

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 10'000'000.- pour financer les travaux de construction de la deuxième étape des ouvrages de protection contre les chutes de pierres de la RC 705 entre Aigle et Les Mosses et de la RC 706 entre le carrefour RC 705 – 706 et le pont d'Aigremont

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La loi cantonale du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; RSV 725.01) prévoit à son art. 53, al. 1^{er} 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.

Cet exposé des motifs présente le projet de construction d'ouvrages de protection contre les chutes de pierres d'une part, sur la RC 705 entre Aigle (pont du Larrevoin) et Les Mosses (Les Caudreys) et d'autre part, sur la RC 706 depuis l'embranchement de la RC 705 sur une centaine de mètres.

Cet exposé des motifs est accompagné d'un projet de décret visant à solliciter du Grand Conseil un crédit-cadre de CHF 10'000'000.- pour la réalisation des travaux. Il fait suite à un premier crédit obtenu du Grand Conseil le 10 février 2004 (n° Procoviev 600 379) pour la réalisation d'une première série d'ouvrages. Le nom du précédent exposé des motifs et projet de décret comportait la notion de première étape montrant par là que d'autres demandes de crédits allaient suivre.

1.2 Base légales

Conformément à la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou), les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2^{er}, 7 et 20 al. 1^{er}, lit. a LRou).

Par définition, l'entretien et le renforcement des ouvrages sont des interventions qui permettent de réhabiliter, de renforcer et de maintenir la substance des ouvrages et tendent à garantir la sécurité des usagers qui les empruntent.

Conformément à l'article 24 LRou, l'autorité cantonale doit intervenir immédiatement pour remédier au danger lorsque la route et la sécurité de la circulation sont menacées par un phénomène naturel.

Conformément à l'article 35 LRou, l'autorité cantonale a le droit d'exécuter sur les fonds voisins d'une route menacée d'éboulement, à ses frais, les travaux utiles.

Sur les tronçons de route concernés par le projet, les fonds voisins ont été correctement entretenus et le danger d'éboulement ou de glissement ne provient pas du fait du propriétaire ou d'un tiers.

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 à l'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.

1.3 Exposé de la situation

1.3.1 L'axe routier RC 705

La RC 705-B-P est une liaison intercantonale Vaud-Fribourg et Vaud-Berne ; elle est l'accès principal du Pays-d'Enhaut dans le Chablais. Elle figure à l'inventaire des routes principales de la Confédération. Le trafic journalier moyen (TJM) mesuré en 2010 est de 5'600 véhicules/jour, dont 190 poids lourds entre Aigle et Le Sépey.

Cette route a fait l'objet, ces dernières années, de nombreuses réfections d'estacades pour permettre le passage des véhicules de 40 tonnes. Des projets de réfection de certains murs de soutènement sont en cours.

1.3.2 Etudes contre les risques, historique

Après l'accident mortel par chute de pierre de juin 1996 sur la RC 705 entre Aigle et Le Sépey, les autorités communales ont demandé à l'ex-Service des routes SR (actuellement Direction générale de la mobilité et des routes DGMR) de prendre des mesures rapides et concrètes pour la protection des usagers de la route contre les chutes de pierres sur les tronçons connus comme dangereux.

L'ex-SR a lancé, la même année (1996), une étude générale des dangers et des risques et mandaté cinq bureaux spécialisés en géologie et géotechnique pour couvrir les 40 km de routes concernées des RC 702, 705 et 706.

Les buts de cette étude étaient :

- de déterminer des zones à risques (selon une échelle de risques de 1 à 5) ;
- d'établir des fiches signalétiques des zones à risques 3 à 5 avec proposition de concept d'intervention et évaluation des coûts.

Les rapports d'études ont été rendus en 1997. L'ex-SR a alors collaboré étroitement avec l'ex-SFFN (actuelle Direction générale de l'environnement) pour l'établissement du rapport "d'étude préliminaire" qui intègre les mesures sylvicoles complémentaires aux mesures de construction.

Cette "étude préliminaire" datée de 1999 est exigée par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) qui a émis un préavis positif de subventionnement le 23 mai 2000.

L'étude des dangers et des risques a mis en évidence 26 zones à risque de longueurs variables pour lesquelles des ouvrages de protection devraient être mis en place, totalisant un montant évalué à CHF 9,8 millions. Parallèlement à ces mesures, des travaux sylvicoles devant améliorer la fonction protectrice de la forêt ont été évalués à CHF 6,4 millions.

Le crédit obtenu en 2004 a permis la réalisation d'une première tranche de travaux entre 2004 et 2011 .

La problématique du risque a toutefois beaucoup évolué depuis 2005. La démarche entamée en 1996 a dû s'adapter au nouveau cadre légal défini par la Confédération. De plus, la RPT de 2007 a modifié fortement les taux de subventionnement (baisse d'environ 15 %). Les exigences nouvelles à charge des cantons sont :

- intégrer les cartes des dangers dans la planification des mesures de protection ;
- prendre en compte les impératifs des modifications du climat ainsi que la mise en oeuvre de la gestion intégrée des risques (avalanches, chutes de pierres, glissements de terrain, etc.) ;

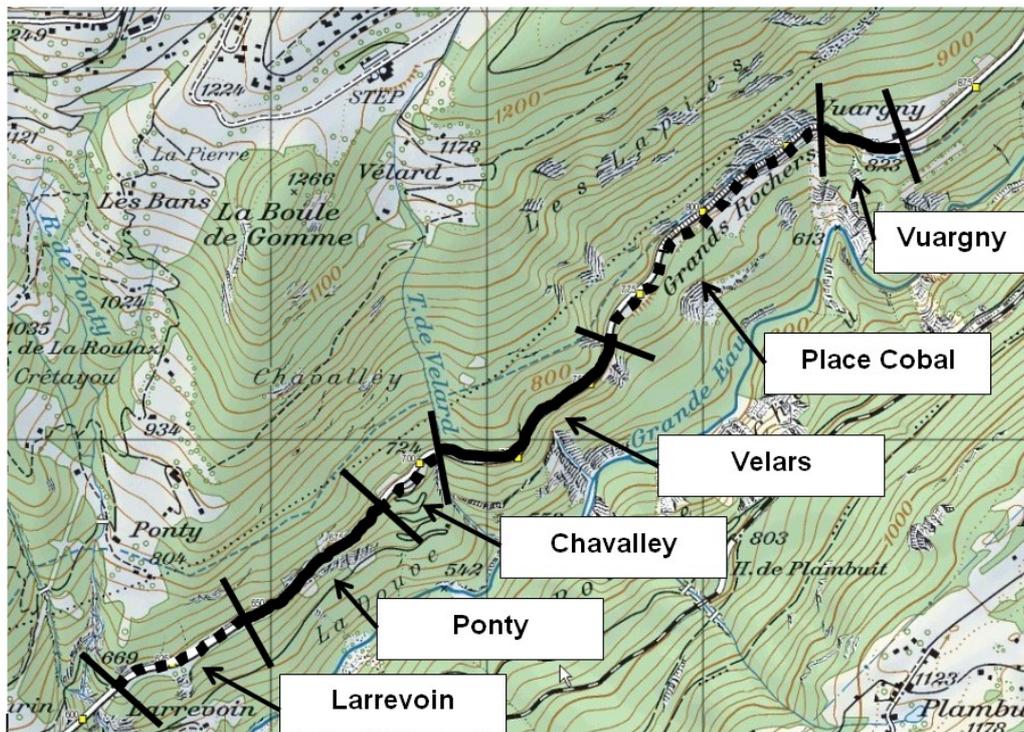
- intégrer les différents intervenants dans un secteur (par exemple routes cantonales, chemin de fer, bâti communal).

Ces exigences nouvelles ont nécessité des études complémentaires qui ont été réalisées en 2009-2010 et qui ont été validées par la Confédération en 2010. Sur ces bases une nouvelle soumission a été élaborée ; les travaux de 2011 ont permis d'utiliser le solde du premier crédit (les travaux effectués concernaient principalement les treillis de falaise du secteur Les Caudreys). Le solde des travaux sera réalisé dans le cadre des crédits obtenus dans le présent EMPD.

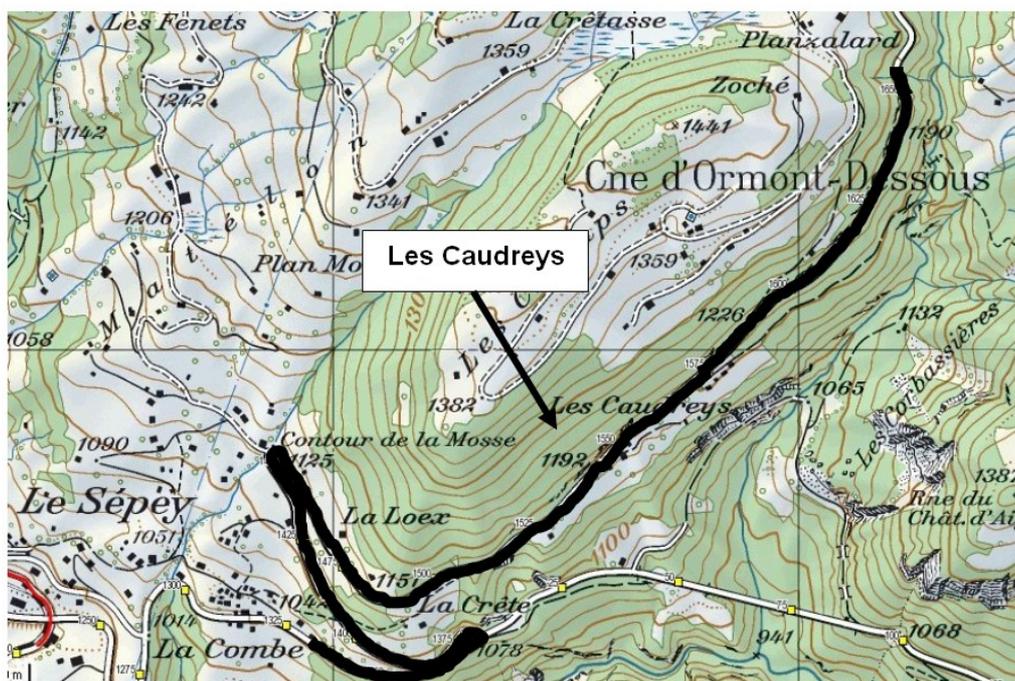
1.4 Description du projet

1.4.1 Plan de situation

Les plans ci-dessous montrent les secteurs concernés par les travaux de la RC 705 / 706 Aigle – Château-d'Oex / Col du Pillon. Les secteurs sont désignés par leurs lieux-dits.



RC 705 - Commune d'Aigle



RC 705 et 706 - Commune d'Ormont-Dessous

1.4.2 Descriptif des études et des travaux

La route cantonale RC 705 est un axe routier essentiel permettant de relier la plaine du Rhône à différentes régions de montagne et touristiques du canton de Vaud (Leysin, Les Diablerets, Les Mosses, Château-d'Oex, Rougemont).

En cas de fermeture de la route, l'accès à ces régions ne pourrait être garanti sans de grandes contraintes. Les usagers seraient forcés d'emprunter des routes longues ou difficiles (col du Pillon, col des Mosses, col de la Croix). De plus, en hiver, les cols du Pillon et des Mosses peuvent être soumis à de rudes conditions hivernales et le col de la Croix est fermé.

Dans la mesure du possible, il est donc nécessaire de minimiser les perturbations du trafic sur cet axe

pour garantir le flux de véhicules, notamment en cas d'éboulement.

Le périmètre de projet recouvre des régions de basse et moyenne altitude entre 550 et 1'230 m.

Les secteurs contigus entre le pont du Larrevoin et Vuargny sont caractérisés par des pentes boisées (futaies, taillis) et rocheuses à forte déclivité (35° – 50°) traversées par des couloirs de chutes de pierres particulièrement actifs. Des chutes de pierres se produisent régulièrement sur la quasi totalité de ces secteurs, en particulier au débouché des couloirs. Les zones d'arrachement (falaises, éboulis en forêt) sont très étendues : souvent relativement proches de la route, elles peuvent monter haut dans le versant (secteurs Chavalley, Place Cobal et Vuargny).

A l'instar des secteurs entre le pont du Larrevoin et Vuargny, le secteur Les Caudreys est affecté par des chutes récurrentes de pierres et de blocs. Elles proviennent généralement des pentes boisées (sapins) et rocheuses, fortement inclinées (35° - 50°), jusqu'à 130 m d'altitude à l'amont de la route. Des blocs proviennent également d'une haute falaise de calcaire massif située plus haut dans le versant. La route qui fait un lacet au Sépey est doublement menacée.

1.4.3 Caractéristiques des ouvrages projetés

Les ouvrages projetés seront réalisés aux abords ou en amont de routes de montagne très fréquentées.

Pour certaines zones, la voie amont sera temporairement ou totalement fermée à la circulation pour les besoins du chantier (sécurité des usagers, du personnel de chantier et approvisionnement des matériels et matériaux de chantier). La circulation sera en tout temps maintenue sur la voie aval.

Les accès aux zones de travail sont difficiles en raison du relief escarpé (versants raides, vires et falaises). Ils devront être sécurisés en application des ordonnances OTConst et OPA et des directives de la SUVA (CE97-6.f).

Une grande partie des travaux sera effectuée en falaise, avec du personnel spécialement formé aux travaux sur cordes.

Au sein de chaque secteur géographique, des travaux de nature différente doivent être réalisés :

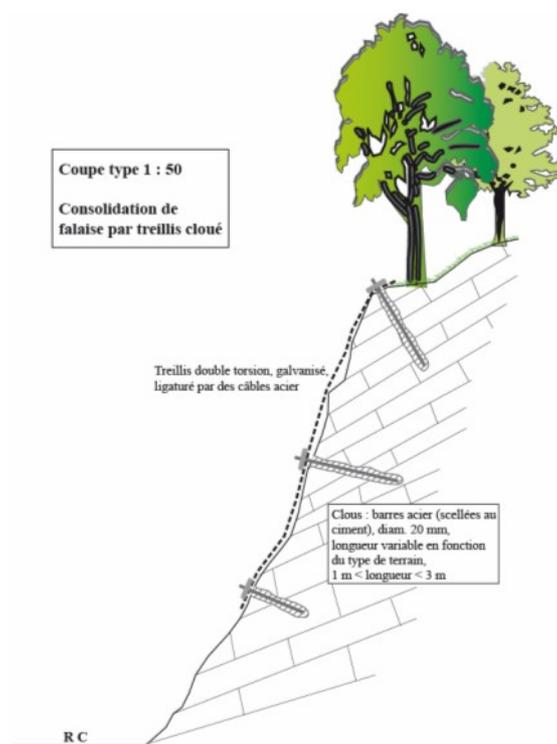
- treillis sur falaise : treillis accroché à la falaise pour retenir les blocs en place (voir le premier dessin ci-dessous) ;
- filets de protection dynamique : filets de câbles permettant de retenir des blocs de forte énergie tombant des falaises amont (voir le deuxième dessin ci-dessous)
- écran amortisseur : digue en bord de route (matériaux de remblai). La digue se substitue alors aux filets de protection dynamiques dans le cas où il existe la possibilité géométrique de la construire (grande emprise nécessaire en bord de chaussée) ;
- purge : enlèvement des blocs instables disposés de manière éparses dans la pente ;
- ancrage et câblage : fixation sur place d'un bloc clairement identifié.

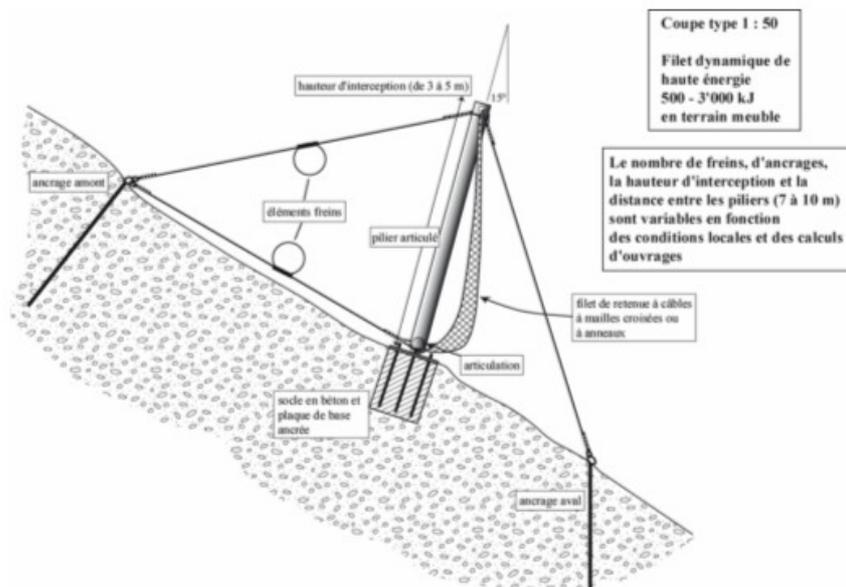
Le choix d'une méthode de protection est décidé en fonction de la possibilité de sa réalisation et des coûts relatifs. Les énergies des filets sont différentes en fonction de la position des blocs potentiellement instables par rapport à la position du filet (fonction de l'énergie potentielle et des hauteurs de rebond liées à la nature du terrain).

Les quantités principales sont les suivantes :

Secteur	Ouvrages passifs et linéaires de protection	Mesures surfaciques et ponctuelles de sécurisation	Coût estimatif des travaux par secteur [CHF]*
Larrevoin	- Filet 100kJ : 150 m - Filet 250kJ : 30 m - Filet 500kJ : 180 m - Ecran amortisseur : 30 m	- Purge : 26 000m ² - Treillis de falaise : 1 800 m ²	2'001'000
Ponty	- Filet 250kJ : 370 m - Filet 1000kJ : 30 m		950'000
Chavalley	- Filet 500kJ : 60 m - Filet 1000kJ : 50 m - Filet 1500kJ : 30 m - Ecran amortisseur : 20 m		912'000
Velars	- Filet 100kJ : 60 m - Filet 250kJ : 370 m - Filet 1000kJ : 80 m - Filet 1500kJ : 90 m	- Treillis de falaise : 260 m ²	1'726'000
Place Cobal	- Filet 1000kJ : 30 m - Filet 1500kJ : 80 m - Filet 3000kJ : 90 m - Ecran amortisseur : 25 m		1'132'000
Vuargny	- Filet 1500kJ : 30 m - Filet 2000kJ : 20 m	- Purge : 2 000 m ² - Treillis de falaise : 50 m ²	812'000
Les Caudreys	- Filet 250kJ : 300 m - Filet 1000kJ : 820 m - Filet 1500kJ : 140 m	- Purge : 13 000m ² - Suite treillis de falaise : 11 000 m ²	4'849'000

NB : La subvention fédérale n'est pas déduite de ces montants





1.4.4 Contraintes spécifiques aux travaux

Les travaux sont liés aux contraintes suivantes :

- période de coupe pour les travaux forestiers ;
- conditions climatiques pour des travaux dans des zones exposées et abruptes ;
- trafic touristique lié à la pratique des sports d'hiver dans les stations desservies par les RC 705 et 706.

La planification des travaux est prévue afin de limiter les perturbations du trafic lors des périodes de forte affluence touristique hivernales.

1.5 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent EMPD ne pourraient être envisagés et que, par conséquent, ce projet devrait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes :

- le niveau de danger lié aux chutes de pierres resterait trop élevé ; une coordination cantonale (DGE-DGMR) est actuellement en cours pour définir le niveau de protection nécessaire ;
- en cas d'incident, un défaut de diligence pourrait être reproché à l'Etat ;
- en cas de report des travaux, les instabilités rocheuses mises en évidence par les géologues pourraient s'aggraver et nécessiter des travaux d'urgence réalisés dans le cadre du budget de fonctionnement. Ce cas est illustré ci-dessous (chute de blocs en mars 2012). Cet incident, qui heureusement n'a fait aucun blessé, peut se reproduire ailleurs sans signe avertisseur.



Eboulement de mars 2012 au lieu-dit Le Ponty

1.6 Planning intentionnel et coût des travaux

1.6.1 Planning général du projet

Des études géologiques réactualisées ont été menées en 2009. Elles ont permis de définir la nature des travaux à réaliser et de préparer le dossier de subventionnement transmis à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). A la suite de l'acceptation du dossier, la promesse de subvention a été accordée le 4 octobre 2010 et renouvelée le 29 septembre 2014. On peut noter que le taux de subventionnement a baissé d'environ 10 % suite à la mise en œuvre de la RPT.

L'appel d'offres travaux a été effectué en 2011 ; l'adjudication a été notifiée le 5 octobre 2011, sous réserve de l'obtention des crédits d'ouvrage et des autorisations de construire.

La présentation du projet aux communes et aux propriétaires de forêts concernés par les travaux a eu lieu en décembre 2011.

L'enquête publique relative aux travaux sur les secteurs situés sur la commune d'Aigle se déroulera au printemps 2015. L'enquête publique relative aux travaux sur les secteurs situés sur la commune d'Ormont-Dessous se déroulera à fin 2015.

La réalisation des ouvrages de protection à proprement parler devrait commencer dès l'obtention du présent crédit, soit à l'horizon de mi-2015.

Pour le secteur Ormont-Dessous, les abatages devraient se dérouler en hiver 2015-2016 et la réalisation des ouvrages de protection en été 2016 et printemps 2017.

En raison des contraintes (cf. pt 1.4.4), les travaux vont se dérouler sur plusieurs années avec une fin prévue pour l'été 2017.

1.6.2 Base des coûts

Les coûts sont estimés sur la base des soumissions rentrées selon l'appel d'offres en procédure ouverte de 2011. Le renchérissement est défini dans la soumission au moyen des indices ICP ; on peut noter qu'il y a environ 1 % de baisse lié à ces indices entre la date du dépôt des offres et aujourd'hui.

1.6.3 Coûts détaillés du projet

Les coûts détaillés sont donnés dans le tableau suivant.

poste budgétaire	Clé	libellé de la clé	Montant HT	Total HT
		Honoraires		
100	112	Ingénieur civil / géologue	159'000	
	112	Géomètre Implantation	19'000	
				178'000
		Terrains		
200	221	Achat terrain (expropriation)	30'000	
				30'000
		Chaussées		
300	331	Défrichements et travaux forestiers	515'000	
				515'000
		Ouvrages d'arts		
400	443	Ouvrage global (installation, régie, essais)	1'915'000	
		Ouvrages de protections contre les chutes de pierres	9'694'000	
				11'609'000
		Frais divers		
600	661	Inauguration	5'000	
		Informations aux riverains – séances, rapports, etc.	10'000	
		Mesures de sécurité - signalisation – nettoyage	35'000	
				50'000
		Total HT sans recettes		12'382'000
		Recettes		
800	882	Subventions (selon OFEV 24.08.10)	3'126'000	
				3'126'000
		Total HT avec recettes		9'256'000
		TVA	8%	740'480
		Arrondi		3'520
		Total du crédit demandé TTC		10'000'000

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs de la DGMR seront épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les collaborateurs de la DGMR, Division infrastructure routière, sont en charge des prestations suivantes :

- direction générale des études ;
- prestations liées aux enquêtes travaux et expropriation ;
- direction générale des travaux.

Les bureaux d'ingénieurs privés assument les prestations suivantes :

- élaboration du projet ;
- élaboration des documents d'appel d'offres aux entreprises ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

L'acquisition de 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

DDI : 400'022 " RC 705-706 ouvr. protection 2^{ème} étape "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	3'000	5'000	5'376	0	13'376
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	- 500	- 1'000	- 1'000	- 876	- 3'376
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	2'500	4'000	4'376	- 876	10'000
b) Informatique : dépenses brutes					
b) Informatique : recettes de tiers					
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					
c) Investissement total : dépenses brutes	3'000	5'000	5'376	0	13'376
c) Investissement total : recettes de tiers	- 500	- 1'000	- 1'000	- 876	- 3'376
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2'500	4'000	4'376	- 876	10'000

Le DDI 400'022 est prévu au budget 2015 et au plan d'investissement 2016 – 2019, avec les montants suivants :

Année 2015 CHF 500'000.-

Année 2016 CHF 2'075'000.-

Année 2017 CHF 1'000'000.-

Année 2018 CHF 1'500'000.-

Année 2019 CHF 0.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans, à raison de $\text{CHF } 10'000'000 / 20 = \text{CHF } 500'000.-$ par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de $(10'000'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 275'000.-$.

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

A ce jour, les dépenses d'entretien des filets et autres ouvrages de protection se font dans le cadre du budget de fonctionnement. Les coûts spécifiques de ces interventions représentent plusieurs dizaines de milliers de francs par année, et seules les interventions urgentes sont réalisées, les montants à disposition ne permettant pas le maintien de la substance.

Une des conditions d'obtention d'une subvention fédérale lors de la construction de nouveaux ouvrages de protection astreint le bénéficiaire à en financer l'entretien.

Ainsi ces nouveaux ouvrages ont un impact de plus en plus important sur le budget. L'entretien courant permettant de conserver la qualité et l'efficacité de ces ouvrages pendant toute leur durée de

vie est estimé par l'OFEV à 2 % par an du coût de construction.

Ce qui nous donne pour un coût de l'ouvrage de CHF 9'694'000.- HT un montant de CHF 210'000.- TTC (arrondi).

3.6 Conséquences sur les communes

Néant.

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

Ce projet de sécurisation et de protection a des incidences favorables pour l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer la sécurité des usagers, d'éviter toute perturbation du trafic sur cet axe important pour garantir le flux de véhicules, en particulier suite à un éboulement.

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 effectué.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure 4.3 du programme de législature 2012 - 2017, action " Améliorer le réseau routier notamment par la suppression de points dangereux et la lutte contre les nuisances ; le moderniser en vue de fluidifier la circulation pour tous les usagers ".

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Ce projet a fait l'objet d'une promesse de subvention de la part de l'Office fédéral de l'environnement (selon OFEV 24.08.2010 ; cf. point 1.6.1).

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.

Étant 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 résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. En outre, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations légales qui lui incombent, décrites sous chiffre 1.2.

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, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat.

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 prévoit pas plus que ce qui est nécessaire à la sécurisation de la route, qui est actuellement exposée de façon significative aux chutes de pierres. Les solutions techniques proposées ont pour but de réduire l'exposition à un facteur raisonnable pour garantir la sécurité globale des tronçons de route concernés contre les chutes de pierres et par là même, celle des usagers qui l'empruntent.

Les chutes de pierres endommagent également l'état de la chaussée, et par conséquent la sécurité pour les usagers. Il est donc impératif de réduire les impacts par la mise en place de mesures de protection. Les travaux prévus s'inscrivent dans cette démarche. Le coût des travaux à effectuer est donc en adéquation avec l'objectif recherché. Le critère de la **quotité** de la dépense est ainsi, lui aussi, rempli en l'espèce. A ce sujet, on mentionnera que le projet reçoit un subventionnement fédéral car il satisfait à des critères économiques (ratio favorable entre le coût des travaux et la diminution des frais liés aux dégâts matériels et humains).

Enfin, le critère du **moment** de la dépense est également rempli. Les explications du chiffre 1.5 démontrent qu'il convient d'entreprendre les travaux sans tarder comme l'exige l'article 24 LRou.

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 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences sur le budget de fonctionnement sont les suivantes :

DDI 400'022 : " RC 705-706 ouvr. protection 2^{ème} étape "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	210	210	420
Charge d'intérêt	0	275	275	275	825
Amortissement	0	500	500	500	1500
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-			
Total augmentation des charges	0	775	985	985	2745
Diminution de charges	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Total net	0	775	985	985	2745

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 10'000'000.- pour financer les travaux de construction de la deuxième étape des ouvrages de protection contre les chutes de pierres de la RC 705 entre Aigle et Les Mosses et de la RC 706 entre le carrefour RC 705 – 706 et le pont d'Aigremont

du 17 juin 2015

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 10'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de construction de la deuxième étape des ouvrages de protection contre les chutes de pierres de la RC 705 entre Aigle et Les Mosses et de la RC 706 entre le carrefour RC 705 – 706 et le pont d'Aigremont.

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 17 juin 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean