

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'430'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 639 entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)

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 639 (RC 639) qui fait partie du réseau complémentaire secondaire selon la nouvelle hiérarchie des routes cantonales. Ce projet se situe entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur les communes de Savigny et Forel (Lavaux). La chaussée de ce tronçon de route cantonale trop étroite est dégradée avec un réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages déficients, de plus la visibilité en certains endroits du tronçon pose problème, en particulier pour les croisements avec les poids lourds. La Commune de Savigny souhaite profiter de ces travaux pour réhabiliter la RC 639 en traversée (financement par la Commune de Savigny).

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, qui a une fonction de liaison à l'échelle régionale, 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.

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^{er}, 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, en particulier des bords de chaussée, due aux hivers particulièrement rigoureux de ces dernières années.

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 RC 639 est actuellement une route du réseau complémentaire secondaire, c'est-à-dire le deuxième niveau de hiérarchisation qui donne la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Son trafic est d'intérêt régional.

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 750 véhicules/jour, dont 50 poids lourds.

1.3.2 Problèmes à résoudre

La route actuelle, étroite et localement sans visibilité, se trouve dans un état de dégradation avancé. Le revêtement supérieur se détache par plaques et le soubassement affaissé entraîne une déformation générale de toute la chaussée, en particulier dans les bords.

Seize prélèvements du revêtement ont été faits (douze carottages et quatre sondages). Ces prélèvements ont révélé des épaisseurs de revêtement comprises entre 3 et 20 cm. L'épaisseur totale de revêtement pour une telle route doit être au minimum de 18 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, ainsi que des fissures verticales. 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.

La correction du tracé sur certains 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).

Enfin, sur tout ce tronçon, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 4.80 et 5.80 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 5.70 m (cas du croisement de deux autos) 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 faible volume de poids lourds circulant sur cet axe, un élargissement à 6.00 m est suffisant. En limitant la chaussée à une largeur de 6.00 m, les poids lourds doivent ralentir pour se croiser à une vitesse de 35 km/h et une voiture et un camion peuvent se croiser à 70 km/h, ce qui induit une utilisation mesurée du territoire, sans pour autant préteriter de plus de quelques secondes le temps de parcours des véhicules.

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 Variantes étudiées

Vu l'état général de la chaussée trois variantes sont possibles:

- Variante 1 : tout éliminer et reprendre la superstructure (fondation et enrobé),
- Variante 2 : remplacer les enrobés en place par une nouvelle structure bitumineuse,
- Variante 3 : conserver les matériaux en place (fondation et enrobé) en reprenant les bords de chaussée et en rechargeant en enrobé la structure actuelle.

Variante 1 : Démolition et reconstruction de la superstructure

Etant donné les coûts disproportionnés, par rapport à l'importance stratégique du tronçon considéré, que pourrait générer la variante 1, cette option n'a pas été développée dans le présent EMPD.

Variante 2 : Dégrappage de l'enrobé

Cette variante propose de dégrapper les enrobés ainsi que la pénétration sur l'ensemble du secteur (l'évacuation de ces matériaux en décharge bioactive occasionnera un coût, transport compris, d'environ 500 à 600 KCHF), de mettre en oeuvre une GNT 0/45 sur 30 cm puis une structure bitumineuse permettant de supporter un trafic T2 (50 essieux équivalent/jour/voie).

Les avantages de cette variante sont:

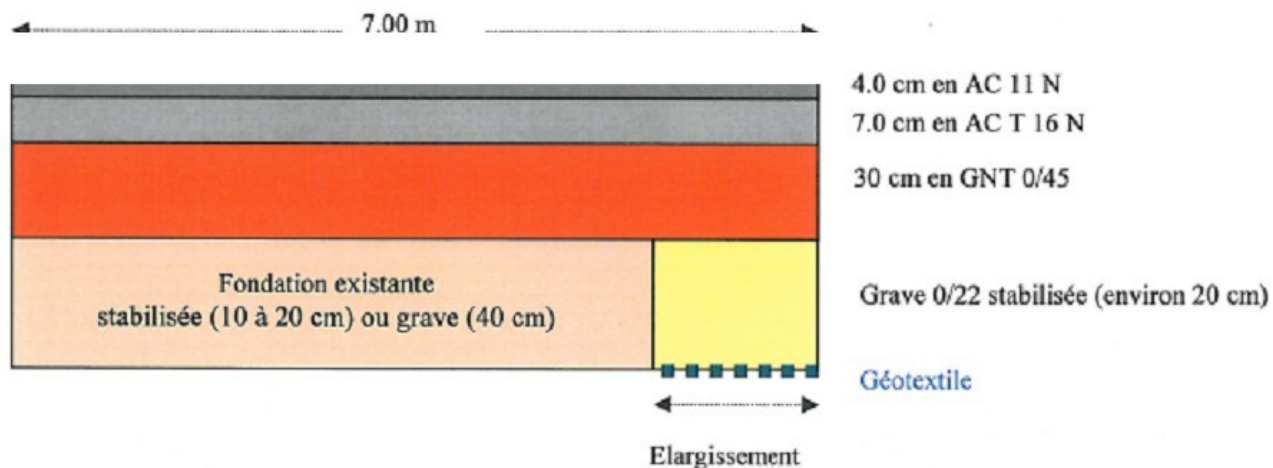
- suppression des dégradations de fissuration (stabilisation et enrobés),
- suppression des désordres dus à la mauvaise qualité des enrobés (décollement, fluage, etc.),
- homogénéité de la structure, longévité accrue,
- création de surlargeurs facilitées,
- planéité répondant aux normes en vigueur,
- investissement à long terme.

Les inconvénients sont:

- coût d'évacuation des enrobés en décharge contrôlée bioactive (environ 500 à 600 KCHF),

- seuils à mettre à niveau (environ 25 cm supplémentaires),
- coût global du projet élevé,
- durée des travaux.

Schémas de la structure :



Travaux:

- dégrappage de la structure hydrocarbonée existante (environ 15 cm y compris la pénétration) et évacuation des matériaux dans une décharge Bioactive,
- excavation des accotements à environ - 30 cm,
- déploiement de géotextile sur le fond de forme des accotements,
- mise en œuvre d'une grave stabilisée au ciment (dosage à 3.5 %) de 10 à 25 cm sur la partie accotement,
- mise en œuvre d'une GNT 0/45 en 30 cm d'épaisseur,
- mise en œuvre d'un enrobé AC T 16 N en 7.0 cm,
- application d'une couche d'accrochage dosée à 210 g/m² de liant résiduel,
- mise en œuvre d'un AC 11N en 4.0 cm.

Les drainages et dispositifs d'évacuation des eaux feront partie intégrante du projet, principalement entre les PR 675 et 740.

Le remblai du passage sur Le Grenet devra être consolidé (terre armée). Actuellement, les barrières de sécurité reposent directement sur le remblai et ne remplissent pas en cas de besoin leur rôle de retenue. En superposant la problématique de l'étroitesse du passage, ce dernier peut être qualifié de "dangereux" au regard de la sécurité routière.

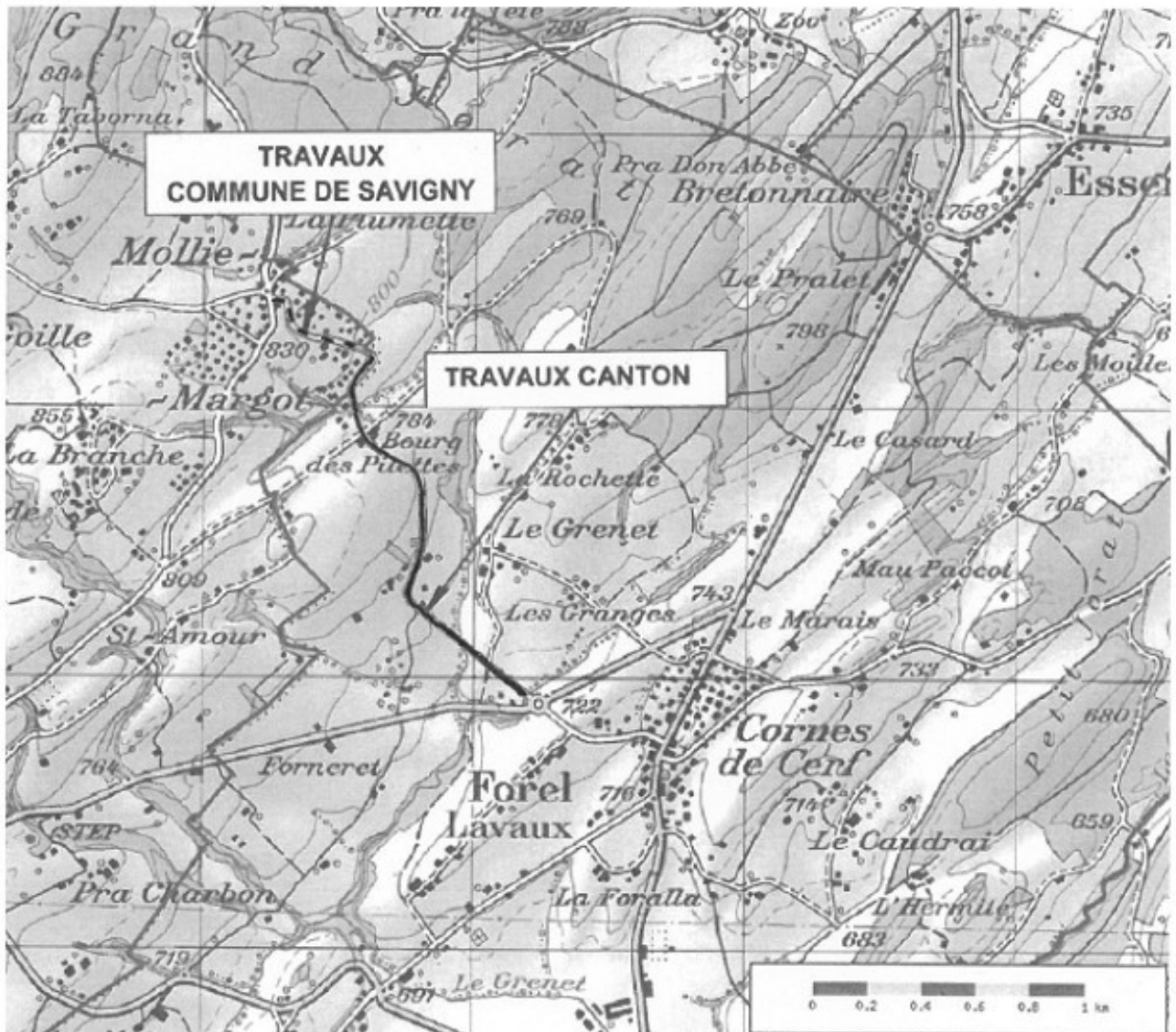
Variante 3 : Conservation de la structure

Variante retenue (explications ci-après).

1.4 Descriptif des travaux

Le présent EMPD propose de réaliser un entretien lourd et un réaménagement du tronçon de route cantonale entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts.

1.4.1 Plan de situation



1.4.2 Descriptif des travaux

Le projet s'étend sur une longueur de 1'680 m (canton) et 450 m (commune). Sur le tronçon cantonal, il consiste à porter la largeur de la chaussée à 6 m avec des accotements de 1 m de largeur de part et d'autre de la chaussée. Sur le tronçon communal, il s'agit d'obtenir une chaussée de 5.50 m (suffisant selon les normes pour le croisement de deux voitures à 50 km/h), avec un accotement de 1 m d'un côté de la chaussée et un trottoir de 1.50 m de l'autre. Ce projet est conçu de manière à corriger la sinuosité de la route actuelle pour garantir une sécurité et une visibilité optimales tout en limitant les emprises sur les parcelles riveraines, ainsi que les terrassements.

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, gage 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:

Afin de minimiser la demande en matériaux nobles, cette proposition conserve la structure existante en place : la partie centrale (environ 4 m après dégrappage des bords) de la chaussée est conservée.

Afin de minimiser les remontées de fissures de la structure actuelle, des géogrilles (type Carbophalt) seront appliquées au droit des zones de fissuration importantes et de faïençage.

Une couche de reprofilage sera mise en oeuvre pour d'une part, permettre de corriger les défauts de planéité, voire de corriger certains profils et d'autre part, de renforcer la portance de la chaussée (rappelons qu'un renforcement global de 8 cm en moyenne est nécessaire). Un tapis complètera la structure.

Les accotements sont à reprendre.

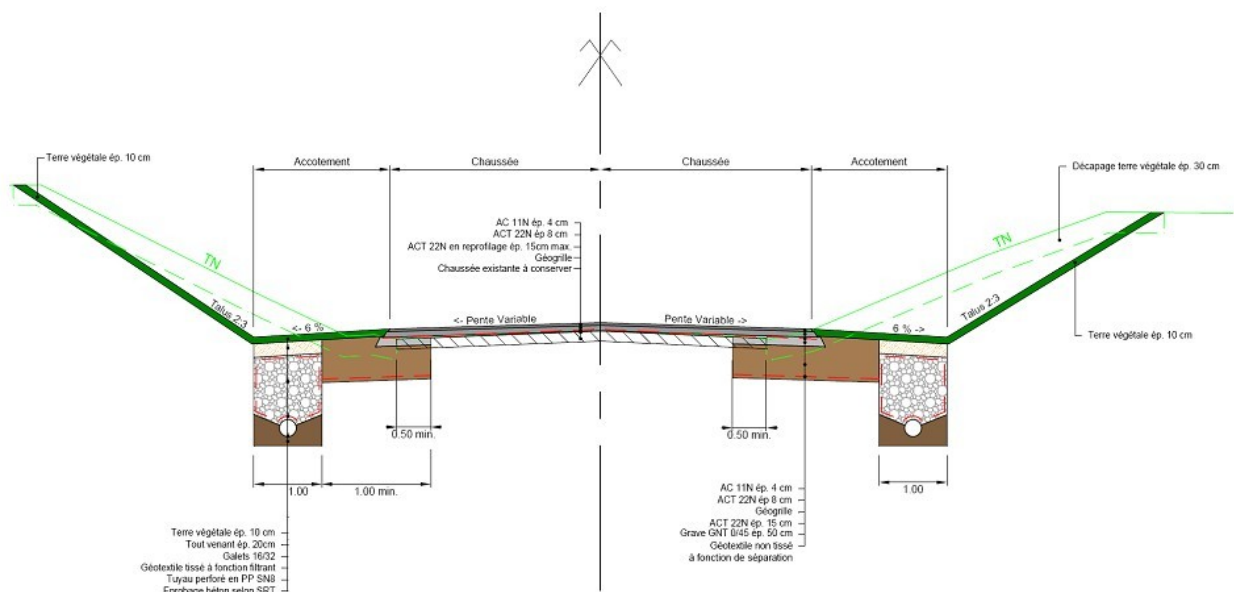
Travaux :

- excavation des bords jusqu'à environ -50 cm,
 - déploiement d'un géotextile sur le sol support,
 - mise en œuvre d'une GNT 0/45 sur 35-40 cm,
 - mise en œuvre d'un AC T 22 N de 8-15 cm,
 - application de géogrilles au droit des fissures importantes, des zones faïencées et du joint entre la nouvelle structure et la structure actuelle,
 - application sur toute la largeur de la chaussée d'une couche d'accrochage dosée à 210 g/m² de liant résiduel,
 - reprofilage sur toute la largeur de la chaussée avec un AC T 22 N de 2.0 à 12 cm,
 - application d'une couche d'accrochage dosée à 210 g/m²,
 - mise en œuvre d'un AC 11 N de 4.0 cm.

Les drainages et dispositifs d'évacuation des eaux feront partie intégrante du projet, principalement entre les PR 675 et 740.

Le remblai du passage sur Le Grenet devra être consolidé (terre armée). Actuellement, les barrières de sécurité reposent directement sur le remblai et ne remplissent pas, en cas de besoin, leur rôle de retenue. En y superposant la problématique de l'étroitesse du passage, ce dernier peut être qualifié de "dangereux" au regard de la sécurité routière.

1.4.3 Profil type retenu



Caractéristiques du profil type:

- chaussée : deux voies de circulation de 3.00 m de largeur,
- le choix d'une largeur de 6.00 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:

En principe, une route cantonale 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 7.30 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 peu important dans ce projet, compte tenu d'un pourcentage de trafic poids lourd faible sur le tronçon considéré. Nous avons opté pour une voirie permettant le croisement de deux véhicules légers. Les poids lourds devront ralentir pour se croiser.

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 un poids lourds de croiser une voiture. Actuellement, il manque entre 1 et 2 mètres de largeur dans les virages. Dans la nouvelle configuration, tous les virages garderont environ le même rayon, mais les surlargeurs seront conformes aux normes.
- Dans la ligne droite, la largeur prévue passe de 4.80 - 5.80 m à 6.00 m. Elle devient donc conforme pour le croisement de deux voitures. Elle ne l'est pas pour les croisements de deux poids lourds, mais vu la faible fréquentation du tronçon par ce type de véhicules, elle offre une sécurité jugée suffisante.

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 en douze étapes, par demi-chaussée, régulés 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 les chemins AF existants. La pose de la couche de roulement se fera l'année suivante en deux ou trois étapes sur route fermée.

1.5 Crédit sollicité

Le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la RC 639 entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur les communes de Savigny et Forel (Lavaux) a été inscrit pour un montant de CHF 4'080'000.- dans le cadre de la planification quadriennale du Département des infrastructures et des ressources humaines. Le montant des études et des travaux est estimé à CHF 5'430'000.-, auquel s'ajoute la participation communale pour un montant de CHF 880'000.-. La différence entre le budget et la demande de crédit s'explique de la manière suivante : le premier devis fait le 25.05.2011 était établi à CHF 3'217'000.-, auxquels s'ajoutaient les études, les acquisitions de terrain et les réserves. Le montant actuel se fait sur soumission rentrée et s'avère de fait plus précis et avec des prix correspondant au marché actuel.

Le crédit d'étude CECE116 de CHF 285'000.- accordé le 12 octobre 2011 par le Conseil d'Etat et les 4 et 7 novembre 2011 par la COFIN a été utilisé pour les études préliminaires, l'avant-projet, les procédures de demandes d'autorisations, l'appel d'offres travaux, ainsi que pour des essais de prospection in situ, pour un montant au 19 août 2013 d'environ CHF 188'000.-.

1.5.1 Bases du devis

Les coûts sont estimés sur la base de soumissions rentrées en août 2013 ainsi que sur des offres d'honoraires d'ingénieurs et de géomètres déposées entre 2011 et 2012.

Les coûts d'expropriation d'environ 11'500 m² de terrain agricole (principalement des talus herbeux) à CHF 4.00/m², ainsi que de CHF 25'000.- sur tout le tronçon pour les pertes de cultures, nous permettent d'évaluer le coût global de l'acquisition de terrain à environ CHF 71'000.- (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 dix-neuf mois. Ils débuteront en mars 2014 et prendront fin en automne 2015, ceci sous réserve de l'octroi des crédits (Commune et Canton). S'agissant de l'enquête travaux et de l'enquête expropriation, elles ont déjà eu lieu (pour le Canton) et tous les opposants ont levé leur opposition à la suite de l'intégration de leurs demandes de modifications du projet. L'enquête communale est en cours (octobre 2013).

1.5.3 Devis

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

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	7%	1	Honoraires	
		112	Honoraires	383'000.00
		113	Frais de procédure	0.00
			Total honoraires	383'000.00
200	3%	2	Terrains	
		221	Acquisitions de terrains	134'000.00
		222	Indemnités	25'000.00
		223	Syndicat AF-TC (travaux géométriques)	0.00
		224	Syndicat AF-TC (travaux collectifs)	0.00
	Total terrains	159'000.00		
300	89%	3	Tracé	
		331	Chaussée	4'413'000.00
		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	25'000.00
			Total tracé	4'438'000.00
600	1%	6	Frais divers	
		661	Divers	50'000.00
			Total frais divers	50'000.00
			Total intermédiaire	5'030'000.00
			TVA 8%	402'400.00
	100%		Total	5'432'400.00
			Arrondi	-2'400.00
			Total général TTC arrondi	5'430'000.00

A ce chiffre vient s'ajouter la part des travaux et études directement payés par la commune de Savigny pour un montant de CHF 880'000.-. Ce qui donne un total de CHF 6'310'000.- pour cet ouvrage.

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

Les virages sur le tronçon manquant de visibilité, 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 639 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 639, les notes (de 2010) moyennes des indices I_1 , I_2 et I_3 sont limites 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 639 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 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet N° 600'538

La part communale de CHF 880'000.- payée directement par la Commune ne figure pas dans le tableau suivant.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	2500	2500	430	0	5430
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	2500	2500	430	0	5430
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	2500	2500	430	0	5430
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2500	2500	430	0	5430

L'objet Procofiév 600'538 est prévu au projet de budget 2014 et au plan d'investissement 2015-2018 avec les montants suivants :

Année 2014 : CHF 2'130'000.-

Année 2015 : CHF 1'950'000.-

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 271'500.- par an.

$(5'430'000 / 20 = \text{CHF } 271'500.-)$

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de

$(5'430'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 149'325.-$, arrondi à 149'400.-

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 œuvre, 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 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 œuvre, autres incidences)

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

La part communale de CHF 880'000.- payée directement par la Commune ne figure pas dans le tableau suivant.

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 2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	149.4	149.4	149.4	448.2
Amortissement	0	271.5	271.5	271.5	814.5
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	420.9	420.9	420.9	1262.7
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	420.9	420.9	420.9	1262.7

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 5'430'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 639 entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)

du 11 décembre 2013

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 5'430'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 639 entre Mollie-Margot et le giratoire des Deux-Ponts sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux).

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