

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

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 9'530'000.- pour financer la  
réhabilitation de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland, sur le territoire des  
Communes de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne**

### **1 PRÉSENTATION DU PROJET**

#### **1.1 Préambule**

La loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; RSV 725.01 ) prévoit que les constructions et réhabilitations de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs soient ordonnées par décret, lequel est soumis à l'approbation du Grand Conseil (art. 53, al. 1 LRou).

Cet exposé des motifs présente le projet de réhabilitation de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland sur le territoire des Communes de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne. La chaussée de cette route cantonale, communément appelée "Route du Golf", est, d'une part, trop étroite et particulièrement dégradée, présentant à l'heure actuelle un grave danger pour les usagers, et d'autre part, n'est pas conforme à la loi du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20). L'aménagement de ce tronçon comprend également l'introduction de bandes cyclables, la sécurisation des traversées piétonnes au droit des sentiers forestiers ainsi que la correction du carrefour du Chalet Boverat. Ce projet de grande envergure comprend de nombreux partenaires, dont le Service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN) et la Ville de Lausanne.

Cet exposé des motifs est accompagné d'un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit de CHF 9'530'000.-.

Une fois le projet réalisé, la fonction de liaison à l'échelle régionale de ce tronçon routier, qui offre un parcours direct à travers les Bois du Jorat entre Le Mont-sur-Lausanne, le Chalet-à-Gobet et la RC 601 "route de Berne", sera renforcée et améliorée. L'augmentation de l'importance de cette route justifie entre autre son intégration dans le réseau de base, à l'occasion de l'entrée en vigueur de la nouvelle hiérarchie des routes cantonales (adoptée par le Conseil d'Etat au 1er juin 2012). La qualité des zones de protection des eaux ainsi que leurs captages seront préservés de manière durable des atteintes potentielles dues à la circulation routière. L'entretien et l'aménagement de ce tronçon est donc nécessaire pour répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés par cet axe régional, aux exigences fédérales en matière de protection des eaux et aux défis du développement de la mobilité douce.

## 1.2 Bases légales

Ce tronçon de route cantonale (RC 559), en fin de cycle de vie et fortement altéré, est propriété du Canton (art. 7 LRou). L'entretien des routes ainsi que des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie (art. 2 LRou) incombe à l'État 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 caractéristiques des voies publiques existantes doivent en outre être adaptées en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic, lesquels s'apprécient sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS [Union Suisse des Professionnels de la route] et art. 12 LRou).

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

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

D'autre part, ce tronçon de route cantonale (RC 559) traverse la zone de protection rapprochée (zone S2) des sources des Ridelles, alimentant le réseau d'eau potable de la Ville de Lausanne, ainsi que la zone de protection des captages (zone S2) des Tirecuaz, alimentant également ce même réseau d'eau potable. Nous signalons encore la présence d'un captage privé alimentant la Fontaine des Meules qui est recensé à l'inventaire cantonal des sources.

La loi prévoit que les cantons garantissent un plan de protection des eaux (art. 19-21 LEaux ; et 29 de l'ordonnance fédérale y relative [OEaux ; RS 814.201]). Les zones de protection des eaux souterraines (zones S) et les périmètres de protection sont frappés d'une interdiction d'infiltration des eaux des voies de communication (annexe 4, ch. 2 OEaux). Or, dans le cas présent, l'état de délabrement de ce tronçon routier pose un problème de salubrité ainsi qu'un risque de pollution des sources citées ci-dessus.

L'art. 31 OEaux, concernant les mesures de protections, prévoit à cet égard que : *"Quiconque construit ou transforme des installations dans un secteur particulièrement menacé (art. 29, al. 1) ainsi que dans une zone ou un périmètre de protection des eaux souterraines, ou y exerce d'autres activités présentant un danger pour les eaux, doit prendre les mesures qui s'imposent en vue de protéger les eaux (...)"*.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectif de :

- rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les caractéristiques routières qui répondent aux exigences actuelles des normes VSS (art. 20 LRou) ;
- prendre en compte les directives fédérales en vigueur sur la protection des eaux relatives aux zones S, afin de préserver cette zone soucieuse de toute pollution venant de la route.

## 1.3 Opportunité du projet de réhabilitation de la RC 559

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, qui 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

ainsi priorisés selon cette méthode, puis intégrés à la planification quadriennale. Les projets retenus concernent donc les aménagements qui sont 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.

Inscrite à la planification routière 2002-2005 pour une réfection complète, puis reportée en raison des disponibilités financières limitées de l'État de Vaud durant ces dernières années, la route cantonale RC 559 a, depuis lors, dû encore subir les effets néfastes de quelques hivers rigoureux.

Dans le cas d'espèce, il s'agit d'une route du réseau de base, reliant Le Mont-sur-Lausanne au Chalet-à-Gobet. De surcroît, elle offre une connexion directe entre les deux grands axes orientés Nord-Sud que sont la RC 501 et la RC 601.

La route du Golf est aussi un axe privilégié par les cyclistes et randonneurs et les aménagements cyclables prévus permettront d'améliorer significativement leur sécurité. Ce tronçon fait partie de la "stratégie cantonale de promotion du vélo" et également de l'itinéraire VTT du centre sportif de Mauverney.

Cette route présente la particularité de passer à proximité de captages d'eau de source, d'où la nécessité de protéger le haut intérêt environnemental de cette zone favorable aux ressources aquifères de la Ville de Lausanne.

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) s'élève à environ 4'700 véhicules/jour, dont 50 poids lourds.

La route actuelle, dans le secteur situé entre La Marjolatte et Chêne de Gland, se trouve dans un tel état de délabrement que cela a donné lieu à une interpellation du Conseil d'Etat par le Grand Conseil dans le courant de l'été 2010. En effet, l'hiver 2009/2010 a été, comme le précédent, particulièrement rude en terme de longévité, de précipitations et de périodes de gel. La chaussée de ce tronçon en a été affectée de façon significative, ce qui explique l'état relativement dégradé de la route du Golf que la presse vaudoise a montrée du doigt et dénoncé à maintes reprises dans ses pages.

Le revêtement supérieur s'est peu à peu détaché par plaques et le soubassement affaissé a entraîné une déformation générale de toute la chaussée, avec pour effet de parsemer de nids-de-poule la surface entière de la chaussée. À titre provisoire, sur la base d'une analyse des matériaux de la chaussée, il a été décidé que, dans l'attente de la réfection générale, le SR procède au printemps 2010 puis au printemps 2011 à des opérations de réfection partielle de la chaussée pour garantir la sécurité des usagers de la route.

Cette réfection partielle a consisté en un rabotage de la couche de roulement existante dégradée, complété par des recharges d'enrobé bitumineux aux endroits les plus affaiblis.

Lors des interventions d'urgence, il a été constaté une absence de fondation sous la couche de support qui explique aujourd'hui la brusque dégradation de cette plateforme routière.

A ce stade, une simple remise en état superficielle n'est plus suffisante pour assurer la durabilité de ce tronçon. Il convient donc de refaire complètement la fondation de la chaussée de cet axe routier. Afin de réduire les coûts, le revêtement existant sera laissé en place, et recouvert par la nouvelle fondation, dont les travaux de réalisation pourront ainsi être optimisés.

De plus, ce tronçon longe deux zones de protection des eaux et il est nécessaire d'adapter les infrastructures de la route aux exigences de la loi fédérale sur la protection des eaux car en l'état

actuel, un aménagement sommaire envoie malencontreusement les eaux de ruissellement de la chaussée, en direction de ces zones S2. L'absence de bordures et de collecteurs étanches dans la zone de protection des eaux pose un problème important de pollution des sources. Sur ces portions du tracé, à savoir environ 700 mètres au total, les économies potentielles liées au maintien du revêtement actuel ne pourront avoir lieu, ce dernier étant partiellement constitué d'éléments polluants à évacuer absolument et à traiter de manière idoine.

Enfin, sur tout ce tronçon, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.00 et 5.50 m, ce qui est insuffisant, au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201. En effet, la norme VSS recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée (deux voies de circulation) comprise entre 5.70 m (cas du croisement de deux autos) et 5.90 m (cas du croisement à 50 km/h d'une auto avec un poids lourd de 2.50 m de large).

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. Un élargissement de cette chaussée est désormais nécessaire.

Un crédit d'étude de CHF 250'000.- a été accepté par le Conseil d'Etat le 18 août 2010, et validé par la Commission des finances le 4 novembre 2010. Il a servi à financer l'étude, la mise en soumission et l'enquête publique de ce projet.

Au vu de tout ce qui précède et afin de garantir une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, les travaux proposés s'imposent donc au plus vite.

Le Service des routes (SR) et la Ville de Lausanne ont trouvé un accord sur le projet à la fin du mois de janvier 2012, et, en septembre 2012, une surface destinée au reboisement compensatoire a pu être définie, en accord avec le SFFN sur des parcelles appartenant au Canton (sur la Commune de Ropraz). Les travaux pourront ainsi être entrepris dès le printemps 2013, sous réserve de l'obtention du crédit et de l'aboutissement des enquêtes publiques.

#### **1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet sur la RC 559**

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient être très rapidement entrepris et que, par conséquent, la réfection de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland doit être encore repoussée, les conséquences seraient les suivantes :

##### **a) Risque pour le réseau routier vaudois**

L'état de détérioration de ce tronçon de route conduirait à la fermeture de cet axe routier du réseau cantonal vaudois. Début décembre 2010, le SR a en effet déjà été une fois contraint de fermer l'accès à la route du Golf, rendue impraticable par les pluies qui ont suivi les chutes de neige. La fermeture d'un tel axe routier aurait un effet très pénalisant pour le report du trafic sur l'autoroute, tout particulièrement sur la jonction de Vennes qui est déjà surchargée aux heures de pointe. Elle aurait également des conséquences désastreuses pour l'auberge "Le Chalet des enfants", l'exploitation et l'entretien de la forêt, l'exploitation du parcours de Golf ainsi que pour la mobilité douce.

b) Risques pour les usagers de la RC 559

Le mauvais état actuel de la RC 559 (chaussée complètement dégradée, largeur de la chaussée localement trop étroite, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques additionnels aux usagers de la route. A ce jour, de nombreux riverains se sont plaints auprès du Département des infrastructures et l'Etat de Vaud a déjà été amené à verser, à plusieurs reprises, des indemnités pour dommages matériels à des usagers pour cause de défaut d'entretien. La responsabilité civile de l'Etat en sa qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO) a donc déjà été engagée et risque de l'être encore à l'avenir si les travaux objets de la présente demande de crédit ne sont pas entrepris.

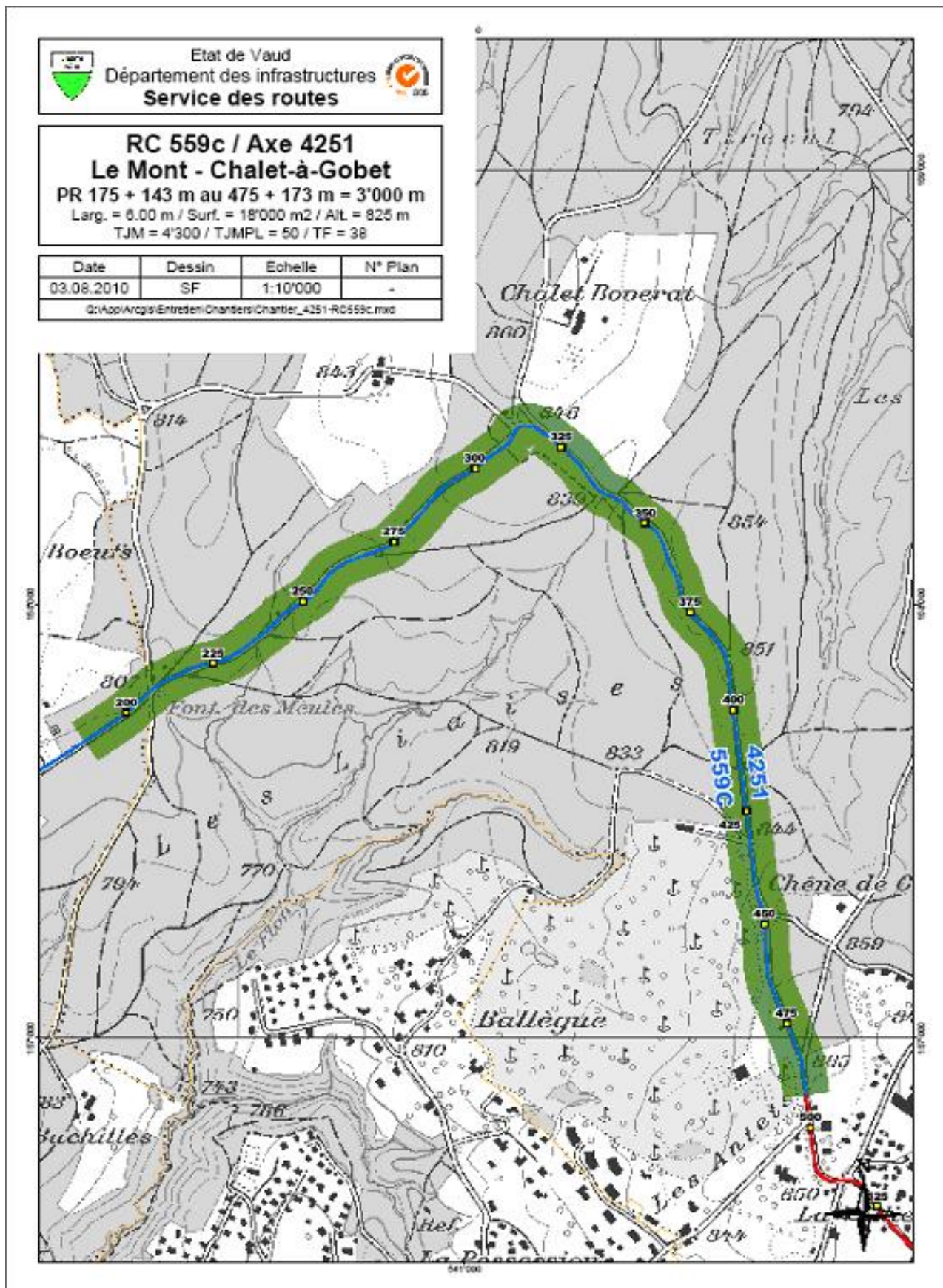
Dans cette éventualité, le SR pourrait être appelé à prendre des mesures de restriction du trafic drastiques telles que : abaissement de la vitesse, fermeture de la route à certaines catégories d'usagers (véhicules agricoles, poids lourds), etc.

c) Risques pour les sources communales

Le tronçon de route cantonale en question traverse les zones S2 de protection rapprochée des sources des Ridelles, alimentant le réseau d'eau potable de la Ville de Lausanne, et celle de protection des captages des Tirecuaz, alimentant également ce même réseau d'eau potable. Ces deux groupes de captages ont un débit important et sont essentiels à l'alimentation en eau de boisson de la région lausannoise. Par ailleurs, en l'état actuel, les aménagements sommaires envoient les eaux de chaussée malencontreusement en direction des zones situées juste à l'amont des zones S. On constate donc, qu'en l'état actuel, les pollutions diffuses induites par le trafic ne peuvent pas être évacuées à l'extérieur des zones S2 via une canalisation d'eau claire étanche, comme cela est exigé par la législation fédérale (art. 19 à 21 LEaux, art.29 OEaux et annexe 4, ch. 2 OEaux). En cas de pollution accidentelle, les sources concernées devraient certainement être mises hors service pour une durée indéterminée.

## 1.5 Descriptif du projet de réhabilitation de la RC 559

### 1.5.1 Plan de situation du projet de réhabilitation de la RC 559





### 1.5.2 Caractéristiques du projet

Le projet d'entretien et d'aménagement s'étend sur une longueur de 3'000 m entre La Marjolatte et Chêne de Gland sur le territoire des Communes du Mont-sur-Lausanne et de Lausanne. Il est conçu de manière à suivre au plus près le tracé et la sinuosité de la route actuelle, avec un minimum d'emprise sur les parcelles riveraines du projet, de terrassement et de défrichement. L'emprise du projet nécessite toutefois un déboisement de 17'000 m<sup>2</sup> de forêt sur le territoire de la Commune de Lausanne. Cette valeur est justifiée par la surlargeur finale de la route, et par une bande complémentaire variable en fonction de la nécessité de reporter la crête du talus (en déblai) ou le pied du talus (en remblai). Puis l'emprise du projet est limitée au minimum, en renonçant par exemple à la réalisation provisoire d'une surlargeur de voies pendant les travaux, et en imposant une circulation alternée réglée par une signalisation lumineuse de chantier. Enfin, au-delà des impératifs constructifs, la zone de défrichement planifiée, soit 17'000 m<sup>2</sup>, fait l'objet d'une dérogation, puisqu'elle ne constituera qu'une bande de 1 m au minimum depuis la limite de l'infrastructure routière, au lieu de 7 m (selon LRou, art.40) qui aurait impliqué un déboisement de l'ordre de 34'000 m<sup>2</sup>. Ainsi, en utilisant au mieux le domaine public existant, le projet atteint ses objectifs tout en minimisant le coût et la durée des travaux.

Les caractéristiques principales du projet d'entretien et d'aménagement sont les suivantes :

- reconstruction de la nouvelle plate-forme routière sur une largeur totale de 10.00 à 11.00 m, comprenant deux voies de circulation de 2.50 m (3.00 m dans les zones à forte sinuosité), deux bandes cyclables de 1.50 m et deux accotements de 1.00 m ;
- sur l'entier de ce tronçon particulièrement dégradé, mise en place systématique de nouvelles couches de revêtement et de fondation avec un élargissement à un profil type adapté à la nouvelle largeur de chaussée ;
- en zone de protection des eaux, équipement d'une portion de ce tronçon d'une longueur de 900 m de bordures en béton équipées de gueulards avec regards et chambres de visites permettant la récolte des eaux de surface au moyen d'un collecteur en polyéthylène à joints étanches à installer sous l'accotement de la route ; dans cette zone, le revêtement existant sera entièrement démonté puis évacué, à cause du risque de pollution ;
- la sécurisation des traversées piétonnes au droit des sentiers forestiers consiste en la mise en place, sur la chaussée, d'un îlot central de 2 m de large servant de refuge. Ces aménagements, au nombre de quatre, sont rendus possibles par un élargissement localisé de la plate-forme routière au droit de chaque traversée ;
- la correction du carrefour du Chalet Boverat consiste en la réunion des deux routes adjacentes que sont la route du Chalet des enfants et la route du Chalet Boverat, avant leur débouché sur la route du Golf. Aménagement exécuté avec une mise en conformité des priorités par une signalisation adéquate et une amélioration des conditions de visibilité dans le virage au droit du carrefour.

Le profil type retenu est joint en annexe 1.

Enfin, et pour répondre aux exigences de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE RS 814.01 voir notamment art. 2), plusieurs mesures compensatoires sont définies, notamment dans le domaine "nature et paysage" (plantation de haie, système d'effarouchement, bassin amortisseur de crue, restructurations de lisière, etc.), afin de réduire les impacts du projet.

#### Caractéristiques du profil type

- Chaussée : deux voies de circulation de 2.50 m de largeur (3.00 m dans les zones à forte sinuosité), à dévers unique.

Tenant compte de la présence de bandes cyclables, le choix d'une largeur de 5.00 m (6.00 m dans les

zones à forte sinuosité) est conforme aux minima de la norme VSS 640'201 et s'inscrit dans une volonté d'utilisation mesurée du territoire. Il satisfait le cas, admis comme critique, de croisement de deux voitures, avec la présence simultanée d'un cycle. Il ne répond en revanche pas aux exigences pour le croisement de deux poids lourds circulant à 80 km/h. Ces derniers devront donc abaisser leur vitesse en cas de croisement avec d'autres véhicules, ce qui correspond aux attentes exprimées tant à l'échelle de la région que par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

- Deux bandes cyclables de 1.50 m de largeur (selon norme VSS 640'201).
- Deux accotements de 1.00 m de largeur.

En zone S, un collecteur à joints soudés en bordure de la zone de protection des eaux pour récolter des eaux de surface et les amener hors de la zone S2.

### **1.6 Coût du projet de réhabilitation de la RC 559**

Le crédit d'étude de CHF 250'000.- HT, octroyé par le Conseil d'Etat et la COFIN, sera transféré dans le crédit d'ouvrage sollicité.



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

Poste budgétaire	N° de Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"		
<b>100</b>	<b>1</b>	<b>Dépenses générales</b>	<b>Dépenses générales</b>		
	111	Dépenses avant vote du décret	Amortissement sur crédit CE CE	250'000	
			Amortissement sur crédit EPRC	40'000	
	112	Honoraire	Total honoraires	560'000	
			Total dépenses générales HT	<b>850'000</b>	<b>9 %</b>
<b>200</b>	<b>2</b>	<b>Terrains</b>	<b>Terrains</b>		
	221	Acquisitions de terrains			
			<i>honoraire pour géomètre (a bornement)</i>	50'000	
			<i>achat</i>	30'000	
	222	Indemnités		10'000	
		Total terrains HT	<b>90'000</b>	<b>1 %</b>	
<b>300</b>	<b>3</b>	<b>Tracé</b>	<b>Tracé</b>		
	331	Chaussée			
			Travaux chaussée	5'593'000	
			<i>Défrichements, reboisement</i>	310'000	
	333	Mesures de compensation écologique et mesures d'accompagnement		460'000	
	335	Essais de matériaux, sondages		50'000	
		Total tracé HT	<b>6'413'000</b>	<b>73 %</b>	
<b>700</b>	<b>7</b>	<b>Réserves</b>	<b>Imprévu / Réserves</b>		
		? = 100 + 200 + 300		7'353'000	
		20% de ? (arrondi)		1'471'000	
			Total réserves HT	<b>1'471'000</b>	<b>17 %</b>
			<b>Total HT avant recettes</b>	<b>8'824'000</b>	<b>100%</b>
<b>800</b>	<b>8</b>	<b>Recettes</b>	<b>Recettes</b>	0.00	
	881	Participation (tiers, commune)		0.00	
			Total recettes HT	<b>0.00</b>	
			<b>Total HT</b>	<b>8'824'000</b>	
			TVA 8.0% (arrondi)	706'000	
			<b>Total général TTC</b>	<b>9'530'000</b>	

L'ensemble des études et travaux projetés représente une enveloppe de CHF 9'530'000.-. Les coûts sont estimés sur la base de prix du troisième trimestre 2011. Ces prix unitaires sont issus de soumissions rentrées en juillet 2011.

Le concept de réhabilitation de la route, en conservant un maximum le revêtement existant, et l'état de délabrement toutefois avancé de ce dernier laisse présager un taux accru de divers et imprévus ; une réserve de 20% est donc prévue. Cette valeur inhabituelle et prudente se justifie par le fait que les quantités prévues en soumission liées à ce type d'assainissement sont difficiles à estimer ; des investigations importantes et poussées auraient été nécessaires pour les affiner mais elles auraient été coûteuses, et nous y avons donc renoncé.

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

Les travaux nécessiteront une durée d'environ 18 mois ; ils débuteront dans le courant de 2013. La circulation sur ce tronçon sera maintenue pendant la durée des travaux. De longues phases de travaux induiront du trafic alterné via des feux de signalisation. Le trafic cycliste sera dévié sur la durée des travaux.

Ce projet de grande envergure, qui comprend de nombreux partenaires dont le SFFN et la Commune de Lausanne, a été dans un premier temps étudié par le bureau technique du SR, avec l'appui du Services des eaux, sols et assainissement (SESA). Dans un deuxième temps, la préparation des dossiers d'enquêtes et d'exécution a été confiée à un bureau d'ingénieurs de Lausanne qui assurera le suivi de la réalisation.

## **2 MODE DE CONDUITE DU PROJET**

L'élaboration du projet de génie civil de la réhabilitation de la route du Golf RC 559 est assurée par un bureau d'ingénieurs de Lausanne avec la collaboration du SR. La préparation des dossiers d'exécution est également assurée par ce bureau d'ingénieurs, jusqu'au décompte final du chantier. Le SR assure le pilotage du projet.

L'acquisition des marchés de services et de travaux se fait 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 n° 600'449

En milliers de francs

Intitulé	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	2'500	5'000	2030	0	9'530
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>2'500</b>	<b>5'000</b>	<b>2030</b>	<b>0</b>	<b>9'530</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	2'500	5'000	2030	0	9'530
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>2'500</b>	<b>5'000</b>	<b>2030</b>	<b>0</b>	<b>9'530</b>

L'objet Procofiév 600'449 a été introduit au projet de budget d'investissement 2013 et plan 2014-2017 avec les montants suivants :

Année 2013 CHF 850'000.-

Année 2014 CHF 4'300'000.-

Année 2015 CHF 1'500'000.-

Année 2016 CHF 0.-

Année 2017 CHF 0.-

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 vingt ans à raison de CHF 476'500.- par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

$(CHF\ 9'530'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = CHF\ 262'100.-$  (arrondi)

### **3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel**

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du SR.

### **3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement**

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

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

### **3.6 Conséquences sur les communes**

Pas d'effet direct sur les communes concernées, à l'exception du maintien d'un réseau routier en bon état et d'une amélioration de la sécurité des usagers sur ce tronçon.

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

Ce projet assure une protection efficace des zones S de captages des eaux contre les pollutions diffuses ainsi que les pollutions accidentelles. Il permettra ainsi d'améliorer la protection de l'excellente qualité des eaux de boisson de la région lausannoise. Il a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Les appels d'offre seront libellés de manière à favoriser l'utilisation de matériaux recyclés.

### **3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant

### **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.

Comme expliqué sous ch. 1.2 (Bases légales), les travaux d'entretien lourd et d'aménagement de ce tronçon routier en fin de cycle de vie résultent de l'obligation du Canton d'entretenir les routes cantonales hors traversée de localité (art. 20, al. 1er, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic actuels tels que définis par les normes professionnelles en vigueur (normes VSS). Ces travaux sont, de surcroît, rendus nécessaires en vertu de la législation sur la protection des eaux en raison du risque important de pollution des sources environnantes (art. 29, al. 1er OEaux). Enfin, conformément à la jurisprudence, les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques sont en principe des dépenses liées puisqu'elles doivent nécessairement être effectués par l'Etat en exécution des obligations qui lui

incombent. Les travaux projetés, qui consistent en l'exécution d'une tâche publique prévue par la loi, remplissent donc le critère du **principe** de la dépense liée.

La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés. Comme précédemment décrit au chapitre 1.5, le projet est conçu de manière à suivre au plus près le tracé et la sinuosité de la route actuelle, avec le minimum d'emprise sur les parcelles riveraines et de terrassement. Ainsi, en utilisant au mieux le domaine public existant, le projet atteint ses objectifs tout en minimisant le coût et la durée des travaux. Le coût des travaux à effectuer est donc en adéquation avec l'objectif recherché. Le critère de la **quotité** de la dépense est donc, lui aussi, rempli en l'espèce.

Les travaux doivent en outre être engagés dans les meilleurs délais afin de parer, notamment, d'une part au risque de fermeture provisoire de la route et, d'autre part, au risque de pollution des sources d'eau potable environnantes. Enfin, il est primordial de pouvoir réaliser les travaux au plus vite de manière à pouvoir garantir la sécurité des usagers sur ce tronçon dont la dégradation est actuellement déjà très fortement avancée et les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels (cf. ch. 1.4). Le critère du **moment** de l'engagement de la dépense est donc également rempli dès lors que la "mise en péril" de l'ouvrage et de la sécurité des usagers sont constatées de façon aussi flagrante.

Au surplus, il est utile de mentionner les interpellations du Conseil d'Etat par le Grand Conseil au sujet de la réfection de cette route, ainsi que les nombreux courriers de riverains inquiets et impatients, adressés au Département des infrastructures.

Au vu de ce qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent donc être qualifiés de charges liées. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163, al. 2 Cst-VD.

### **3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant

### **3.12 Incidences informatiques**

Néant

### **3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant

### **3.14 Simplifications administratives**

Néant

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

Objet 600'449

En milliers de francs

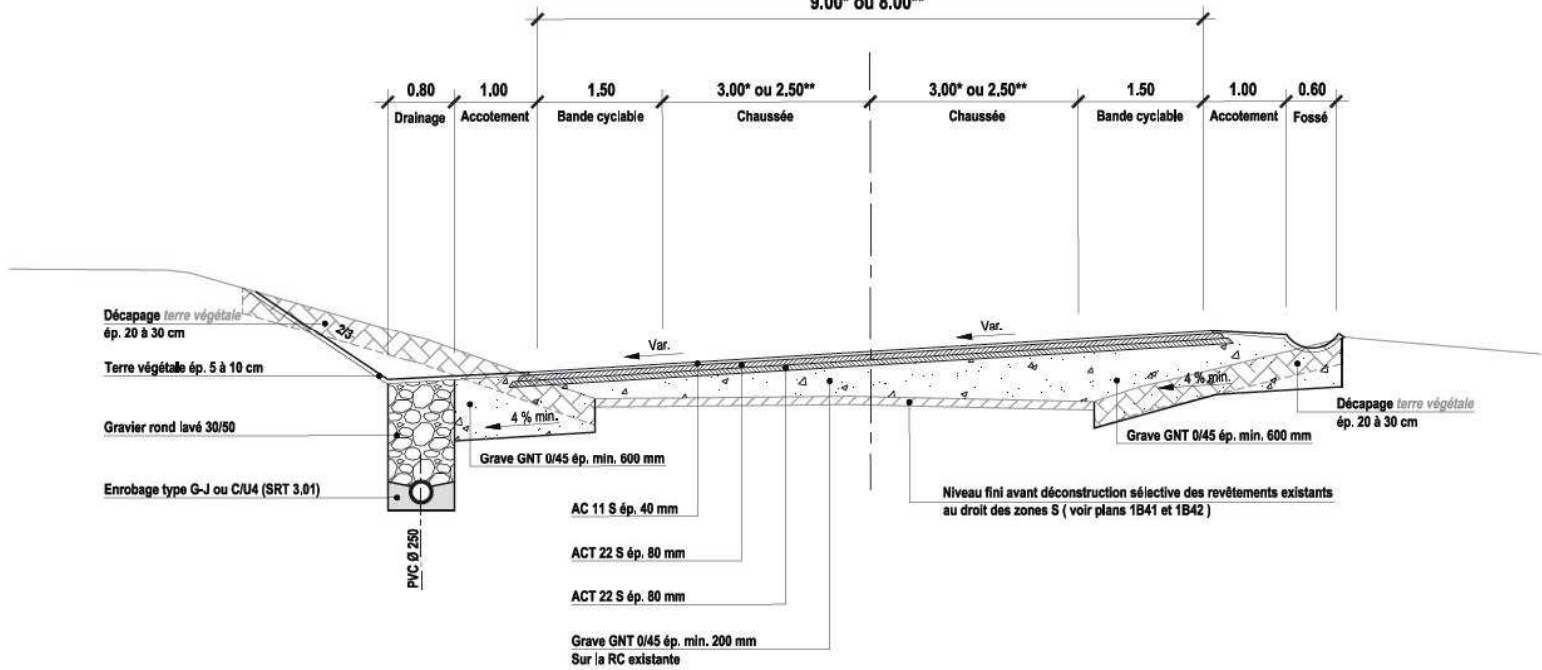
<b>Intitulé</b>	<b>Année 2013</b>	<b>Année 2014</b>	<b>Année 2015</b>	<b>Année 2016</b>	<b>Total</b>
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	<b>0</b>
Frais d'exploitation	0	0	0	0	<b>0</b>
Charge d'intérêt	0	262.1	262.1	262.1	<b>786.30</b>
Amortissement	0	476.5	476.5	476.5	<b>1429.5</b>
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	<b>0</b>
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>738.6</b>	<b>738.6</b>	<b>738.6</b>	<b>2215.8</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	<b>0</b>
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>738.6</b>	<b>738.6</b>	<b>738.2</b>	<b>2215.8</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 :

\* Dans les virages  
 \*\* En alignement

9.00\* ou 8.00\*\*





## PROJET DE DÉCRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 9'530'000.- pour financer la réhabilitation de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland, sur le territoire des Communes de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne**

du 12 décembre 2012

---

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 9'530'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la réhabilitation de la RC 559 entre La Marjolatte et Chêne de Gland, sur le territoire des Communes de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne.

### **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.

<sup>2</sup> Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 décembre 2012.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*