

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 5'678'000.- pour financer les études générales d'accidents (relevés statistiques et analyses détaillées des accidents), ainsi que les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 79-B-P : Echandens, carrefour du Pont du Brizet, RC 780-B-P / RC 705-B-P : Yverne, carrefour de Pré Nové et RC 519-B-P / RC 524-B-P : Payerne, giratoire de la Coulaz)

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Pour rappel, les études d'accidentologie faites pour les périodes 1999-2001 et 2003-2005 ont été déterminantes pour les premiers programmes d'élimination des points noirs du réseau routier cantonal hors traversée de localité. En effet, au sens de la norme VSS 641 716, les points noirs sont des endroits où le nombre d'accidents est nettement plus élevé que sur des tronçons ou carrefours comparables et pour lesquels les indicateurs caractéristiques des accidents dépassent les valeurs seuils correspondantes. Ces études ont permis à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) d'entamer, dès 2002, une campagne d'assainissement de tronçons et carrefours particulièrement dangereux. Après plus de 10 ans de campagne, cela se traduit par l'assainissement de quatre points noirs du réseau routier cantonal par an, en moyenne.

Les statistiques d'accidents étant en constante évolution, la DGMR a fait établir en 2011 une mise à jour des données et des relevés des points noirs sur l'ensemble du canton. Cette étude établie sur la période 2006-2010 a permis de localiser une série d'endroits considérés comme des points noirs au sens de la norme VSS 641 716 précitée (Sécurité, localisation et classement des points noirs).

Le présent exposé des motifs et projet de décret découle notamment du crédit d'étude accordé le 4 novembre 2010 qui a permis d'établir les premières études générales et d'avant-projets. Il est destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit-cadre pour une période de quatre ans, qui permettra de financer les travaux nécessaires à l'élimination de trois points noirs recensés dans l'étude susmentionnée. Il permettra aussi de poursuivre les études générales de la statistique et relevés des points noirs ainsi que l'établissement des analyses d'accidents et d'avant-projets qui en découlent.

Le présent projet s'inscrit dans la politique de la Confédération (rapport Via Sicura adopté par le Conseil fédéral en octobre 2010, puis adopté par le Parlement en juin 2012) et du Conseil d'Etat (plan directeur cantonal) visant à diminuer de moitié le nombre de blessés et de morts sur le réseau routier cantonal.

1.2 Bases légales

Les tronçons de routes cantonales concernés (RC 79-B-P, RC 780-B-P, RC 705-B-P, RC 519-B-P et RC 524-B-P) sont propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01)). Conformément à cet article, 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 adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic lesquels 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'article 2, al. 1^{er} LRou, il est précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret a pour objectif de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière des usagers. Ceux-ci sont notamment fixés par les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route). Il répond en outre au nouvel article 6a de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01) qui prévoit en particulier la nécessité d'examiner si le réseau routier présente des points noirs ou des endroits dangereux et d'élaborer une planification en vue de les supprimer. La pertinence de ces projets en regard des objectifs de sécurité a été examinée en détail et chaque carrefour a fait l'objet d'une étude d'accidents.

1.3 Exposé de la situation

En 2002, lors du lancement par la Confédération du projet qui a mené au rapport Via Sicura publié en 2005, le canton de Vaud dénombrait 3263 blessés et 62 tués sur les routes. En 2012, ces chiffres s'élevaient à 2259 blessés et 32 tués, ce qui représente une diminution de 31 % du nombre de blessés et 48 % du nombre de tués. Ces résultats ont été obtenus grâce notamment à une présence plus marquée de la police cantonale (pose de radars, contrôles des vitesses en voitures banalisées plus intensifs et contrôles d'alcoolémie) ainsi qu'à la mise en place d'un programme d'assainissement des points noirs entrepris par la DGMR.

Si le nombre de blessés a continué de diminuer en 2012 par rapport à 2011, il n'en est pas de même du nombre de morts (31 en 2011), qui reste stable (+1,3 %). Bien que cet état de fait ne soit pas consolidé du point de vue statistique, des mesures plus soutenues doivent être mises en œuvre. Si les mesures de police ont montré leurs effets, il s'agit également d'entreprendre les travaux d'assainissement de carrefours et de tronçons routiers dangereux.

1.4 Exposé de la situation sur les études engagées

1.4.1 Crédit d'études

Un crédit d'étude de CHF 388'000.- TTC sollicité auprès du Conseil d'Etat et de la Commission des finances (COFIN) a été octroyé le 4 novembre 2010. Il a permis de couvrir les frais d'études suivants :

- établissement des analyses statistiques et des cartes des points noirs 2006-2010 ;
- analyses détaillées d'accidents des points noirs retenus ;
- actualisation des analyses statistiques 2010-2012.

De plus, pour les projets d'Echandens et de Payerne, il a permis de couvrir les frais suivants :

- analyse détaillée d'accidents et proposition de mesure ;
- étude du projet ;

- mise en soumission ;
- mise à l'enquête.

A ce jour, ce crédit est utilisé à concurrence de CHF 236'969.60. Ce montant sera amorti dans le présent objet 600'520 (DDI 400026) "Points noirs, 2ème crédit-cadre".

1.4.2 Déroulement des études

Une fois les points noirs identifiés, des analyses d'accidents détaillées ont notamment été menées pour le tronçon RC 79-B-P, carrefour du Pont du Brizet à Echandens et le carrefour de la Coulaz, RC 519-B-P / RC 524-B-P à Payerne. Ces analyses ont permis de mieux comprendre les problématiques rencontrées et de trouver des solutions d'assainissement.

Les projets sont en cours d'études et arrivent à bout touchant. Les mises en soumission ainsi que les mises à l'enquête sont prévues pour la fin de l'année 2013.

Pour le carrefour de Pré Nové, les études de trafic ont été établies et le projet est en cours d'élaboration. Les phases d'examen préalable, d'élaboration du projet d'exécution, de mise en soumission et d'enquête publique sont prévues en 2014 en vue d'une réalisation en 2015.

1.4.3 Etudes prévues

Le présent crédit-cadre a pour but de couvrir les frais suivants :

- relevés statistiques, établissement de carte des zones à sécuriser et leur priorisation ;
- analyses détaillées des accidents ;
- études d'avant-projets des zones à sécuriser en priorité ;
- élaboration d'audit de sécurité routière de projets internes ;
- solde des frais d'études liés au projet RC 79-B-P, carrefour du Pont du Brizet (Echandens) comprenant le projet d'exécution, la direction locale des travaux et l'appui à la direction générale des travaux, assumés par un mandataire externe à la DGMR ;
- solde des frais d'études liés au projet RC 780-B-P / RC 705-B-P, carrefour de Pré Nové (Yverne) comprenant le projet d'exécution, la direction locale des travaux et l'appui à la direction générale des travaux, assumés par un mandataire externe à la DGMR ;
- solde des frais d'études liés au projet RC 519-B-P / RC 524-B-P, giratoire de la Coulaz (Payerne) comprenant le projet d'exécution, l'appui à la direction générale et à la direction locale des travaux, assumés par un mandataire externe à la DGMR.

1.5 Descriptif des travaux

Le présent EMPD se propose de réaliser l'assainissement définitif de trois points noirs du réseau routier vaudois hors localité, à savoir :

- le tronçon de la RC 79-B-P (route d'Yverdon) situé sur la commune d'Echandens, compris entre le carrefour avec la route de la Pierre, dit Isle à Brizet et le carrefour du Pont du Brizet (route d'Yverdon/route d'Ecublens) ;
- le carrefour de Pré Nové, RC 780-B-P / RC 705-B-P, situé sur la commune d'Yverne ;
- le carrefour de la Coulaz, RC 519-B-P / RC 524-B-P, situé sur la commune de Payerne (contournement de Payerne).

1.5.1 Echandens - RC 79-B-P, carrefour du Pont du Brizet

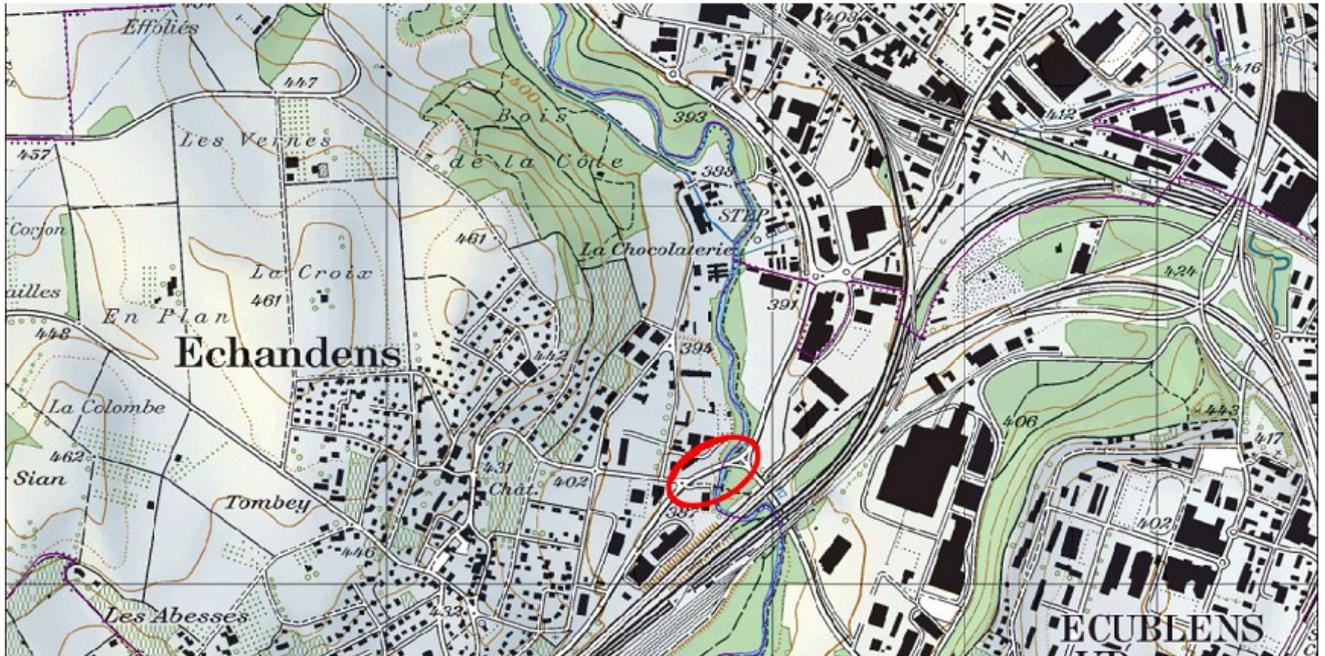


Image 1 - Situation générale

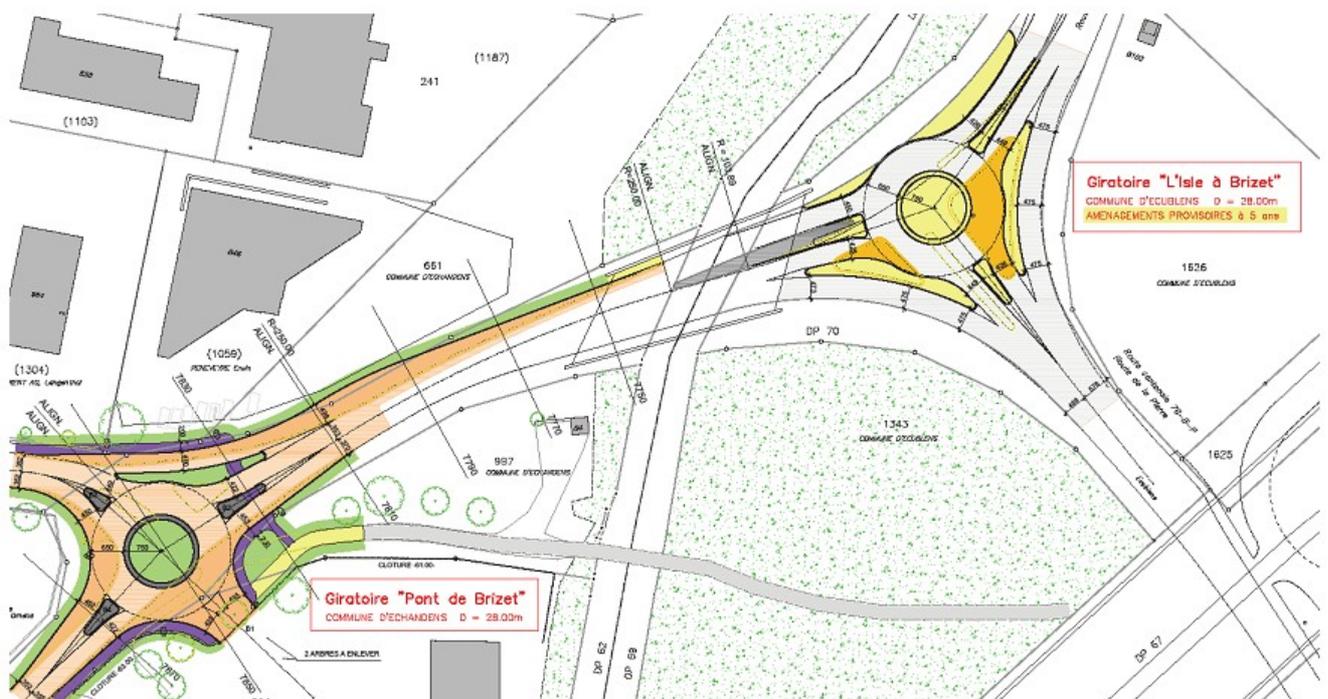


Image 2 - Situation projetée

Le tronçon retenu de la RC 79-B-P fait partie du réseau de base principal et se situe à cheval sur les communes d'Echandens et d'Ecublens séparées par la Venoge. Ce tronçon, compris entre plusieurs zones industrielles de taille significative dont les plus proches sont la *ZI Chocolatière-Venoge* sur la commune d'Echandens et *ZI Larges Pièces* située sur la commune d'Ecublens, supporte un trafic journalier TJM 2012 de 21'200 véh/j. Le secteur faisant notamment partie du périmètre du PALM subit de fortes augmentations de trafic : +13 % sur le tronçon étudié entre 2005 et 2010.

L'analyse d'accidents a permis notamment de confirmer que le débouché de la route d'Yverdon sur la RC 79-B-P (Pont du Brizet), aménagé par des feux, constitue un point noir au sens de la norme VSS 641 716, puisque tant le nombre d'accidents que le nombre d'accidents avec dégâts corporels dépassent les valeurs seuils pour l'ensemble de la Suisse. De plus, la gravité des accidents y est supérieure à la moyenne suisse. Il en ressort que les causes déterminantes sont dues au fait que ce carrefour ne dispose pas de voie de présélection pour le tourner à gauche venant de Lonay. Celui-ci est donné en conflit avec le mouvement antagoniste tout droit venant de Bussigny.

Une analyse trafic plus précise a permis de mettre en évidence que la création d'une voie de présélection et le maintien d'un carrefour régulé ne suffiraient pas à écouler le trafic à moyen terme en raison de très faibles réserves de capacité existantes à l'heure actuelle. Le projet prévoit ainsi la création d'un giratoire de 28 mètres de diamètre comprenant un by-pass pour le mouvement Bussigny-Echandens. L'horizon d'analyse s'est porté jusqu'en 2020 puisque la future jonction autoroutière d'Ecublens devrait être réalisée en 2020-2022. Ce projet mené entièrement par l'OFROU comprend notamment la réalisation d'un giratoire en lieu et place de l'actuel carrefour à feux de l'Isle à Brizet (extrémité est de notre périmètre).

L'accès à l'entreprise Goutte SA, situé actuellement à une dizaine de mètres du carrefour côté Lonay, sera recentré de manière à pouvoir mieux gérer les flux antagonistes (tourner à gauche) : le giratoire disposera de quatre branches. Le système d'évacuation des eaux sera également réhabilité sur certains tronçons mis en évidence lors d'un contrôle par caméra.

Les études ont aussi montré qu'en raison de leur proximité (140 mètres), les deux carrefours à feux actuels du Pont et de l'Isle à Brizet sont coordonnés et que la modification du régime de priorité de l'un a des incidences sur l'autre. Par conséquent et pour des questions de sécurité (viabilité de l'ensemble), le projet prend aussi en compte la suppression des feux du carrefour de l'Isle à Brizet et la création d'un giratoire provisoire de 28 mètres de diamètre. Ce dernier sera en effet entièrement repris par l'OFROU, tant sur sa géométrie que sur son assiette. Par conséquent, il est souhaité de réaliser un giratoire fonctionnel dans le gabarit d'espace routier disponible. Seuls certains îlots de verdure seront modifiés au profit de surfaces en enrobé de manière à pouvoir façonner les îlots de séparation et l'anneau central à l'aide de bordures collées.

La mobilité douce a également été prise en compte sur l'ensemble du périmètre. La piste mixte piétons-vélos longeant la RC 79-B-P et se prolongeant après le carrefour par un chemin de mobilité douce via une passerelle sur la Venoge sera maintenue. De même, la traversée piétonne permettant de rejoindre le trottoir côté Bowling à la piste mixte sera maintenue sous forme d'une aide à la traversée.

La commune d'Echandens va profiter des travaux pour modifier son réseau de collecteurs sous dimensionnés selon le PGEE communal de 2011. Ces études ont été coordonnées et une participation financière cantonale est projetée au prorata des bassins versants. Ainsi, 5.1 % seront pris à charge par le canton pour l'utilisation des collecteurs d'eaux claires du secteur étudié. La commune prendra à sa charge la moitié de la construction du by-pass dont la nécessité a été démontrée en raison du fort développement attendu de la ZI Chocolatière-Venoge. A noter qu'aucun éclairage public n'est prévu dans un premier temps, seuls des tubes en attente seront mis en place dans le cadre du chantier.

1.5.2 Yvorne – RC 780-B-P / RC 705-B-P, carrefour de Pré Nové

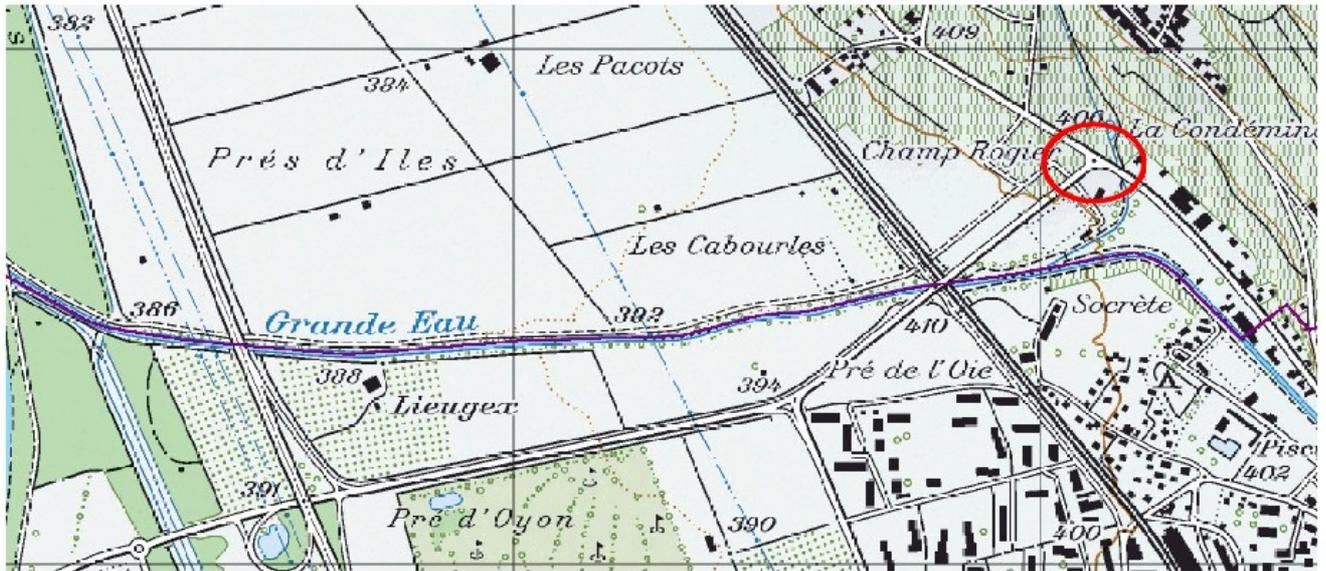


Image 3 - Situation générale

Ce carrefour à trois branches se situe à l'intersection de deux routes cantonales d'importance appartenant toutes deux au réseau de base (RC 780-B-P et RC 705-B-P). Il constitue l'un des principaux nœuds hors localité, entre l'autoroute A9 (sortie d'Aigle) et le départ de la route de la vallée des Ormonts (RC 705-B-P). Il compte un trafic journalier moyen 2010 d'environ 10'000 véh./j sur chacune de ses branches, avec quelque 2,6 % de poids lourds. La gestion des priorités se fait actuellement par perte de priorité de la branche venant de l'autoroute (RC 705-B-P) et l'ensemble du secteur est limité à 60 km/h.

Les statistiques d'accidents relèvent 26 accidents sur les cinq dernières années (2008-2012), totalisant 27 accidentés. Ainsi, la gravité des accidents (nombre d'accidentés sur nombre d'accidents) y est nettement plus importante (1,04) que les moyennes suisses, pour un carrefour hors localité, à savoir 0,65 selon les statistiques du bpa.

La cause principale des accidents est le non respect des priorités qui est étroitement lié aux problèmes de capacité du système actuel. Les usagers peinent en effet à trouver un créneau libre en s'engageant en direction de Roche (tourner à gauche). Ainsi, il est prévu de réaliser un giratoire de 30 m de diamètre comprenant une voie d'entrée/sortie par branche et une voie à l'anneau de circulation (image 4). De plus, il est prévu réfectionner le réseau souterrain des collecteurs d'eau claire.

La mobilité douce a aussi été prise en considération. Le projet prévoit notamment un franchissement séparé pour les deux-roues légers, hors des flux du trafic motorisé, à l'exception des mouvements en tourner à gauche. Sur l'axe Aigle - Roche, l'actuel trottoir sera maintenu, créant ainsi une piste mixte, ponctuellement au droit du giratoire.

Les communes d'Aigle et d'Yvorne prendront à leur charge une participation financière pour la réalisation du projet de giratoire, chacune pour un montant de CHF 50'000.- TTC.



Image 4 - Situation projetée

1.5.3 Payerne - RC 519-B-P / RC 524-B-P, giratoire de la Coulaz

La RC 524-B-P est une route cantonale principale appartenant au réseau de base. Elle constitue le contournement de Payerne, entre la route de Berne (RC 601-B-P) et l'autoroute A1, jonction de Payerne, et elle compte un trafic journalier moyen de 10'700 véh/j (TJM 2010) avec 4-5 % de poids lourds. Le tronçon étudié est constitué du carrefour giratoire avec la route cantonale 519 B-P et le débouché du chemin du Châtelard accédant à la zone industrielle sud de Payerne.

L'analyse détaillée des accidents a mis en évidence que ce carrefour constitue un point noir au sens de la norme VSS 641 716, puisque le nombre d'accidents avec dégâts corporels dépasse les valeurs seuils pour l'ensemble de la Suisse. De plus, la gravité des accidents y est plus élevée que la moyenne suisse. Les défauts déterminants sont liés à la géométrie du giratoire qui doit être revue.

Le giratoire compte 42 mètres de diamètre et comprend cinq branches. Les voies en entrée/sortie ainsi qu'à l'anneau sont très larges et les implantations des voies ne sont pas toutes réparties de manière équitable en raison des contraintes naturelles. Le carrefour dispose d'un éclairage public conforme aux normes SLG.

Le projet consiste ainsi à modifier ce giratoire conformément à la norme VSS 640 263 afin de mieux marquer l'aménagement et d'augmenter son effet modérateur. Il consiste notamment à diminuer la largeur des voies d'entrée/sortie et à augmenter le diamètre de l'îlot central franchissable. De plus, une analyse de la superstructure du giratoire a permis d'élaborer une proposition de réfection afin de garantir la durabilité de l'ouvrage. Les couches de base et de roulement seront rabotées puis réfectionnées dans le respect des standards répondant aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS.



Image 5 - Situation générale

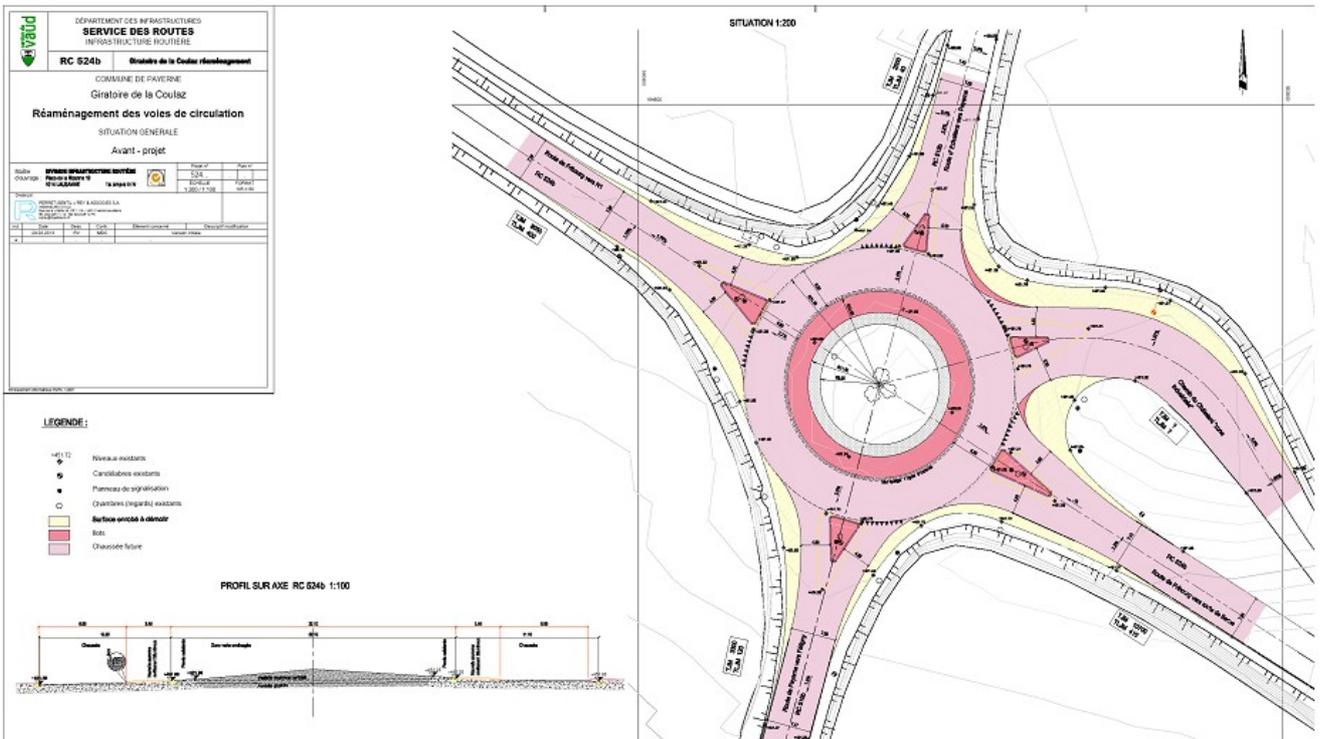


Image 6 - Situation projetée

1.6 Crédit sollicité

Le projet d'assainissement définitif de ces trois points noirs a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) pour la période 2014–2017. Les montants arrondis des travaux sont les suivants :

	Libellé	RC	Coût travaux estimé HT	Honoraires HT	TVA 8 % Arrondie	Total TTC
1	Dépenses d'études préalables aux constructions ou corrections de routes cantonales (EPRC)	780 B-P/ 705 B-P		92'500.-	7'500.-	100'000.-
2	Dépenses avant vote du décret (chapitre 1.4.1)			360'000.-	28'000.-*	388'000.-
3	Etudes générales (cartes des zones à sécuriser, priorisation, analyses détaillées d'accidents, audit de projets et études d'avant-projets des zones prioritaires)			715'000.-	62'000.-	777'000.-
4	Echandens – Giratoire carrefour Pont du Brizet	79 B-P	1'210'000.-	90'000.-	105'000.-	1'405'000.-
5	Echandens/Ecublens – Giratoire provisoire carrefour L'Isle du Brizet	79 B-P / 76 B-P	435'000.-	39'000.-	38'000.-	512'000.-
6	Yvorne – Giratoire carrefour Pré Nové	780 B-P / 705 B-P	1'500'000.-	50'000.-	125'000.-	1'675'000.-
7	Payerne – Giratoire de la Coulaz	519B-P/ 524B-P	710'000.-	50'000.-	61'000.-	821'000.-
Montant total TTC						5'678'000.-

* TVA 7,6 %

Les coûts sont basés sur les dernières quantités issues de soumissions mais dont les prix proviennent de l'expérience de la DGMR. Ils sont tirés d'entrées de soumissions de l'année 2013 pour d'autres projets similaires. Pour Payerne toutefois, point 7 ci-dessus, les prix sont basés sur un appel d'offre rentré le 1er novembre 2013. Les soumissions n'ont fait l'objet d'aucun rabais.

Vient s'ajouter au libellé 4, la part des travaux et d'études directement payés par la commune d'Echandens pour un montant de CHF 685'000.-. De même au chiffre 6, les communes d'Aigle et d'Yvorne prendront à leur charge une participation financière de CHF 50'000.- TTC chacune. Ce qui donne un total de CHF 6'463'000.- TTC.

Il est à noter que les études générales présentées dans le tableau n'ont aucun lien avec les objets de construction présentés dans le présent EMPD (giratoire d'Echandens, Payerne et d'Yvorne). Elles permettront d'analyser les futures zones à sécuriser et de trouver des solutions d'assainissement notamment.

1.7 Risques liés à la non réalisation de ces projets

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ces projets devaient être repoussés, la première conséquence serait le maintien des risques encourus par les usagers de la route aux trois endroits reconnus comme points noirs qui ne pourraient pas être adaptés. L'actualisation de la période d'analyse sur 2010-2012, actuellement en cours de finalisation, fait ressortir une nouvelle fois que les carrefours retenus dans le cadre de ce crédit restent nettement problématiques au niveau de la sécurité routière.

L'autre conséquence serait que la DGMR ne pourrait pas poursuivre les études statistiques et les analyses d'accidents des points noirs pour les années à venir, ce qui porterait notamment préjudice à la poursuite des mesures inscrites dans le rapport Via Sicura approuvé en octobre 2010 par le Conseil fédéral puis, adopté par le Parlement en juin 2012, et ne permettrait pas de respecter le nouvel article 6a, al. 3 LCR imposant la suppression des points noirs.

A cet effet, en regard des statistiques publiées par la police cantonale, les objectifs de Via Sicura ont pratiquement été atteints en terme du nombre de tués, puisque celui-ci s'élève à 62 en 2002 et 32 en 2012, soit une diminution de 48 %. En revanche, un effort important doit encore être fait quant au nombre d'accidents et de blessés totalisant une diminution de 25 %, respectivement 31 %. Ainsi, des mesures plus lourdes dont un assainissement des endroits à fortes concentrations d'accidents doivent pouvoir être assurées.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour ce qui est des études statistiques, l'établissement de cartes des zones à sécuriser et leur priorisation, ainsi que des analyses détaillées des accidents, les bureaux d'ingénieurs privés spécialisés assumeront l'élaboration des études. Elles seront coordonnées et serviront de support à la décision des collaborateurs de la DGMR, entité accidentologie et notamment du chargé de sécurité ISSI (Conformément à l'art 6a, al. 4 LCR, la Confédération et les cantons sont tenus de désigner un interlocuteur responsable en matière de sécurité routière. Il doit notamment s'assurer de la mise en place des instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI)). Ensuite, d'autres bureaux d'ingénieurs privés assumeront les études d'avant-projets des zones prioritaires.

En ce qui concerne les travaux projetés à Echandens, Yverne et à Payerne au sens des chapitres 1.5.1, respectivement 1.5.2 et 1.5.3, ceux-ci seront organisés de la manière suivante :

Les bureaux d'ingénieurs privés assumeront les prestations énoncées ci-après :

- élaboration des projets ;
- direction locale des travaux à l'exception de Payerne, où cette direction sera exécutée par la DGMR, Division entretien ;
- appui à la direction générale des travaux.

Les collaborateurs de la DGMR, Division infrastructure routière, seront en charge de la direction générale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet 600'520 - Pour SAP, DDI 400'026 " Points noirs, 2ème crédit-cadre "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	2'876	2'237	365	200	5'678
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	2'876	2'237	365	200	5'678
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	2'876	2'237	365	200	5'678
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2'876	2'237	365	200	5'678

Cet EMPD regroupe les objets 600'520 " Points noirs, 2ème crédit-cadre " et 600'617 " RC 780-705, Yvorne, giratoire de Pré Nové " (pour SAP, DDI 400'026 et 300'165) prévus au budget 2014 et au plan d'investissement 2015-2018 avec les montants suivants :

		600'520/ 400'026	600'617/ 300'165
Année 2014 :	CHF	900'000.-	1'000'000.-
Année 2015 :	CHF	500'000.-	250'000.-
Année 2016 :	CHF	200'000.-	0.-
Année 2017 :	CHF	0.-	0.-
Année 2018 :	CHF	0.-	0.-

Les deux objets seront fusionnés sous l'unique numéro 600'520 (DDI 400'026). L'objet 600'617 (DDI 300'165) sera supprimé.

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit 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 283'900.- par an.
(5'678'000 / 20 = 283'900)

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

$(CHF\ 5'678'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = CHF\ 156'145.-$ arrondie à CHF 156'200.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Toutes ces routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises. Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR-Routes affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux d'assainissements des points noirs achevés, les communes concernées disposeront d'une amélioration significative de la sécurité routière. Le suivi de l'accidentalité des secteurs permettra de confirmer au cours des années suivantes la justesse des solutions retenues.

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

Le projet de Payerne n'aura que peu d'incidences sur l'environnement puisque la gestion du trafic sera inchangée. On relèvera toutefois que sa réalisation permettra d'améliorer significativement la sécurité du trafic.

En revanche, les projets d'Echandens et d'Yvorne présentent incontestablement des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.

En effet, leur réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tant pour les transports individuels que pour les transports en commun et la mobilité douce, tout en améliorant la sécurité des usagers de la route.

De plus, la création de giratoires offre une meilleure fluidité du trafic garante d'une diminution de la pollution, du bruit et de la consommation d'énergie.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux seront 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)

La suppression des points noirs est conforme à l'une des actions du programme de législature du Conseil d'Etat qui est celle d'"améliorer le réseau routier notamment par la suppression de points dangereux et la lutte contre les nuisances et de le moderniser en vue de fluidifier la circulation pour tous les usagers" (mesure 4.3).

En outre, les projets concernés s'inscrivent dans la mesure A22 "Réseaux routiers" du plan directeur cantonal qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base, entre autres, de la sécurité. En effet, les indicateurs choisis pour cette mesure sont la localisation des points noirs du réseau routier cantonal, ainsi que le nombre de victimes d'accidents de la circulation (morts et blessés).

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 de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

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

Comme le démontre le présent EMPD, les travaux projetés relèvent des obligations du canton en ce qui concerne l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 20, let. a LRou). En tant qu'ils visent à la correction de tronçons ne répondant plus aux exigences de la sécurité routière, tant en termes d'écoulement que de sécurité, les travaux pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. Le nouvel article 6a al. 3 LCR entré en vigueur le 1^{er} juillet 2013 tend également à la suppression des points noirs. Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, les travaux projetés ne constituent rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à garantir la fonctionnalité (écoulement trafic et sécurité) des carrefours concernés. Les aménagements projetés ont en effet été définis comme étant à même d'éliminer les défauts relevés lors des analyses de trafic et de sécurité, de manière à rendre ces carrefours conformes aux normes professionnelles et directives en vigueur (normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite 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 de la route (cf. chiffre 1.7 du présent EMPD). Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

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 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

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

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		156.2	156.2	156.2	468.6
Amortissement		283.9	283.9	283.9	851.7
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		440.1	440.1	440.1	1'320.3
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net		440.1	440.1	440.1	1'320.3

En milliers de francs

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-cadre de CHF 5'678'000.- pour financer les études générales d'accidents (relevés statistiques et analyses détaillées des accidents), ainsi que les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 79-B-P : Echandens, carrefour du Pont du Brizet, RC 780-B-P / RC 705-B-P : Yverne, carrefour de Pré Nové et RC 519-B-P / RC 524-B-P : Payerne, giratoire de la Coulaz)

du 21 mai 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-cadre de CHF 5'678'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études générales d'accidents (relevés statistiques et analyses détaillées des accidents), ainsi que les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 79-B-P : Echandens, carrefour du Pont du Brizet, RC 780-B-P / RC 705-B-P : Yverne, carrefour de Pré Nové et RC 519-B-P / RC 524-B-P : Payerne, giratoire de la Coulaz).

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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 mai 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean