

## **EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

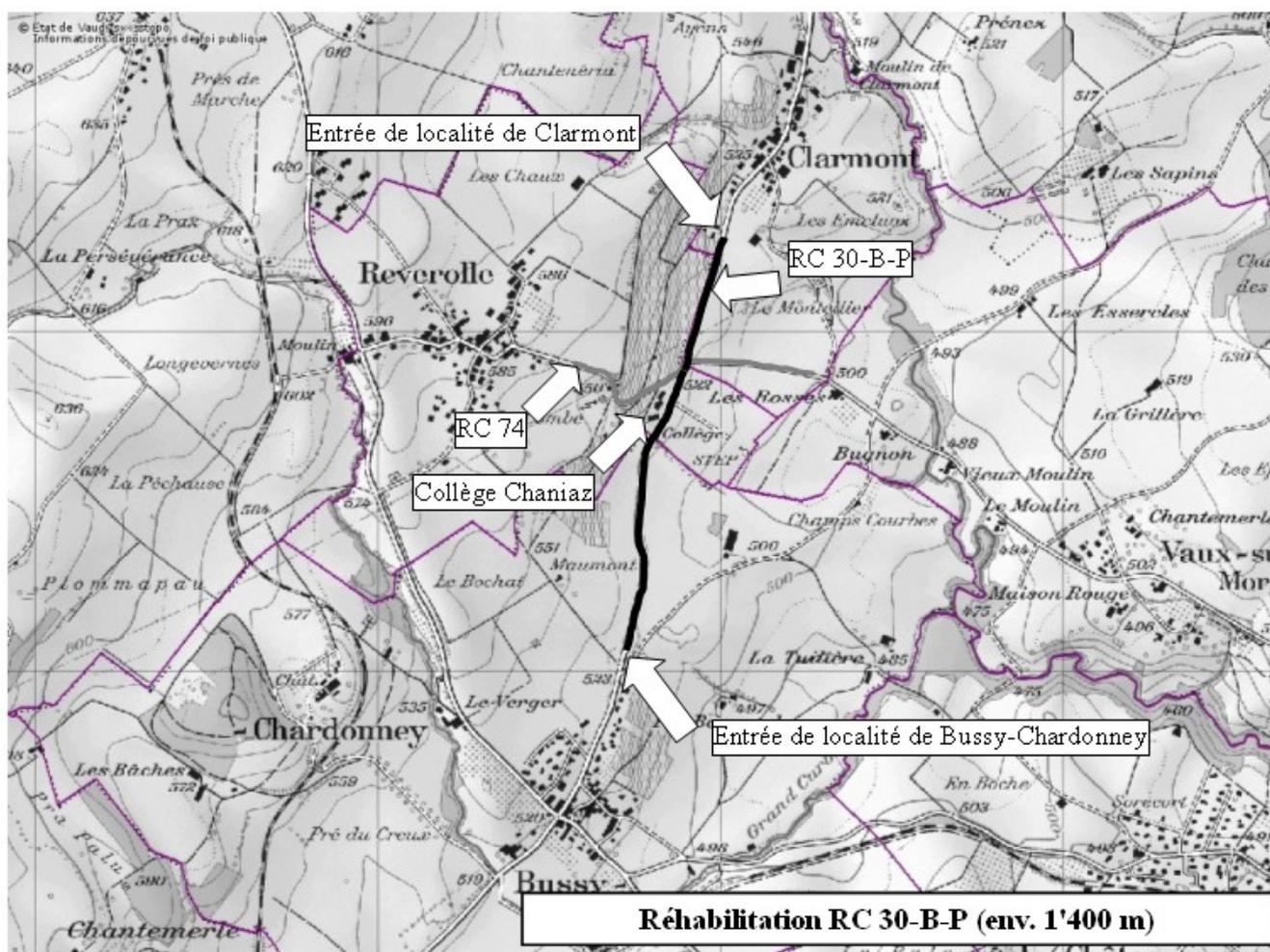
**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 30-B-P entre Bussy-Chardonney et Clarmont sur le territoire des communes de Bussy-Chardonney, Reverolle et Clarmont**

### **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 sont ordonnées par décret du Grand Conseil (art. 53, al. 1 LRou).

Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la route cantonale 30-B-P (RC 30) qui fait partie du réseau de base principal (B-P) selon la nouvelle hiérarchie des routes cantonales. Ce projet se situe entre Bussy-Chardonney et Clarmont sur les communes de Bussy-Chardonney, Reverolle et Clarmont. La chaussée de ce tronçon de route cantonale est trop étroite, fortement dégradée et avec un réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages déficients. Le collège intercommunal de Chaniaz, situé au milieu du tronçon, souhaite profiter des travaux pour réaliser une aide à la traversée entre le parking et le bâtiment principal.



Plan de situation

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, long de 1'400 m et situé hors traversée de localité, qui a une fonction de liaison à l'échelle régionale et de délestage pour l'autoroute A1 en cas de surcharge, 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.

## 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. 2ter, 7 et 20, al. 1er, 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. 1er 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 et des accotements, dues à certains hivers particulièrement rigoureux 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.

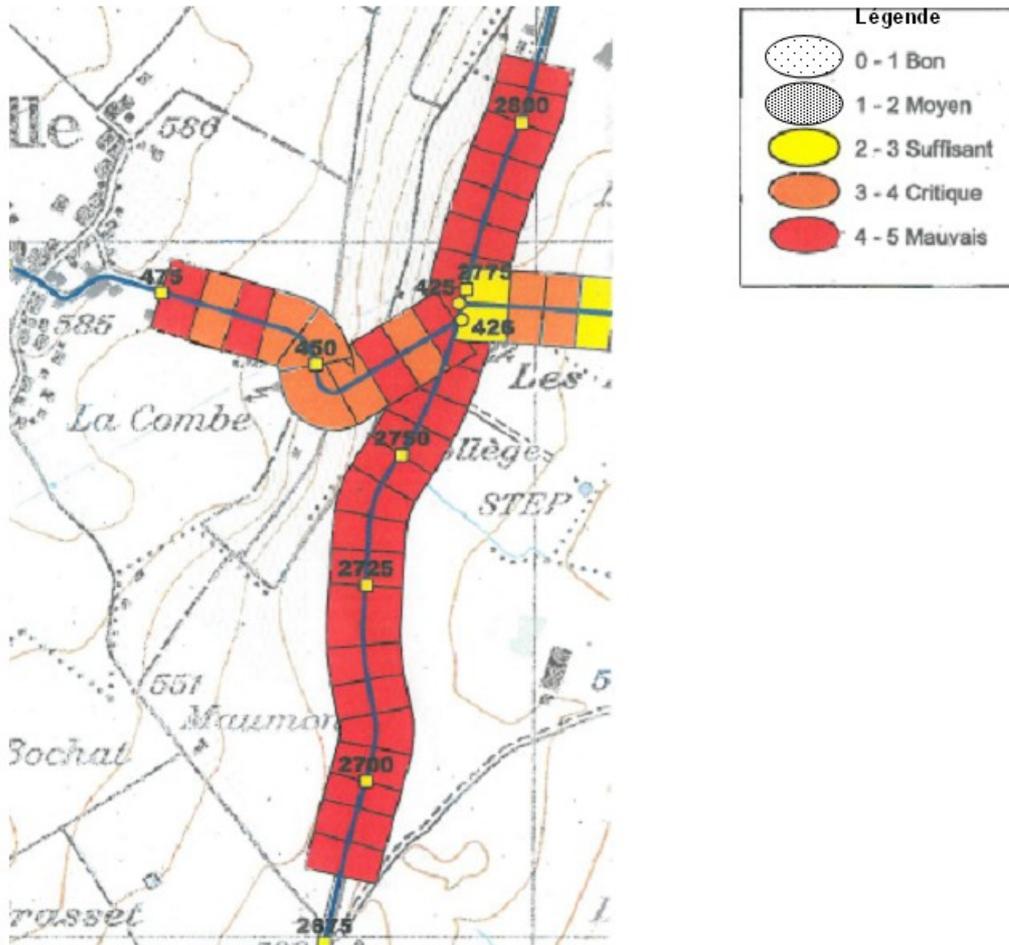
#### *1.3.1 Situation actuelle*

Dans le cas d'espèce, la RC 30 est actuellement une route du réseau de base principal, correspondant au premier niveau de hiérarchisation qui donne la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Sa fonction est d'intérêt régional et cantonal dans son rôle d'itinéraire de déviation de l'A1.

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 3'400 véhicules/jour, dont 50 poids lourds.

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 (I1), le deuxième précise la planéité longitudinale (I2) et le troisième la planéité transversale (I3).

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 30, les notes (de 2010) moyennes des indices I1, I2 et I3 sont partout mauvaises (voir croquis ci-dessous pour indice I1 montrant que tout le tronçon est en mauvais état). Ces notes permettent de se représenter l'état de la route, et correspondent donc à l'obligation de réaliser des travaux d'entretien.



### 1.3.2 Problèmes à résoudre

La route actuelle est étroite et se trouve dans un état de dégradation très 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.

Dix-huit prélèvements du revêtement ont été faits (seize carottages et deux sondages). Ces prélèvements ont révélé des épaisseurs de revêtement comprises entre 75 et 100 mm. L'épaisseur totale de revêtement pour une telle route devrait être au minimum de 200 mm dans l'optique d'un dimensionnement durable. De plus, l'adhérence entre les différentes couches est 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 § 1.4.3 Dimensions et niveaux de qualité et de sécurité retenus).

Enfin, sur tout ce tronçon, la largeur actuelle moyenne de la chaussée est de 5.78 m, ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640'201. En effet, cette norme recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée de 6.50 m (cas du croisement voiture-camion), voire 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 7.00 m est suffisant. En limitant la chaussée à une largeur de 7.00 m, les poids lourds doivent ralentir pour se croiser à une vitesse de 70 km/h et une voiture et un camion peuvent se croiser à 80 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 Variante retenue*

Les analyses effectuées montrent que la granularité de la grave en place n'est pas dans le fuseau de la norme, que le revêtement en place est en mauvais état et que les essais de déflexions montrent un manque de portance, en particulier dans les bords de la chaussée. Dès lors, la seule variante permettant d'atteindre les objectifs du projet consiste à démolir la chaussée existante et refaire complètement l'infra et la superstructure (fondation et enrobé).

## **1.4 Descriptif des travaux**

Le présent EMPD propose de réaliser un entretien lourd et un réaménagement du tronçon de route cantonale entre Bussy-Chardonney et Clarmont.

### *1.4.1 Descriptif des travaux*

Le projet s'étend sur une longueur d'environ 1'400 m. Il consiste à porter la largeur de la chaussée à 7.00 m avec des accotements de 1.00 m de largeur de part et d'autre de la chaussée. Ce projet est conçu de manière à corriger la sinuosité et le profil en long actuel de la route pour garantir une sécurité et une visibilité suffisantes, tout en limitant les emprises sur les parcelles riveraines, en corrigeant le tracé en accord avec les impératifs de conservation des voies historiques et en optimisant les terrassements. La route figure en effet à l'inventaire des voies historiques (IVS) ; il s'agit de l'ancienne route romaine de l'Etraz, reliant Orbe à Nyon. La correction de ce tronçon n'impactera pas la substance de cette voie historique.

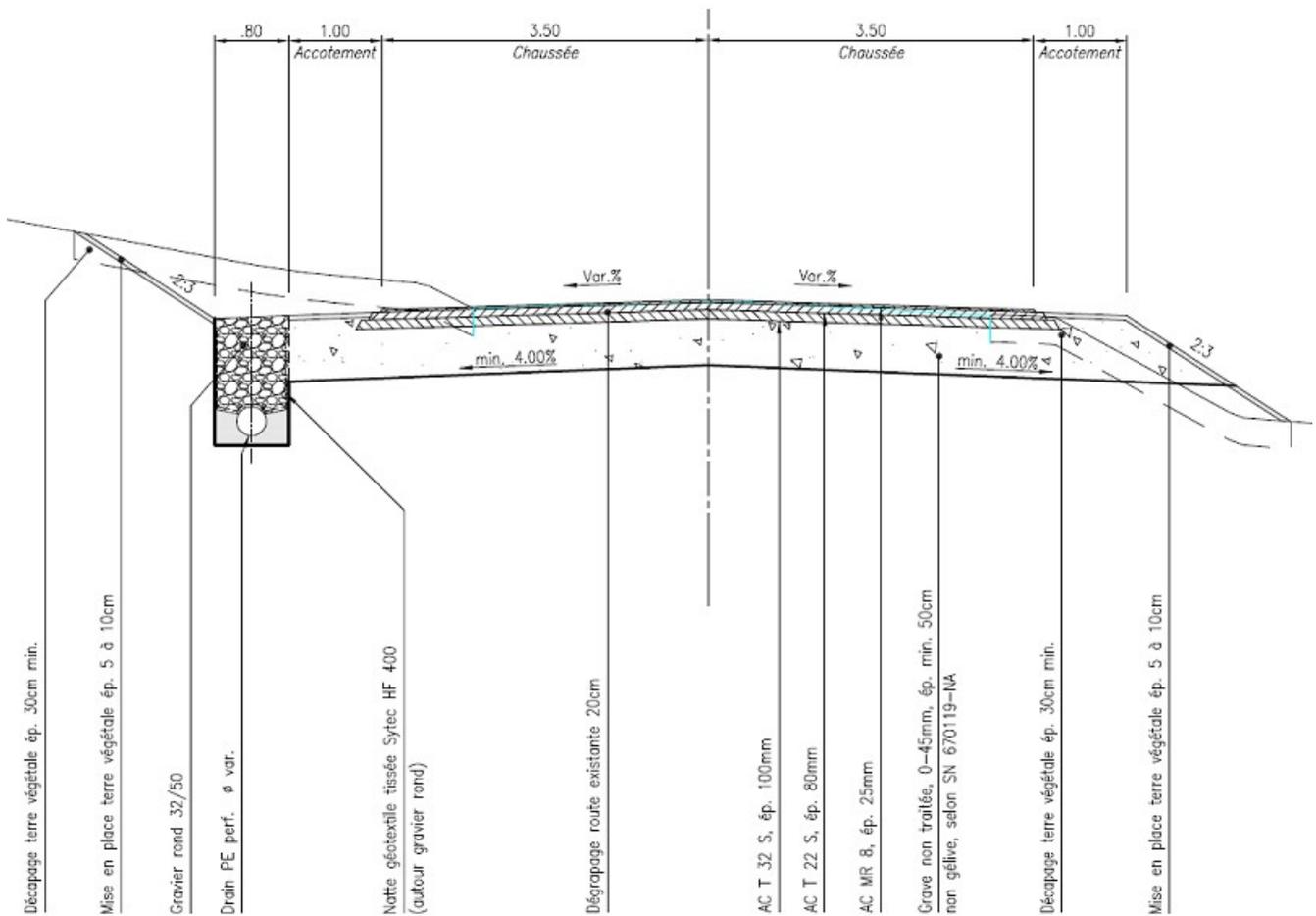
Le système d'évacuation des eaux claires sera également revu par la réhabilitation des canalisations existantes qui sont en fin de cycle de vie et qui, par conséquent, ne remplissent que très partiellement leur fonction. Celles-ci seront remplacées par des chemises de drainage de part et d'autre du tronçon, 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 les effets du gel. Cette conception est conforme aux normes VSS 640'340 et 640'360 (évacuation des eaux de chaussée) et à la norme SIA 190.

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- renouvellement complet de l'infrastructure de la chaussée, comprenant deux voies de circulation de 3.50 m, deux accotements de 1.00 m et de nouveaux collecteurs avec chemise de drainage ;
- sur l'entier de ce tronçon dégradé, réfection complète des couches de revêtement et élargissement à un profil en travers conforme à la norme VSS 640'201.

Enfin, l'emprise du projet nécessite au total l'expropriation de 3'171 m<sup>2</sup>, dont 2'312 m<sup>2</sup> de terres agricoles sur les communes touchées par le projet.

### 1.4.2 Profil type retenu



#### Caractéristiques du profil type :

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

### 1.4.3 Dimensions et niveaux de qualité et de sécurité retenus

#### Normes pour une route cantonale du réseau de base :

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

- Les automobiles doivent pouvoir, en règle générale, maintenir une vitesse de 80 km/h = vitesse projet (VP).
- Il est possible d'accepter une vitesse projet réduite à 60 - 70 km/h dans les courbes pour des questions de distance de visibilité.
- Deux poids lourds doivent pouvoir se croiser sans problème. Dans les lignes droites, cela implique en principe une largeur de 7.30 m (norme VSS 640 201) à une vitesse de 80 km/h (dans notre cas, voir § 1.3.3) ; dans les virages, cette largeur doit être beaucoup plus importante, à cause du porte-à-faux des camions.

Caractéristiques prévues pour le tronçon concerné par l'EMPD :

- Le plus gros changement concerne la mise en conformité de la largeur de la chaussée et des virages avec la possibilité pour les poids lourds de se croiser. Actuellement, il manque plus d'un mètre de largeur à certains endroits. Dans la nouvelle configuration, tous les virages seront conformes aux normes par l'adaptation des rayons des courbes.
- Le profil en long est corrigé juste avant Clarmont pour améliorer la visibilité.
- La création d'un cheminement piétons entre le parking et le collège de Chaniaz au moyen d'un escalier, d'une aide à la traversée et de quelques mètres de trottoir (financée par l'Association du Collège Intercommunal de Chaniaz (ACIC)) va permettre de sécuriser au mieux la liaison pour les écoliers, mais aussi pour les utilisateurs de la grande salle.

D'une manière générale, on constate une amélioration très nette de la géométrie du tronçon routier, le projet devenant conforme aux normes afin de garantir une meilleure sécurité des usagers, tout en préconisant une utilisation mesurée du territoire.

#### *1.4.4 Gestion du trafic en phases travaux*

Ces travaux seront réalisés par étapes sur des tronçons de route totalement fermés à la circulation et des déviations seront mises en place. Seule la réfection du carrefour avec la RC 74 s'effectuera en deux étapes par demi chaussée régulée par des feux. Le maintien de l'accessibilité pour les riverains ainsi que pour les exploitants agricoles durant toute la durée des travaux sera garanti via des chemins AF (améliorations foncières) existants. Ce mode de gestion du trafic permet d'améliorer la sécurité du chantier et d'obtenir une qualité d'exécution accrue pour une durée des travaux réduite.

### **1.5 Crédit sollicité**

Le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la RC 30 entre Bussy-Chardonney et Clarmont a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Le montant des travaux est estimé à CHF 4'500'000.-.

Les études préliminaires, l'avant-projet, les procédures de demandes d'autorisations et l'appel d'offres travaux sont réalisés. Le début du projet d'exécution est en cours de réalisation à l'interne.

#### *1.5.1 Bases du devis*

Les coûts des travaux sont estimés sur la base de soumissions rentrées le 21 novembre 2014. Les prestations d'honoraires d'ingénieurs et de géomètres sont estimées selon l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

Les coûts d'expropriation de 3'171 m<sup>2</sup> de terrain agricole à CHF 4.50/m<sup>2</sup>, auxquels s'ajoutent des montants d'indemnités de CHF 20'000.- pour les pertes de cultures, permettent d'évaluer le coût global de l'acquisition de terrain à environ CHF 35'000.- (auxquels s'ajoutent les honoraires de géomètre CHF 70'000.-).

#### *1.5.2 Durée des travaux*

Les travaux dureront environ 18 mois. Ils débuteront en mars 2015 et prendront fin en automne 2016, ceci sous réserve de l'octroi des crédits avant mars 2015. S'agissant de l'enquête travaux et de l'enquête expropriation, elles ont déjà eu lieu et n'ont pas engendré d'oppositions.

#### *1.5.3 Devis*

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

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
<b>100</b>	<b>2 %</b>	<b>1</b>	<b>Honoraires</b>	
		112	Honoraires	160'000.00
			Total honoraires HT	<b>160'000.00</b>
<b>200</b>	<b>3 %</b>	<b>2</b>	<b>Terrains</b>	
		221	Acquisitions de terrains (yc honoraires géomètre)	85'000.00
		222	Indemnités	20'000.00
			Total terrains HT	<b>105'000.00</b>
<b>300</b>	<b>95 %</b>	<b>3</b>	<b>Tracé</b>	
		331	Chaussée	3'880'000.00
		335	Essais de prospection base des études yc auscultation sur tracé	19'000.00
			Total tracé HT	<b>3'899'000.00</b>
			<b>Total intermédiaire HT</b>	<b>4'164'000.00</b>
			TVA 8 %	333'120.00
	<b>100 %</b>		<b>Total TTC</b>	<b>4'497'120.00</b>
			Arrondi	2'880.00
			<b>Total général TTC arrondi</b>	<b>4'500'000.00</b>

A ce chiffre vient s'ajouter la part des travaux et études directement payés par l'ACIC pour un montant de CHF 90'000.-.

## 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

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 30 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.

## 2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'élaboration du projet de génie civil de la RC 30 est assurée par le bureau technique de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), sous la supervision d'un chef de projet de la DGMR, qui fonctionne comme pilote. L'organisation pour la direction générale opérationnelle et locale des travaux sera assurée par un bureau d'ingénieurs, sous la direction stratégique de la DGMR, qui fonctionne également comme pilote.

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

### 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

N° de Dossier de Demande d'Investissement : DDI 300'126, "RC30 réhab Bussy-Chadonney/cor.Clarmont"

La part de l'ACIC de CHF 90'000.- qui est à sa charge ne figure pas dans le tableau ci-dessous.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	2'200	2'300	0	0	4'500
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>2'200</b>	<b>2'300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4'500</b>
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
c) Investissement total : dépenses brutes	2'200	2'300	0	0	4'500
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>2'200</b>	<b>2'300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4'500</b>

Le n° DDI 300'126 est prévu au projet de budget 2015 et au plan d'investissement 2016-2019 avec les montants suivants :

Année 2015 : CHF 2'000'000.-

Année 2016 : CHF 1'940'000.-

Année 2017 : CHF 400'000.-

Année 2018 : CHF 0.-

Année 2019 : 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 225'000.- par an.

$(4'500'000 / 20 = \text{CHF } 225'000.-)$

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de

$(4'500'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 123'800.-$  (arrondi)

### **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**

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 et de permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

Par contre, les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR 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. En outre, l'accessibilité 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). 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 et dont la largeur de chaussée en particulier n'est plus conforme au regard de la norme VSS 640'201 (cf. ch. 1.3.2) 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 Protection des données**

Néant.

### **3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement**

La part de l'ACIC de CHF 90'000.- qui est à sa charge ne figure pas dans le tableau ci-dessous.

Les conséquences sur le budget de fonctionnement en relation avec le projet DDI 300'126 "RC30 réhab Bussy-Chadonney/cor.Clarmont" sont les suivantes:

En milliers de francs

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt		123.8	123.8	123.8	371.4
Amortissement	0	225.0	225.0	225.0	675.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>348.8</b>	<b>348.8</b>	<b>348.8</b>	<b>1'046.4</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>348.8</b>	<b>348.8</b>	<b>348.8</b>	<b>1'046.4</b>

#### 4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

## PROJET DE DÉCRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 30-B-P entre Bussy-Chardonney et Clarmont sur le territoire des communes de Bussy-Chardonney, Reverolle et Clarmont**

du 14 janvier 2015

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'ouvrage de CHF 4'500'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 30-B-P entre Bussy-Chardonney et Clarmont sur le territoire des communes de Bussy-Chardonney, Reverolle et Clarmont.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> 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 14 janvier 2015.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*