

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 7'730'000.- pour financer les travaux de consolidation et protection de neuf objets répertoriés dans le cadre des Dégâts des Forces de la Nature (DFN)

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le présent EMPD regroupe neuf projets répartis sur les quatre régions administratives de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Les Dégâts des Forces de la Nature (DFN) sont généralement imputés sur le budget de fonctionnement. Le nombre de cas en suspens et leur coût total élevé ne permettent plus de le faire (voir chap. 1.3.2) ; dans ces conditions, la DGMR a décidé de recourir à des crédits-cadre en complément du budget de fonctionnement. La nature des travaux prévus peut être considérée comme de l'investissement. Le présent EMPD est le deuxième d'une série qui permettra de régler les quelque 90 cas non traités.

Un premier crédit-cadre d'un montant de CHF 7'615'000.- a déjà été accordé par le Grand Conseil en octobre 2013 pour la réalisation de dix projets.

A la suite d'une analyse de risque et d'une priorisation des différents projets, les dégâts suivants ont été retenus. L'accent a été mis sur le réseau de base, (sept cas) et le réseau des routes principales du réseau complémentaire (deux cas).

N° sur plan	RC	Commune, lieu-dit	Dégâts	Type de projet - Familles
1	32	Bassins - Sous la Cézille	Glissement du bord aval de la chaussée	Longrine ancrée sur micropieux
2	251	Penthalaz – Côtes de Cossonay	Glissement du bord aval de la chaussée	Longrine ancrée sur micropieux
3	303	Bavois - Le Coudray	Glissement du bord aval de la chaussée	Longrine ancrée sur micropieux
4	305	Oulens-Eclépens	Glissement du bord aval de la chaussée	Longrine ancrée sur micropieux
5	602	Avenches - Moulin Neuf	Glissement du bord aval de la chaussée	Longrine ancrée sur micropieux
6	702	Rossinière - Malachenau-Solosex	Chutes de blocs et pierres	Filets de protection contre les chutes de pierres
7	702	Rossinière - Malachenau	Glissement du bord aval de la chaussée	Longrine ancrée sur micropieux
8	705	Château-d'Oex - La Borne	Glissement généralisé de la chaussée	Longrine ancrée sur pieux
9	780	Epresses - En Calamin/Les Luges	Glissement généralisé de la chaussée	Mur de soutènement ancré sur pieux

Tableau 1 : liste des DFN

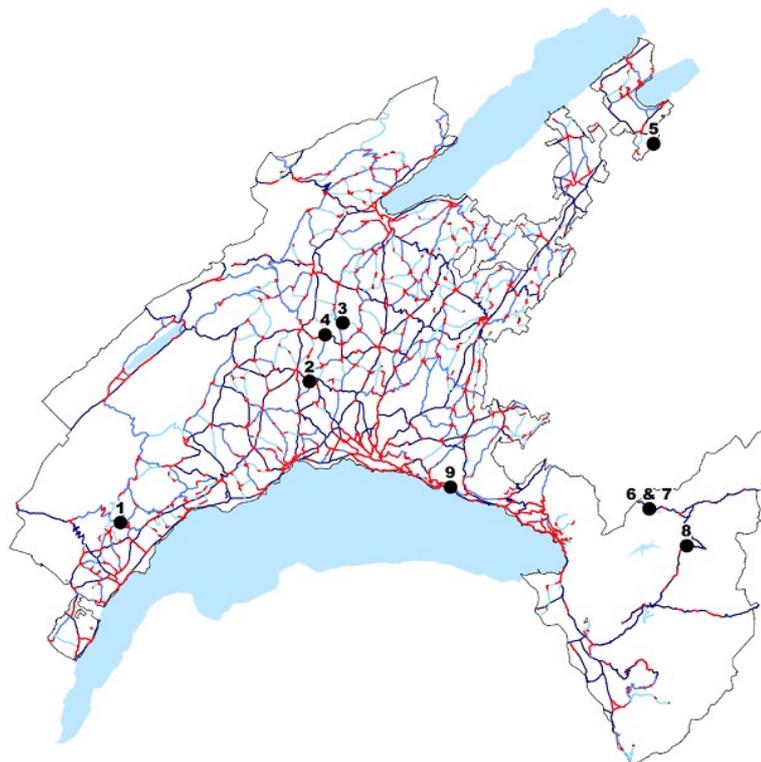


Image 1 : situation des dégâts

1.2 Bases légales

L'article 35, alinéa 1 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01) prévoit que lorsque les fonds voisins d'une route sont menacés d'éboulement ou de glissement naturel, l'Etat a le droit d'y exécuter à ses frais les travaux utiles. En tant que propriétaire des routes cantonales hors traversée des localités (art. 7 LRou), il incombe en effet à l'Etat d'assurer l'entretien de ces routes cantonales (art. 20 al. 1 let. a LRou). Or, l'entretien comprend la maintenance des infrastructures routières (art. 4 du règlement d'application de la LRou du 19 janvier 1994 ; RLRou ; RSV 725.01.1) et, par conséquent, leur assainissement.

1.3 Exposé de la situation

1.3.1 Définition d'un DFN

Un DFN est un évènement lié à la géologie, la géotechnique et la météorologie entraînant un dégât au réseau routier. En principe, on distingue les deux cas suivants :

- glissement de terrain (amont, aval, généralisé) ;
- chutes de pierres (chutes de blocs isolés, éboulement de masse).

Les cas liés au cours d'eau et aux inondations sont traités par la Direction générale de l'environnement (DGE), et ceux liés aux avalanches par une cellule spécifique à la DGMR (voyer de la région Est).

Les glissements de terrains peuvent être lents ou rapides. Les évènements liés aux chutes de pierres sont généralement rapides. Ils se produisent en effet, habituellement sans signe avant-coureur.

Ces problèmes liés au terrain peuvent entraîner des dégâts à des ouvrages existants et/ou aux chaussées, par exemple en effondrant des murs de soutènement, en écrasant des canalisations, en attaquant des fondations de ponts, etc.

Ces dégâts impactent directement la sécurité des usagers.

1.3.2 Méthode de priorisation des DFN

Le processus de traitement des cas est le suivant :

- la Division entretien (ER) de la DGMR, par ses collaborateurs sur le terrain, établit la fiche d'annonce (voir image 2) et règle immédiatement l'aspect sécuritaire (fermeture de chaussée, déviation, restriction sur une voie, etc.) ;
- la cellule DFN rattachée à la Division infrastructure routière (IR) de la DGMR enregistre le cas, le priorise grâce à une étude sommaire puis mène une étude détaillée et mandate les spécialistes externes nécessaires. En cas d'urgence le traitement est différent, la cellule DFN intervenant de suite, dès l'appel du voyer (div. ER).

La priorisation est définie sur une échelle des priorités de 1 à 3 par le responsable de la cellule DFN.

En priorité 1, les risques à court terme

Réalisation immédiate des confortations, généralement au moyen de solutions provisoires ; tel est le cas du glissement de la "RC 706 Pont Bourquin" aux Diablerets en 2007 qui a nécessité un nettoyage immédiat de la chaussée et la pose d'un muret de protection provisoire préfabriqué.

En priorité 2, les risques à moyen terme

Cas devant être réglés dans l'année ; on classera dans ce cas l'exemple de Chavannes-sur-Moudon en 2013 (voir image 3) qui a nécessité un traitement pour éviter une aggravation du glissement et un plus grand impact sur la chaussée.

En priorité 3, les risques à long terme

Cas dont l'urgence n'est pas démontrée ; en principe des glissements lents. Le glissement de La Frasse, sur la RC 705, peut être rattaché à cette catégorie ; le glissement est conséquent, mais "lent".

L'importance des études ainsi que la compréhension du phénomène prennent du temps.

Exemple :

Pour illustrer la procédure, on trouvera ci-dessous l'exemple de Chavannes-sur-Moudon, cas de glissement d'un talus aval déclaré en juin 2013. L'analyse du problème, les relevés de géomètre, l'étude d'un projet par le bureau d'ingénieurs mandaté, la mise en soumission et le déblocage du crédit, ont permis d'engager durant la même année les travaux qui se sont terminés en décembre 2013.

DEGATS DUS AUX FORCES DE LA NATURE (DFN)

Carte 1:25000 n° 1224
Arondissement Centre 69 N° RC 0626 D N° Tronçon 0 Lot 0
A remplir par le voyer A remplir par le chef des l

Annonce faite le 11.06.2013
par yvan Favre
RC / Axe 626 / 4560
Lieu Les roches
Communes(e) Chavannes sur Moudon
Coordonnées 550967/166770
PR n° (±) 2175

Type de dégâts

- Glissement du talus aval
- Glissement du talus amont
- Dégâts au mur aval
- Dégâts au mur amont
- Erosion
- Chaussée déformée
- Canalisations disloquées
- Voir autres commentaires au verso

Croquis



Image 2 : annonce de dégâts Chavannes-sur-Moudon



Image 3 : 20 décembre 2013 : mur terminé, chaussée réfectionnée

1.3.3 DFN recensés à ce jour et coûts estimés

La base de données des archives de la DGMR comprend environ sept cents cas recensés depuis 1963 jusqu'à ce jour. Depuis 2009, le nombre d'annonces s'élève à environ quinze par année. Cependant, lors d'événements météorologiques exceptionnels tels que ceux connus en avril 2015, ce nombre peut augmenter.

A ce jour, il reste encore environ 90 cas à régler ; il s'agit généralement de cas de priorité 2 et 3 selon la définition ci-dessus (cf. 1.3.2). Ces cas doivent également être traités car les glissements lents peuvent avoir des effets qui pourraient entraîner des frais de reconstruction ou de renforcement plus élevés (par exemple sur des murs de soutènement existants).

1.3.4 Généralités sur le financement des DFN

Le règlement des 90 cas non encore traités entraînera des dépenses estimées à CHF 30 mio.

Le budget de fonctionnement alloué pour les DFN est de CHF 600'000.- par année.

Pour la période 2009 à 2014, les dépenses annuelles moyennes sont de CHF 2'130'000.-. La différence annuelle est prise, au détriment d'autres tâches d'entretien courant, sur le budget de fonctionnement de la div. ER (environ CHF 400'000.-) et sur quatre crédits d'investissement pour un montant annuel d'environ CHF 1'130'000.-.

Du point de vue financier, il existe les possibilités de subventions et participations suivantes :

Dans le cas des protections contre les chutes de pierres, il existe un subventionnement fédéral variable entre 0 et 35 %. Les promesses de subventions fédérales sont obtenues actuellement par l'intermédiaire de la DGE-Forêt.

La décision d'accorder une subvention fédérale s'appuie sur un dossier comprenant une analyse avec le programme EconoMe. Ce programme, édité par l'OFEV, permet de calculer le rapport utilité/coût du projet. En pratique, les seuils à atteindre selon l'OFEV pour ces deux critères sont difficilement atteignables pour les routes. L'analyse EconoMe purement quantitative doit donc être nuancée par des critères plus qualitatifs tels que l'importance stratégique de la route ou les conséquences pour l'économie locale et les usagers d'une fermeture de route.

Enfin, un partage des coûts d'investissement peut être réalisé avec les éventuels autres bénéficiaires (communes, propriétaires privés, infrastructures ferroviaires, etc.) des mesures envisagées, plus particulièrement dans le cas de la protection contre les chutes de pierres et de blocs.

Pour le cas de la pose des filets à Rossinière, les règles d'octroi des subventions fédérales ne permettent pas de garantir de subventions pour ce projet à ce jour. Les coûts présentés dans cet EMPD ont donc été établis hors subvention fédérale, conformément au premier EMPD de "rattrapage DFN" d'octobre 2013.

1.4 Descriptif des projets

Principe de réalisation des ouvrages de soutènement ancrés aval :

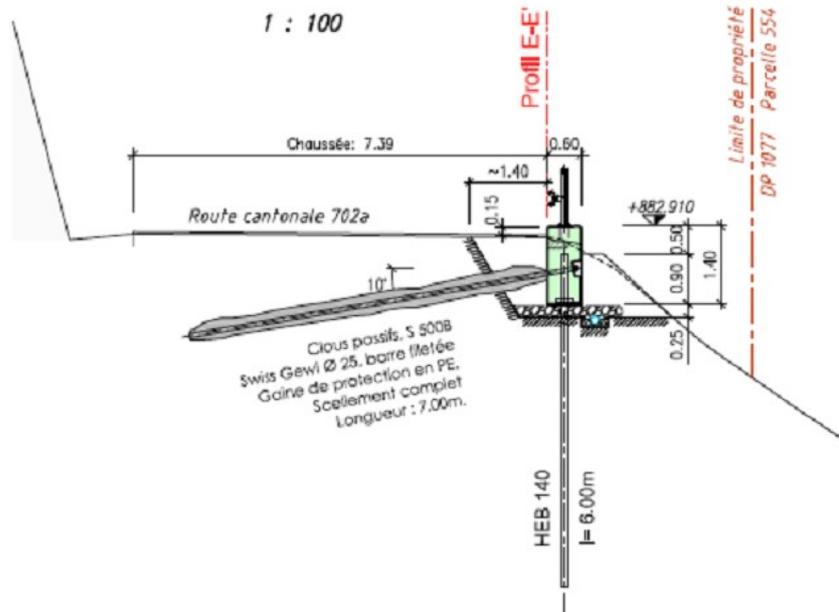


Image 4 : exemple de renforcement du talus aval

Principe de réalisation des ouvrages de soutènement ancrés amont (glissement généralisé d'Epesses) :

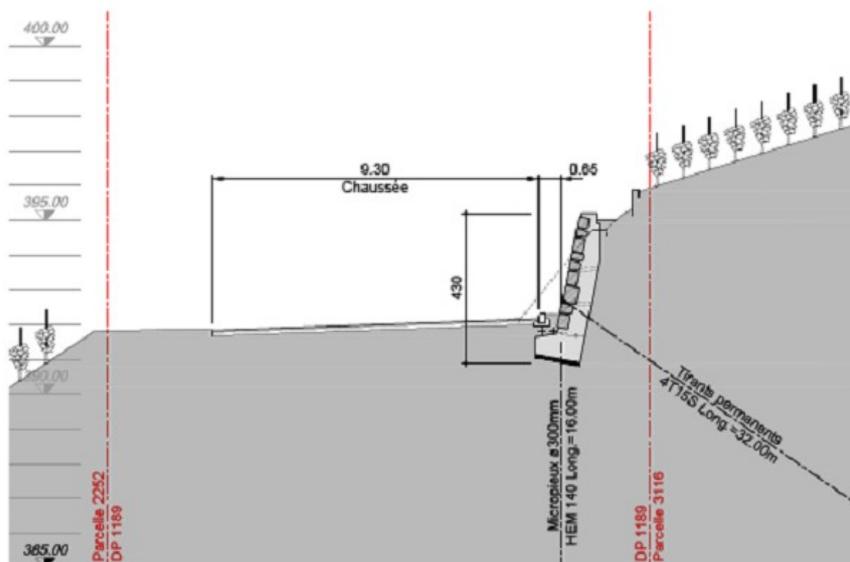


Image 5 : RC 780-B-P – Reconstruction du mur amont En Calamin

Principe de réalisation des filets de protection :



Image 6 : exemple de filets de protection

1.4.1 RC 32-C-P – Construction d'une longrine aval, Sous la Cézille

Peu après la sortie de la localité de Begnins sur la RC 32, un phénomène de glissement du talus aval se produit, ce qui se traduit par des tassements du bord aval de la chaussée.

Afin de stabiliser la route, une solution de longrine sur micropieux est nécessaire.

1.4.2 RC 251-B-P – Renforcement du talus aval, Penthalaz

La RC 251 permet d'atteindre Cossonay depuis Penthalaz.

En mars 2013, un glissement superficiel du talus aval de la route a eu lieu. La route avait été réparée en urgence avec la pose de caissons métalliques en guise de soutènement.

Sur ce même tronçon, 200 m en aval, la chaussée présente régulièrement des déformations marquées, obligeant la div. ER à effectuer à intervalles réguliers des reprises de l'enrobé.

Une étude géologique montre qu'un phénomène de glissement profond d'environ 4.00 mètres est à l'origine de ces déformations.

Il est maintenant nécessaire de réaliser une longrine de soutènement afin de stabiliser la route et limiter à plus long terme l'effet des déformations.

1.4.3 RC 303-C-P – Renforcement du talus aval, vers le Coudray

Tout comme le cas précédent, la RC 303 présente un tassement de la chaussée. Des travaux ponctuels de réparation de la chaussée ont été réalisés, mais l'enrobé est à nouveau fissuré, signe qu'un phénomène de glissement de terrain menace la stabilité de la route. Un sondage et un suivi inclinométrique indiquent que le glissement est profond de près de 5.00 mètres. Une longrine sur micropieux et ancrée est donc nécessaire à cet endroit.

1.4.4 RC 305-B-P – Renforcement du talus aval de la route Oulens-Eclépens

La RC 305 relie Oulens-sous-Echallens à Eclépens et est directement reliée à l'autoroute A1 Lausanne-Yverdon.

Le trafic, notamment poids lourd y est important ; en 2010, le trafic journalier moyen était de 6'000 vhc/j et le trafic journalier moyen des poids lourds s'élevait à 1'050.

La chaussée présente des déformations en plusieurs endroits sur un tronçon d'environ 1.5 km. Plusieurs longrines de soutènement ont déjà été réalisées en 2003 pour conforter la route. Certains de ces ouvrages ne suffisent plus à stabiliser les glissements du talus aval de la route et doivent être aujourd'hui renforcés. De nouveaux ouvrages doivent également être construits pour stabiliser la route aux endroits où de nouvelles déformations sont apparues.

1.4.5 RC 602-B-P – Renforcement du talus aval, Moulin Neuf

Sur la RC 602, au lieu-dit Moulin Neuf, peu avant la frontière fribourgeoise, la chaussée présente des fissures et un tassement de sa partie aval depuis une dizaine d'années. Ces dégâts ont déjà été réparés à plusieurs reprises.

Une longrine ancrée est nécessaire afin de stabiliser le glissement de terrain à l'origine de ces dégâts.

1.4.6 RC 702-B-P - Construction de filets de protection, La Tine, Malachenau et Solosex

La RC 702 est régulièrement sujette à des chutes de pierres dans les secteurs du Pont de la Tine et de Malachenau.

Ces zones ont déjà été partiellement sécurisées par des filets légers et des treillis, suite à des études menées à la fin des années 90.

Malgré cette intervention, des chutes de blocs se produisent encore régulièrement. En 2012, une voiture a été atteinte par un bloc qui a provoqué de gros dégâts, heureusement uniquement matériels. Un bloc de 120 kg a également été retrouvé au milieu de la route du côté du Pont de la Tine. Enfin dans le secteur de Malachenau, c'est un glissement de terrain qui a fortement endommagé les filets existants ; un bloc d'une demi-tonne est tombé sur la route.

L'origine de ces problèmes est due pour la plus grande part à deux phénomènes naturels, soit une très forte fracturation de la roche, conduisant à un aspect d'amas de blocs plutôt que de roche, ainsi qu'aux cycles gel et dégel en présence de végétation.

Les risques pour les usagers sont très grands et nécessitent des mesures de renforcement des filets existants, de pose de filets supplémentaires et de purge des blocs menaçants.

Ce projet faisait déjà partie du premier crédit-cadre. Des études complémentaires ont montré que la longueur du tronçon routier à protéger a augmenté. Un crédit supplémentaire est donc nécessaire pour réaliser la totalité des travaux sur ces trois secteurs.

Les travaux sur le secteur de La Tine ont débuté cette année (2015) et sont financés comme initialement prévu par le premier crédit-cadre. La demande de crédit complémentaire formulée ici est destinée à financer les travaux des secteurs de Malachenau et Solosex.

1.4.7 RC 702-B-P – Renforcement du talus aval, Vers Malachenau

La RC 702, à l'entrée du secteur de Malachenau, avant le pont du même nom lorsque l'on vient de Montbovon, présente des signes de glissement du talus aval, sous la forme d'une longue fissure dans la chaussée. Afin de stabiliser ce phénomène, un projet de longrine en béton armé ancrée dans le rocher par des micropieux et des clous est prévu.

1.4.8 RC 705-B-P - Renforcement du talus aval, La Borne

Un important affaissement de la chaussée avec apparition de fissures s'étend jusqu'au milieu de la route. Ce secteur est connu pour ses instabilités et a déjà fait l'objet, 50 m à l'amont, d'une conséquente stabilisation en 1988.

La mise en place d'une longrine fondée sur des pieux et retenue horizontalement par des ancrages est nécessaire.

Ces travaux, associés à la réalisation d'une autre longrine au lieu-dit Les Bains de l'Étivaz, un kilomètre plus loin, faisaient déjà partie du premier crédit-cadre. Des mesures effectuées depuis cette date ont cependant montré que le projet prévu à l'époque ne permettait pas de stabiliser le glissement et un projet beaucoup plus important a dû être étudié. Le crédit alloué pour les travaux par le premier EMPD de rattrapage est donc insuffisant pour l'exécution du projet. Un nouveau montant est présenté dans cet EMPD pour financer la globalité des travaux envisagés.

A noter que les travaux pour la longrine des Bains de l'Étivaz, de conception nettement plus légère, ont été réalisés en urgence en 2014 à la suite d'un affaissement brusque de la chaussée. Ils ont été financés via le budget de fonctionnement.

1.4.9 RC 780-B-P – Mur de soutènement, En Calamin

La RC 780, au lieu-dit En Calamin, sur la commune de Bourg-en-Lavaux est construite sur une zone de glissement actif dite des Luges. Un ouvrage de soutènement situé à l'amont de la route et constitué pour une partie de gabions et pour l'autre d'un mur en maçonnerie de pierres naturelles montre des dégradations marquées provoquées par les mouvements de terrain. La chaussée présente également des signes de déformations, notamment des tassements, un déplacement de la bordure amont et un rétrécissement de la largeur de la bande cyclable.

La DGMR a mis en œuvre un suivi des déplacements depuis 1987. Fin 2012, un mandat a été confié à un bureau d'ingénieurs pour l'établissement d'un projet de reconstruction de l'ouvrage de soutènement. Trois variantes ont été étudiées. La variante la plus robuste a été retenue car elle permet de stabiliser partiellement le glissement et de limiter les déformations futures sur la chaussée. Les coûts de réfection régulière de la chaussée induite jusque-là par le phénomène s'en trouveront réduits.

Les travaux consisteront en la reconstruction d'un mur en béton armé fondé sur des micropieux et ancré au moyen de tirants précontraints. La face avant du mur sera revêtue de pierres pour garantir l'intégration de l'ouvrage dans le paysage de Lavaux.

1.5 Risques liés au report des travaux

1.5.1 RC 702 B-P - Projet lié aux chutes de blocs

A ce jour, le risque de chutes de blocs sur ces tronçons de chaussées est permanent, quelles que soient les conditions climatiques. Le report des travaux n'accentuerait pas les phénomènes actuels, mais la menace de chutes de blocs perdurerait au détriment de la sécurité des usagers.

1.5.2 RC 32-C-P, 251-B-P, 303-C-P, 305-B-, 602-B-P, 702-B-P

En cas de report des travaux, un effondrement local de la route pourrait se produire. Il en résulterait une fermeture partielle de la chaussée au minimum et des frais de réparation très élevés. L'augmentation du risque pour les utilisateurs de la route serait également élevée, particulièrement pour le trafic des poids lourds.

1.5.3 RC 705-B-P - Renforcement du talus aval, La Borne

L'état de dégradation de la chaussée pourrait conduire à un glissement de la moitié de la route vers l'aval. La voie amont devrait éventuellement être fermée sur une longue période afin d'éviter tout glissement supplémentaire. Une fermeture temporaire de la route n'est pas à exclure.

Les coûts de réparation seraient alors bien plus élevés que ceux prévus pour les travaux de stabilisation.

Par ailleurs, la chaussée doit annuellement faire l'objet de réparations qui grèvent le budget de

fonctionnement du service d'exploitation.

1.5.4 RC 780-B-P - Mur de soutènement, En Calamin

Des moellons du mur en état de dégradation avancée pourraient se desceller et tomber sur la chaussée et des pans de mur disloqués pourraient basculer. La largeur de la bande cyclable est réduite au droit du mur, obligeant les cyclistes à faire un écart.

Le risque pour les usagers est donc important.

1.6 Planning opérationnel et coût des projets

D'un point de vue du planning, les premières études financées par le budget de fonctionnement sont bien avancées pour la plupart des projets et aboutiront en 2015 et 2016. Les travaux sont prévus majoritairement sur 2016 et 2017.

Les coûts, devisés par nos mandataires, sont détaillés dans le tableau ci-dessous. Ils sont basés sur les prix unitaires de soumissions récentes pour des projets similaires :

	RC	Commune(s)	PR	Type de travaux envisagés	Coût estimatif travaux H.T.	Honoraires H.T.	T.V.A. 8%	Total T.T.C.
1	32	Bassins	575	Longrines	360'000	67'000	34'160	461'160
2	251	Penthalaz	875	Longrines	204'000	42'000	19'680	265'680
3	303	Bavois	800	Longrines	204'000	42'000	19'680	265'680
4	305	Oulens-Eclépens	425-575	Longrines	960'000	96'000	84'480	1'140'480
5	602	Avenches	450	Longrines	480'000	72'000	44'160	596'160
6	702	Rossinière - Malachenau-Solosex	4175	Filets	966'000	100'000	85'280	1'151'280
7	702	Rossinière - Vers Malachenau	4150	Longrines	523'000	47'000	45'600	615'600
8	705	Château-d'Oex	2400	Longrines	1'370'000	260'000	130'400	1'760'400
9	780	Epesses	1000	Mur pieu	1'176'000	186'000	108'960	1'470'960
					6'243'000	912'000	572'400	7'727'400

Le montant total est arrondi à CHF 7'730'000.-

Le montant prévu pour les honoraires s'explique par le fait que les ressources internes ne permettent pas de réaliser toutes les études de projet. Il est nécessaire d'externaliser certaines prestations comme les études géotechniques et sondages qui sont indispensables et complexes pour dimensionner un ouvrage efficace et répondant à la situation locale.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le suivi des projets sera assuré par les collaborateurs de la DGMR, division IR, qui assureront la direction générale des études et des travaux.

Des bureaux d'ingénieurs privés assureront les prestations suivantes :

- élaboration des projets ;

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

L'acquisition des marchés de services et de travaux s'effectuera 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 : 400'032 "Dégâts forces de la nature, 2^{ème} rattrapage"

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	4'500	2'730	500	0	7'730
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	4'500	2'730	500	0	7'730
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	+
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	4'500	2'730	500	0	7'730
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	4'500	2'730	500	0	7'730

Le DDI 400'032 est prévu au budget 2016 et au plan d'investissement 2017-2020, avec les montants suivants :

Année 2016 CHF 4'000'000.-

Année 2017 CHF 3'000'000.-

Année 2018 CHF 500'000.-

Année 2019 CHF 500'000.-

Année 2020 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 20 ans à raison de CHF 386'500.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de : $(CHF\ 7'730'000 \times 5 \times 0.55)/100 = CHF\ 212'600.-$

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

Les secteurs assainis par des murs de soutènement font partie du réseau des routes cantonales hors localité dont l'entretien incombe au Canton. Les travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien de ces tronçons et de permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

Pour tout nouvel ouvrage de protection réalisé, une des conditions d'obtention d'une subvention astreint le bénéficiaire à en financer l'entretien. Les coûts spécifiques de ces interventions représentent plusieurs dizaines de milliers de francs par année sur le budget de fonctionnement, et seules les interventions urgentes sont réalisées, les montants à disposition (cf. 1.3.4) ne permettant pas le maintien de la substance.

Ainsi ces nouveaux ouvrages ont un impact de plus en plus important sur le budget de fonctionnement. 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.

Dans le présent EMPD, les coûts de construction pour le cas concerné (n° 6) est de 966'000.- H.T. Ce qui représente un montant de 21'000.- T.T.C (arrondi) en frais d'entretien annuel.

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 à la suite d'un glissement de terrain ou d'une chute de blocs, ces projets contribuent à garantir une accessibilité aux communes du canton et à supprimer les déviations de trafic consécutives à un incident (itinéraires allongés).

L'accès des poids lourds est aussi garanti, permettant 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 de législature 2012-2017 du Conseil d'Etat :

"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

Néant.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Au vu des développements qui précèdent, les travaux de consolidation des neuf objets répertoriés dans le cadre des DFN doivent être qualifiés de charges liées au regard de l'article 163 alinéa 2 Cst-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 dans les meilleurs délais puisque les risques de danger causés par les phénomènes naturels concernés sont élevés pour les usagers de la route (cf. point 1.5). La condition du moment de la dépense est donc également remplie. Enfin, s'agissant de la quotité de la dépense, les travaux répertoriés tiennent compte des spécificités de chaque situation. Les solutions retenues constituent le minimum nécessaire pour offrir un rapport coût-utilité qui réponde 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 :

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation	0	21	21	21	63
Charge d'intérêt	0	212.6	212.6	212.6	637.8
Amortissement	0	386.5	386.5	386.5	1159.5
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	0	620.1	620.1	620.1	1860.3
Diminution de charges	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Total net	0	620.1	620.1	620.1	1860.3

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 7'730'000 pour financer les travaux de consolidation et protection de neuf objets répertoriés dans le cadre des Dégâts des Forces de la Nature (DFN)

du 9 décembre 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 7'730'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de consolidation et protection de neuf objets répertoriés dans le cadre des Dégâts des Forces de la Nature (DFN).

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 9 décembre 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean