

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit de CHF 3'950'000.- pour la correction de la RC 47 entre Le Pontet et Gimel, sur le territoire des communes d'Essertines-sur-Rolle et de Gimel

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La Loi cantonale sur les routes à l'article 53, alinéa 1, prévoit que les constructions et corrections de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs sont ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil.

Le présent exposé des motifs présente le projet de correction de la RC 47 entre Le Pontet et Gimel sur le territoire des communes d'Essertines-sur-Rolle et de Gimel. Il est accompagné d'un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit de CHF 3'950'000.-.

1.2 Bases légales

Ce tronçon de route cantonale (RC 47), en fin de cycle de vie et fortement altéré, est propriété du canton (art. 7 de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou)). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20 al. 1 lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent en outre être adaptés en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS et art. 12 LRou).

Exécutés en vertu de ces exigences légales, on peut considérer que les travaux concernant ce tronçon de route cantonale situé hors traversée et faisant l'objet du présent EMPD remplissent la première condition – du principe – de la notion de dépense liée.

Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, des standards de conditions de circulation suffisants, qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

Une fois le projet réalisé, on renforce et améliore la fonction de liaison à l'échelle régionale de ce tronçon de route, qui offre un parcours direct entre le Pontet et Gimel, en évitant les villages de St-Oyens et d'Essertines-sur-Rolle. Sa réhabilitation est donc nécessaire pour répondre de manière satisfaisante aux besoins des usagers et riverains concernés par cet axe régional.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir et de maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes.

Le paragraphe 1.3 ci-après expose, de manière détaillée, en quoi consiste le besoin de ces travaux d'entretien / renouvellement projetés sur ce tronçon de route cantonale. Le paragraphe 1.4 présente pour sa part les risques liés à un éventuel retard dans la mise en œuvre de ces travaux. Le paragraphe 1.5 détaille les arguments qui justifient, tant dans leur principe que dans leur quotité, le détail des travaux projetés. Le paragraphe 1.6 présente le devis de ce projet.

1.3 Opportunité du projet de correction de la RC 47

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. EMPD No 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont planifiés et priorisés avec cette méthode. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la qualité actuelle du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

Dans le cas d'espèce, la route cantonale RC 47 est une route d'intérêt régional, reliant Rolle à Gimel. Considérée comme route secondaire de classe " d " dans le secteur entre Mont-sur-Rolle et Gimel, elle présente la particularité d'éviter les villages d'Essertines-sur-Rolle et de St-Oyens, ce qui contribue à améliorer nettement la qualité de vie dans ces deux villages.

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) s'élève à environ 1'300 véhicules/jour, dont 50 poids lourds.

Vu les projets d'exploitation de la gravière des Ursins sur les communes de Saubraz et Montherod, le trafic poids lourds pourrait le cas échéant sensiblement augmenter d'ici quelques années.

La route actuelle, dans le secteur situé entre le Pontet et l'entrée de Gimel se trouve dans un état de délabrement avancé. Chaque année, le Service des routes consacre plusieurs dizaines de milliers de francs à maintenir cette chaussée en service. Sa réfection s'impose.

De plus, le carrefour du Pontet comporte un virage sans visibilité, rendant l'accès et la sortie de la place devant la ferme voisine très hasardeux. Cet aménagement doit être repensé.

D'autre part, dans le secteur de la Birenche, le ruisseau des Rottières a tendance à déborder lors de grosses crues, inondant la route qui, par conséquent, doit être fermée en urgence. Ces événements occasionnent, pratiquement chaque année, des frais supplémentaires pour les services d'entretien qui doivent intervenir après les crues pour nettoyer la chaussée. Ce problème doit être résolu.

Enfin, sur tout ce tronçon, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.00 et 5.40 m, ce qui est insuffisant tant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201, que par rapport aux largeurs de chaussées minima définies par le Service des routes. En effet, la norme VSS recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée (2 voies de circulation) comprise entre 5.70 mètres (cas du croisement de deux autos) et 6.50 mètres (cas du croisement d'une auto avec un poids lourd de 2.50 de large).

Cette situation résulte de l'évolution de la dimension des véhicules au cours des 30 dernières années et rend désormais le croisement de ceux-ci particulièrement périlleux. Les conséquences se remarquent notamment sur les accotements de la chaussée, qui se dégradent au passage des gros véhicules, lesquels doivent "empiéter" sur les banquettes pour croiser. Un élargissement de cette chaussée est désormais nécessaire.

Inscrite à la planification routière 2002-2005 pour une réfection partielle, puis mise en veilleuse en raison des disponibilités financières limitées de l'Etat de Vaud durant ces dernières années, cette route a, depuis lors, dû encore subir les effets néfastes de quelques hivers rigoureux.

L'absence de fondation sur le tronçon La Birenche – Gimel a en outre conduit à de très fortes dégradations et au faïençage du revêtement. En été 2006, un gravillonnage quasi général a ainsi du être réalisé pour maintenir cet axe en service, ce travail n'aboutissant cependant qu'à prolonger la durée de vie de la chaussée d'au plus une ou deux années.

Au vu de tout ce qui précède et en vue de garantir une sécurité routière adéquate sur l'entier des deux kilomètres de ce tronçon, un assainissement complet s'impose donc dès aujourd'hui.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet sur la RC 47

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être très rapidement entrepris et que, par conséquent, la réfection de la RC 47 entre Essertines et Gimel devait être repoussée de quatre à cinq ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 47

Le mauvais état actuel de la RC 47 (chaussée dégradée, largeur de la chaussée localement très faible, banquettes affaissées, carrefour difficile, risque d'inondations, etc.) fait courir des risques additionnels aux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait très bien être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en sa qualité de propriétaire d'ouvrage (article 58 du Code des Obligations (CO)).

Nous relevons toutefois qu'une surveillance accrue et la mise en place de restrictions supplémentaires de circulation (par exemple : abaissement de la vitesse, fermeture de la route à certaines catégories d'usagers (véhicules agricoles, poids lourds, etc.)) permettrait de limiter partiellement et temporairement ce type d'inconvénients. Une telle solution de rechange n'est toutefois ni adéquate ni satisfaisante tant du point de vue technique que politique, dans une optique de moyen à long terme. Elle contribuerait en effet à créer rapidement de fortes inégalités régionales, en laissant certaines parties du réseau routier cantonal régresser à des niveaux de services qui ne correspondraient plus du tout aux standards définis par le Conseil d'Etat (art. 12 LRou). De plus, elle prêterait fortement et durablement l'accessibilité des régions et des communes vaudoises.

b) Surcoûts générés pour l'Etat – Service des routes

La non-réalisation des travaux projetés en 2008 et un nouveau retard de 3 à 5 ans engendreraient notamment les conséquences suivantes d'un point de vue financier :

- Le devis proposé au paragraphe 1.6 devrait être revu à la hausse, en raison du renchérissement des coûts de travaux entre 2008 et 2011 (indexation des coûts admise à 2% par an) ;
- Les postes concernant " terrassements " et " chaussée " devraient être réévalués de 15 à 20 % en plus, car pendant les 3 à 5 ans, les atteintes profondes aux infrastructures routières se poursuivront, et cela même si des réparations temporaires du revêtement de la chaussée sont effectuées. Il en découlera nécessairement des suppléments de travaux sur ces deux postes ;
- Des mesures palliatives devront être mises en place, pour assurer le maintien d'une surface de roulement correcte. Ainsi, il est vraisemblable qu'un gravillonnage devra être effectué une à deux fois d'ici 2011. En outre, des interventions ponctuelles devront être faites localement pour élimer les trop forts dégâts localisés ici et là.

On peut résumer sommairement les impacts financiers de ces diverses causes de renchérissement du projet comme suit :

Surcoûts probables sur le projet de la RC 47

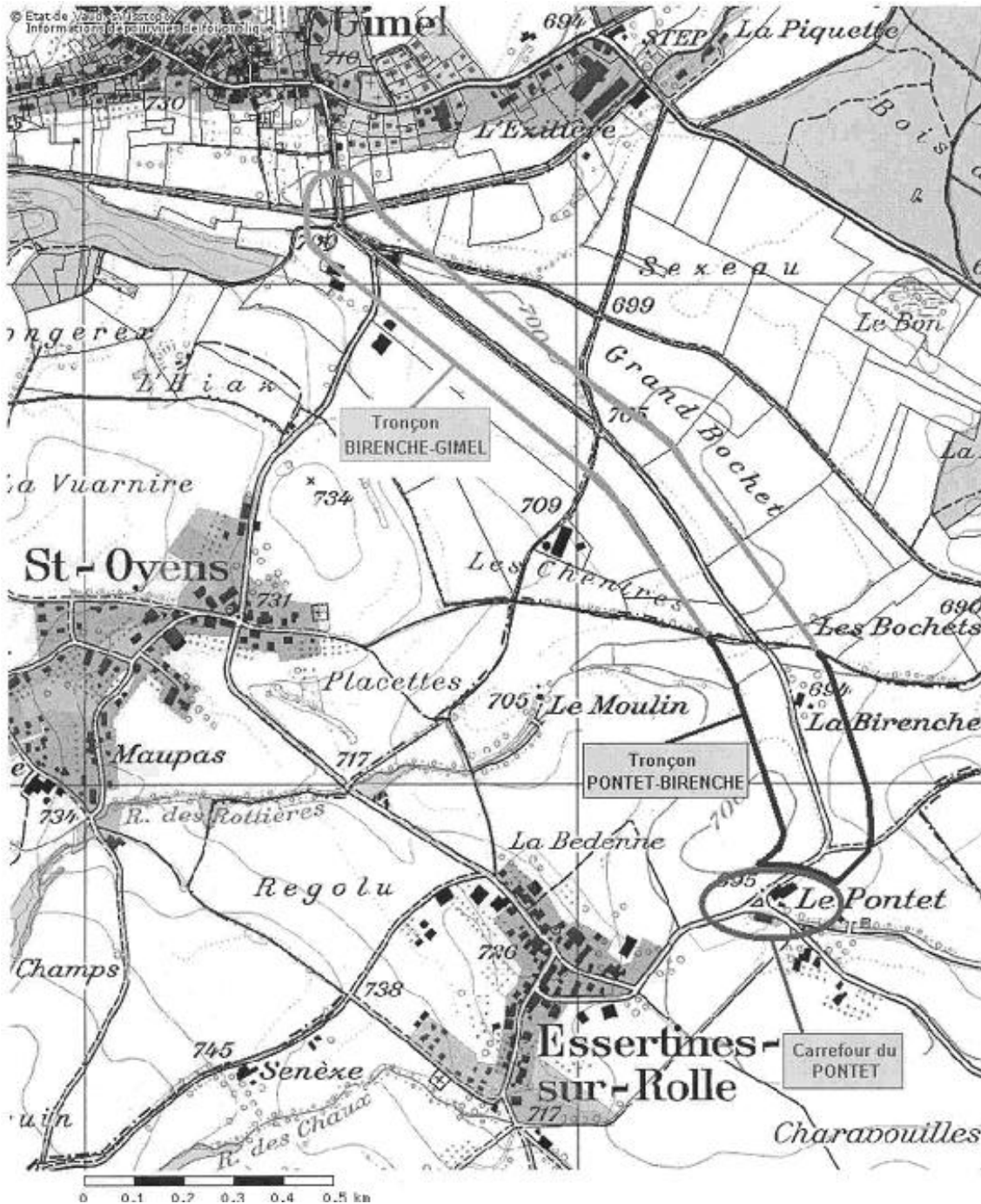
coût TTC 2007(paragraphe 1.6)	3'950'000.-
renchérissement 2% par an entre 2008 –2011	325'000.-
surcoûts sur postes "terrassement, chaussée"	433'000.-
coût probable TTC des travaux en 2011 :	4'708'000.-

Surcoûts sur le budget d'exploitation des RC

un à deux gravillonnages (admis 1,5)	120'000.-
interventions ponctuelles (2 x an)	60'000.-
contrôles et inspections renforcées	8'000.-
surcoûts d'exploitation pour 4 ans :	188'000.-

Relevons en outre que l'argent du budget d'exploitation des RC affecté au maintien de cette chaussée fortement altérée fera bien évidemment défaut sur d'autres parties du réseau des routes cantonales.

Plan de situation du projet de correction de la RC 47



1.5 Descriptif du projet de correction de la RC 47

1.5.1 Correction du carrefour du Pontet

Principalement pour des raisons de sécurité, le carrefour sera conçu de manière plus compacte, avec une présélection en direction d'Essertines-sur-Rolle pour les véhicules en provenance de Rolle. Le rayon du virage de la branche en direction de Gimel sera augmenté pour améliorer la visibilité et déporter l'axe de la chaussée, rendant la sortie depuis la ferme située à l'intérieur du virage plus aisée.

Le sens des priorités dans le carrefour sera inversé, de manière à rendre le transit dans le sens Rolle – Gimel naturel et prioritaire, délestant ainsi les villages d'Essertines-sur-Rolle et de St-Oyens d'un trafic de transit inutile, polluant et bruyant.

Grâce à la courbe que décrira naturellement l'axe prioritaire et au système de perte de priorité, le carrefour envisagé permettra un effet modérateur sur le trafic très satisfaisant. Il n'est dès lors pas nécessaire d'envisager un abaissement de la vitesse autorisée, ce d'autant que les conditions fixées par l'art. 50 al. 4 OSR pour une mise en régime 50 km/h ne sont actuellement pas remplies en l'espèce.

L'analyse approfondie de la possibilité d'aménager un giratoire dans ce carrefour a été réalisée au sein du Service des routes. Elle a démontré, d'une part, que ce type d'aménagement ne se justifiait pas selon les critères usuels (trafic non équilibré sur les diverses branches du giratoire notamment) admis pour l'implantation d'un giratoire et, d'autre part, que la configuration des lieux n'était pas favorable aux objectifs de modération et de sécurité que doit garantir un tel aménagement. En particulier, il est d'usage de renoncer à aménager un giratoire comprenant uniquement 3 branches au risque de favoriser la vitesse des véhicules qui profitent du manque d'inflexion des trajectoires.

L'un des objectifs majeurs du projet est précisément de favoriser le trafic de transit Rolle - Gimel via la RC 47d en évitant la traversée des localités de St-Oyens et d'Essertines-sur-Rolle. Dès lors qu'un courant de circulation doit être favorisé, il est préférable de renoncer à l'aménagement d'un giratoire au profit du maintien d'un carrefour classique avec perte de priorité.

Le maintien du carrefour actuel avec inversion des pertes de priorités et présélection permet de sécuriser aussi bien le trafic en provenance de Rolle désirant obliquer en direction d'Essertines-sur-Rolle – puisque les véhicules sont contraints à marquer un arrêt – que les véhicules en provenance d'Essertines-sur-Rolle en direction de Gimel, qui sont obligés de céder la priorité aux véhicules circulant sur la RC 47d.

La solution retenue dans le projet est donc celle qui garantit la meilleure sécurité tout en préservant une modération adéquate du trafic au droit dudit carrefour.

1.5.2 Tronçon Le Pontet - La Birenche, long d'environ 600 mètres

Le rayon du virage au lieu-dit Le Molard est légèrement augmenté pour en améliorer la visibilité et sécuriser le raccordement du chemin AF qui y débouche.

Le profil en long est modifié de manière à rehausser le niveau de la route, pour qu'elle ne puisse plus être inondée, et assurer une pente longitudinale constante en direction du ruisseau des Rottières, où les eaux claires seront amenées grâce à un collecteur et restituées au ruisseau.

De par l'adoucissement de ses sinuosités et sa surélévation permettant une bonne visibilité en profil en long, le nouveau tracé sera bien plus harmonieux, offrant ainsi toutes les garanties de sécurité requises pour ce type d'axe.

Au lieu-dit la Birenche, un aqueduc de dimensions suffisantes en cas de crues est réalisé pour le passage des eaux du ruisseau sous la route. Le niveau de la route est relevé d'env. 80 cm dans cette zone, afin que celle-ci ne puisse plus être inondée, même en cas de crues exceptionnelles.

La solution retenue consiste donc à corriger localement les imperfections du tracé routier actuel, sans chercher à proposer de nouveau tracé. Cette solution est bien évidemment l'approche la moins

onéreuse et s'inscrit dans la volonté de maintenir un réseau routier qui a déjà démontré son efficacité et une bonne intégration à l'échelle de la région.

La mise en place d'un nouveau tracé de la RC 47 aurait au contraire nécessité d'importants frais de construction (liés à la réalisation intégrale d'un nouveau tracé, en plus de la déconstruction de la route existante), sans que cela n'apporte de différence notable dans la fonctionnalité du tracé routier. De plus, il est vraisemblable que l'impact paysager aurait été significatif en cas de construction nouvelle.

1.5.3 Tronçon La Birenche - Gimel, long d'environ 1350 mètres

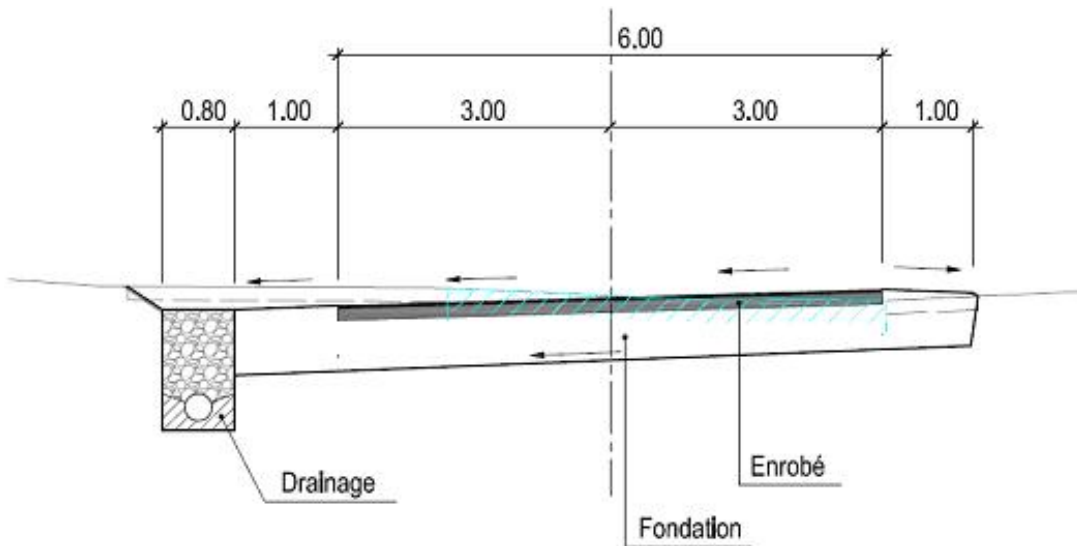
Sur l'entier de ce tronçon particulièrement dégradé, une réfection des couches supérieures de la route serait un très mauvais investissement sans la démolition de la chaussée existante, puis la mise en place d'une nouvelle fondation et un élargissement à un profil type adapté au trafic de ce tronçon.

La reconstruction partielle des fondations routières reste toutefois une solution économiquement raisonnable, puisqu'en réutilisant le réseau des collecteurs existants, en bon état, on exploite les canalisations et les investissements faits dans le passé. Toute autre solution impliquant un changement de tracé ne permettrait pas de tirer parti des infrastructures encore en bon état.

Le dévers unique permettra aussi d'amener les eaux de surface soit dans le collecteur existant (sur environ 800 m') soit dans un collecteur à créer. Sur ce tronçon, un collecteur a été réalisé en bord de route dans les années 1980 en prévision d'un réaménagement et élargissement de la chaussée. Ce collecteur est en bon état à l'exception d'une chambre et de 80 m de canalisations qui devront être assainis.

Le profil type retenu est le suivant :

- chaussée : deux voies de circulation de 3.0 m de largeur, dévers unique. Le choix d'une largeur de 6.00 mètres est conforme aux minima de la norme VSS 640'201 et s'inscrit dans une volonté d'utilisation mesurée du territoire. Il ne répond toutefois pas complètement aux exigences du trafic des poids lourds circulant à 80 km/h, ces derniers devront donc " lever le pied " en cas de croisement avec d'autres véhicules, ce qui correspond aux attentes exprimées tant à l'échelle de la région que par le Département des infrastructures ;
- 2 banquettes de 1.0 m de largeur ;
- un collecteur drainant le long du tracé pour récolter des eaux de surface et drainer les fondations.



1.6 Coût du projet de correction de la RC 47

Le projet de correction de la RC 47 avait été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale 2002-2005, pour un montant estimé des travaux de CHF 2'000'000.-. Les travaux projetés consistaient alors en une réfection superficielle de ce tronçon de route par stabilisation de la fondation seulement.

Toutefois, le retard pris dans la réalisation de ces travaux (ce qui a accentué la dégradation de cette chaussée), ainsi que la découverte de matériaux bitumineux pollués dans la superstructure de la route existante ont rendu impossible la solution de réfection partielle et nécessitent un renouvellement complet de l'infrastructure routière, avec élimination des anciens revêtements routiers pollués, ce qui constitue une solution économiquement et techniquement optimale sur le long terme.

Cette solution est en effet un bon compromis quant au futur de cette chaussée, puisque l'on élimine de suite et complètement les matériaux pollués, et que la variante technique retenue remet à neuf l'entier du tronçon routier considéré.

Le coût de réalisation de ce projet remanié se répartit de la façon suivante :

Etudes et honoraires

– levés de terrain, avant-projet routier	24'000.-
– étude hydraulique nouvel aqueduc	29'000.-
– honoraires géomètres	27'000.-
Total études et honoraires	80'000.-

Terrains et indemnités

20'000.-

Travaux

– inst. chantier, défrichem., démolitions	90'000.-
– terrassements	510'000.-
– évac. de matériaux bitumineux pollués	455'000.-
– chaussée	1'655'000.-
– canalisations	440'000.-
– petit ouvrage en béton	50'000.-
– divers et imprévus (env. 10%)	320'000.-
Total travaux	3'520'000.-

Marquage et signalisation

50'000.-

COÛT TOTAL HT : 3'670'000.-

TVA 7.6 % (arrondi) : 280'000.-

(arrondi)

COÛT TOTAL TTC : 3'950'000.-

L'ensemble des études et travaux projetés représente une enveloppe de 3.95 millions de francs. Les coûts sont estimés sur la base de prix du printemps 2007. Ces prix unitaires sont issus de soumissions rentrées pour travaux analogues.

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût, indiquée au poste " divers et imprévus " est évaluée à 10% du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Ce projet de correction de route cantonale a été étudié par le bureau technique du Service des routes de l'Etat de Vaud, avec l'appui de bureaux spécialisés pour certains points particuliers (géomètre, étude hydraulique). Le projet a été amené à un degré d'analyse permettant de préparer un devis d'avant travaux et un dossier technique correspondant aux usages du métier.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le suivi de la phase réalisation de cet objet sera également assuré par les collaborateurs du Service des routes, jusqu'au décompte final du chantier.

Les travaux mentionnés au paragraphe 1.6 répondent à l'objectif de corriger, assainir et adapter des tronçons de routes en fin de cycle de vie.

La RC 47 sera ainsi rétablie localement et la chaussée remise à un standard de qualité conforme aux normes professionnelles en vigueur et qui correspond aux besoins locaux et régionaux de cet axe secondaire.

3 CONSEQUENCES

3.1 Légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

3.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Objet N° 600'429					
Intitulé	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	0	2'000	1'950	0	3'950
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	2'000	1'950	0	3'950

Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront modifiées dès l'adoption de cet EMPD par le Grand Conseil.

Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 197'500.- par an.

Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera
 $\text{CHF } 3'950'000 \times 5 \times 0.55 = \text{CHF } 108'700.-$
100

Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cette route fait partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du Service des routes affectée au déneigement et à l'entretien courant.

3.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Néant.

3.4 Personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

3.5 Communes

Pas d'effet direct sur les communes concernées, à l'exception du maintien d'un réseau routier en bon état.

Les communes de St-Oyens et Essertines-sur-Rolle resteront comme par le passé préservées du trafic automobile de transit.

3.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Ce projet a fait l'objet d'une analyse avec la boussole du développement durable, les résultats sont présentés sous forme graphique, en annexe.

Ce projet n'a que très peu d'incidence sur l'environnement.

Il a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

3.7 Programme de législature (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.8 Constitution (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Au vu de l'ensemble de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charges liées, au regard de l'article 163 Cst-VD. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation.

3.9 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 et la mesure A22, lesquelles sont proposées dans le plan directeur cantonal.

3.10 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.11 Simplifications administratives

Néant.

3.12 Autres : Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

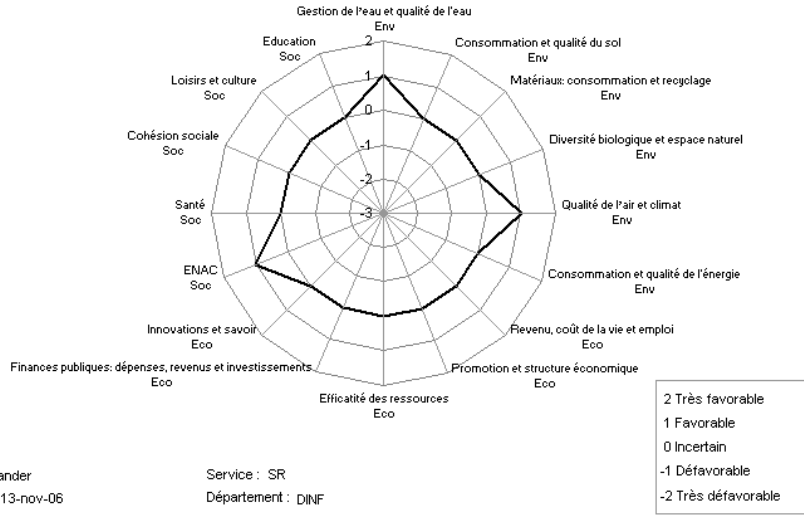
Intitulé	Année				Total
	2007	2008	2009	2010	
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	108.7	108.7	108.7	326.1
Amortissement	0	0	197.5	197.5	395.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	108.7	306.2	306.2	721.1
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	108.7	306.2	306.2	721.1

4 CONCLUSION

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

Boussole du développement durable - Résultat d'évaluation
Graphique radar

Projet : RC 47 Le Pontet - La Birenche
Catégorie de projet : correction routière



Responsable : Pfander
Date de révision : 13-nov-06

Service : SR
Département : DINF

PROJET DE DÉCRET

accordant un crédit de CHF 3'950'000.- pour la correction de la RC 47 entre Le Pontet et Gimel, sur le territoire des communes d'Essertines-sur-Rolle et de Gimel

du 12 décembre 2007

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit de CHF 3'950'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la correction de la RC 47 entre Le Pontet et Gimel, sur le territoire des communes d'Essertines-sur-Rolle et de Gimel.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte " Dépenses d'investissement " et amorti en vingt ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

² Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Donné, etc. .

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 décembre 2007.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean