrages doit désormais permettre le passage de véhicules d'un poids effectif de 40 t, en vertu de l'art. 67 al. 1 lit. a OCR (dans sa nouvelle version), ce qui était prévisible depuis la signature des accords bilatéraux avec l'Union européenne en matière de transport et la décision de la Confédération d'autoriser l'accès du réseau routier suisse dès le 1^{er} janvier 2005 aux véhicules de 40 t.

Quant à la quotité de la dépense envisagée, le montant requis constitue un minimum pour satisfaire aux exigences de la base légale et à l'exercice de la tâche publique en cause. En effet, d'une part, le SR a, par rapport au réseau cantonal qui comporte 1775 km de route hors traversée de localité (près de 2000 km au total), déterminé un réseau 40 t restreint (1137 km), et par là même diminué le nombre d'ouvrages d'art à renforcer, voire à remplacer. D'autre part, il n'a prévu que des travaux strictement nécessaires, à l'exclusion de toutes autres dépenses, au respect des exigences légales et aux besoins spécifiques des régions desservies.

Il convient également ici de justifier l'ampleur des travaux prévus sur la seule route du Col des Mosses (RC 705a) en rappelant les éléments suivants :

- Cet axe est répertorié par la Confédération comme « route principale d'importance stratégique » à l'instar de la RC 19a (Nyon-St-Cergue-La Cure) de la RC 601a (« route de Berne » Lausanne-Payerne-Avenches) et de la future H144. Sur ces axes, la Confédération subventionne les travaux de construction mais, hélas, pas les dépenses d'entretien.
- L'axe est étroitement connecté avec le réseau routier fribourgeois à l'Ouest et bernois à l'Est. Il est d'une importance capitale pour l'économie régionale des trois cantons, en tant que débouché notamment pour la production forestière qui utilise de forts tonnages.
- La justification principale des travaux tient à l'état particulièrement délabré de la route qui nécessite de toutes façons des travaux urgents. En effet, tous les ouvrages présentent une résistance maximale de 18 t. La différence de coûts entre un renforcement ou un assainissement à 32 ou 40 t a fait l'objet d'une appréciation par les spécialistes et s'avère inexistante.

Enfin, on notera dans tous les cas que les techniques d'assainissement les plus économiques seront utilisées.

Selon la demande du Conseil d'Etat, un questionnaire a été adressé aux ingénieurs cantonaux des cantons romands afin d'établir un benchmarking intercantonal sur cette problématique. Seuls les cantons de Berne, Genève et Jura ont répondu. Les deux derniers ne sont pas spécialement représentatifs, presque tout leur territoire se trouvant dans la limite frontalière de 10 km qui est depuis plusieurs années déjà ouverte au trafic 40 t. En revanche, comme souvent, la comparaison avec Berne s'avère instructive :

Tableau 5 : Comparaison Vaud-Berne

Cantons	Vaud	Berne
Nombre de km de routes cantonales	1'775 km (hors traversée de localité)	2'090 km
Coût annuel pour le gros entretien, renouvellement et exploitation des routes cantonales, y compris charges de personnel	CHF 67,9 mios	CHF 82,2 mios
Ratio CHF/km	CHF 38'253.-/an	CHF 39'330.-/an
Contrôle systématique des ouvrages avant l'ouverture au trafic 40 t ?	Oui	Oui
Nombre d'ouvrages contrôlés	1'600	1'185
Nombre d'ouvrages nécessitant un renforcement	37	45
Norme utilisée pour le contrôle	ICOM 444	ICOM 444
Coût moyen TTC d'estimation des renforcements	CHF 2'500.- à 3'000.-/m ²	CHF 2'000.- à 3'000.-/m ²
Crédit-cadre sollicité pour l'assainissement du réseau 40 t	CHF 14 mios	CHF 28 mios
Priorisation effectuée	Réseau prioritaire 40 t représentant la moitié du réseau complet	Assainissement à 32 t d'abord, puis à 40 t avec priorité 1 au Mittelland et priorité 2 à l'Emmental et l'Oberland
Part de la RPLP affectée à l'entretien des routes cant.	0 %	0 %
Mise en place de limitations de tonnage ou déviations	Oui	Oui
Réactions des communes ou des transporteurs	Nombreux courriers et téléphones, recours au TA contre limitations de tonnage	Nombreux courriers et téléphones, pas de recours

5.2 Conséquences sur le budget ordinaire

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 700'500.- par an.

Il n'y aura pas d'incidence sur l'effectif du SR.

Les frais d'exploitation des ouvrages renforcés et assainis seront légèrement réduits.

5.3 Charge d'intérêt

La charge moyenne d'intérêts sera : $\frac{14'010'000.-}{100} \times 5 \times 0,55 = \text{CHF } 385'275.-$

100

5.4 Conséquences sur les communes territoriales

Les communes territoriales ne participent pas financièrement au renforcement des ponts sur les routes cantonales hors traversée de localité. L'adaptation du réseau prioritaire au trafic 40 t les libérera généralement d'un trafic lourd sur les déviations par routes communales, voire par zone d'habitation.

En revanche, il convient de rappeler que le réseau prioritaire 40 t ne sera totalement opérationnel que lorsque les communes auront renforcé leurs ouvrages en traversée de localité.

Le SR a écrit le 25 février 2003 à toutes les communes du canton pour leur demander de faire contrôler leurs ponts routiers et les renforcer si nécessaire. A ce jour, ces contrôles ne sont pas terminés. L'entrée en vigueur dès 2006 de la péréquation directe horizontale, apportant une solution au financement des coûts extraordinaires de renforcement des ouvrages situés sur leur territoire, devrait encourager les communes à réaliser les contrôles et les travaux nécessaires dans les meilleurs délais.

5.5 Conséquences sur l'environnement et la consommation d'énergie

L'adaptation du réseau prioritaire au trafic 40 t permettra de renoncer aux itinéraires de déviations, source de surcoût pour les transporteurs et de nuisances pour les riverains.

II. Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Frédéric Borloz & consorts sur l'enclavement de la commune de Chessel, située dans la plaine du Rhône, en terme de transports lourds

Rappel de l'intervention

La commune de Chessel est traversée par une route cantonale (N° 725b) qui relie la commune de Roche à celle de Vouvry (VS), dont l'axe court perpendiculairement à la vallée du Rhône.

Entourée de cours d'eau, l'emplacement de cette petite commune agricole vaudoise est particulier. A l'ouest, elle est bordée par le Rhône, que les véhicules automobiles peuvent franchir par le pont de la Porte-du-Scex, lequel est limité à 18 tonnes. A l'est, elle est longée par le tracé du Grand Canal, qu'enjambe un pont limité à 28 tonnes.

L'agriculture est sans conteste l'activité économique prépondérante sur le territoire communal, pour ne pas dire la seule activité.

Le projet de route H144, accepté par le Grand Conseil en 2003, est sensé décharger la route cantonale qui traverse Chessel. Si cela est réjouissant pour les habitants, force est de constater que le délestage des véhicules ne concernera guère que les voitures et les camions, mais en aucun cas les transports agricoles qui ne devraient pas être acceptés sur cette nouvelle voie.

Actuellement, la seule possibilité pour les agriculteurs et maraîchers de la place est de demander une autorisation spéciale, payante, pour pouvoir traverser le Rhône et se retrouver en Valais; ce qui leur impose un détour sans précédent pour se retrouver quelques heures plus tard sur la rive voisine du Grand Canal. Ou alors, ils doivent répartir la charge d'un camion de 40 tonnes sur plusieurs véhicules pour parcourir seulement quelques kilomètres jusqu'à leur exploitation (ou l'inverse).

Cette situation génère des surcoûts difficilement supportables dans une période économique toujours plus incertaine pour les exploitations agricoles, notamment en regard de la concurrence particulièrement vive sur un marché contrôlé par toujours moins de distributeurs.

Compte tenu du fait que cette situation péjore la vie économique d'une commune et par voie de conséquence la vie d'un village, que la solution de la route de contournement n'est que partielle, il est demandé au Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. *Quelles mesures entend prendre le Gouvernement afin de permettre aux agriculteurs d'exploiter leur terre sans pénalité ?*
2. *Est-ce envisageable de permettre aux exploitants de transiter ultérieurement par la H144 alors que celle-ci devrait être interdite aux véhicules lents ?*
3. *Toutes les mesures ont-elles été prises afin d'augmenter le tonnage du pont du Grand Canal ? respectivement lesquelles ?*

Aigle, le 2 mars 2004

(Signé) F. Borloz & consorts

Réponse du Conseil d'Etat

Rappel de quelques faits et dates

- limitation à 18 t du pont sur le Rhône à la Porte-du-Scex sept. 1995
- mandat d'étude du pont sur le Grand Canal 28.02.2001
- enquête publique H144 20.04 au 21.05.2002
- travaux de renforcement et d'assainissement du pont sur le Grand Canal mars-nov. 2002
- réception des travaux 15.11.2002
- légalisation de limitation de charge à 28 t dans la FAO 29.04.2003
- recours de la municipalité de Chessel contre cette limitation 15.05.2003
- demande de la commune au TA d'accorder effet suspensif 21.08.2003
- levée de l'effet suspensif au recours par le TA 09.09.2003
- décret pour crédit d'ouvrage de la H144 09.09.2003
- arrêt du TA et rejet du recours de Chessel 06.11.2003
- interpellation de Frédéric Borloz & consorts 02.03.2004

Développement

La 725b, qui traverse la commune de Chessel, est colloquée comme route principale de 2^{ème} classe par le Règlement du 25 mars 1998 sur la classification des routes cantonales (RCRC – RSV 725.01.2).

Le trafic journalier moyen recensé en 2000 était de 7'900 véhicules/jour, dont 160 poids lourds.

A l'ouest, la commune de Chessel est bordée par le Rhône, que l'on franchit par le pont de la Porte-du-Scex (limité à 18 t). A l'est, elle est longée par le tracé du Grand Canal, qu'enjambe le pont litigieux.

Le projet de la H144 entre les Evouettes et Rennaz, qui traverse le nord de la commune, prévoit un accès intermédiaire à Crébelley, permettant la jonction de cette route principale (au sens l'Ordonnance du 8 avril 1987 sur les routes principales – RS 725.116.23) avec la RC 725, laquelle sera déclassée conformément à l'article 18 alinéa 1 LRou (RSV 725.01).

Le pont du Grand Canal a été construit dans le courant de l'année 1935. Compte tenu de son état de dégradation avancé, il a été nécessaire de mettre en œuvre les travaux de réhabilitation. L'expertise de l'ingénieur mandaté par le Service des routes (SR) a montré :

- que sa capacité portante était insuffisante pour le trafic 28 t (capacité portante 22 t)
- qu'il pouvait être renforcé à 28 t
- que le renforcement de cet ouvrage au trafic 40 t n'était pas possible techniquement.

Seule la reconstruction de l'ouvrage aurait permis le trafic 40 t. Après analyse, le SR a opté pour le renforcement de l'ouvrage à 28 t ainsi que son assainissement.

Les considérations suivantes ont été prises en compte :

1. Le coût des travaux de renforcement et d'assainissement du pont du Grand Canal a été devisé à un montant bien inférieur à celui qui aurait dû être consenti pour la reconstruction de ce pont. L'aspect financier a donc contribué au choix de la variante du renforcement.
2. Les objectifs poursuivis par le projet routier H144 sont exposés en détail dans l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD 23/03 paru en septembre 2003) :
 - *"construire un axe routier mieux adapté pour une liaison transfrontalière*
 - *favoriser une route directe pour les poids lourds de 40 t, lesquels font actuellement un détour par Aigle pour se rendre au port franc de Vevey*
 - *supprimer le trafic de transit dans les villages (Noville et Rennaz)*
 - *augmenter la sécurité de tous les usagers grâce à une séparation physique des différents types de trafic : motorisé, agricole, cycliste et piéton*
 - *restaurer la qualité de vie des habitants de cette région, grâce à une concentration du trafic de transit sur un axe éloigné des zones habitées"*

L'EMPD mentionne encore que des mesures d'accompagnement ont été prévues pour assurer l'efficacité du projet, qui doivent concourir à l'augmentation de la sécurité pour les usagers, au report du trafic de transit et à l'amélioration de la qualité de vie de la population. Il a ainsi été envisagé :

- *"une forte dissuasion du trafic à la Porte-du-Scex, indispensable pour reporter le flux en provenance du Valais sur la H144*
- *des aménagements de voirie sur le tronçon de route déclassée entre la Porte-du-Scex et Noville, avec marquage de bandes cyclables*
- *des aménagements modérateurs aux entrées et dans les localités de Noville, Rennaz et Chessel".*

L'un des objectifs du projet de la H144 est donc de limiter le trafic sur la RC 725. Il aurait été incohérent de développer la capacité de la RC 725 simultanément au projet de la H144;

3. Le pont de la Porte-du-Scex sur le Rhône, malgré sa limitation à 18 t, peut être franchi par les 40 t, pour desservir la rive gauche du Grand Canal, moyennant autorisation. Le trafic 40 t qui empruntera la H144 pourra sortir à Crébelley et desservir la rive droite du Grand Canal. Les deux rives de ce dernier pourront donc être desservies par les 40 t.

Les travaux d'assainissement du pont sur le Grand Canal ont été réalisés dans le courant de l'année 2002. Parmi les mesures prises, il a été décidé de renforcer l'ouvrage (assainissement du tablier, renforcement des culées) et de porter sa capacité portante à 28 t. La réception de l'ouvrage a eu lieu le 15 novembre 2002.

Réponses aux questions de l'interpellation

Question 1 : Quelles mesures entend prendre le Gouvernement afin de permettre aux agriculteurs d'exploiter leur terre sans pénalité ?

Réponse 1 : l'ouverture de la Suisse au trafic 40 t n'implique pas nécessairement ni raisonnablement que toutes les routes et ouvrages d'art soient adaptés à ce tonnage. L'objectif du Conseil d'Etat est de mettre à disposition des transporteurs un réseau permettant de desservir les régions, même si les itinéraires ouverts aux 40 t ne sont pas toujours les plus directs.

Pour le cas de la RC 725, l'accès aux 40 t sera malgré tout possible tant sur la rive gauche que sur la rive droite du Grand Canal, même si le franchissement du pont sur le Grand Canal est limité à 28 t.

Afin de ne pas pénaliser davantage l'agriculture, le Conseil d'Etat renonce à taxer les autorisations spéciales demandées par les agriculteurs pour le franchissement du pont sur le Rhône à la Porte-du-Scex.

Question 2 : Est-ce envisageable de permettre aux exploitants de transiter ultérieurement par la H144 alors que celle-ci devrait être interdite aux véhicules lents ?

Réponse 2 : Le projet de la H144 vise avant tout à améliorer la liaison transfrontalière France-Suisse et à délester du trafic de transit les villages de Chessel, Crébelley et Noville. Dans cette optique, ainsi que pour des raisons de sécurité et de fluidité, le trafic agricole, dont la vitesse est inférieure à 60 km/h, ne sera pas autorisé sur le nouvel axe.

Question 3 : Toutes les mesures ont-elles été prises afin d'augmenter le tonnage du pont du Grand Canal ? respectivement lesquelles ?

Réponse 3 : La capacité portante du pont avant travaux ayant été expertisée à 22 t, il a fallu le renforcer pour la porter à 28 t. Les travaux de renforcement suivants ont été effectués :

- hydrodémolition du béton dégradé des sommiers et du tablier
- mise en place de fers d'armature additionnels sur le sommier aval
- rebétonnage des faces du sommier aval
- bétonnage et armature d'une surépaisseur de 10 cm de la dalle du tablier
- renforcement des 4 sommiers par fibres de carbone (flexion et effort tranchant)

On peut donc considérer que toutes les mesures possibles et raisonnables ont été prises pour renforcer le pont et augmenter sa capacité portante.

Pour le surplus, on précise que le pont ne sera ni renforcé au-delà de 28 t, ni reconstruit. Il restera propriété du canton.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 août 2005.

La présidente :

A.-C. Lyon

Le chancelier :

V. Grandjean

III. Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente O. Français, J. Henchoz et F. Borloz sur l'entière ouverture au trafic de la route des Ormonts et celle de l'Etivaz

Rappel de l'intervention

Les Alpes vaudoises, en quantité de nuitées hôtelières, occupent la seconde place sur le plan cantonal, après la ville de Lausanne. Dans cette région, le tourisme est le premier secteur économique. Il occupe plus d'un emploi sur trois, plaine et montagne confondus. La récente étude Ruetter et partenaires démontre que le tourisme, dans tout le canton, génère une part particulièrement importante du produit intérieur brut : 4,6 milliard de francs par année. Une part importante de la fréquentation suisse est composée de vaudoises et de vaudois. La concurrence touristique est vive. La fidélisation est primordiale ; toute perte de clientèle est particulièrement difficile à compenser.

Les Alpes vaudoises sont accessibles par routes et transports publics. Toutefois, les transports réguliers les plus importants sont routiers. Ces derniers sont indispensables à la vie des stations de montagne, alors que les destinations de plaine peuvent plus facilement être accessibles par transports en commun. Lors de la limitation de tonnage des tronçons concernés, les stations ont immédiatement enregistré des annulations d'autocaristes, lesquels ont privilégié d'autres destinations mieux accessibles.

Les dommages observés sur les routes des Ormonts et de l'Etivaz ont provoqué des mesures d'urgence de la part du Département de Infrastructures. Des travaux légers de consolidation ont été entrepris et les routes sont rétrécies sur certains tronçons. Cette dernière mesure a nécessité la pose de feux d'arrêt alternant ainsi le trafic.

La plus profonde inquiétude gagne les habitants de la région concernée car aucune planification de travaux lourds n'est annoncée à l'entrée de la saison d'été. en effet, aucun travaux n'ont été annoncés au travers de la Feuille des Avis Officiels.

Il n'est pas envisageable de continuer ainsi, car la route est dangereuse et sinueuse à cause des mesures de restriction aussi bien pour les touristes que pour les nombreuses entreprises qui l'utilisent tous les jours. De plus, si rien n'est entrepris au plus tard cet automne, cela pourrait avoir des conséquences dramatiques en termes de fréquentation touristique. Il n'est effectivement pas admissible de conserver toutes ces mesures durant la saison d'hiver qui

représente le « poumon » économique de toute la région et de la plupart des entreprises, en plaine comme en montagne.

Par conséquent, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. *Des travaux de première urgence sont-ils programmés pour l'automne 2005 ?*
2. *La suppression des feux de Vuargny est-elle envisagée avant la prochaine saison d'hiver ?*
3. *Quels travaux sont envisagés à moyen et long terme ?*
4. *La perte économique due aux restrictions d'accessibilité a-t-elle été évaluée ?*
5. *Comment le Département envisage-t-il d'assurer l'accès aux stations concernées à long terme et ainsi de préserver d'importants emplois et la vie économique-sociale de toute une région ?*

Lausanne, Château-d'Oex, Aigle, le 5 juillet 2005

(signé) O. Français J. Henchoz F. Borloz

Réponse du Conseil d'Etat

Les mesures urgentes mises en place en 2005 ont permis de rétablir le trafic 32 t (au lieu de 18) sur toute la route du Col des Mosses. Constituées de rétrécissements de la chaussée et, en un endroit, de feux pour la circulation alternée des véhicules, ces mesures ne sont pas optimales d'un point de vue de la sécurité ni surtout de la fluidité du trafic. Il n'est cependant pas possible d'améliorer immédiatement cet état de fait sans rétablir une limitation de tonnage à 18 t ce que ne désirent pas les interpellateurs. Moyennant l'octroi du présent crédit-cadre par le Grand Conseil, c'est donc uniquement dès 2006, après la saison d'hiver, que pourront être entrepris les travaux les plus urgents (suppression des feux de Vuargny notamment), puis les autres assainissements selon un planning sur quatre à cinq ans qui sera établi en concertation avec les autorités de la région et les milieux économiques, tenant compte des tranches de crédit annuelles disponibles et de la praticabilité de l'axe à maintenir au mieux durant toute la durée des travaux.

Réponses aux questions de l'interpellation

1. Des travaux de première urgence sont-ils programmés pour l'automne 2005 ?

Réponse : Non, les travaux de 1^{ère} urgence sont ceux qui ont été entrepris au printemps 2005 et qui ont permis de rétablir le trafic 32 t sur toute la RC 705a grâce au renforcement provisoire des Estacades de Place Cobal, des Caudereys et de Vy-Neuve et à la mise en place de rétrécissements en divers endroits de la route et de feux à Vuargny. Ces travaux urgents ont pu être réalisés sur le budget ordinaire du Service des routes, par compensation, c'est à dire en renonçant à des travaux d'entretien en d'autres lieux du canton. Le budget ne permet pas d'envisager davantage de travaux sur la route des Mosses avant d'avoir obtenu les moyens sollicités par l'EMPD ci-dessus. Il faut noter également, une fois les moyens alloués par le Grand Conseil, que des études détaillées doivent précéder les travaux et que ces derniers ne peuvent être réalisés durant l'hiver. Les prochains travaux sur la RC 705a ne débuteront donc qu'au printemps 2006.

2. La suppression des feux de Vuargny est-elle envisagée avant la prochaine saison d'hiver ?

Réponse : Non, l'EMPD ci-dessus montre que l'assainissement de l'estacade de Vuargny coûtera environ CHF 700'000.-. Ces moyens pourront être engagés en 1^{ère} priorité dès le printemps 2006.

3. Quels travaux sont envisagés à moyen et long terme ?

Réponse : Le tableau 3 dans l'EMPD ci-dessus répond à cette question. Il est rappelé ici que le Conseil d'Etat entend assainir l'entier de la route du Col des Mosses sur ses deux versants. Pour ce faire, quatre à cinq ans seront nécessaires dès lors que la praticabilité de l'axe devra être maintenue durant toute la durée des travaux. Les priorités seront établies en concertation avec les autorités locales et les milieux économiques concernés.

4. La perte économique due aux restrictions d'accessibilité a-t-elle été évaluée ?

Réponse : Le Conseil d'Etat est extrêmement conscient de l'importance économique de la route du Col des Mosses et c'est la raison pour laquelle il sollicite du Grand Conseil des moyens considérables pour l'assainir entièrement dans des délais aussi brefs que possibles. Il a cependant renoncé à chiffrer les

conséquences économiques des restrictions d'accessibilité en place. La priorité absolue du Gouvernement dans ce dossier va à la sécurité ainsi qu'au rétablissement d'une situation optimale aussi rapidement que le permettront les moyens obtenus.

5. *Comment le Département envisage-t-il d'assurer l'accès aux stations concernées à long terme et ainsi de préserver d'importants emplois et la vie économique-sociale de toute une région ?*

Réponse : L'EMPD ci-dessus répond en grande partie à la question et les 10,2 millions de CHF demandés pour la seule RC 705a témoignent de la volonté du Conseil d'Etat de soutenir la région desservie par cette route. Il est cependant rappelé ici que l'état de la chaussée n'est pas le seul facteur de succès économique d'une région. La diversification de l'économie en général et de l'offre touristique en particulier ainsi que l'accessibilité en transports publics sont d'autres facteurs importants. Sur ce dernier point, les efforts du Département des infrastructures pour maintenir des liaisons ferroviaires (ASD, AL) demandent à être appuyés avec la même détermination par les communes et les milieux touristiques.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 août 2005.

La présidente :

A.-C. Lyon

Le chancelier :

V. Grandjean

IV. Projet de décret

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret suivant :

PROJET DE DECRET

accordant un crédit-cadre de CHF 14'010'000.- pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic 40 t

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

Article premier. – Un crédit cadre de CHF 14'010'000.- (n° de réf. 600417) est accordé au Conseil d'Etat pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic 40 t selon la liste des travaux suivants :

RC	COMMUNES	NOM DE L'OUVRAGE	CHF
251	a Vallorbe	Pont du Creux (demi chaussée amont)	800'000
	a Les Clées	Estacade de Trésil	630'000
	a Les Clées	Pont du Grands Crêts	900'000
	a Roche	Pont de la Rottaz sur CFF	1'500'000
sous-total			3'830'000
705	a Aigle	Estacade 2 Les Farettes	220'000
	a Aigle	Estacade 3 du Larvein au Velard	310'000
	a Aigle	Estacade 3 les Farettes	330'000
	a Aigle	Estacade 2 du Larvein au Velard	360'000
	a Aigle	Estacade 1 Place Cobal	390'000
	a Aigle	Estacade les Afforêts	450'000
	a Aigle	Estacade 1 du Larvein au Velard	490'000
	a Aigle	Estacade 1 de Vélard	490'000
	a Aigle	Estacade 2 de Vuargny	700'000
	a Aigle	Estacade 1 en Pré Bacon	790'000
	a Aigle	Estacade 2 en Pré Bacon	870'000
	a Aigle	Estacade de la galerie de Vuargny	2'950'000
	a Aigle	Estacade 3 Place Cobal	190'000
	sous-total		
705	a Château-d'Oex	Estacade 1 du Pissot	70'000
	a Château-d'Oex	Estacade 2 du Pissot	520'000
	a Château-d'Oex	Estacade 3 du Pissot	660'000
	a Château-d'Oex	Estacade 5 du Pissot	260'000
	a Château-d'Oex	Estacade 6 du Pissot	130'000
	sous-total		
Grand total			14'010'000

Art. 2. – Ce montant sera prélevé sur le compte "Dépenses d'investissement" et sera amorti en vingt ans.

Art. 3. – Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Donné, etc.

Ainsi délibéré et adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 août 2005.

La présidente :

A.-C. Lyon

Le chancelier :

V. Grandjean