

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit de CHF 3'170'000.- pour la réhabilitation et correction de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny, sur le territoire de la commune de Commugny

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 réhabilitation et de correction de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny sur le territoire de la commune de Commugny. Il est accompagné d'un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit de CHF 3'170'000.-, qui correspond à la part des études, achats de terrains et travaux à charge de l'Etat de Vaud. Le solde, soit un montant de CHF 1'330'000.- est à charge de la commune de Commugny.

1.2 Bases légales

Ce tronçon de route cantonale (RC 2), très fréquenté (env. 10'000 vhc/jour) et localement 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'Etat 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 et réhabilités 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).

La commune de Commugny a choisi de s'associer au Canton, conformément aux dispositions prévues aux articles 7, 54 et 56 de la LRou, pour construire un trottoir destiné aux piétons, et ceci tant sur la partie du projet en traversée de localité (100% à charge de la commune), que pour la part sise sur le tracé hors traversée de localité (50% à charge de la commune). De plus, la commune de Commugny assume la part des travaux concernant la RC 2 pour ce qui est du tronçon de chaussée sis en traversée de localité (100% à charge de la commune).

Exécutés en vertu de ces exigences légales, on peut considérer que les travaux concernant le tronçon de route cantonale situé hors traversée pour ce qui concerne la part financée par l'Etat de Vaud 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 remettre en état la voirie existante, en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité fixées dans les

normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

Une fois le projet réalisé, on améliore de manière significative la fonction de ce tronçon de route qui sert d'accès régional au réseau autoroutier via la jonction de Coppet de la A1. On réhabilite la RC 2 pour qu'elle puisse enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés par cet axe essentiel pour la région.

Il est rappelé que par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou 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 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 réhabilitation et de correction de la RC 2

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. rapport 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 substance 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 2 est une route principale de 2ème classe (dite classe " b ") d'intérêt régional. Cette artère relie la jonction autoroutière de Coppet (sur l'autoroute A1 Lausanne-Genève) à la RC 1 (dite Route du Lac) à Mies (frontière avec le Canton de Genève). Elle a une fonction de route collectrice régionale et locale, qui permet de récolter et de rabattre une part importante du trafic automobile issu ou à destination de la jonction autoroutière de Coppet. Cette route a donc une fonction d'axe routier structurant essentiel pour la partie ouest de notre canton.

Cette route fait également partie du réseau prioritaire ouvert à la circulation des 40 t. C'est aussi un itinéraire pour transports spéciaux de type IV (convois routiers de 90 t au maximum).

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) est de environ 9'400 véhicules/jour, dont 150 poids lourds. La RC 2 connaît depuis de nombreuses années une forte croissance du trafic automobile, qui est largement supérieure à ce qui est observé sur les autres routes cantonales. Une part importante de cette forte croissance est générée par les usagers de l'automobile, qui utilisent cet axe routier de rabattement pour accéder au réseau autoroutier via la jonction de Coppet.

Cet axe routier est aussi utilisé par plusieurs lignes régionales de bus, qui convergent vers l'interface de la gare CFF de Coppet, point terminus des trains régionaux en direction de Genève, point d'arrêt des trains accélérés Lausanne – Genève et important parking P+R.

En 1983, un projet de correction du tronçon reliant Commugny au motel de Founex a déjà fait l'objet d'une demande de crédit au Grand Conseil. Ce projet a soulevé de nombreuses oppositions liées au tronçon situé sur le territoire de Commugny en raison de ses emprises importantes sur les parcelles privées et du tracé trop rectiligne qui faisait redouter aux opposants un fort accroissement des vitesses. Le crédit pour ces travaux a été accordé par le Grand Conseil, mais le Service des routes a reporté la

réalisation du secteur situé entre Les Arrenny et Commugny au vu des nombreuses oppositions. Ainsi, seul le tronçon routier entre le motel de Founex et le carrefour du chemin des Arrenny a été réhabilité.

Toutefois, l'achat provisionnel d'une grande partie des terrains pour l'entier de ce tronçon a pu se faire dans le cadre d'un remaniement parcellaire. Le crédit accordé a été apuré en 1997, le dernier secteur n'ayant pas été réalisé.

Sur le tronçon de RC 2 entre les Arrenny et l'entrée de Commugny, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.50 et 6.00 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, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 70 km/h, la norme VSS recommande 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 m de large). La largeur de ce tronçon de la RC 2 est donc aujourd'hui largement insuffisante en regard des importants flux de trafic qui utilisent cette route.

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 qui doivent empiéter sur les banquettes pour croiser. Un élargissement de cette chaussée est désormais nécessaire.

D'autre part, aucun trottoir ou aménagement pour la mobilité douce n'existe, ce qui rend la sécurité des piétons et deux-roues légers très précaire. Relevons que malgré ces conditions difficiles, on a recensé un trafic de deux-roues légers de l'ordre de 200 vhc/jour. Il est donc indispensable de mettre en place des aménagements pour protéger ces catégories d'utilisateurs de la route particulièrement exposés.

Relevons qu'un quartier résidentiel s'est considérablement développé ces 20 dernières années à l'est de la route cantonale. Ce secteur est maintenant entièrement bâti et il est nécessaire de prévoir un cheminement adéquat pour les piétons le long de la route cantonale, au moins entre le village de Commugny et les nouveaux quartiers résidentiels. Le côté ouest de la route est lui situé en bordure de la zone agricole.

Toujours au niveau de la sécurité, la gendarmerie a relevé, au cours des dix dernières années, 25 accidents ayant occasionné 31 blessés et 1 tué sur ce tronçon d'à peine plus d'un kilomètre.

Enfin, par endroits, la route n'est plus entièrement sur le domaine public et il est nécessaire de rectifier cette situation.

Les objectifs du présent projet sont donc de :

1) sécuriser les cyclistes et les piétons en :

- augmentant la largeur de la chaussée pour pouvoir y intégrer au moins une bande cyclable sur la voie descendante ;

- créant un trottoir mixte piétons / deux-roues légers du côté de la zone habitée, ce qui assure une bonne sécurité à tous les piétons et au trafic des cycles à la montée ;

2) adapter les dimensions de la chaussée, pour qu'elle puisse répondre aux exigences et gabarits du trafic du début du XXI^{ème} siècle

3) repositionner la route sur le domaine public là où elle ne l'était plus intégralement en éloignant ainsi le trafic de la zone résidentielle

4) évacuer les eaux de surface par un réseau de collecteurs adéquat.

Ce projet figurait déjà dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil pour la période 2002-2005, comme objet à démarrer durant cette période.

Il a ensuite fait l'objet d'un premier EMPD soumis au Grand Conseil en automne 2003. Ce dernier a refusé d'entrer en matière, jugeant le projet insuffisamment rattaché à la planification stratégique de la Terre Sainte et aux autres plans directeurs cantonaux, régionaux et communaux. Il considérait d'autre part que le devis établi sur la base d'estimations du Service des routes n'était pas assez précis et fiable.

Au printemps 2004, le Conseil d'Etat a décidé de geler provisoirement ce projet en raison des difficultés financières du canton, décision qu'il a levée au printemps 2007.

La volonté régionale d'améliorer et de mieux hiérarchiser le réseau routier de ce périmètre est fixée comme attente prioritaire dans le " Schéma directeur de la Terre-Sainte " qui est actuellement en cours d'élaboration. Ainsi il est prévu de renforcer le rôle de la RC 2 comme voie d'accès au réseau autoroutier (A1 Lausanne-Genève), tout en complétant cet axe routier par des aménagements destinés à favoriser la mobilité douce à l'échelon local. Le projet proposé s'inscrit désormais dans une planification coordonnée de niveau supérieur.

Il convient également de relever que les éléments planifiés dans le cadre du " Schéma directeur de la Terre-Sainte " sont en complète adéquation avec la nouvelle version du Plan Directeur cantonal, lequel est actuellement en voie d'approbation auprès de la Confédération.

Par ailleurs ce projet routier est compatible avec les éventuelles nouvelles dessertes par la route de transports collectifs (entre autres transfrontalières) dont la faisabilité est en cours d'étude dans le secteur compris entre la gare CFF de Coppet (terminus pour les trains régionaux à destination de Genève et point d'arrêt des trains accélérés circulant entre Lausanne et Genève-Cornavin), et le pays de Gex français, notamment Divonne-les-Bains.

Au vu de ce qui précède, et afin de garantir une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, une reconstruction complète de l'infrastructure routière s'impose donc sur ces 1'330 mètres de la RC 2.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet sur la RC 2

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être très rapidement entrepris et que, par conséquent, la réfection de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny devait être repoussée de trois à cinq ans, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 2

Le mauvais état actuel de ce tronçon de la RC 2 (chaussée localement dégradée, largeur de la chaussée très faible, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques additionnels aux nombreux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait être reproché à l'Etat (ou à la Commune, pour la partie sise en traversée de localité), engageant ainsi la responsabilité civile en 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 (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 à moyen ou 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 service qui ne correspondraient plus du tout aux standards définis par le Conseil d'Etat (art. 12 LRou).

Dans le cas particulier de ce tronçon de la RC 2, on limiterait fortement l'accès vers l'autoroute A1, ce qui pourrait entraîner d'importants reports de trafic sur le réseau de l'échelon inférieur (routes communales locales, routes de desserte dans des quartiers d'habitation, etc.). Ceci n'est pas souhaitable, tout particulièrement pour les riverains vivant le long de ces voiries d'intérêt local. De plus, une telle démarche est contraire aux attentes et objectifs fixés dans les planifications de niveau supérieur. Elle pourrait également entraîner le blocage de nouvelles implantations d'emplois et d'habitants, telles qu'elles sont actuellement planifiées pour les prochains cinq ans.

A terme, elle prêterait fortement et durablement l'accessibilité des régions et des communes vaudoises proches de l'agglomération genevoise.

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 engendrerait

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 2007 et 2011 (indexation des coûts admise à 2% par an) ;
- Les postes concernant " terrassements " et " chaussée " devraient être réévalués d'environ 10% , car pendant les 3 à 5 ans, les atteintes profondes aux infrastructures routières (tout particulièrement les banquettes) 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 au moins une fois d'ici 2010. En outre, des interventions ponctuelles devront être faites localement pour éliminer 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 2 (en francs) :

Coût TTC 2007 (paragraphe 1.6) : 4'500'000

Renchérissement 2% an 2007-2011 : 400'000

Surcoûts sur postes "terrassement, chaussée" ; 210'000

Coût probable TTC des travaux en 2011 : 5'110'000

Dont part à charge de l'Etat de Vaud (estimation) : 3'600'000

Dont part à charge de Commugny (estimation) : 1'510'000

Surcoût probable à charge de l'Etat de Vaud en 2011 : 430'000

Ce montant supplémentaire de CHF 430'000.- devrait alors être imputé comme charge d'investissement à l'Etat.

Surcoûts sur le budget d'exploitation des RC :

Pour analyser les effets d'un non-démarrage des travaux entre 2007 et 2011, seul l'effet sur le tronçon de chaussée situé hors traversée (dont les coûts d'entretien incombent à 100% à l'Etat de Vaud) a été pris en compte (en francs).

un gravillonnage : 100'000

Interventions ponctuelles (2 x an) : 80'000

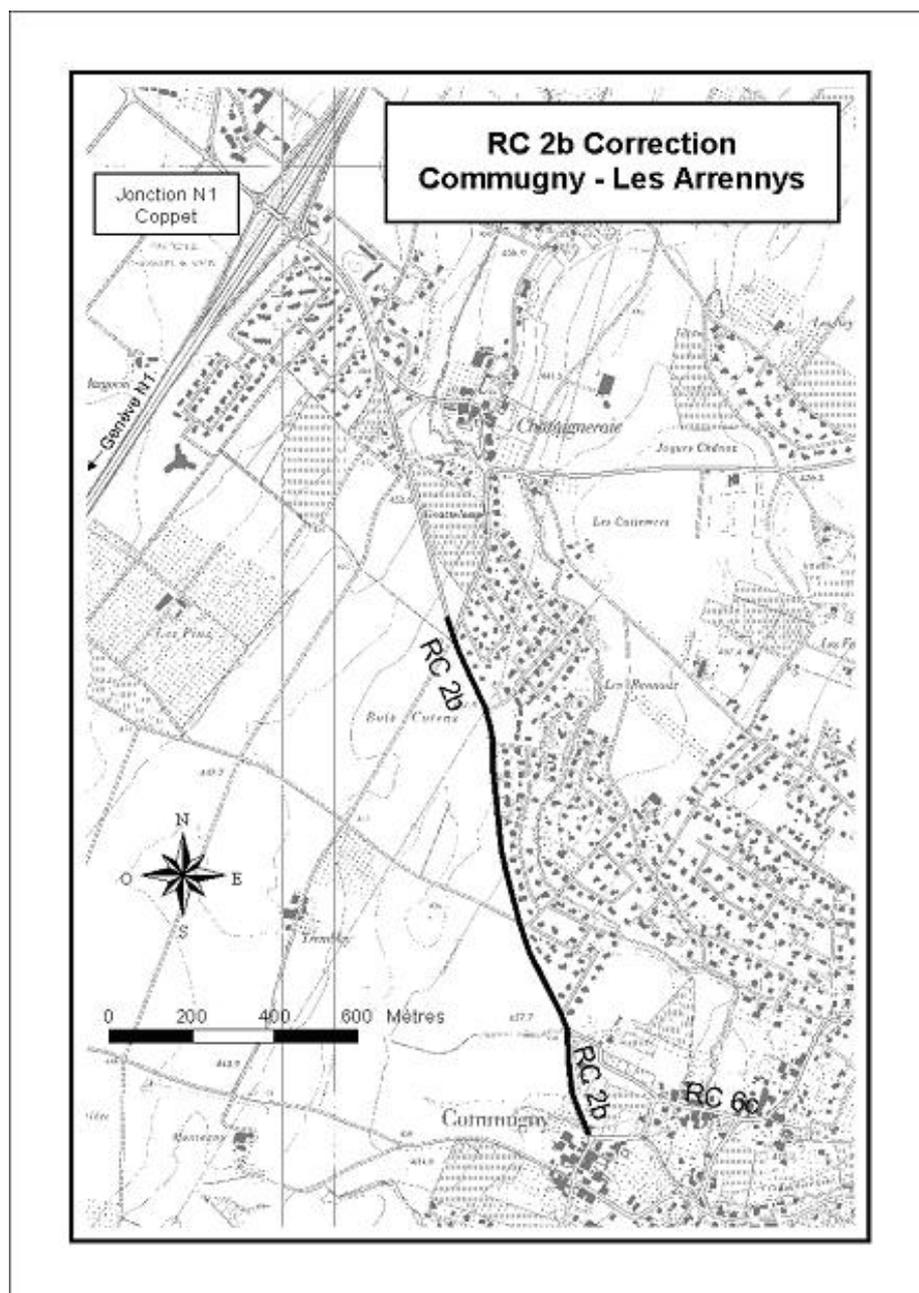
Contrôles et inspections renforcées : 10'000

Surcoûts d'exploitation sur une période de 4 à 5 ans : 190'000

Ce montant supplémentaire de CHF 190'000.- aurait constitué un supplément de charges de fonctionnement pour l'Etat pendant cette période de 4 à 5 ans.

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.

Par ailleurs, il est plausible d'admettre que les surcoûts pour la chaussée sise en traversée (dont les coûts d'entretien incombent à Commugny) seraient du même ordre de grandeur par kilomètre linéaire de route.



1.5 Descriptif du projet de réhabilitation et de correction de la RC 2

Le projet de correction s'étend sur une longueur de 1'330 m entre la sortie du village de Commugny (au droit de la parcelle 381) et le chemin des Arrenny. Afin de limiter l'impact sur le paysage et de ne pas créer un nouveau tracé trop rectiligne, ce projet est conçu en suivant au plus près le tracé et la sinuosité de la route actuelle, sans emprise du côté des parcelles (zone villas) sises à l'est de la route.

Cette solution consiste donc à corriger localement les imperfections du tracé routier actuel, sans chercher à proposer de nouveau tracé, cette solution représentant ainsi l'approche la moins onéreuse. Elle s'inscrit dans la volonté de maintenir un axe routier qui a déjà démontré son efficacité.

La mise en place d'un nouveau tracé de la RC 2 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. Après une analyse d'opportunité sommaire et au vu de l'important renchérissement qu'aurait entraîné la mise en place d'un nouveau tracé, le Service des routes a abandonné cette solution. De plus, il est vraisemblable que l'impact paysager aurait été significatif en cas de construction nouvelle.

Il est parfois nécessaire sur de courts tronçons soit de déplacer localement l'axe de la chaussée de

quelques mètres, soit de construire un complément de nouvelle assiette à la chaussée de la RC 2, pour apporter une amélioration de la géométrie routière, ou créer un gabarit suffisant pour que l'on puisse mettre en place le trottoir mixte prévu du côté est de la chaussée.

Cette reconstruction partielle des fondations routières reste toutefois une solution économiquement raisonnable, puisqu'en réutilisant et en réhabilitant en grande partie l'assiette de l'actuelle RC 2, on tire le meilleur parti possible des investissements faits dans le passé. Toute autre solution impliquant un changement de tracé ne permettrait pas de profiter des infrastructures encore en bon état.

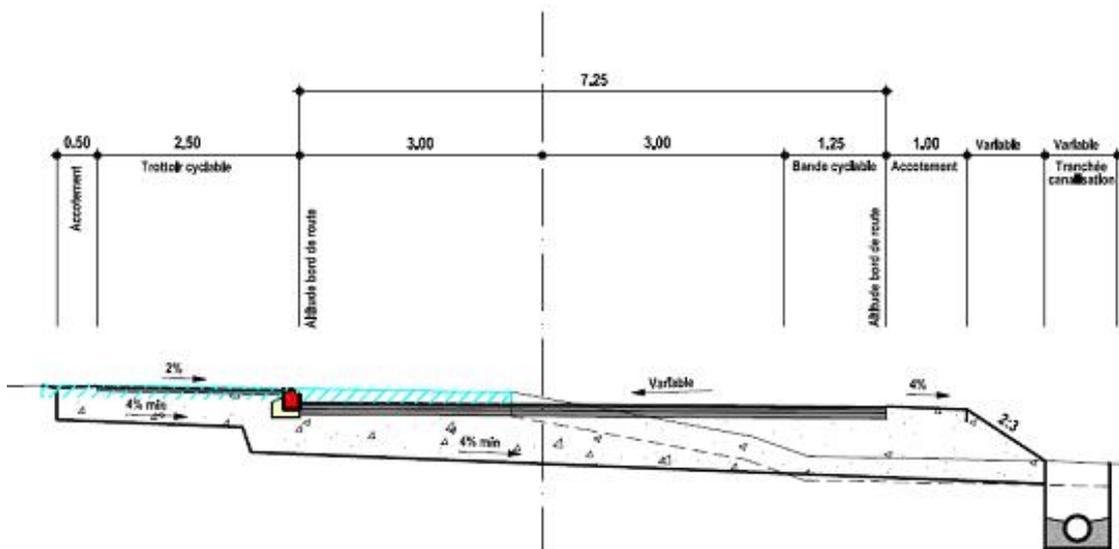
Le dévers unique permettra aussi d'amener les eaux de surface dans le collecteur à créer.

Le chantier sera réalisé par étapes, pour permettre le maintien du trafic sur la RC 2 pendant les travaux. Il est prévu que ceux-ci se déroulent sur deux années consécutives, avec une interruption durant la saison hivernale. La durée des travaux sera donc d'environ 18 mois, répartis sur deux ans.

Les caractéristiques principales du nouveau profil-type de la RC 2 sont les suivantes :

- reconstruction de la nouvelle chaussée sur une largeur totale de 7.25 m, avec 2 voies de circulation de 3.00 m et une bande cyclable à la descente de 1.25 m.
- création d'un trottoir mixte de 2.50 m de largeur pour les piétons et les deux-roues à la montée du côté lac (est) de la chaussée.
- mise en place d'un réseau de collecteurs permettant d'évacuer les eaux de surface de la route.

Le profil type retenu est le suivant :



- trottoir : largeur 2.5 m pour permettre la mixité du trafic 2 roues légers à la montée et piétons dans les 2 sens ;
- 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 minimas 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 70 km/h, ces derniers devront donc réduire leur vitesse 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 ;

- un accotement de 1.0 m côté bande cyclable et une banquette de 0,5 m de largeur côté trottoir ;
- un collecteur drainant le long du tracé pour récolter des eaux de surface et drainer les fondations. Cet aménagement correspond aux exigences de la publication "Instructions pour la protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication" (OFEFP, 2002) .

L'emprise du projet est située en partie sur le domaine public et sur la propriété privée de l'Etat de Vaud acquise lors du dernier remaniement parcellaire, et en partie sur les propriétés des riverains situées en zone agricole à l'Ouest de la route (côté Jura).

1.6 Coût du projet de correction de la RC 2

Le projet de correction de la RC 2 avait été inscrit dans la planification quadriennale 2002-2005, pour un montant à charge du canton estimé à CHF 3'000'000.-. Les travaux projetés étaient similaires à ceux décrits ci-après, sous réserve de la découverte intervenue entre temps de matériaux bitumineux pollués dans la superstructure de la route existante.

Toutefois, le report de la réalisation de ces travaux, a contribué à renchérir le coût du projet. La solution proposée est un bon compromis quant au futur de cette chaussée, puisque l'on élimine complètement les matériaux pollués, et que la variante technique retenue remet à neuf l'entier du tronçon considéré. En outre, son insertion paysagère reste similaire à l'état actuel, tout en favorisant une meilleure cohabitation entre véhicules automobiles, cyclistes et piétons.

Le coût de réalisation de l'ensemble du projet se répartit de la façon suivante (en francs) :

Etudes, honoraires et abornement	190'000
Terrains et indemnités	35'000
Travaux :	
- installation chantier, défrichement, démolitions	105'000
- terrassements	495'000
- évacuation de déchets routiers pollués	395'000
- pavages, bordures	200'000
- chaussée	1'570'000
- canalisations	640'000
- travaux annexes	115'000
- divers imprévus (env. 10%)	350'000
Total travaux	3'870'000
Marquage et signalisation	85'000
Coût total HT	4'180'000
TVA 7,6% (arrondi)	320'000
Coût total TTC	4'500'000

Le coût du projet représente une enveloppe de 4.5 millions de francs. Ce coût des travaux est évalué sur la base de prix de soumissions rentrées (offres fermes établies par des entreprises de génie civil du canton de Vaud) au premier semestre de 2007.

Il a été calculé sur la base d'un projet définitif et des quantités correspondantes. Le montant tient compte également d'environ CHF 395'000.- dus à l'élimination des enrobés contenant des goudrons

toxiques (HAP).

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût, au stade de projet définitif telle qu'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. 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.

Financement :

Conformément aux dispositions prévues aux articles 7, 54 et 56 de la LRou, la commune de Commugny prend à sa charge une part des coûts de réalisation du trottoir et des bandes cyclables, avec une participation de 50% pour ce qui est situé hors traversée (soit une longueur de 930 mètres), alors que la part du projet de trottoir et de bandes cyclables en traversée de localité (d'une longueur d'environ 320 mètres) est à 100% à charge de la commune). De plus, la commune de Commugny assume le 100% du coût de réfection et d'élargissement de la RC 2, pour ce qui est du tronçon de chaussée de 330 mètres, sis en traversée de localité. L'entier des dépenses à charge de la Commune ont été approuvés par les autorités concernées.

Participation et travaux de la commune de Commugny (en francs) :

- participation au coût du trottoir et bandes cyclables hors localité (50% des coûts) 214'000
- travaux réalisés par la commune, trottoir, bandes cyclables et à la réfection de la chaussée en localité (100 % des coûts) 1'116'000

Montant net à charge du canton

Coût total des travaux et études TTC 4'500'000

Coût des travaux et études TTC en localité à charge de-1'116'000
Commugny

Montant brut à charge du Canton TTC 3'384'000

Participation de la commune aux travaux hors localité -214'000

Montant net à charge du Canton TTC 3'170'000

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le suivi de la phase réalisation de cet objet est 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 2 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 cette artère importante.

3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet n° 600'375

En milliers de francs

Intitulé

AnnéeAnnéeAnnéeAnnéeTotal
2007 2008 2009 2010

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	1'692	1'692	0	3'384
c) Investissement total : recettes de tiers	0	107	107	0	214
c) Investissement total : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	1'585	1'585	0	3'170

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

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 158'500.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera
 $(CHF\ 3'170'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = CHF\ 87'200.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

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

3.5 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.

3.6 Conséquences sur les communes

La participation financière de la commune de Commugny est conforme aux articles 54 et 56 de la loi cantonale sur les routes. Ces articles précisent que la commune territoriale doit supporter la moitié des frais des constructions annexes telles que trottoirs, bandes cyclables, baies d'arrêt de bus et voies de présélection, respectivement que les dépenses de construction et d'entretien des routes cantonales en traversée de localité sont à la charge des communes territoriales.

Le montant a été déterminé sur la base des surfaces des constructions prévues.

Le crédit correspondant a été accepté par le Conseil communal de Commugny.

Les aménagements proposés sont conformes aux lignes directrices définies dans le " Schéma directeur de la Terre-Sainte ", lequel est actuellement en cours d'élaboration.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

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

Ce projet n'a que très peu d'incidence sur l'environnement. On relèvera toutefois que la réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de qualité des eaux (récolte des eaux en séparatif notamment).

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

3.8 Programme de législation (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.9 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

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 (extrait de la détermination du SJL du 20 février 2008).

3.10 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, 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.

3.11 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.12 Simplifications administratives

Néant.

3.13 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Objet n° 600'375

en milliers de francs

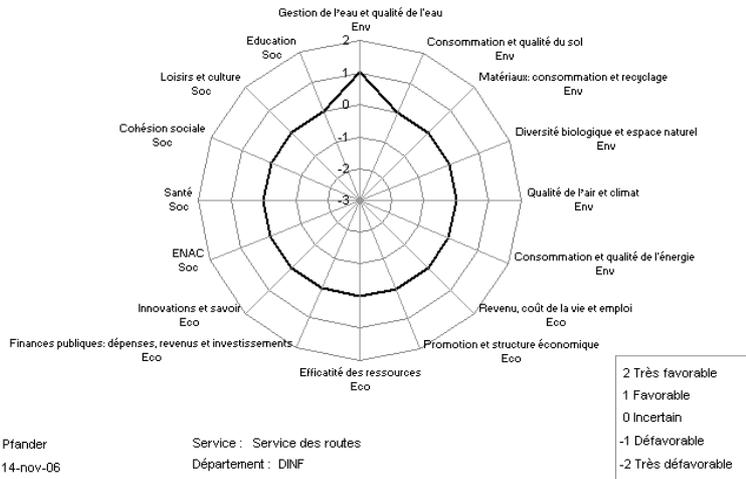
Intitulé	Année	Année	Année	Année	Total
	2008	2009	2010	2011	
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	87.2	87.2	87.2	261.6
Amortissement	0	158.5	158.5	158.5	475.5
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	245.7	245.7	245.7	737.1
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	245.7	245.7	245.7	737.1

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 : Commugny - Les Arrenny
Catégorie de projet : Correction



Responsable : JB Pfander
Date de révision : 14-nov-06

Service : Service des routes
Département : DINF

PROJET DE DÉCRET

accordant un crédit de CHF 3'170'000.- pour la réhabilitation et correction de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny, sur le territoire de la commune de Commugny

du 21 mai 2008

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 3'170'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la part à charge de l'Etat de Vaud de la correction de la RC 2 entre Commugny et les Arrenny, sur le territoire de la commune de Commugny.

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..

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean