

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit d'étude de CHF 715'000.- pour la réhabilitation et la correction routière de la RC 719b entre le hameau de Huémoz et le lieu-dit "Les Tannes", sur la commune d'Ollon

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le présent exposé des motifs et projet de décret est destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit d'étude de CHF 715'000.- pour la réhabilitation et la correction routière de la RC 719b entre le hameau de Huémoz et le lieu-dit "Les Tannes", sur la commune d'Ollon.

Ce crédit d'étude permettra de financer l'ensemble des études en vue de la réhabilitation de ce tronçon routier qui est aujourd'hui fortement altéré dans sa structure. Une fois ce volet d'études achevé, on disposera d'un projet complet et de l'enveloppe des coûts y relative qui seront amenés jusqu'au niveau de la mise en soumission.

L'EMPD n° 119 d'octobre 1999 relatif, entre autres, à cinq corrections routières de la route Ollon – Villars qui ont été réalisées entre 2000 et 2003, annonçait déjà le projet de correction routière de la RC719b entre la sortie du village de Huémoz et le cimetière des Tannes. Cet EMPD mentionnait aussi le projet de correction de la traversée de Huémoz, dont la réalisation est assurée par la commune d'Ollon, à ses frais, et qui se terminera en 2009.

Le présent projet s'inscrit dans la politique du Conseil d'Etat visant à :

- améliorer les routes d'accès aux centres touristiques de notre canton
- les adapter aux standards du XXI^e siècle, pour répondre aux exigences du trafic tant actuel (en particulier du trafic poids lourds), que pour les vingt à trente prochaines années
- disposer de routes répondant aux normes et bases légales en vigueur, en prenant les mesures nécessaires pour protéger tant les riverains que ses usagers.

1.2 Bases légales

Ce tronçon de la route cantonale RC 719b 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 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).

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes. Cette intervention implique, en l'occurrence, une adaptation aux standards actuels des infrastructures routières de ce tronçon de la RC 719b.

Exécutés en vertu de ces exigences légales, on peut considérer que les travaux concernant ce tronçon situé hors traversée 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, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

1.3 Exposé de la situation

1.3.1 Situation actuelle

La route Ollon-Villars est une route principale de 2^e classe, reliant deux localités situées à des altitudes respectives de 400 m et 1'200 m. Bien que les conditions climatiques varient selon l'altitude et les saisons, la chaussée doit permettre en tout temps un passage aisé du trafic individuel et du trafic lourd, y compris les véhicules de 40 tonnes.

Le trafic journalier moyen (TJM) recensé en 2005 était de 4'300 véhicules par jour. Ce trafic peut toutefois doubler certains jours de l'année, en particulier lors des week-ends de ski.

Quant au trafic poids lourds (PL), recensé à 230 PL par jour en 2005, il a fortement augmenté ces dernières années suite au développement des stations de Villars-Chesières et de Gryon, en particulier la construction de chalets et de résidences.

Relevons enfin qu'une ligne régionale de bus (cadre 12.144) assure les liaisons entre Aigle et Villars-sur-Ollon, en desservant les hameaux sis sur le tronçon de route à assainir.

1.3.2 Problèmes à résoudre

Dangers de circulation

La largeur actuelle de la chaussée sur le tronçon entre Huémoz et les Tannes est nettement insuffisante pour assurer la sécurité des véhicules, en particulier lors du croisement avec des poids lourds. Cette situation est encore péjorée en hiver lorsque la neige a été repoussée sur les bords de la chaussée, ce qui réduit d'autant les gabarits disponibles.

La chaussée actuelle est d'une largeur comprise en général entre 5.50 m et 6 m avec la particularité de ne pas comporter d'accotements pour l'épauler, ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201. La vitesse admise pour ce tronçon de route est de 80 km/h. Pour dimensionner la largeur théorique des deux voies de circulation, nous avons admis les largeurs définies dans la norme précitée, pour le cas d'un croisement d'un poids lourd et d'une automobile circulant à 50 km/h, ce qui donne une largeur de 6 m, à laquelle il s'agit d'ajouter 0.5 m au minimum de banquettes pour épauler la chaussée en remblai ou en présence d'obstacles latéraux (murs de soutènement ou glissières de sécurité). Ces valeurs sont celles représentées sur le schéma du paragraphe 1.7.

Le côté aval de la chaussée se situe sur des terrains instables, ce qui a eu pour conséquence que ce versant de la chaussée a subi de nombreuses déformations. Ces atteintes à la route ont été réparées par la mise en place de couches successives de revêtement. Au fil des années, la surface de roulement est ainsi devenue très irrégulière, ce qui accentue les dangers pour les usagers.

Insuffisance de la structure de la chaussée

La route Ollon – Villars a été construite dans les années 1865 pour le trafic faible et léger de l'époque. Cette chaussée a été retouchée au cours du temps pour satisfaire tant bien que mal aux exigences croissantes du trafic, ainsi qu'à l'introduction de véhicules automobiles en lieu et place de la traction animale. Elle a été élargie là où cela était possible et renforcée puis réparée sur les zones déformées par les glissements des terrains instables. La surface de roulement est très irrégulière et toute la superstructure nécessite d'être stabilisée et renforcée. Le standard de qualité de roulement sera donc rétabli et le dimensionnement de la structure remis aux normes pour supporter sans dommages le trafic PL actuel. La stabilité des zones ayant souffert des glissements de terrains sera assurée par la mise en place de murs de soutènement, ancrés pour une partie d'entre eux.

Difficulté d'accès aux maisons riveraines et inexistence de trottoir

Le tronçon de la RC 719b entre Huémoz et Les Tannes dessert sur sa partie inférieure, côté amont de la chaussée, une douzaine de maisons dont l'accès principal ou secondaire donne sur la route cantonale.

Le projet de correction routière inclut le maintien et la sécurisation de ces accès sur la RC. De par l'élargissement de la chaussée, la création d'accotement et d'un trottoir, situé sur le bord aval de la chaussée, menant à l'arrêt de bus, la circulation des piétons et leur sécurité seront enfin assurées selon les gabarits prescrits par la norme VSS 640 201.

Evacuation des eaux de la chaussée

Comme mentionné dans le préambule, la commune d'Ollon a procédé, en 2008, aux travaux de réfection de la route sur le tronçon situé en traversée de Huémoz. Dans ce cadre, le collecteur d'évacuation des eaux de la chaussée a été reconstruit en parallèle avec les travaux de mise en séparatif des eaux claires (EC) et des eaux usées (EU) de tout le hameau. En ce qui concerne la zone habitée du village qui se situe le long du projet cantonal de correction routière, la mise en place du réseau séparatif EC/EU se fera lors de la mise en chantier du présent projet. A noter que le collecteur EU sera entièrement à la charge de la commune d'Ollon.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les études déjà démarrées ne pourraient être rapidement poursuivies, il en découlerait vraisemblablement que la réfection du tronçon critique de la RC 719b devrait être repoussée de plusieurs années, avec les conséquences suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 719b

Le mauvais état actuel de ce tronçon de la RC 719b (chaussée localement dégradée, largeur de la chaussée très faible, banquettes affaissées, 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 être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en sa qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 du Code des Obligations (CO)).

Relevons toutefois que 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).

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

La non-réalisation des travaux projetés dès 2011 engendrerait des mesures palliatives qui devraient être mises en place, pour assurer le maintien d'une surface de roulement correcte. Ainsi, il est vraisemblable que des reprofilages ou des reflachages devraient être effectués au moins une fois d'ici 2011. En outre, des interventions ponctuelles devraient être faites localement pour éliminer les trop forts dégâts localisés ici et là.

1.5 Exposé de la situation sur les études engagées

A ce jour, l'étude du projet en est au stade du projet d'ouvrage. Les frais d'étude ont été couverts par le compte de bilan "Etudes préalables sur routes cantonales" (EPRC).

Les études déjà réalisées sont les suivantes :

- levés topographiques et implantations
- sondages géotechniques
- mesures inclinométriques
- études géologiques / géotechniques
- avant-projet de correction routière
- projet d'ouvrage de correction routière
- étude préliminaire des ouvrages de soutènement .

Ces études ont aussi permis de débiter la préparation des dossiers d'enquêtes publiques pour les travaux et l'expropriation. La mise à l'enquête de ces travaux est prévue pendant le troisième trimestre de 2010.

Le montant dépensé à fin janvier 2009 est de CHF 306'394.70. Le montant total des études déjà contractualisées s'élève à environ CHF 350'000.-TTC ; il sera remboursé par le futur crédit d'ouvrage.

1.6 Descriptif du solde des études à réaliser

Le présent crédit d'étude couvrira le solde des frais d'études liés à l'achèvement du projet d'ouvrage et aux prestations de mise en soumission. L'objectif est de mener ce projet à l'enquête publique, de réaliser la procédure des marchés publics pour le choix du mandataire (bureau ou groupement d'ingénieurs civils et de géotechniciens), puis de préparer la mise en soumission. Le chapitre 1.7 présente les détails des travaux à réaliser.

Le subséquent EMPD pour les travaux à réaliser (objet Procofiév n° 600'441), lequel est prévu pour être soumis au Grand Conseil au début 2011 sera ainsi basé sur des soumissions des travaux déjà rentrées.

Le présent crédit d'étude servira à financer les études en lien avec les prestations suivantes :

- finalisation des dossiers d'enquête travaux et d'expropriation
- sondages géotechniques supplémentaires et études géotechniques y relatives
- mise en oeuvre, avec l'aide d'un bureau d'appui au maître d'ouvrage (BAMO), d'une procédure marché public pour acquérir les prestations de service d'ingénierie
- établissement partiel du projet d'exécution
- mise en soumission des travaux ainsi que la comparaison des offres et proposition d'adjudication.

1.7 Description des travaux à réaliser

Options de base pour l'établissement du projet

Les principales options qui ont servi de base à l'établissement de l'avant-projet sont les suivantes :

- réalisation de travaux par demi-chaussée (maintien de la circulation en tout temps avec interruptions de courte durée)
- emprises minimales des ouvrages sur les parcelles voisines
- choix d'un mode de construction offrant une grande souplesse d'intervention (travail par phases alternées) avec des moyens adaptés à un espace de travail restreint

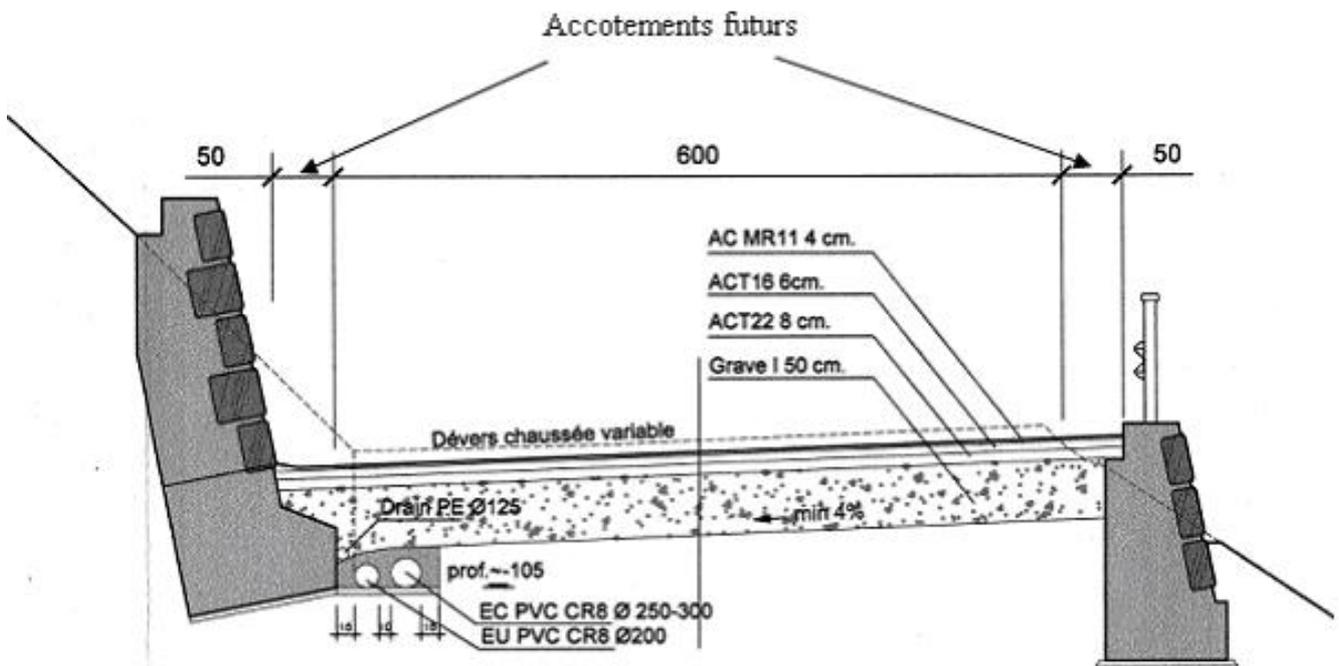
Projet de réhabilitation de la chaussée

Le projet conserve le profil en long, ce qui permet le passage à tous les accès latéraux existants à l'amont et à l'aval ainsi que l'élargissement de la chaussée.

Le profil-type retenu est une chaussée de 6 m avec 2 banquettes variables de 50 cm au minimum. Pour ce faire, la géométrie horizontale de la chaussée est modifiée afin de limiter le nombre et la grandeur des ouvrages de soutènement tant à l'amont qu'à l'aval et au maximum réutiliser ceux qui sont récupérables.

Les revêtements seront de type phono-absorbants. Ceci permettra de diminuer le bruit routier ambiant, en particulier lors des périodes pluvieuses.

Coupe type de la chaussée



Choix du type d'ouvrages de soutènement

Pour tenir compte du contexte géologique difficile et très variable le long du tracé, 3 types d'ouvrages distincts ont été définis en fonction des conditions locales :

- murs poids de type AF : ces ouvrages massifs à parement en pierre naturelle sont prévus dans les secteurs où l'assise de fondation peut être garantie sur une couche rocheuse ou un terrain dur et stable. Lorsque la hauteur de ces murs dépasse 5 m ou lorsque les conditions locales l'exigent, des réservations sont prévues pour la pose d'ancrages actifs éventuels.
- longrines flottantes : il s'agit de " mini-murs " poids du même type que ceux décrits sous a). Ils sont prévus dans les zones en glissement sur de grandes épaisseurs de terrain. Aucune autre construction économiquement raisonnable n'étant envisageable pour stabiliser ces terrains, cette longrine a pour unique fonction que de limiter les affaissements du bord aval de la chaussée en tête de remblai.
- longrines ancrées sur micropieux (mini-berlinoise) : l'ouvrage se compose de la longrine décrite sous b) munie d'ancrages et appuyée sur des micropieux fichés dans la roche. Ce concept est appliqué dans les secteurs suivants :
 - zones où la présence de dolines (lentilles de gypse dissoutes par la circulation d'eau) a été identifiée. Ce dispositif est destiné à prévenir un éventuel effondrement local de ces dolines tout en assurant le maintien de

- l'assise de la superstructure de la route.
- zones où la portance du sol au niveau d'assise est médiocre et où le toit de la roche se situe à une profondeur trop importante pour fonder un mur du type AF décrit sous a).

Récolte des eaux

Les eaux de surfaces sont l'un des facteurs des glissements sur lequel se trouve la route. Il est donc nécessaire de minimiser leur infiltration le long de la chaussée. Un dispositif de récolte des eaux de surfaces a été prévu, ce qui permettra d'évacuer les eaux en toute sécurité une fois que la mise en séparatif des eaux claires et des eaux usées du village de Huémoz sera réalisée. Le système actuel fonctionnera encore par déversement latéral des eaux météoriques à l'aval, jusqu'à la réalisation de ces aménagements dans le village de Huémoz.

Il a été décidé de mettre en place un collecteur d'eaux claires d'un diamètre de 200 à 300 mm, le long de la chaussée. Afin de réaliser le séparatif d'une partie des chalets du haut de l'agglomération de Huémoz, un collecteur des eaux usées est également placé en parallèle de celui des eaux claires et raccordé au réseau communal.

Le principal exutoire à disposition est le futur réseau séparatif qui est planifié dans le village de Huémoz. L'un des raccordements à ce réseau se fait dans le chemin communal qui descend en direction de l'ancien collège. Le solde des eaux à l'aval est récolté par le réseau communal qui va être conduit en traversée du village. Ce dispositif permet d'acheminer directement les eaux de surface sans surcharger le réseau du centre du village. L'exutoire du réseau communal se situe en " Charbonney " avec un collecteur de liaison à la Gryonne qu'il faudra refaire au vu de sa vétusté.

Les eaux claires de la chaussée seront acheminées dans les collecteurs communaux planifiés par le PGEE de la Commune d'Ollon. Les apports de ces eaux dans le réseau communal nécessitent de définir une clé de répartition des coûts pour les travaux communaux et cantonaux, en particulier pour la réalisation de l'exutoire d'eaux claires à la Gryonne (EC 26 selon le PGEE communal). Les bassins versants étant connus, cette clé sera aisément définie. L'avant-projet actuel d'évacuation des eaux claires de Huémoz en direction de la Gryonne, en particulier la réfection des équipements a été élaboré fin décembre 2008.

Accès aux parcelles et aux chemins riverains

L'ensemble des accès est maintenu ; quelques aménagements sont nécessaires pour permettre la liaison entre les ouvrages de soutènement et les accès aux parcelles.

Emprises nécessaires

D'une manière générale, les emprises définitives ne grèvent pas l'usage des parcelles et sont fortement minimisées. Dans l'ensemble, les ouvrages seront construits dans le domaine public. Le compromis trouvé entre la solution technique et les besoins de surfaces hors du domaine public a été largement optimisé et les surfaces à acquérir sur les parcelles privées sont extrêmement faibles.

Signalisation et protection

Le projet prévoit la pose systématique de barrières de protection avec glissières sur le couronnement de tous les soutènements à l'aval de la chaussée. Le projet comporte également la mise en place d'un abribus et d'un trottoir entre celui-ci et le chemin descendant au collège (soit sur environ 65 m).

Devis

Un devis estimatif sommaire au stade du projet tel que connu à fin 2008 a été réalisé. Le montant total de la correction routière est estimé de la façon suivante (base de coûts 2008):

EPRC (voir chapitre 1.5)	CHF 350'000.-
Etude selon chapitre 1.8	CHF 715'000.-
Ouvrage de soutènement	CHF 3'500'000.-
Route et assainissement	CHF 2'000'000.-
Solde des études pour la phase travaux	CHF 300'000.-
Divers imprévus	CHF 635'000.-
Total des travaux	CHF 7'500'000.-

Le coût des études estimé est sensiblement plus important que pour un chantier courant d'assainissement routier. En effet la complexité de ce projet s'explique pour les raisons suivantes:

- les travaux spéciaux en terrain meuble et en rocher, dans un contexte où l'altitude, la topographie et les conditions climatiques jouent un rôle déterminant ;
- des études particulières et complexes sur la stabilité, les déformations, le comportement dynamique des ouvrages de soutènement
- les conditions de transport délicates (entre plaine et montagne) et de place réduite pour le stockage qui rendent fort compliquées la planification et l'organisation des travaux ;
- les relations complexes entre construction, déroulement des travaux et maintien impératif de la circulation automobile sur la RC 719 (colonne vertébrale routière pour atteindre la station de Villars) pendant le chantier
- part importante des travaux d'ingénieur par rapport aux coûts de l'ouvrage pour le suivi l'exécution

La norme SIA 103 tient compte de ces différents paramètres de difficultés, pour permettre d'estimer le coût prévisible des études. Dans ce projet, la mise en œuvre de cette norme démontre que le montant proposé pour les études est estimé de manière correcte, pour l'état de connaissance du projet à la rédaction du présent document.

Calendrier

Les principales étapes et échéances de ce projet sont planifiées de la manière suivante :

	2009				2010				2011				2012			
	T1	T2	T3	T4												
Recherche du crédit d'étude au Grand Conseil (EMPD)		■														
Marché public des prestataires de service d'ingénierie en matière de génie civil, jusqu'à l'adjudication		■														
projet d'exécution, appels d'offres, comparaisons des offres, propositions d'adjudication				■	■											
Procédure de demande d'autorisation (enquêtes travaux et expropriation)							■									
Recherche du crédit d'ouvrage au Grand Conseil (EMPD) sur base de soumissions rentrées							■	■								
Travaux										■	■	■		■	■	■

1.8 Crédit d'étude sollicité

1) Un crédit d'étude pour garantir le montant du crédit d'ouvrage

Le Département des infrastructures, dans un souci de rigueur financière et de respect du budget, a pris l'option de demander, chaque fois que c'est possible, les crédits d'investissement (crédit d'ouvrage) sur la base de soumissions rentrées, de manière à réduire au maximum les risques de dépassement de crédit. Cette stratégie implique que les études de projet soient poussées jusqu'à un stade suffisant pour pouvoir établir les documents d'appel d'offre et lancer les soumissions.

2) Un crédit d'étude pour couvrir les études à venir jusqu'au lancement de la soumission des travaux

- finalisation dossiers d'enquête et expropriation	CHF	20'000.-
- sondages géotechniques supplémentaires	CHF	120'000.-
- études géotechniques	CHF	60'000.-
- projet route et murs	CHF	350'000.-
- appel d'offres travaux	CHF	60'000.-
- divers et imprévus 10 %	CHF	55'000.-
	CHF	<u>665'000.-</u>
TVA 7.6 % (arrondi)	CHF	50'000.-
TOTAL TTC	CHF	<u>715'000.-</u>

Montant du crédit d'étude sollicité CHF 715'000.-

La recherche du mandataire en charge du projet se fera via un marché public en procédure ouverte. Les montants estimés des prestations du présent devis pourront donc varier en fonction des montants des offres déposées.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs du Service des routes seront épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les collaborateurs du SR, division Infrastructure routière, sont en charge des prestations suivantes :

- direction générale des études (crédit d'étude)
- direction générale des travaux (crédit d'ouvrage).

Les bureaux d'ingénieurs privés assument les prestations suivantes :

- élaboration du projet (crédit d'étude)
- direction locale des travaux (crédit d'ouvrage)
- appui à la direction générale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet N° 600441

En milliers de CHF

Intitulé	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	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	170	545	0	0	715
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	170	545	0	0	715

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 10 ans à raison de CHF 71'500.-/an.

3.3 Charge d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêt sera

CHF $(715'000 \times 5 \% \times 0.55) / 100 =$ CHF 19'700.-

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

Néant.

3.6 Conséquences sur les communes

Pas d'effet direct sur les communes concernées pendant les études. Une fois les travaux achevés, la commune d'Ollon disposera d'un réseau routier cantonal hors traversée en bon état, avec une amélioration significative de la sécurité des usagers sur ce tronçon.

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

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

La sécurité des usagers de la route sera rétablie sur ce tronçon.

Les documents d'appel d'offre travaux seront élaborés dans un objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés.

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 d'étude est demandé doivent être qualifiés de charges liées, au regard de l'article 163, al. 2 Cst-VD.

Dans leur principe, les travaux dont l'étude est projetée relèvent des obligations du canton pour l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). En tant qu'ils visent à la réhabilitation et à la correction d'un tronçon de route vétuste ne répondant plus aux exigences techniques et de sécurité actuelles, notamment en raison de l'augmentation et du changement du type de trafic, ces travaux résultent directement et inévitablement de l'exercice d'une tâche publique.

En raison des risques que présente pour les usagers cet axe dégradé et des surcoûts que générerait un report des travaux (cf. ch. 1.4), la mise en œuvre de cette étude doit en outre être initiée dès maintenant afin de permettre de présenter, dans les meilleurs délais, un projet d'exécution conforme aux exigences de sécurité actuelles. Enfin, s'agissant du critère de la quotité, l'ampleur du montant sollicité est en adéquation par rapport à l'étude qu'il convient d'accomplir à cette fin.

Au surplus, l'on note que la jurisprudence du Tribunal fédéral considère que les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques sont en principe des dépenses liées. En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Le crédit demandé est donc conforme à la Constitution et n'est pas soumis à compensation.

3.10 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Le projet de correction routière est en conformité avec la ligne d'action A2 et la mesure A22 proposée 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

En milliers de CHF

Intitulé	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	19.7	19.7	19.7	59.1
Amortissement	0	0	71.5	71.5	143
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	19.7	91.2	91.2	202.1
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	19.7	91.2	91.2	202.1

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 :

PROJET DE DÉCRET

accorant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 715'000.- pour la réhabilitation et la correction routière de la RC 719b entre le hameau de Huémoz et le lieu-dit "Les Tannes", sur la commune d'Ollon

du 3 juin 2009

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'étude de CHF 715'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études de la réhabilitation et correction routière de la RC 719b entre le hameau de Huémoz et le lieu-dit "Les Tannes", sur la commune d'Ollon.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 10 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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 juin 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean