

### EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 8'640'000.- pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période 2015-2018

### 1 PRÉSENTATION DU PROJET

#### 1.1 Préambule

Lors de sa séance du 29 septembre 2010, le Conseil d'Etat a validé les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau routier vaudois dans le rapport "Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC 2020)". Cette stratégie de maintenance (entretien) a été principalement établie afin de s'assurer du maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers et de la préservation de la substance patrimoniale.

Le scénario d'entretien proposé consiste à maintenir l'état moyen des ouvrages d'art (OA) dans un état "acceptable" selon la nomenclature admise pour la gestion de ces derniers. Le patrimoine OA est traité comme un héritage à préserver et à transmettre, en réalisant les travaux qui s'imposent afin de lui assurer dans la durée un niveau de sécurité "acceptable". Le choix des ouvrages est basé sur les déclarations de dégâts de la Division entretien de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), les inspections principales d'ouvrages (tous les cinq ans) et le nouvel inventaire des murs du réseau qui définit également les interventions urgentes.

Par décret du 6 novembre 2012 (EMPD n° 486 de mai 2012), le Grand Conseil accordait au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 13'200'000.- pour financer la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période de 2012 à 2015. Dans cet EMPD, une stratégie de maintenance des ouvrages d'art est explicitée et l'analyse des différents scénarios de maintenance a déterminé que l'investissement optimum couvrant la période allant de 2012 à 2051 est de CHF 340 mio, soit un budget moyen de CHF 8.5 mio par an (scénario 12). Ce montant de CHF 8.5 mio intègre le budget de fonctionnement, les autres crédits-cadres en cours et les demandes de crédits spécifiques à un ouvrage. Au 31 décembre 2014, le montant dépensé est de CHF 11'072'753.65.

Afin de poursuivre la démarche, le Conseil d'Etat sollicite un deuxième crédit-cadre pour financer les travaux de maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal.

En détail, les dix objets (douze ouvrages) concernés pour la période 2015-2018 sont :

- 1. Pont sur le Boiron RC 60 St-Prex-Berolle Commune de Villars-sous-Yens ;
- 2. Mur de soutènement aval RC 151 Renens-Le Pont Commune de Mont-La-Ville, lieu-dit Col du Mollendruz ;
- 3. Mur en maçonnerie à proximité des CFF RC 251 Lausanne-Vallorbe Commune de la Sarraz ;
- 4. Mur de soutènement RC 429 Commune d'Oppens ;
- 5. Passage inférieur de la Combabelle RC 702 Bulle-Rougemont Commune de Rougemont ;

- 6. Trois murs de soutènement amont et aval RC 705 Vionnaz-Château-d'Oex Commune d'Ormont-Dessous ;
- 7. Réfection de longrines sur murs de soutènement RC 705 Vionnaz-Château-d'Oex Commune d'Ormont-Dessous ;
- 8. Pont sur CFF de la Combe RC 714 Bex-Monthey Commune de Bex;
- 9. Estacade aval RC 744 Vevey-Châtel-St-Denis Commune de Corsier-sur Vevey;
- 10.Estacade aval RC 763 Cully- Chardonne, route de la Corniche Commune de Bourg-en-Lavaux, village d'Epesses.

### 1.2 Bases légales

Ces travaux d'assainissement découlent de l'art. 20, al. 1, let. a de la loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), qui prévoit que l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité incombe au Canton, qui en est le propriétaire (art. 7 LRou). Dans ce cadre, les ouvrages d'art – lesquels font partie de la route selon la définition donnée par l'art. 2 LRou – doivent être entretenus, afin de satisfaire aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou). Il a été tenu compte de l'art. 35 qui précise que les propriétaires voisins portent une responsabilité si le danger créé sur une route provient d'une intervention de leur part provoquant un risque de mouvement de terrain ou d'un ouvrage dont ils sont propriétaires.

La loi sur la circulation routière précise également (LCR art.6a) : La Confédération, les cantons et les communes tiennent compte de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière.

### 1.3 Stratégie d'intervention

Le choix des ouvrages de la présente demande est la combinaison entre les résultats de l'inspection (note de risque de 1 à 5), des déclarations de dégâts de la Division entretien de la DGMR, de la nouvelle analyse des risques des murs de soutènement et des calculs de scénarios issus de l'application de priorisation pour la planification de la maintenance des ouvrages d'art. Cette application permet en simulant l'évolution de l'état des ouvrages dans le temps (augmentation du risque) de définir une stratégie d'intervention avec un besoin financier optimum tout en conservant un niveau de sécurité "acceptable" des ouvrages. Elle permet également de déterminer le moment optimal d'intervention ayant le meilleur ratio coût/efficacité. Les règles suivantes sont appliquées pour le calcul des scénarios en se basant sur l'état des OA (niveau de risque) et non sur leur âge (année de construction) :

- pas d'intervention proposée lorsque moins de 10 % de la surface totale d'un ouvrage est classé en note 3 "défectueuse" pour les OA en béton-métal et métal et en note 4 "mauvais" pour le solde des ouvrages (voir tableau 1);
- pas d'intervention après la remise en état d'un OA dans les 15 à 20 ans qui suivent ;
- intervention préconisée : lorsque la probabilité d'un ouvrage d'être classé en 5 "alarmant" est supérieure à 5 %, afin de garantir un niveau de sécurité suffisant des usagers ;
- intervention préconisée : lorsque la surface "défectueuse" d'un OA > 10 %, tous les éléments, respectivement tous les dégâts, sont réparés.

Appréciation de l'état Note Dommages affectant aptitude au durabilité sécurité service 1 en <u>bon</u> état non non non 2 en état <u>acceptable</u> oui non non 3 en état <u>défectueux</u> oui oui non 4 en <u>mauvais</u> état oui oui oui 5 oui en état <u>alarmant</u> oui oui

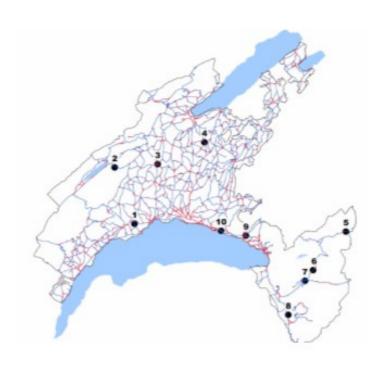
Matrice d'appréciation de l'état des ouvrages

# 1.4 Descriptif des projets

Le tableau et le plan ci-dessous résument la situation des dix objets dans le canton :

N° sur plan         RC         Commune           1         60         Villars-sous-Yens		Соттине	Nom	<b>TJM 2010</b> 400	
		Villars-sous-Yens	Pont sur le Boiron		
2	151	Mont-la-Ville	Col du Mollendruz	2'200	
3	251	La Sarraz	Mur sortie La Sarraz	7'200	
4	429	Oppens	Mur	350	
5	702	Rougemont	PI Combabelle	4'150	
6	705	Ormont-Dessous	Murs 104, 107 et 298	5'600	
7	705	Ormont-Dessous	Longrines sur murs	3'450	
8	714	Bex	Pont de la Combe sur CFF	7'750	
9	744	Corsier-sur-Vevey	Estacade de la halte de bus	12'700	
10	763 Bourg-en-Lavaux Estacade d'Epesses		1'800		

Liste des objets



Situation des ouvrages

1.4.1 RC 60 C-S - Pont sur le Boiron – STEP, commune de Villars-sous-Yens (rénovation 1950)

Ce pont en maçonnerie et béton nécessite une remise en état. Les joints en maçonnerie sont détériorés. La dalle en béton armé est ancienne et doit être assainie. La pose d'une étanchéité est nécessaire afin d'assurer la pérennité de l'ouvrage. Les glissières ne sont plus aux normes actuelles (voir annexe 1).

### 1.4.2 RC 151 B-P - Mur après le col du Mollendruz direction Le Pont, Mont-la-Ville

Ce mur est très ancien. Une bordure en béton a été posée au-dessus il y a une cinquantaine d'années.

Ce mur se déforme depuis longtemps et fait l'objet d'un suivi. Des glissières préfabriquées sont posées sur la route depuis plusieurs années pour limiter l'effet des charges de trafic sur le mur.

Ce mur est dans un état préoccupant et doit être remplacé afin d'éviter un effondrement (voir annexe 2).

### 1.4.3 RC 251 B-P - Mur sortie La Sarraz en direction de Pompaples (n° 4166)

Ce mur soutient la route, juste au-dessus de la ligne CFF Lausanne-Vallorbe. Ce mur ancien s'est dégradé avec le temps et des travaux d'entretien doivent être entrepris afin de garantir la sécurité de la route et des voies CFF.

Les travaux consistent à remplacer les moellons de molasse dégradés et de refaire les joints des murs qui ont disparu avec le temps. Il s'agit d'un cycle de dégradation typique de ce type de murs anciens dû à la qualité des matériaux et aux cycles gel-dégel en présence d'eau.

Afin d'assurer une meilleure stabilité de l'ouvrage, un système de drains ponctuels sera mis en place à travers le mur (voir annexe 3).

# 1.4.4 RC 429 C-S – Murs à Oppens

Ces deux murs sont fortement dégradés et doivent être renforcés pour le premier et reconstruits pour le second afin d'éviter un effondrement qui entraînerait la route. Afin d'améliorer la sécurité des usagers, des glissières de sécurité seront également mises en place. Un trafic poids lourds relativement important dû à la présence de la gravière de Bioley-Orjulaz est à relever (15 % du TJM) (voir annexe 4).

### 1.4.5 RC 702 B-P - Passage inférieur de la Combabelle (construction : 1988)

Cet ouvrage, bien que de petites dimensions, a subi de gros dégâts. Les murs d'ailes qui retiennent la route sont en train de s'écarter du pont, ce qui pourrait entraîner à moyen terme, leur effondrement. Ce problème nécessite une intervention lourde afin de stabiliser ces murs (ancrages précontraints). L'ouvrage sera porté aux standards actuels, notamment en ce qui concerne les glissières de sécurité.

Rappelons que la RC 702 est également une route principale dans le réseau national (H11) (voir annexe 5).

### 1.4.6 RC 705 B-P - Murs 104, 107 et 298, commune d'Ormont-Dessous

Ces trois murs présentent à la base le même type de dégâts, c'est-à-dire une déformation importante due à la poussée des terres ou/et aux charges routières.

Le mur 104 à l'aval de la route est en maçonnerie. Des affaissements conséquents de la route dus à la résistance insuffisante du mur sont visibles. La sécurité de la route entière est menacée, la hauteur du mur atteignant environ 8 m pour 40 m de longueur. Les travaux consistent à reconstruire un mur plaqué contre l'ancien avec des fondations plus profondes.

Le mur 107 à l'amont de la route sera reconstruit. Il s'est fortement déplacé vers la route et ne garantit plus une sécurité normale.

Le mur 298 doit être renforcé par une longrine sur son couronnement. La longueur du renforcement est d'environ 50 m sur 2.5 m de haut directement sous la chaussée. La hauteur totale du mur atteint 7.5 m (voir annexe 6).

### 1.4.7 RC 705 - Réfection de longrines

Plusieurs murs de soutènement sont en relativement bon état, mais leur couronnement (longrines) en béton armé a subi les effets du gel et du sel. Comme ces éléments supportent les glissières de sécurité, il est nécessaire de les remettre en état (voir annexe 7).

### 1.4.8 RC 714 B-P Pont de la Combe sur CFF (construction 1979)

Le pont de la Combe sur CFF nécessite une remise en état importante. De manière générale, les parties en béton montrent des aciers d'armatures corrodés.

En effet, l'étanchéité de l'ouvrage est défectueuse et permet aux eaux chargées de sel de s'infiltrer dans l'ouvrage, la dégradation s'étendant d'année en année.

Les équipements sont en fin de vie, les bordures, joints de dilatation, appuis et glissières sont corrodés et ne répondent plus aux exigences de sécurité. Pour rappel, ce pont passe sur la ligne CFF du Simplon.

Il doit donc être remis en état rapidement, afin de garantir sa pérennité et la sécurité des usagers de la route et du rail (voir annexe 8).

### 1.4.9 RC 744 B-P Estacade de la halte de bus, Corsier-sur-Vevey

Cette estacade en béton armé a subi de gros dégâts dus aux cycles gel-sel-dégel.

Cet ouvrage de 157 m de longueur et de hauteur variable (de 2 à 5 m) doit être remis en état rapidement afin d'éviter son remplacement complet, qui serait extrêmement coûteux et obligerait la fermeture de la route pendant une période d'au moins six mois, puis la mise en bidirectionnel pendant environ une année supplémentaire.

Par ailleurs, la Municipalité de Corsier-sur-Vevey est déjà intervenue auprès de nos services, le mur aval couvert de "tags" défigurant le paysage de Lavaux (voir annexe 9).

# 1.4.10 RC 763-B-P – Estacade d'Epesses, route de la Corniche, Bourg-en-Lavaux

Cette estacade a été construite sur un ancien mur en maçonnerie. Elle sert à soutenir la route et les places de parc desservant le bourg d'Epesses. Elle a été redécouverte en 2014, suite à des travaux de défrichage et de contrôle dans les vignes.

Au vu de son état, un étayage provisoire d'urgence a été mis en place à la fin 2014. Cette estacade ne peut plus être sauvée et doit être remplacée au plus vite (voir annexe 10).

### 1.5 Risques liés au report des travaux

### 1.5.1 RC 60 Pont sur le Boiron à Villars-sous-Yens

En cas de report des travaux, la dégradation de l'ouvrage va se poursuivre. A court terme, les appuis de la voûte en maçonnerie se déchausseront, ce qui entraînera des coûts élevés de réparation. A moyen terme (10 ans), le tablier en béton devra être remplacé.

#### 1.5.2 RC 151 Mur au col du Mollendruz

En cas de report des travaux, un effondrement local à l'aval de la route pourrait se produire. Il en résulterait une fermeture partielle de la chaussée au minimum et des frais de réparation très élevés. Au vu de l'état du mur en maçonnerie sèche, ce type de dégâts peut entraîner un effet "dominos" se répercutant sur une grande partie du mur. L'augmentation du risque pour les utilisateurs de la route serait également élevée, particulièrement pour le trafic des poids lourds.

### 1.5.3 RC 251 Mur, sortie de La Sarraz

Le risque principal consiste en la chute à court terme de moellons isolés sur la ligne CFF. Ce dégât serait sans doute remarqué au passage d'un train et immédiatement signalé par les CFF. L'endommagement de matériel ferroviaire et le coût d'éventuelles pertes d'exploitation sont sans commune mesure avec le coût de la réfection.

### 1.5.4 RC 424, murs à Oppens

Les risques sont similaires à ceux de la RC 151 (c.f. 1.5.2).

### 1.5.5 RC 702 Passage de la Combabelle, Rougemont

Le risque consiste en la perte de soutien de la route par les murs d'aile. La route devrait alors être immédiatement fermée, bloquant le trafic entre Rougemont et Gstaad. Un risque d'effondrement brutal à court terme est peu probable, mais une évolution critique à moyen terme est prévisible.

#### 1.5.6 RC 705 Murs de soutènement Ormont-Dessous

La RC 705 (route des Mosses) est une route touristique très fréquentée. Elle est la seule route qui permet la liaison entre le Chablais, les stations de Leysin, Les Diablerets et le Pays-d'Enhaut. La forte proportion de trafic poids lourds démontre également son importance pour l'économie de la région.

Cette route a été ouverte au trafic 40 tonnes en 2012 avec des investissements limités, mais elle reste dans son ensemble une route de montagne comprenant beaucoup de zones géologiquement difficiles, une quantité impressionnante d'ouvrages d'art en tous genres (ponts, murs, estacades, tunnels de drainage, filets de protection, etc.). Pour la plupart, ces ouvrages sont anciens, ont été transformés et adaptés aux normes en vigueur et nécessitent un entretien important.

Il est nécessaire que des investissements réguliers soient prévus et cela sur une longue durée. Depuis des années, des travaux sont ainsi exécutés.

Les capacités financières nous limitent aux investissements les plus urgents sur cette route.

En cas de report des travaux, le risque de coupure de la RC 705 augmentera et au vu des dimensions des ouvrages, un effondrement de ces murs pourrait entraîner non seulement des coûts de reconstruction très élevés, des coûts économiques conséquents et menacer gravement la sécurité des usagers.

### 1.5.7 RC 705 longrines sur murs

En cas de report des travaux, la sécurité des usagers ne pourra plus être garantie et les glissières ne pourront plus assurer leur fonction en cas de choc de véhicules.

### 1.5.8 RC 714 Pont sur CFF de La Combe, Aigle

En cas de report de ces travaux, la dégradation de l'ouvrage va se poursuivre. Le risque principal est une chute d'un bloc de béton des bordures sur les voies CFF ou sur les usagers des routes situées sous l'ouvrage.

En outre, en cas de séisme majeur, l'ouvrage pourrait tomber de ses appuis, entraînant la coupure de la ligne du Simplon, infrastructure vitale pour les secours.

### 1.5.9 RC 744 Estacade de la halte de bus, Corsier-sur-Vevey

En cas de report de ces travaux, la dégradation de l'ouvrage va se poursuivre. Le risque principal est de devoir empêcher tout trafic piétonnier sur l'ouvrage. Si rien n'est fait, un remplacement complet de l'ouvrage avec fermeture de la route serait à envisager à moyen terme.

# 1.5.10 RC 763 Estacade d'Epesses, Bourg-En-Lavaux

Il n'y a malheureusement pas de possibilité de report des travaux pour cet ouvrage, qui est dans un état critique et présente un risque pour les usagers.

# 1.6 Planning opérationnel et coût des projets

Du point de vue du planning, les études sont avancées pour la plupart des projets et aboutiront en 2015 et 2016. Les travaux sont prévus entre 2016 et 2018.

Les coûts, devisés par nos mandataires ou selon notre expérience sur des ouvrages similaires déjà réalisés, sont détaillés dans le tableau ci-dessous (honoraires et travaux).

RC	Nom de l'ouvrage	2016	2017	2018	Total [TTC]
60	Pont sur le Boiron		340'000		340'000
151	Mur Col du Mollendruz	200'000	1'600'000		1'800'000
251	Mur sortie La Sarraz	300,000			300,000
424	Murs Oppens	550'000	j.	30-30	550'000
702	PI Combabelle			300'000	300'000
705	Trois murs Ormont-Dessous	150'000	1'000'000	1'050'000	2'200'000
705	Réfection de longrines		50'000	450'000	500'000
714	Pont sur CFF La Combe	150'000	850'000	,	1'000'000
744	Estacade de la halte de bus	100'000	750'000	V 8	850'000
763	Estacade Epesses	800,000			800'000
	Montants annuels des travaux [TTC]	2'250'000	4'590'000	1'800'000	8'640'000

Les coûts par clés d'affectation sont donnés dans le tableau suivant :

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total HT
		Honoraires		
	112	Ingénieur civil / géologue	745'000	
	112	Géomètre Implantation	15'000	
100				760 000
		Terrains		
	221	Achat terrain (expropriation)	0	
200				0
		Chaussées		
	331	Défrichements et travaux forestiers	50'000	
300				50'000
		Ouvrages d'art		
	441	Ponts et estacades	3'100'000	
]	442	Murs de soutènement	4080000	
400				7'180'000
		Frais divers		
	CC4	Informations aux riverains – séances, rapports,	10'000	
600	661	etc.	10 000	10'000
600	1			
		Total HT sans recettes		8000000
	1200	Recettes	a	
	882	Subventions, participations de tiers	0	
800	6 			0
	TVA	8 %		640'000
		Total du crédit demandé TTC		8'640'000

Les travaux de maintenance ne sont pas comparables dans le domaine des ratios à ceux d'ouvrages neufs.

Les honoraires sont supérieurs aux 7.5 % du coût des travaux, ce qui est tout à fait habituel pour ce type de travaux. De plus, compte tenu des ressources humaines actuelles insuffisantes de la DGMR, il est nécessaire d'externaliser une part importante des prestations.

### 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'appels d'offres aux entreprises ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

L'acquisition de marchés de services et de travaux sera 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 400'033 " Campagne 2015-2018 entretien lourd d'ouvrages d'art "

En milliers de francs

Intitulé		Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
a)	Transformations immobilières : dépenses brutes	0	2'250	4'590	1′800	8640
a)	Transformations immobilières: recettes de tiers					850
a)	Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	2°250	4'590	1'800	8'640
b)	Informatique : dépenses brutes					+
b)	Informatique : recettes de tiers	2	ĵ		5	10-0
b)	Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					+
c)	Investissement total : dépenses brutes	0	2'250	4'590	1′800	8'640
c)	Investissement total : recettes de tiers					62
c)	Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	2'250	4'590	1'800	8'640

Le DDI 400'033 est prévu au projet du budget 2016 et au plan d'investissement 2017 – 2020, avec les montants suivants :

Année 2016 CHF 2'000'000.-

Année 2017 CHF 1'500'000.-

Année 2018 CHF 1'000'000.-

Année 2019 CHF 1'500'000.-

Année 2020 CHF 2'000'000.-

### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 8'640'000 / 20 = 432'000.- par an.

### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de (8'640'000 x 5 x 0.55)/ 100 = CHF 237'600.-.

# 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

Tous ces ouvrages font partie du réseau cantonal hors traversée de localité dont l'entretien incombe déjà au Canton. Par conséquent, les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée à l'entretien courant (exploitation).

### 3.6 Conséquences sur les communes

Les projets n'auront pas d'effets financiers sur les communes. En revanche, ces travaux contribueront au maintien d'un réseau routier en bon état, ce qui permettra de sécuriser et garantir l'accès aux communes.

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

L'élaboration de ces projets a été réalisée dans un objectif incitatif d'utilisation de matériaux ayant un bilan énergétique plus favorable.

En limitant le risque de fermeture de route, ces projets contribuent à garantir une accessibilité aux communes du canton et à supprimer les déviations de trafic consécutives à un incident, qui rallongent les itinéraires.

L'accès des poids lourds est aussi garanti, ce qui permet d'éviter de multiples allers-retours en véhicules légers.

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

Le projet est conforme à la mesure 4.3 du programme du réseau routier vaudois 2020, RR VD 2020:

"Analyse de la stratégie d'entretien des ouvrages d'art du réseau cantonal et des besoins financiers qui lui sont liés".

### 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

Au vu des développements qui précèdent, les travaux de consolidation des dix objets répertoriés dans le cadre des dégâts aux ouvrages d'art doivent être qualifiés de charges liées au regard de l'article 163 al. 2Cst-VD. S'agissant du principe de la dépense, celui-ci résulte de la loi sur les routes (cf point 1.2) et constitue ainsi une tâche imposée à l'Etat de par la loi. Les travaux décrits doivent être effectués au plus vite puisque les risques de danger causés par l'état des ouvrages concernés sont élevés pour les usagers de la route (cf point 1.5). La condition du moment de la dépense est donc également remplie. Les solutions retenues constituent le minimum nécessaire pour offrir un rapport coût-utilité qui répond aux objectifs imposés par la loi et/ou l'exécution de la tâche publique visée.

# 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 400'033 " Campagne 2015-2018 entretien lourd d'ouvrages d'art "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	2	2	<u> 4</u>	2	2
Frais d'exploitation	·	-	-	-	-
Charge d'intérêt	0	237.6	237.6	237.6	712.8
Amortissement	0	0	432.0	432.0	864.0
Prise en charge du service de la dette	2	-	2	-	2
Autres charges supplémentaires	5		5	-	-
Total augmentation des charges	0	237.6	669.6	669.6	1'576.8
Diminution de charges		-		5	- 5
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Total net	0	237.6	669.6	669.6	1'576.8

# **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 :

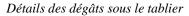
# **ANNEXES**

Annexe 1 : RC 60 C-S - Pont sur le Boiron – STEP, commune de Villars-sous-Yens (rénovation 1950)



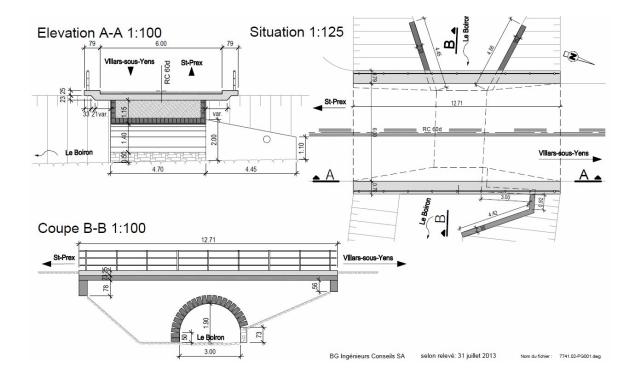
Vue générale latérale







Fissure avec stalactites



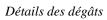
Plan synoptique de l'ouvrage.

Annexe 2 : RC 151 B-P - Mur après le col du Mollendruz direction Le Pont, Mont-La-Ville



Vue générale







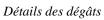
Détails des dégâts

Annexe 3: RC 251 B-P - Mur sortie La Sarraz en direction de Pompaples (n° 4166)



Vue générale







Détails des dégâts

Annexe 4 : RC 429 C-S – Murs à Oppens



Murs à Oppens

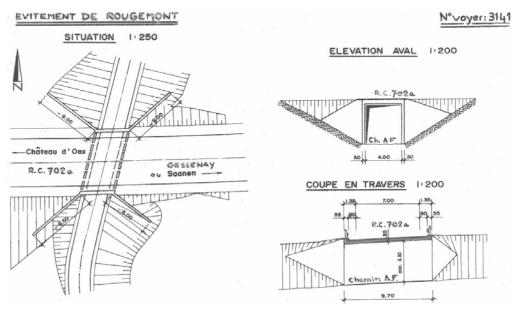
Annexe 5 : RC 702 B-P - Passage inférieur de la Combabelle (construction : 1988)



Vue d'ensemble de l'ouvrage



Mur d'aile gauche se détachant du tablier Idem sur mur côté droite



Plan synoptique de l'ouvrage

Annexe 6: RC 705 B-P - Murs 104, 107 et 298, commune d'Ormont-Dessous



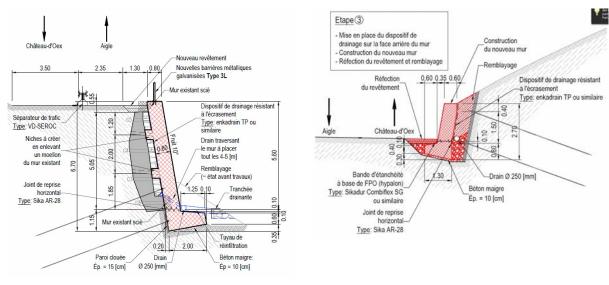


Mur 104

Mur 107, fracture du béton

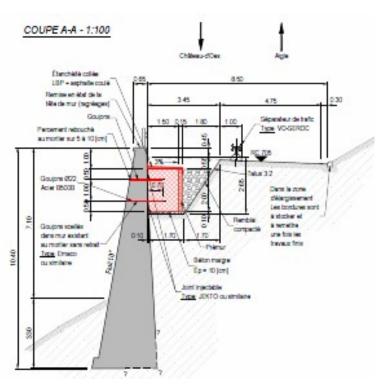


Mur 298



Réparation mur 104

# Remplacement mur 107



Renforcement mur 298 (sans échelle).

Annexe 7 : RC 705 - Réfection de longrines





Longrines sur murs

D'etails

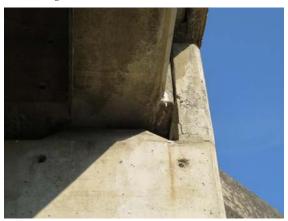
Annexe 8 : RC 714 B-P Pont de la Combe sur CFF (construction 1979)



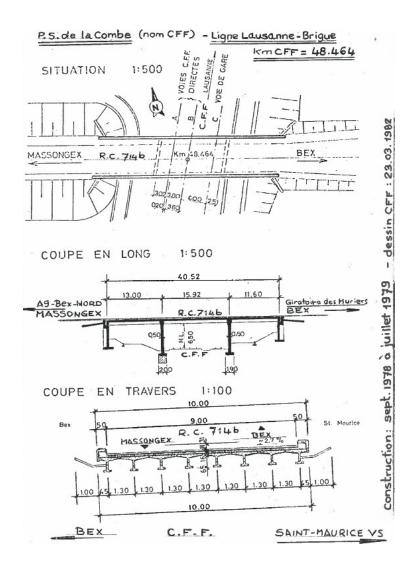
Vue d'ensemble de l'ouvrage



Joint et bordure détériorés



Mur d'aile fissuré et déplacé, n'assurant plus la stabilité latérale



Plan synoptique de l'ouvrage

Annexe 9: RC 744 B-P Estacade de la halte de bus, Corsier-sur-Vevey



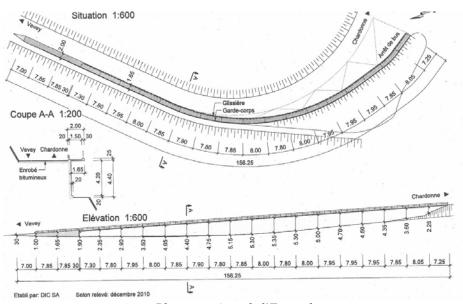
Vue générale





Joint et tablier détériorés

Armatures corrodées



Plan synoptique de l'Estacade

Annexe 10 : RC 763-B-P – Estacade d'Epesses, route de la Corniche, Bourg-en-Lavaux





Étayage d'urgence et dégâts à l'estacade

Étayage d'urgence et dégâts à l'estacade

# PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 8'640'000.- pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période 2015-2018

du 4 novembre 2015

#### LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

#### Art. 1

<sup>1</sup> Un crédit-cadre de CHF 8'640'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période 2015-2018.

### 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 4 novembre 2015.

Le président : Le chancelier :

P.-Y. Maillard V. Grandjean