

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 18'600'000.- pour financer le réaménagement de la route RC 422-B-P entre Cronay et la rivière de la Menthue, sur le territoire de la commune de Cronay

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le présent exposé des motifs décrit le réaménagement de la route RC 422-B-P entre Cronay et la rivière de la Menthue, sur le territoire de la commune de Cronay.

La route cantonale RC 422-B-P (axe strada 4290) est une route principale du réseau de base. Comme liaison interrégionale, elle relie Yverdon-les-Bains à Thierrens, puis elle continue jusqu'à Moudon avec la dénomination RC 537-B-P. Ce tronçon routier à élargir précède immédiatement celui déjà réaménagé en 2004 entre la rivière de la Menthue et Donneloye. Elle fait partie du réseau de base adopté dans la planification et la gestion du réseau à l'horizon 2020 (RoC 2020) et elle constitue l'axe majeur entre la région d'Yverdon-les-Bains et la Broye (RC 601 dite route de Berne).

Le présent exposé des motifs est accompagné par un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit de CHF 18'600'000.- pour financer les études, achats de terrains et travaux de ce réaménagement routier à charge de l'Etat de Vaud.

Une fois les travaux d'entretien lourd prévus dans le présent exposé des motifs achevés, ce tronçon routier retrouvera une pleine homogénéité et des caractéristiques conformes aux normes professionnelles, pour assurer la sécurité de ses usagers.

1.2 Bases légales

Ce tronçon de route cantonale (RC 422-B-P), fortement altéré, est propriété du Canton (art. 7 de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01)). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'Etat pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS (Union suisse des Professionnels de la route) et art. 12 LRou).

En l'espèce, le présent projet a pour objectif de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants, qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS, en vue de garantir la sécurité routière des usagers.

Une fois le projet réalisé, la fonction de liaison à l'échelle interrégionale (plaine de l'Orbe – vallée de

la Broye) de ce tronçon de route sera assainie ; cet axe offrira un parcours quasi homogène entre Yverdon-les-Bains et Moudon. Son réaménagement est donc nécessaire pour répondre de manière satisfaisante aux besoins des usagers et riverains concernés par cet axe interrégional.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réaménager 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.

Le paragraphe 1.3 ci-après expose, de manière détaillée, en quoi consiste le besoin de ces travaux d'entretien / renouvellement projetés sur ce tronçon de route cantonale. Le paragraphe 1.4 présente pour sa part les risques liés à un éventuel retard dans la mise en œuvre de ces travaux. Le paragraphe 1.5 précise les arguments qui justifient, tant dans leur principe que dans leur quotité, le détail des travaux projetés. Le paragraphe 1.6 indique les éventuels aménagements dans le cadre de la mobilité douce. Le paragraphe 1.7 décrit le devis de ce projet.

1.3 Opportunité du projet

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. EMPD N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

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

En l'espèce, la route cantonale RC 422-B-P assure la liaison interrégionale entre le Nord Vaudois et la vallée de la Broye. Considérée comme route principale du réseau de base, c'est une route du réseau prioritaire ouverte à la circulation des 40 t. C'est également un itinéraire pour transports spéciaux de type III (convois routiers de 90 t au maximum, 6.0 m de largeur et 4.8 m de hauteur).

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) s'élève à environ 3'200 véhicules/jour, dont 120 poids lourds (4.0 %).

En outre, deux lignes régionales de Car Postal empruntent quotidiennement cet axe (environ 50 courses aller et retour).

Inscrite à la planification routière 2004-2007 pour une réfection partielle, puis retardée en raison des disponibilités financières limitées de l'Etat de Vaud durant ces dernières années, cette route a, depuis lors, dû encore subir les effets néfastes de quelques hivers rigoureux.

Au vu de tout ce qui précède, et en vue de garantir une sécurité routière adéquate sur l'entier des 2'120 m de ce secteur, un assainissement et une mise en place d'aménagements adaptés aux besoins du début du XXI^e siècle s'imposent donc dès aujourd'hui.

Pour le tronçon à réaménager, la route actuelle présente des caractéristiques inadaptées au trafic et non conformes aux normes VSS : largeur de 5.0 m à 6.0 m environ, absence de banquettes latérales correctement fondées, profil en long déformé et couche de roulement dégradée. La sécurité des usagers de la route n'est pas assurée. Les principales normes concernées sont les normes VSS SN 640900a (gestion de l'entretien), SN 640324 (dimensionnement à la capacité portante), SN 670140b (dimensionnement au gel), SN 640201 (profil géométrique type) et SN 640120 (dévers).

Cette situation résulte de l'évolution des dimensions des véhicules au cours des trente dernières années

et rend désormais leurs croisements particulièrement périlleux. Les conséquences se remarquent notamment sur les accotements de la chaussée, dégradés au passage des gros véhicules qui empiètent sur les bas-côtés pour croiser. Un élargissement de cette chaussée est ainsi nécessaire.

Au vu de ce qui précède, pour assurer une sécurité routière adéquate sur l'entier de ce tronçon et une homogénéité de réfection sur toute la route depuis Yverdon-les-Bains jusqu'à Moudon, un élargissement et un assainissement de la superstructure routière s'imposent.

Les objectifs du présent projet sont donc les suivants :

1. poursuivre la rénovation et la correction routière de cet axe ;
2. obtenir des caractéristiques géométriques homogènes (largeur, dévers) ;
3. mettre en conformité avec les normes professionnelles (sinuosité, évacuation des eaux, capacité portante de la superstructure, dimensions, visibilité) ;
4. protéger la route de l'érosion d'une falaise par la construction d'une estacade.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne seraient pas rapidement entrepris et que, par conséquent, le réaménagement de la RC 422-B-P devait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes :

a) Risques pour les usagers de la RC 422-B-P

Le mauvais état actuel de la RC 422-B-P (chaussée dégradée, largeur de la chaussée insuffisante, 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 (article 58 du Code des obligations (CO)).

De 2005 à mi-2013, vingt accidents objet d'un rapport de police / gendarmerie, ont conduit à un nombre de douze blessés. Deux virages provoquent la fréquence d'accidents la plus élevée et l'amélioration de leur géométrie est prévue dans le projet.

Il est toutefois à relever qu'une surveillance accrue et la mise en place de restrictions supplémentaires de circulation (par exemple : abaissement de la vitesse, fermeture de la route à certaines catégories d'usagers (véhicules agricoles, poids lourds) - signalisation des dégradations, etc.) permettraient de limiter partiellement et temporairement le risque d'accidents. Une telle solution de rechange n'est toutefois ni adéquate ni satisfaisante du point de vue politique, dans une optique de moyen à long terme. Elle contribuerait en effet à créer rapidement de fortes disparités régionales, en laissant certaines parties du réseau routier cantonal régresser à des niveaux de services qui ne correspondraient plus du tout aux standards des routes du canton.

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

La non-réalisation des travaux projetés en 2015 et un nouveau retard de plusieurs années auraient notamment pour conséquence financière, le coût de la mise en place de mesures palliatives pour assurer le maintien d'une surface de roulement correcte. Un enduit superficiel devrait être réalisé et des interventions ponctuelles devraient survenir localement pour éliminer les trop importants dégâts localisés ici et là (par exemple pontages de fissures, reflâchages, consolidations des bords affaissés, améliorations de l'évacuation des eaux de la chaussée, etc.).

En outre, il est à relever que l'argent du budget d'entretien des routes cantonales, affecté au maintien de cette chaussée fortement altérée, fera bien évidemment défaut sur d'autres parties du réseau des routes cantonales.

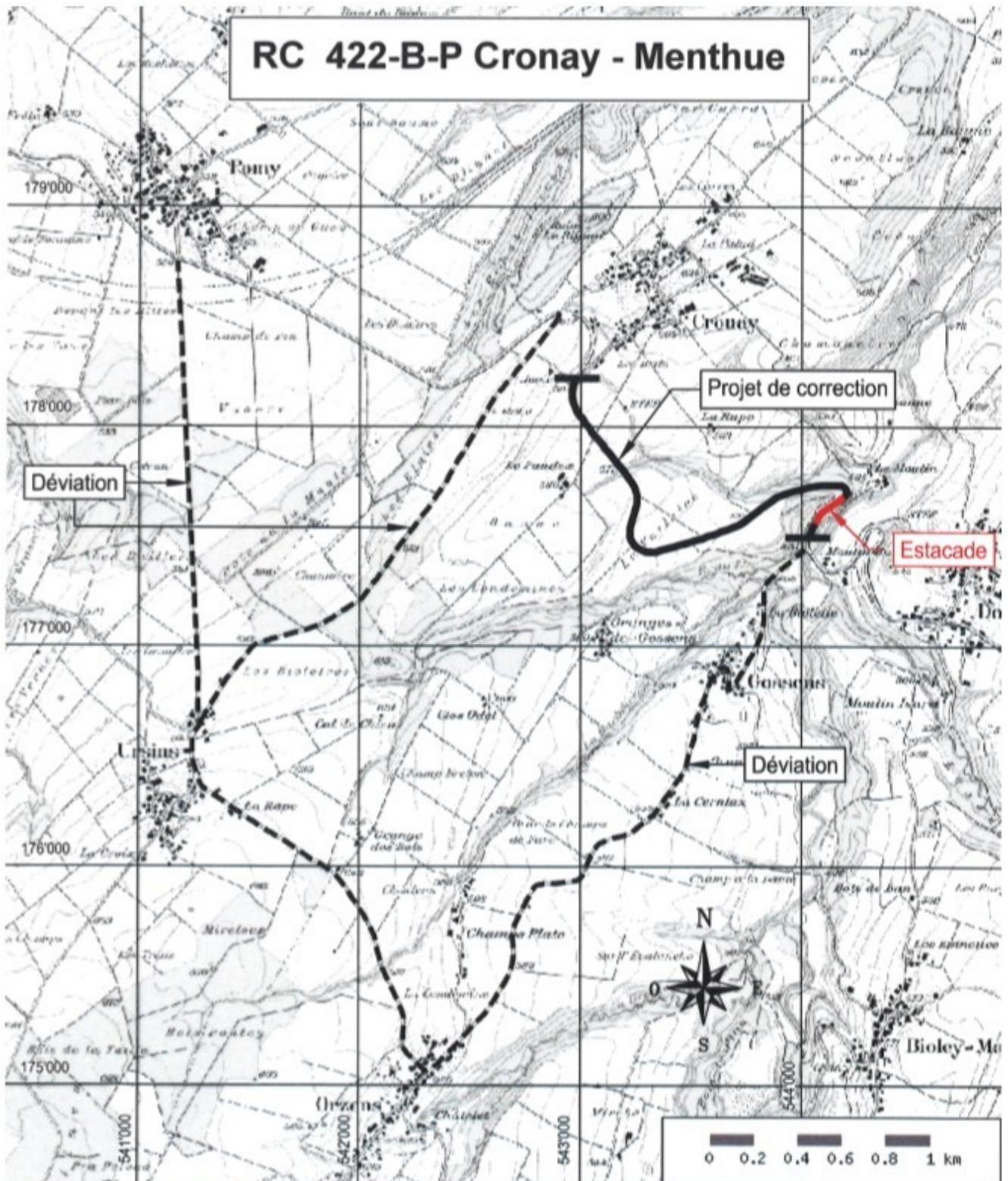
Par ailleurs, si l'on se contentait de mesures palliatives à court terme, les autres aspects précités non-conformes continueraient à poser problème : géométrie dangereuse par endroit, largeur de la chaussée insuffisante, dévers et écoulements des eaux non-conformes, superstructure routière mal

dimensionnée, sans oublier le maintien de la zone instable par l'absence de l'estacade.

Il s'agirait donc d'une mesure d'urgence, provisoire, non viable à long terme ; les autres aspects défectueux susmentionnés devront de toute façon être éliminés dans le cadre de l'obligation d'entretien et de maintien des conditions de sécurité issues de la conformité aux normes professionnelles.

De plus, un avis géologique préalable a confirmé la présence d'une falaise molassique en cours d'altération. La pérennité de la chaussée ne peut alors être assurée que par une estacade en béton armé, fondée sur des pieux profonds, hors de la zone de dégradation du soubassement rocheux.

1.5 Descriptif du projet



Les travaux projetés consistent à élargir l'assise de la chaussée, à construire des banquettes fondées et à rétablir des canalisations là où elles se trouvent touchées.

Le projet porte la largeur de la chaussée à 7 m sur ce tronçon de 2'120 m, avec des accotements de 1 m de largeur de part et d'autre de la chaussée, tout en respectant au mieux la géométrie actuelle.

La solution retenue corrige le profil en long de la route actuelle et nécessite le démontage de toute la

superstructure routière, sans retenir un nouveau tracé ; elle s'inscrit dans la volonté de maintenir un réseau routier efficace et avec une bonne intégration à l'échelle de la région.

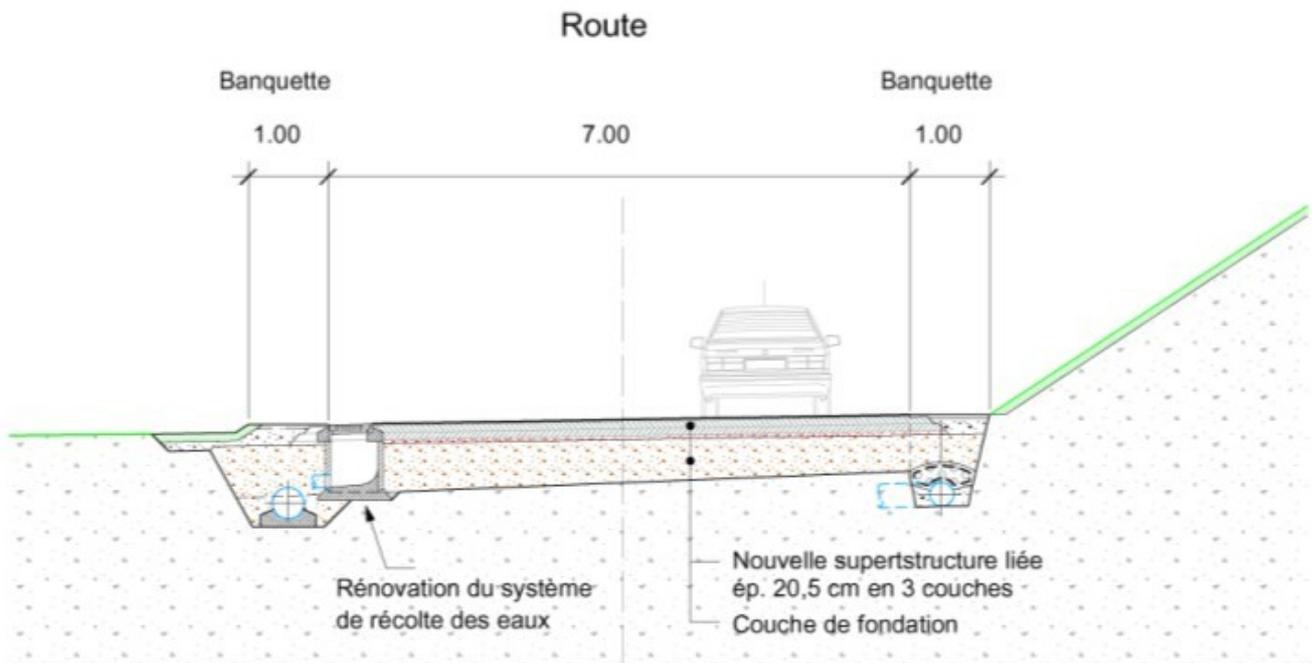
L'estacade prévue sur 84 m de longueur comprendra un vide sanitaire pour les inspections et les travaux futurs d'entretien ; le porte-à-faux est contenu à 3.5 m de largeur, par mesure d'économie. La nouvelle plateforme routière comprendra les surlargeurs normalisées en courbe pour les poids lourds, contrairement à la chaussée étroite actuelle.

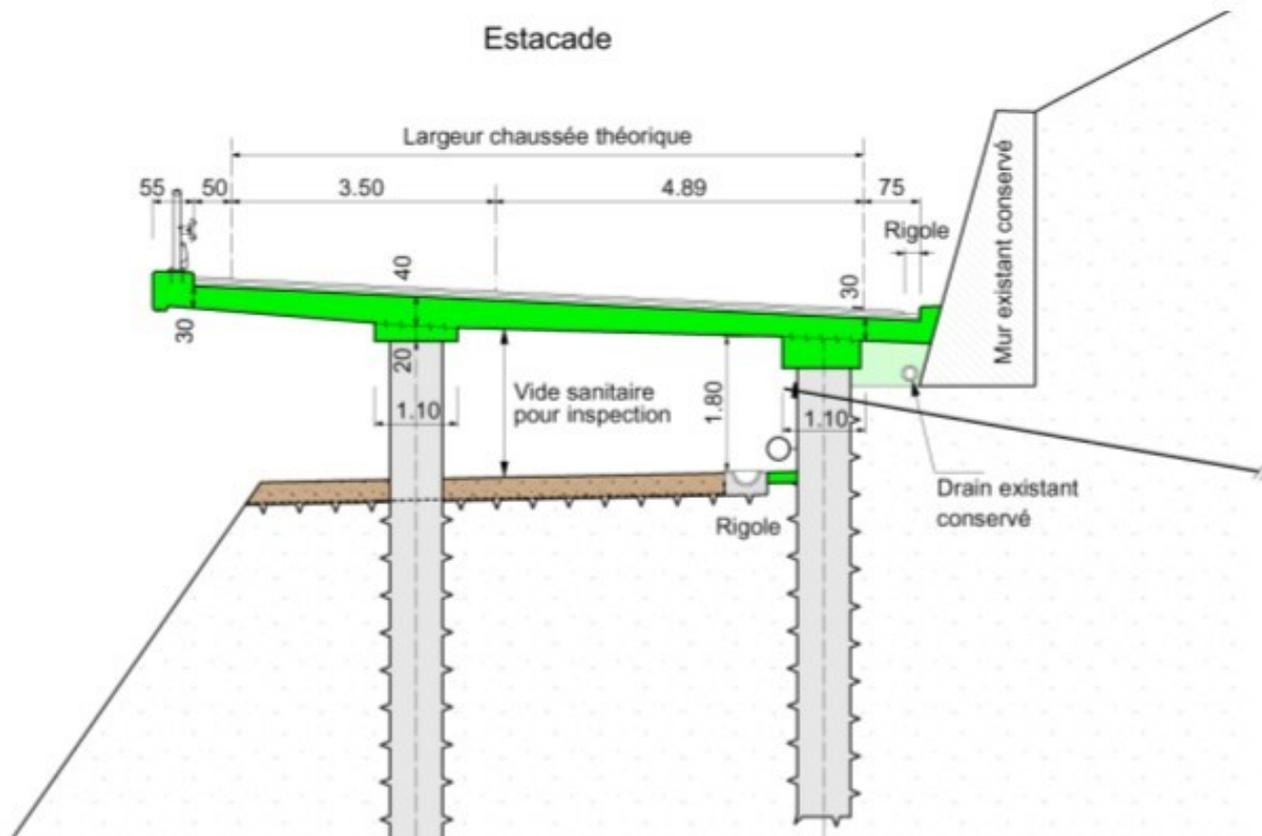
Le nouveau tracé sera plus harmonieux, offrant ainsi toutes les garanties de sécurité requises pour ce type d'axe.

Il s'agit d'un assainissement général des conditions de circulation sur cet axe dans un but de mise en conformité avec les normes professionnelles : profil en long, largeur de la chaussée, superstructure dimensionnée au trafic lourd, à la portance et au gel, banquettes latérales avec fondation, évacuation efficace des eaux de surface, rétablissement des dévers.

Avec une largeur de chaussée de 7 m, cette dimension comprend les marges prévues par les normes VSS (mouvement + sécurité + circulation bidirectionnelle) ; elle permet le croisement de base de deux voitures ou d'une voiture avec un poids lourd à 80 km/h. En revanche, deux poids lourds devront réduire leur vitesse pour croiser, élément peu significatif pour cette route au vu du faible trafic lourd. La largeur de 7 m constitue donc un compromis acceptable entre une sécurité routière améliorée, des emprises réduites et un coût limité des travaux.

Le secteur à corriger a une longueur de 2'120 m.





Schématiquement, les travaux se dérouleront ainsi :

Le tracé de la route est maintenu à son emplacement actuel mais la superstructure routière sera reconstruite. Les couches liées actuelles (enrobés hydrocarbonés) et les matériaux de fondation existants seront démontés, triés, réutilisés sur place dans la mesure du possible ou acheminés dans des centres de recyclage (enrobés, grave) ou de traitement des enrobés contenant des goudrons toxiques (HAP). La forme sera réglée selon la largeur finale de la future chaussée (9.0 m avec banquettes) ; la nouvelle superstructure routière sera ensuite édiflée à l'aide d'une couche de fondation en grave, recouverte par les couches liées. Le réseau de récolte des eaux de surface sera assaini dans la mesure où il est défectueux ou mal situé du fait de l'élargissement de la route : il rejoindra les exutoires existants. Les emprises seront limitées de part et d'autre de la route actuelle.

Pour réduire les coûts d'exécution, augmenter la sécurité des usagers et des ouvriers, garantir une qualité accrue des travaux et diminuer la durée du chantier, la route sera fermée au trafic de transit pendant la réfection (10 mois environ). Un itinéraire de déviation sera mis en place, via Ursins, Orzens et Gossens. Seuls les riverains, les véhicules d'urgence et les bus Car Postal y seront autorisés. L'accès au village de Cronay en provenance de Pomy ne sera pas touché par les travaux.

1.6 Mobilité douce

Cet itinéraire ne fait ni partie de la stratégie cantonale de promotion du vélo ni des itinéraires SuisseMobile ; il n'y a pas de besoins spécifiques ou locaux en matière de mobilité douce. Situé hors traversée de localité, en rase campagne, des aménagements particuliers pour les piétons ne se justifient pas non plus.

1.7 Coût du projet

Les coûts mentionnés (base troisième trimestre 2013) ci-après sont calculés comme suit :

- honoraires, études et sondages : montant contractuel ;
- génie civil y compris ouvrages d'art (sauf déviation) : soumissions rentrées ;
- solde (environ 6 %) : déviation, dépenses générales après vote du décret, terrains : estimations.

				Prix TTC, CHF
100	6.7%	Dépenses générales	Dépenses générales	1'275'000.00
112		Dépenses avant vote du décret	Honoraires études et sondages	480'000.00
			Ingénieur civil	650'000.00
			Géotechnicien, géologue	30'000.00
			Géomètre (sans abornement)	30'000.00
			Expert (contrôle direction des travaux)	40'000.00
			Environnement (pédologue)	20'000.00
			Essais de matériaux, sondages	25'000.00
200	0.6%	Terrains	Terrains	120'000.00
221		Acquisitions de terrains	Honoraires pour géomètre, abornement et mensuration	80'000.00
			Achat	40'000.00
300	77%	Tracé	Tracé	14'290'000.00
331		Chaussée	Préparation de la déviation	2'600'000.00
			Superstructure	7'900'000.00
			Dispositifs de retenue	70'000.00
			Canalisations - collecteurs SR	3'400'000.00
			Marquage	40'000.00
			Signalisation	20'000.00
			Défrichements, travaux forestiers	40'000.00
335		Essais de prospection	Essais de matériaux	220'000.00
400	15.5%	Ouvrages d'art		2'885'000.00
441		Pont	Pieux et excavation	710'000.00
			Ancrages	75'000.00
			Tablier et revêtements	1'900'000.00
			Dispositif de retenue	60'000.00
			Evacuation des eaux	70'000.00
445		Essais de prospection	Essais et sondages	70'000.00
600	0.2%	Frais divers	Frais divers	30'000.00
661		Divers	Factures diverses	30'000.00
TOTAL TTC				18'600'000.00

Le coût global est calculé sur la base d'un projet d'ouvrage et des quantités correspondantes. Le montant tient compte également d'environ CHF 160'000.- dans le poste "superstructure", dus à la taxe pour l'élimination des enrobés contenant une forte proportion des goudrons toxiques (HAP).

Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

La réfection couvre une longueur totale de 2'120 m, avec une largeur revêtue de route de 7.0 m non compris les banquettes, soit une surface de 14'840 m². Le coût 2013 total, devisé par m² de route est de CHF 815.- TTC, hors ouvrages d'art (estacade ancrée sur pieux et voûtage sur le Tannelus), hors amélioration préalable en 2014 de la route de déviation plus fraisage et évacuation de la superstructure liée actuelle. Les travaux sur la RC 422-B-P sont prévus en 2015.

Cet axe interrégional reliant Yverdon-les-Bains et la Broye revêt une importance indiscutable. Cette vision a conduit au remplacement presque complet de la route actuelle, dont les capacités géométriques et de portance sont inadaptées. Le réseau d'évacuation des eaux de surfaces trop ancien et maintes fois réparé sera remis à neuf.

Financement

Il n'y a pas de recettes de tiers (commune ou privés) ; la totalité du montant susmentionné est à charge du Canton de Vaud.

Deux crédits d'étude successifs distincts ont été antérieurement accordés par le Conseil d'Etat :

1. CHF 230'000.- TTC le 18 août 2010 (CECE 107 - EOTP I.000281.01) ;
2. CHF 250'000.- TTC le 21 novembre 2012 (CECE 124 - EOTP I.000294.01) ;

respectivement pour les études, travaux de reconnaissance, mise à l'enquête et mise en soumission :

- du réaménagement de la route ;
- de l'estacade ajoutée au projet initial dans un second temps.

Ces deux crédits pour un total de CHF 480'000.- sont engagés à ce jour à 93 % (soit environ CHF 445'000.-). Ils sont compris pour régularisation dans le coût du projet de CHF 18'600'000.-.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Il a été donné mandat à un bureau d'ingénieurs civils sous la direction stratégique du SR pour l'étude du projet et la direction générale opérationnelle et locale des travaux.

L'acquisition des marchés de services et de travaux est effectuée conformément à la loi du 24 juin 1996 sur les marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01).

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet Procofiév 600'443 - DDI 300'113 - RC 422 Pomy-Cronay, correction routière

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	3'345	14'445	810	0	18'600
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	3'345	14'445	810	0	18'600
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	3'345	14'445	810	0	18'600
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'345	14'445	810	0	18'600

L'objet Procofiév 600'443 - DDI 300'113 a été introduit au budget d'investissement 2014 et plan 2015-2018 avec les montants suivants :

Année 2014 0.-

Année 2015 0.-

Année 2016 1'000'000.-

Année 2017 6'500'000.-

Année 2018 6'500'000.-

Lors de la première révision de la TCA 2014, la tranche de crédit a été adaptée selon le tableau ci-dessus. Les TCA 2015 et 2016 seront mises à jour lors de l'élaboration des budgets et plan d'investissement 2015-2019.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 930'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

CHF $(18'600'000 \times 5 \times 0.55) / 100 =$ CHF 511'500.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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

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

3.6 Conséquences sur les communes

Il n'y a pas de conséquence financière pour les communes territorialement concernées par cette correction routière. Elles bénéficieront d'une desserte routière de meilleure qualité, plus sûre et adaptée aux besoins du trafic.

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, en particulier :

- la sécurité des usagers de la route sera rétablie sur ce tronçon ;
- les documents d'appels d'offres pour les travaux ont été élaborés dans un objectif incitant à utiliser des matériaux recyclés ;
- un contrôle strict du respect des règles de gestion des déchets de chantier sera fait ;
- cet investissement de rénovation de la chaussée réduira ensuite les coûts d'entretien annuels ;
- ce projet est établi en accord avec les autorités locales ;
- en contre partie, l'élargissement de la route provoque une imperméabilisation supplémentaire du sol.

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

Le présent projet s'inscrit dans la mesure 4.3 "Transports publics et mobilité" que le Canton doit entretenir, développer et moderniser le réseau routier aux services des déplacements quotidiens 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 Cst-VD, 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 quasiment d'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). 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 leurs principes, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier 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 (cf. ch. 1.3 du présent EMPD), les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS, les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. Ils remplissent donc le critère du

principe de la dépense liée.

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 ainsi 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 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 1.4 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, qui 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 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

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	511.5	511.5	511.5	1'534.5
Amortissement	0	930	930	930	2'790
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	1'441.5	1'441.5	1'441.5	4'324.5
Diminution de charges				0	
Revenus supplémentaires				0	
Total net	0	1'441.5	1'441.5	1'441.5	4'324.5

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'investissement de
CHF 18'600'000.- pour financer le réaménagement de la route
RC 422-B-P entre Cronay et la rivière de la Menthue, sur le territoire de
la commune de Cronay

du 2 avril 2014

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'investissement de CHF18'600'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer le réaménagement de la route RC 422-B-P entre Cronay et la rivière de la Menthue, sur le territoire de la commune de Cronay.

Art. 2

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

Art. 3

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 2 avril 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean