

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'400'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 151 entre le Moulin-du-Choc et Aclens sur le territoire de la commune d'Aclens

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La Loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01) prévoit que les constructions et corrections de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs soient ordonnées par décret du Grand Conseil (art. 53, al. 1 LRou).

Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien et d'aménagement de la route cantonale 151 qui fait partie du réseau de base principal selon la nouvelle hiérarchie des routes cantonales (RC 151) entre le Moulin-du-Choc et Aclens sur le territoire de la commune d'Aclens. La chaussée de ce tronçon de route cantonale trop étroite et sinueuse est dégradée avec un réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages déficients.

Cet exposé des motifs est accompagné d'un projet de décret destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit de CHF 4'400'000.- pour la réalisation des travaux liés à ce projet.

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, qui a une fonction de liaison à l'échelle régionale et permet de relier Bussigny avec le pied du Jura, satisfera aux exigences légales de sécurité, de fluidité et d'entretien des routes cantonales. Les travaux d'entretien et de réaménagement de ce tronçon routier sont donc nécessaires pour répondre de manière satisfaisante aux attentes et à la sécurité des usagers et riverains concernés par cet axe régional, ainsi que des nombreux poids lourds qui utilisent cet axe pour rejoindre Morges depuis la zone industrielle (ZI) d'Aclens.

1.2 Bases légales

Les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2^{ter}, 7 et 20 al. 1^{er}, lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés des voies publiques existantes doivent être aménagés en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2, al. 1^{er} LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

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 existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes et dont la sinuosité et les surlargeurs doivent être adaptées. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie. De plus, on note une accélération des altérations ces dernières années due aux hivers particulièrement rigoureux.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectif d'effectuer des travaux d'entretien sur une route dégradée et de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences actuelles de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

Une fois le projet réalisé, on améliorera de manière significative la fonction de ce tronçon de route pour qu'il puisse enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés.

1.3 Exposé de la situation

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 N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil avait accepté qu'une méthode de priorisation et de choix des projets routiers soit mise en place 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 priorisés selon cette méthode, puis intégrés à la planification quadriennale. 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.

1.3.1 Situation actuelle

Dans le cas d'espèce, la route cantonale RC 151 est actuellement une route du réseau de base, c'est-à-dire le premier niveau de hiérarchisation qui donne la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Son trafic est d'intérêt régional, reliant l'ouest lausannois au pied du Jura. Elle a donc une fonction d'axe principal de liaison à l'échelle de la région.

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 4'500 véhicules/jour, dont 250 poids lourds. Il est à noter que les zones industrielles du Moulin-du-Choc et d'Aclens occasionnent une charge de trafic relativement importante sur ce tronçon de route. La réhabilitation de cette route s'inscrit donc également dans un objectif de développement économique régional.

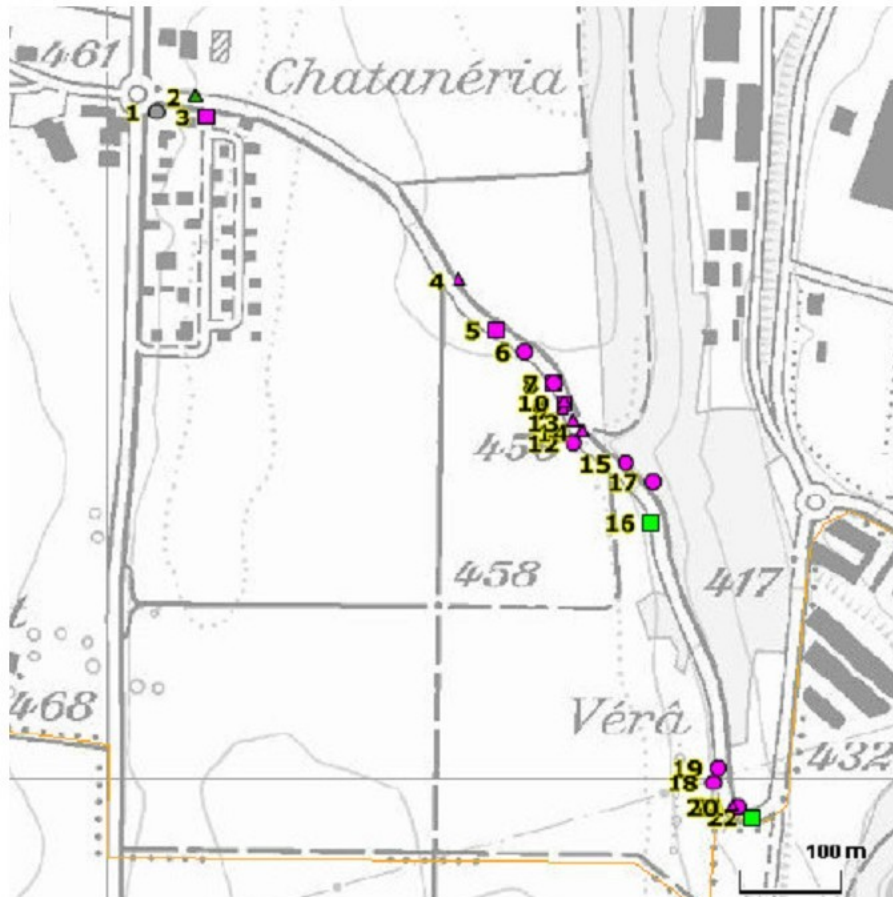
1.3.2 Problèmes à résoudre

La route actuelle, sinueuse et étroite, se trouve dans un état de dégradation avancé. Le revêtement supérieur se détache par plaques et le soubassement affaibli entraîne une déformation générale de toute la chaussée.

Quatorze prélèvements du revêtement ont été faits (dix carottages et quatre sondages). Ces prélèvements ont révélé des épaisseurs de revêtement comprises entre 13 et 19 cm. L'épaisseur totale de revêtement pour une telle route doit être au minimum de 20 cm dans l'optique d'un dimensionnement durable. De plus, la connexion entre les différentes couches est clairement déficiente. En effet, les carottes montrent des décollements entre les couches qui devraient être parfaitement collées entre elles pour éviter une dégradation rapide de la chaussée. L'absence d'une

bonne fondation, ainsi qu'un revêtement inadapté sur ce tronçon, ont conduit à des dégradations, au faïençage local et à certains décollements du revêtement. La réfection de cette route s'impose donc dans les meilleurs délais.

En outre, la série de virages sinueux sur le tronçon est accidentogène (voir graphique ci-dessous). La correction du tracé sur deux de ces virages, ainsi que la mise en place de surlargeurs en courbes, répondent à un impératif de sécurité (voir § 1.4.4 Dimensions et niveaux de qualité et de sécurité retenus).



Le graphique ci-contre montre que les vingt-deux accidents répertoriés entre 2003 et 2011 ont eu principalement lieu dans la série de virages où la visibilité est insuffisante et où il n'y a pas de surlargeurs en courbes.

Légende

← Gravité de l'accident			
↓ Type d'accident			
●	▲	■	⊕
Dérapage ou perte de maîtrise	Acci. lors d'un dépassement ou changement de voie de circulation	Accident par tamponnement	Accident en quittant une route
○	△	□	⊗
Accident en s'engageant sur une route	Accident en traversant une route	Collision frontale	Accident en parkant
●	▲	■	⊕
Accident impliquant des piétons	Accident impliquant des animaux	Autres	

Enfin, sur tout ce tronçon, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.00 et 6.00 m, ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201. En effet, cette norme VSS recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée de 6.50 m (cas du croisement d'une auto avec un poids lourd de 2.50 m de large) et de 7.30 m pour le croisement de deux poids lourds. Cette situation résulte de l'évolution de la dimension des véhicules au cours des trente 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 "mordre" sur les banquettes pour croiser. En raison du volume relativement élevé de poids lourds circulant sur cet axe de développement économique régional, un élargissement à 7.00 m est désormais nécessaire. En limitant la chaussée à une largeur de 7.00 m, les poids lourds doivent "lever le pied" pour se croiser à une vitesse inférieure à 80 km/h, ce qui induit une utilisation mesurée du territoire.

Au vu de tout ce qui précède et afin de garantir une durabilité optimale ainsi qu'une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, un assainissement complet s'impose donc rapidement.

1.3.3 Variante

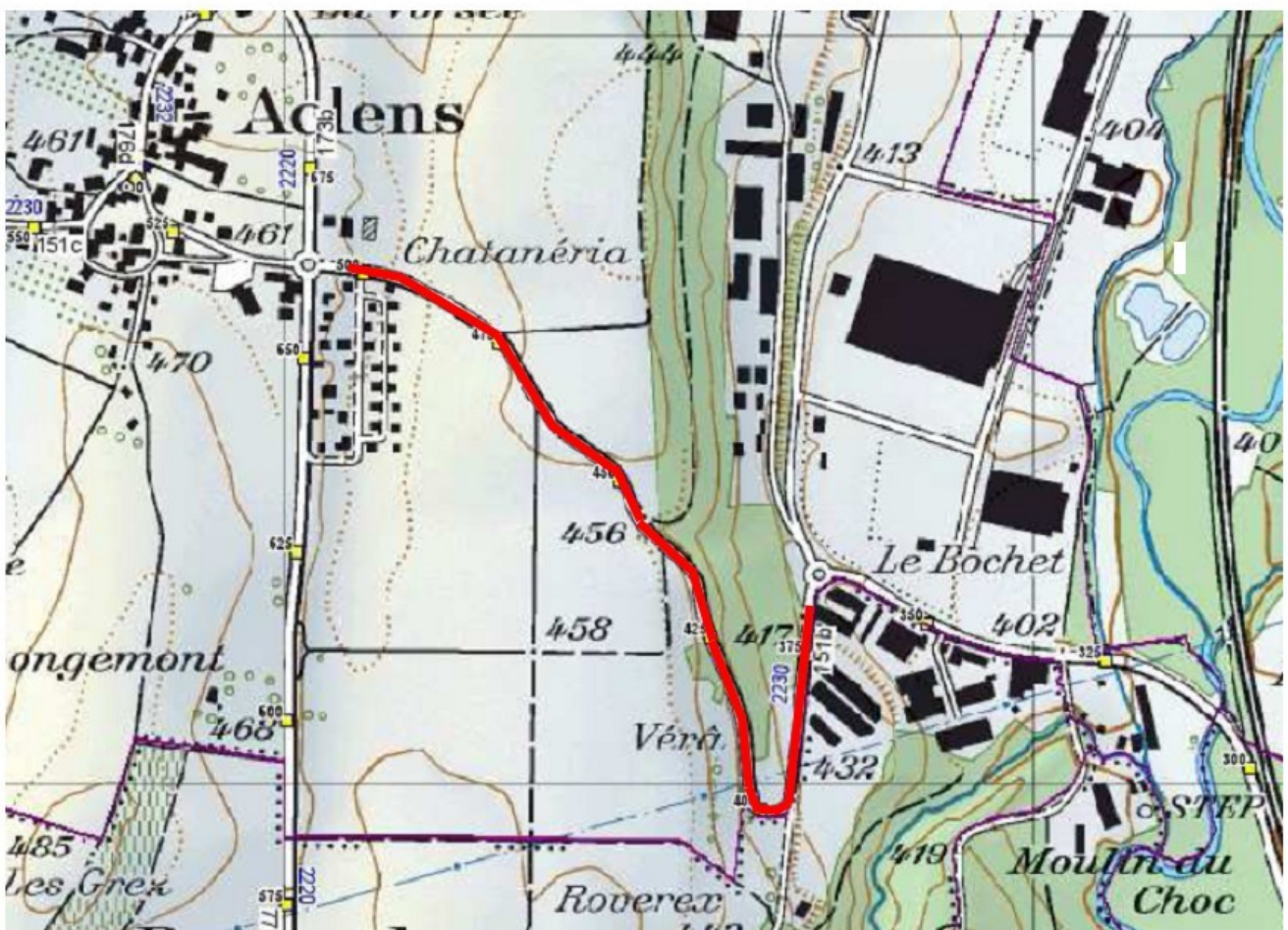
Une première variante consistait en une réfection totale (déconstruction et reconstruction) de la chaussée. Elle a été abandonnée pour trois motifs principaux :

- le coût trop important ;
- aucune réutilisation de matériau sur place ;
- durée de travaux trop importante.

1.4 Descriptif des travaux

Le présent EMPD propose de réaliser un entretien lourd et un réaménagement du tronçon de route cantonale entre la zone industrielle du Moulin-du-Choc et Aclens.

1.4.1 Plan de situation



1.4.2 Descriptif des travaux

Le projet s'étend sur une longueur de 1'250 m et il consiste à augmenter la largeur de la chaussée à 7 m avec des accotements de 1 m de largeur de part et d'autre de la chaussée. Il est conçu de manière à corriger la sinuosité de la route actuelle pour garantir une sécurité et une visibilité optimales tout en garantissant des emprises minimales sur les parcelles riveraines ainsi que des terrassements minimaux.

Le système d'évacuation des eaux claires sera également revu par la réhabilitation des canalisations existantes qui sont en fin de cycle de vie et qui, par conséquent, ne remplissent que très partiellement leur fonction. Celles-ci seront remplacées par des chemises de drainage de part et d'autre du tronçon, exclusivement aux endroits nécessaires en fonction de la nouvelle plateforme routière assainie. Le but est d'arriver à une gestion optimale des eaux de ruissellement de la chaussée, garante d'une sécurité

accrue de la plateforme routière, et d'assurer le drainage de la fondation de la route afin de garantir sa pérennité à long terme en la protégeant contre le gel. Cette conception respecte les normes VSS 640 340-360 (évacuation des eaux de chaussée) et la norme SIA 190.

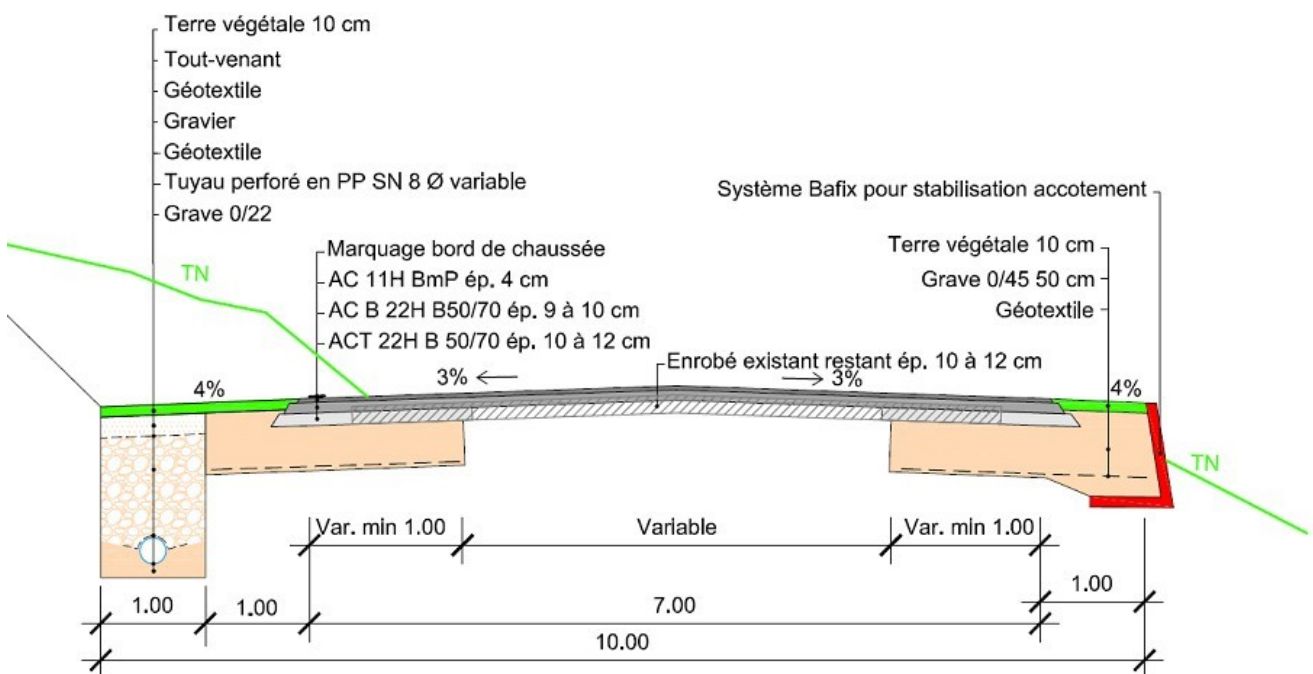
Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

- renouvellement complet de l'infrastructure de la chaussée, comprenant deux voies de circulation de 3.50 m, deux accotements de 1 m et nouveaux collecteurs avec chemise de drainage ;
- sur l'entier de ce tronçon dégradé, réfection complète des couches de revêtement et élargissement à un profil en travers conforme à la norme VSS 640 201.

Enfin, l'emprise du projet nécessite au total l'expropriation de 4'299 m² de terres agricoles et horticoles sur la commune d'Aclens.

1.4.3 Profil type retenu

PROFIL TYPE



Caractéristiques du profil type:

- chaussée : deux voies de circulation de 3.50 m de largeur ;
- le choix d'une largeur de 7.00 m est légèrement inférieur aux minima de la norme VSS 640 201 et s'inscrit dans une volonté d'utilisation mesurée du territoire ;
- deux banquettes de 1.00 m de largeur ;
- un drainage collecteur pour récolter les eaux de surface et les eaux d'infiltration de la fondation, ce qui permet de garantir la pérennité de la fondation à long terme en la protégeant contre le gel.

1.4.4 Dimensions et niveaux de qualité et de sécurité retenus

Normes pour une route cantonale du réseau de base:

En principe, une route cantonale du réseau de base devrait être dimensionnée de manière à répondre aux exigences suivantes:

- Les automobiles doivent pouvoir, en règle générale, maintenir une vitesse de 80 km/h

= vitesse projet (VP).

- Il est possible d'accepter une vitesse projet réduite à 60 - 70 km/h dans les courbes, voire un peu moins, également pour des questions de distance visible. Dans les épingles à cheveux (ou lacets), cette vitesse est évidemment encore inférieure.
- Deux poids lourds doivent pouvoir se croiser sans problème. Dans les lignes droites, cela implique en principe une largeur de 7.10 m (norme SN 640 201) ; dans les virages, cette largeur doit être beaucoup plus importante, à cause du porte-à-faux des camions. Cet élément est très important dans ce projet, compte tenu d'un pourcentage de trafic poids lourd relativement important sur le tronçon considéré.

Caractéristiques prévues pour le tronçon concerné par l'EMPD

- Le plus gros changement concerne la mise en conformité de la largeur des virages avec la possibilité pour les poids lourds de se croiser. Actuellement, il manque entre 1 et 2 mètres de largeur dans les virages, et même 4 mètres dans l'épingle à cheveux. Dans la nouvelle configuration, tous les virages seront conformes aux normes.
- Dans la ligne droite, la largeur prévue passe de 6.15 m à 7.00 m. Elle devient donc "presque" conforme elle offre une sécurité jugée suffisante.
- Les 5 virages permettent aujourd'hui des vitesses nettement inférieures au standard : entre 40 et 65 km/h et encore moins dans l'épingle à cheveux ; avec le projet, ces vitesses seront de 55 à 75 km/h, sauf toujours dans l'épingle à cheveux. Elles sont donc plus conformes à ce que l'on pratique actuellement, sans pour autant être luxueuses.

D'une manière générale, on constate une nette amélioration de la géométrie du tronçon routier, le projet tendant à se rapprocher des normes afin de garantir une meilleure sécurité des usagers. Néanmoins, dans le but d'une utilisation mesurée du territoire et pour tenir compte des conditions locales, certaines non conformités ont été réduites mais non supprimées.

1.4.5 Gestion du trafic en phase travaux

Ces travaux seront réalisés sur un tronçon de route totalement fermé à la circulation et une déviation sera mise en place. Seul l'accès à la ZI du Moulin-du-Choc s'effectuera en deux étapes par demi chaussée régulée par des feux. Le maintien de l'accessibilité pour les riverains ainsi que pour les exploitants agricoles durant toute la durée des travaux sera garanti via des chemins AF existants. Ce mode de gestion du trafic permet une sécurité du chantier ainsi qu'une qualité d'exécution accrue pour une durée des travaux réduite. La pose de la couche de roulement se fera en fin d'année ou l'année suivante.

1.5 Crédit sollicité

Le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la RC 151 entre la zone industrielle du Moulin-du-Choc et Aclens a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Le montant des travaux est estimé à CHF 4'400'000.-.

Le crédit d'étude CECE113 de CHF 250'000.- accordé le 8 juin 2011 par le CE et le 30 juin 2011 par la COFIN a été utilisé pour les études préliminaires, l'avant-projet, les procédures de demandes d'autorisations, l'appel d'offre travaux et le début du projet d'exécution, ainsi que pour des essais de prospection in situ (voir clé 111 et 335 du devis ci après), pour un montant au 24.05.2013 d'environ CHF 213'200.-.

1.5.1 Bases du devis

Les coûts sont estimés sur la base de soumissions rentrées en mars 2013 ainsi que sur des offres d'honoraires d'ingénieurs et de géomètres déposées en juin 2010.

Les coûts d'expropriation de 4'004 m² de terrain agricole à CHF 4.50/m², de 295 m² de terre horticole à CHF 90.-/m², auxquels s'ajoutent des montants d'indemnités de CHF 19'000.- pour le rachat de la piste de décélération et un montant maximum de CHF 32'939.- pour les travaux de remise en état du jardin horticole après travaux, ainsi que de CHF 30'000.- sur tout le tronçon pour les pertes de cultures, nous permettent d'évaluer le coût global de l'acquisition de terrain à environ CHF 127'000.- (auxquels s'ajoutent les honoraires de géomètre).

Conformément à l'art. 4.1.32 du règlement SIA 103 (édition 2003), la marge d'approximation de prévision des coûts au stade du projet d'ouvrage 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).

1.5.2 Durée des travaux

Les travaux dureront environ huit mois. Ils débuteront en mars 2014 et prendront fin en automne de la même année (en cas de travaux sur la route de la plaine (RC 177) la même année, ces travaux seraient repoussés d'un an. En effet, la route de la Plaine sera utilisée comme itinéraire de déviation pour les travaux de la RC 151 et il est donc impossible de réaliser ces travaux en même temps), ceci sous réserve de l'octroi des crédits. S'agissant de l'enquête travaux et de l'enquête expropriation, elles ont déjà eu lieu et tous les opposants ont levé leur opposition à la suite de l'intégration de leurs demandes de modifications du projet.

1.5.3 Devis

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

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	8%	1	Honoraires	
		111	Dépenses avant vote du décret	180'300.00
		112	Honoraires	159'700.00
		113	Frais de procédure	0.00
			Total honoraires	340'000.00
200	4%	2	Terrains	
		221	Acquisitions de terrains	149'000.00
		222	Indemnités	31'000.00
		223	Syndicat AF-TC (travaux géométriques)	0.00
		224	Syndicat AF-TC (travaux collectifs)	0.00
	Total terrains	180'000.00		
300	87%	3	Tracé	
		331	Chaussée	3'625'500.00
		332	Carrefours	0.00
		333	Mesures de compensation écologique	0.00
		334	Fouilles archéologiques	0.00
		335	Essais de prospection base des études y.c. auscultation sur tracé	32'900.00
	Total tracé	3'658'400.00		
600	1%	6	Frais divers	
		661	Divers (max. 50'000.-)	50'000.00
			Total frais divers	50'000.00
			Total intermédiaire	4'228'400.00
			TVA 8%	338'272.00
			Total avant recettes	4'566'672.00
800	4%	8	Recettes	
		881	Participation (tiers, commune)	169'000.00
		882	Subvention	0.00
			Total recettes	169'000.00
	100%		Total	4'397'672.00
			Arrondi	2'328.00
			Total général TTC arrondi	4'400'000.00

1.6 Risques liés à la non réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ce projet devrait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes:

1.6.1 Risques pour les usagers

La série de virages sinueux sur le tronçon étant accidentogène, le risque pour les usagers de la route subsistera tant que des corrections de tracé n'auront pas été réalisées.

Le mauvais état actuel de ce tronçon de RC (sinuosité, chaussée dégradée, largeur de la chaussée insuffisante, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques 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 qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO).

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant. A moyen terme, ce tronçon de chaussée de la RC 151 pourrait ainsi être complètement défoncé (perte de planéité, aquaplaning, faux dévers locaux, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, des interventions ponctuelles de colmatage de fissure et de recharge des nids de poule devraient être réalisées dans l'intervalle, comme souvent dans l'urgence, par les services d'entretien. Ceci n'éviterait pas les travaux de réhabilitation à effectuer ultérieurement, lesquels seraient significativement plus importants.

A titre d'information, il existe une méthode d'évaluation de l'état des routes basée sur trois indices d'état spécifiques. Le premier de ces indices rend compte des dégradations de surface, le deuxième précise la planéité longitudinale et le troisième la planéité transversale.

Tout le réseau cantonal vaudois est ainsi représenté en fonction de ces indices afin de localiser les tronçons les plus dégradés. Les notes attribuées à ces indices vont de bon à mauvais en passant par moyen, suffisant et critique. En ce qui concerne la RC 151, les notes (de 2010) moyennes des indices I_1 , I_2 et I_3 sont juste suffisantes, mais critiques et mauvaises sur certaines portions du tronçon. Ces notes permettent de se représenter l'état de la route, donc l'obligation de réaliser des travaux d'entretien.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'élaboration du projet de génie civil de la RC 151 est assurée par un bureau d'ingénieurs, sous la direction stratégique du Service des routes, qui fonctionne comme pilote. Cette organisation est prévue pour la phase d'étude et pour la direction générale opérationnelle et locale des travaux.

L'acquisition des marchés de services et de travaux s'est effectuée conformément à la Loi sur les marchés publics.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet N° 600'539

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	4220	349	0	0	4569
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	130	39	0	0	169
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	4090	310	0	0	4400
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	4220	349	0	0	4569
c) Investissement total : recettes de tiers	130	39	0	0	169
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	4090	310	0	0	4400

L'objet Procofiév 600'539 est prévu au projet du budget 2014 et au plan d'investissement 2015-2018 avec les montants suivants :

Année 2014 : CHF 3'500'000.-

Année 2015 : CHF 240'000.-

Année 2016 : CHF 0.-

Année 2017 : CHF 0.-

Année 2018 : CHF 0.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédits annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 220'000.- par an.

(4'400'000 / 20 = CHF 220'000.-)

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de

$(4'400'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 121'000.-$

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 travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien excessifs de cette route pour les consacrer à d'autres parties du réseau cantonal.

Par contre, 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'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, les communes concernées bénéficieront d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien d'un réseau routier en bon état. Qui plus est, l'accessibilité en sera améliorée.

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

Ce projet de réhabilitation a des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tout en rétablissant la sécurité des usagers et des riverains de la route.

Au surplus, ce projet de réhabilitation a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Le projet est conforme à la mesure 4.3 du programme de législature 2012-2017 du Conseil d'Etat :

"Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques."

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; RSV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

L'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En effet, la LRou impose d'adapter les tracés des voies publiques existantes en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou cf. ch. 1.2 du présent EMPD). Comme le démontre le présent EMPD, dans leur principe, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier

accidentogène et en fin de cycle de vie relèvent des obligations du canton en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter 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), les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Au surplus, 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, notamment de sécurité, sont en principe des dépenses liées. En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte. La solution technique standard proposée a uniquement été élaborée de manière à rendre ce tronçon de route conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite donc uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ce tronçon de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point il convient également de se référer au chapitre 1.6 ci-dessus.

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépenses liées au sens de l'art. 163, al. 2 Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences sur le budget de fonctionnement en relation avec le projet sont les suivantes:

En milliers de francs					
Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2013	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	121	121	121	363
Amortissement	0	220	220	220	660
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	341	341	341	1023
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	341	341	341	1023

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

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'400'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 151 entre le Moulin-du-Choc et Aclens sur le territoire de la commune d'Aclens

du 11 décembre 2013

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'ouvrage de CHF 4'400'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 151 entre le Moulin-du-Choc et Aclens sur le territoire de la commune d'Aclens.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 décembre 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean