

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'220'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 701-B-P entre Savigny et Forel (Lavaux) sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)**

### 1 PRÉSENTATION DU PROJET

#### 1.1 Préambule

La loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01) prévoit que les constructions et corrections de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs sont ordonnées par décret du Grand Conseil (art. 53, al. 1 LRou).

Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la route cantonale 701-B-P (RC 701) qui fait partie du réseau de base principal (B-P) selon la hiérarchie des routes cantonales. Ce projet se situe entre Savigny et Forel (Lavaux) sur le territoire de ces deux communes.

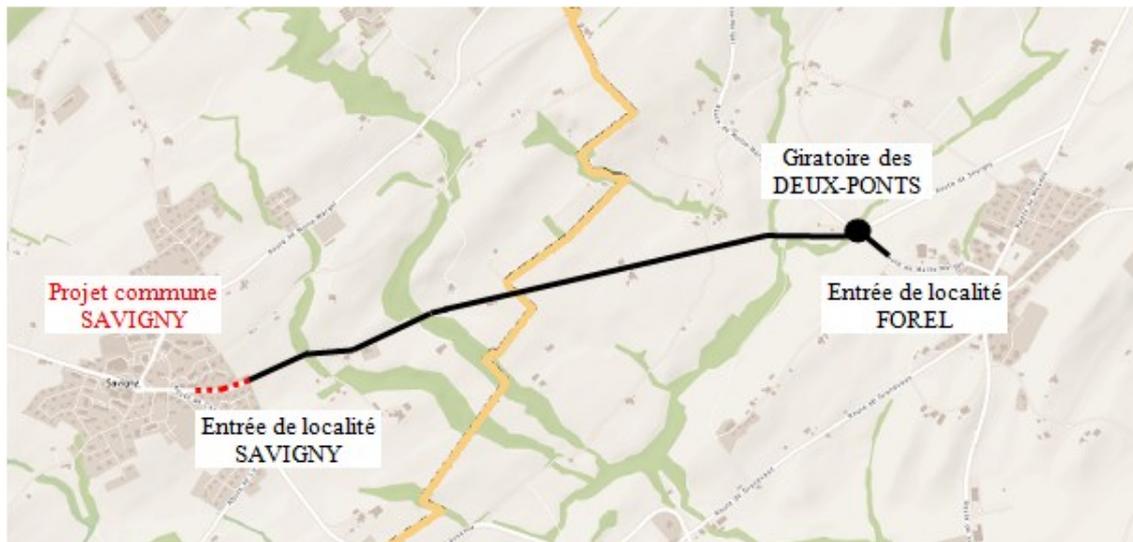
La chaussée de ce tronçon de route cantonale, trop étroite par rapport à sa charge de trafic et à la vitesse autorisée, est fortement dégradée et le réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages est déficient d'un côté.

Le giratoire des Deux-Ponts est accidentogène par sa géométrie et est répertorié dans la liste des points noirs du canton de Vaud. De plus, son revêtement est usé.

Cet axe de rabattement selon la stratégie cantonale de promotion du vélo doit être doté d'une bande cyclable dans le sens de la montée (Forel - Savigny). La réalisation d'une bande cyclable unilatérale (déclivité proche de 4 % sur la majorité du tronçon) est une solution intermédiaire qui se justifie par un choix économique. Les vélos à la descente circulent plus vite et selon des trajectoires plus rectilignes, il est donc logique de favoriser en premier lieu les cyclistes montants.

La Commune de Savigny souhaite profiter de ces travaux pour réhabiliter la RC 701 en traversée de localité. Elle en financera les coûts.

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, qui remplit une fonction de liaison à l'échelle cantonale, satisfera aux exigences légales de sécurité, de fluidité et d'entretien des routes cantonales. Son entretien et son réaménagement sont donc nécessaires pour répondre de manière satisfaisante aux attentes et à la sécurité des usagers et riverains concernés par cet axe intercantonal.



*Plan de situation*

## **1.2 Bases légales**

Les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2<sup>ter</sup>, 7 et 20, al. 1<sup>er</sup>, lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'espèce, les tracés des voies publiques existantes doivent être aménagés en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2, al. 1<sup>er</sup>, LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes et dont la sinuosité et les surlargeurs doivent être adaptées. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie. De plus, on note une accélération des altérations, en particulier des bords de chaussée et des accotements, dues à certains hivers particulièrement rigoureux ces dernières années.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectif d'effectuer des travaux d'entretien sur une route dégradée et de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences actuelles de qualité fixées dans les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports).

La réalisation de ce projet améliorera la fonction de ce tronçon de route pour qu'il puisse répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés.

### **1.3 Exposé de la situation**

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. rapport n° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil avait accepté qu'une méthode de priorisation et de choix des projets routiers soit mise en place et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagement des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont priorisés selon cette méthode, puis intégrés à la planification quadriennale. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la qualité actuelle du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière

#### *1.3.1 Situation actuelle*

La RC 701 est actuellement une route du réseau de base principal, correspondant au premier niveau de hiérarchisation qui donne la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Sa fonction est d'intérêt régional et intercantonal dans son rôle d'itinéraire de liaison avec le canton de Fribourg

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 7'300 véhicules/jour, dont 100 poids lourds.

L'état des routes est évalué sur la base de trois indices d'état spécifiques. Le premier de ces indices rend compte des dégradations de surface (I1), le deuxième précise la planéité longitudinale (I2) et le troisième la planéité transversale (I3). Tout le réseau cantonal vaudois est ainsi représenté en fonction de ces indices afin de localiser les tronçons les plus dégradés. Les notes attribuées à ces indices vont de bon à mauvais en passant par moyen, suffisant et critique. En ce qui concerne la RC 701, les notes montrent qu'en 2011 déjà, l'indice I1 (dégradation) est pratiquement partout critique. Cette note permet de se représenter l'état de la route, et correspond donc à l'obligation de réaliser des travaux d'entretien lourds.

#### *1.3.2 Problèmes à résoudre*

##### **Problèmes techniques**

La route actuelle n'est plus assez large au regard des gabarits des véhicules et se trouve dans un état de dégradation avancé. Le revêtement supérieur se détache par plaques et les bords de chaussée sont particulièrement dégradés et déformés.

Les prélèvements du revêtement réalisés sur la chaussée et dans le giratoire, ainsi que les mesures de portance, ont révélé des épaisseurs de revêtement comprises entre 140 et 180 mm pour la chaussée et entre 120 et 250 mm pour le giratoire. Les carottes faites dans le giratoire montrent des enrobés fissurés, désagrégés et décollés ; l'adhérence entre les différentes couches est déficiente. La portance est suffisante dans la partie centrale de la chaussée, ce qui est en adéquation avec le principe de réfection retenu (voir §1.3.3).



*Fissures dans le giratoire*



*Fissures et affaissement bord de chaussée droit*



*Usure du revêtement*



*Fissures et absence d'accotement*

### **Mobilité douce**

Le réseau cyclable cantonal prévoit un itinéraire de rabattement reliant Forel à Savigny. L'intérêt d'une liaison de cette nature provient notamment du nombre d'habitants (3'365 en 2009), d'emplois (1'013 en 2008) et de services (banque, poste, pharmacie, commerces, salle polyvalente, école, ...) offerts à Savigny. Selon la stratégie cantonale pour la promotion du vélo, cet itinéraire fait partie des tronçons de rabattement. Après l'analyse de différentes variantes, le choix s'est porté sur une variante avec bande cyclable à la montée, solution offrant le ratio coût/utilité/efficacité optimal. En effet, partant de l'observation qu'un vélo à la montée est plus sujet aux variations de trajectoire que dans le sens descendant, si les conditions ne permettent la réalisation que d'une seule bande, il est préférable de réaliser celle-ci à la montée.

La correction du tracé sur trois virages correspond à une mise aux normes avec des rayons de courbure de 240 m.

Sur tout ce tronçon, la largeur actuelle moyenne de la chaussée est de 6.43 m ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640'201. En effet, cette norme recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée de 6.50 m (cas du croisement voiture-camion), voire de 7.30 m pour le croisement de deux poids lourds. Cette situation résulte de l'évolution de la dimension des véhicules au cours des trente dernières années et rend désormais le croisement de ceux-ci particulièrement périlleux. Les conséquences de cette largeur insuffisante 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.

Enfin, la géométrie du giratoire des Deux-Ponts est accidentogène (cf. § 1.1) et nécessite une correction. En effet, la largeur de voie de la pastille est trop importante et les angles de déviation à l'entrée et dans le giratoire sont trop faibles. Les véhicules se présentent avec une vitesse trop élevée aux abords du giratoire par rapport à la visibilité.

Au vu de tout ce qui précède et afin de garantir une durabilité optimale ainsi qu'une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, un assainissement complet s'impose.

#### *1.3.3 Variantes étudiées*

Vu l'état général de la chaussée deux variantes ont été analysées :

- Variante 1 : Déconstruction et reconstruction de l'ensemble de la chaussée (fondation et enrobé),

- Variante 2 : Conservation des matériaux en place (fondation et enrobé) en renforçant les bords de chaussée et en rechargeant en enrobé la structure actuelle.

Variante retenue : conservation de la structure existante

Les analyses effectuées montrent que la portance de la chaussée existante est satisfaisante, à l'exception des bords de route. La couche de roulement, quant à elle, est en mauvais état. Dès lors, cette variante consiste à refaire un nouveau bord de chaussée élargi pour recevoir la bande cyclable et à renforcer et renouveler les deux couches d'enrobé supérieurs, tout en conservant le reste de l'infrastructure.

Étant donné les coûts disproportionnés que pourrait générer la variante 1, elle n'a pas été retenue.

## **1.4 Descriptif des travaux**

### *1.4.1 Descriptif des travaux*

#### **Voirie**

Le projet s'étend sur une longueur d'environ 2'300 m. Le gabarit choisi est de 3.50 m à la descente et de 3.25 m à la montée, auquel s'ajoute 1.50 m de bande cyclable. Le tout portant la chaussée à 8.25 m de largeur totale avec des accotements de 1.00 m de largeur à la descente et de 0.75 m à la montée. Ce gabarit est suffisant en raison du volume de poids lourds circulant sur cet axe. Ainsi deux poids lourds pourront se croiser à une vitesse de 80 km/h.

Ce projet est conçu de manière à corriger la sinuosité et le profil en long actuel de la route pour garantir une sécurité et une visibilité suffisantes. Il limite les emprises sur les parcelles riveraines, en corrigeant le tracé en accord avec les impératifs de conservation des voies historiques et en optimisant les volumes des terrassements (déblais - remblais). La route figure en effet à l'inventaire des voies historiques (IVS). La correction de ce tronçon n'aura pas d'impact sur la substance de cette voie historique.

#### **Évacuation des eaux**

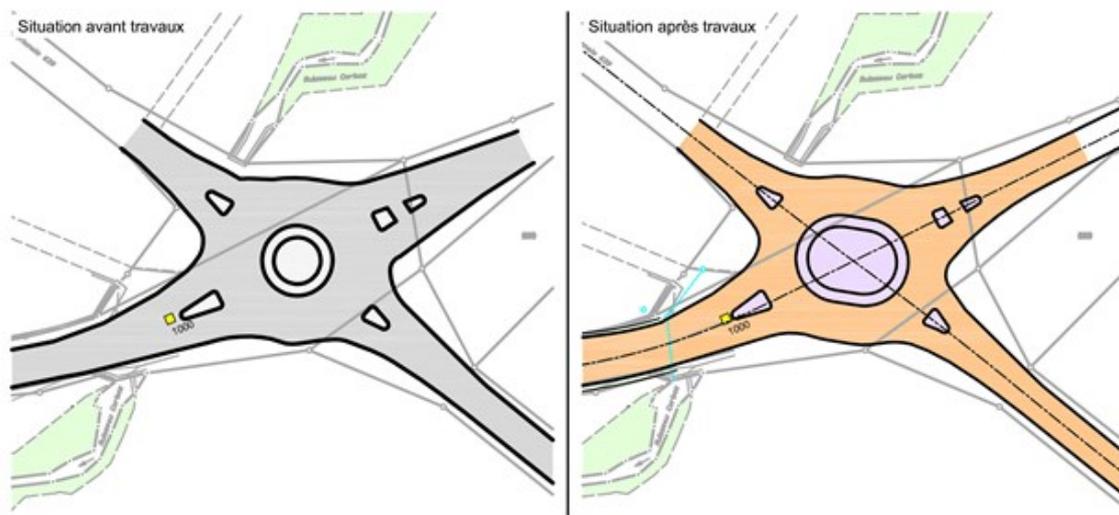
Le système d'évacuation des eaux claires sera également revu. Les canalisations du bord droit (sens Savigny-Forel) seront conservées, l'inspection par caméra montrant un bon état général. Les canalisations du bord gauche, plus anciennes, sont en revanche en fin de vie et, par conséquent, ne remplissent que très partiellement leur fonction. Celles-ci seront remplacées par des nouvelles chemises de drainage, exclusivement aux endroits nécessaires en fonction de la nouvelle plateforme routière assainie. Le but est d'arriver à une gestion optimale des eaux de ruissellement de la chaussée, gage d'une sécurité accrue de la plateforme routière, et d'assurer le drainage de la fondation de la route afin de garantir sa pérennité à long terme en la protégeant contre les effets du gel. Cette conception est conforme aux normes VSS 640'340 et 640'360 (évacuation des eaux de chaussée) et à la norme SIA 190.

#### **Voûtage du Grenet**

L'élargissement de la chaussée à 8.25 m oblige à adapter le voûtage du Grenet. Il verra la largeur de son tablier adaptée à la nouvelle géométrie et son profil en long sera également adapté. Cet ouvrage étant classé aux monuments historiques pour la voûte et les murs en aile en maçonnerie, ces éléments ne seront pas touchés par les travaux.

#### **Giratoire**

La géométrie du giratoire des Deux-Ponts a été entièrement revue et mise aux normes. Pour ce faire, il sera entièrement déconstruit et reconstruit.



*Schéma giratoire des Deux-Ponts avant et après travaux*

### **Arrêt de bus**

Il sera également réalisé un nouvel arrêt de bus au bas du chemin de Pra-Péllisson avec une aide à la traversée. Ce nouvel arrêt est réalisé en raison de la modification de la ligne TL sur la route de Mollie-Margot.

### **Projet routier**

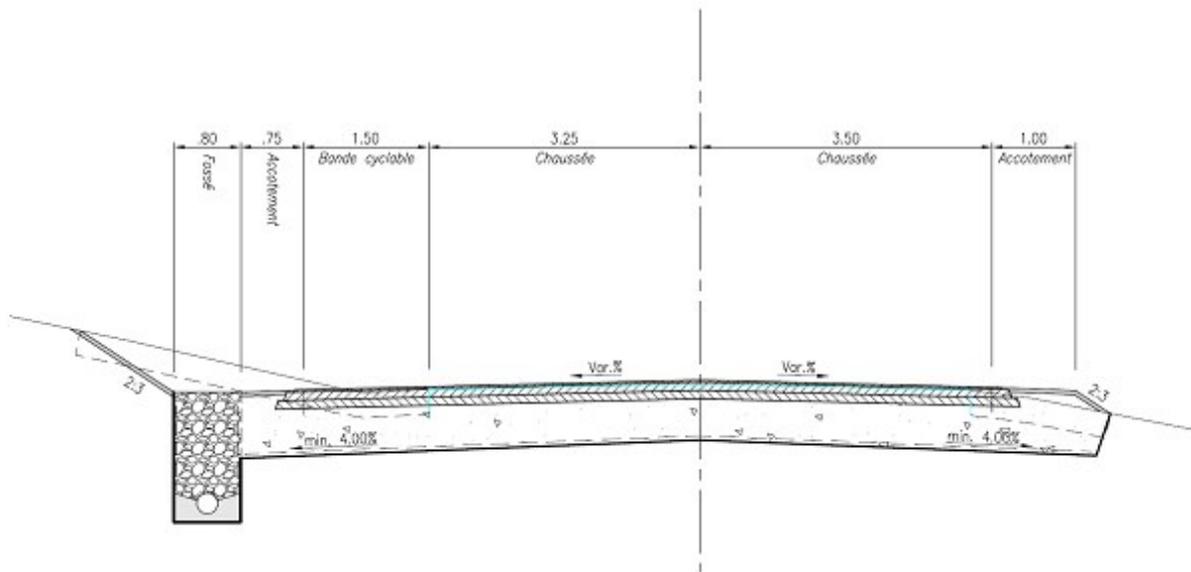
Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- rabotage de 40 mm de l'enrobé existant sur environ 6.00 m de largeur, pose de 100 mm d'enrobé.
- sur l'élargissement, nouvelle infrastructure de chaussée, permettant de passer à une largeur totale de 8.25 m plus deux accotements de 1.00 m et de 0.75 m, ainsi que des nouveaux collecteurs avec chemise de drainage.

### **Emprises**

L'emprise du projet nécessitera au total l'expropriation de 6'505 m<sup>2</sup> de terres agricoles en surfaces d'assolement sur les communes touchées par le projet. Ces surfaces sont à compenser sur la réserve cantonale.

### 1.4.2 Profil type retenu



### 1.4.3 Gestion du trafic en phase travaux

Pour améliorer la sécurité du chantier et obtenir une qualité d'exécution accrue pour une durée réduite, ces travaux seront réalisés par étapes sur des tronçons de route totalement fermés à la circulation et des déviations seront mises en place. Seule la réfection du giratoire s'effectuera en deux étapes par demi-chaussée régulée par des feux. Le maintien de l'accessibilité pour les riverains ainsi que pour les exploitants agricoles durant toute la durée des travaux sera garanti soit via le chantier par le maintien de passage, soit via des chemins AF (améliorations foncières) existants.

### 1.4.4 Durée des travaux

Les travaux s'étaleront entre septembre 2016 et octobre 2018, y compris les réouvertures hivernales, ceci sous réserve de l'octroi des crédits. S'agissant de l'enquête travaux et de l'enquête expropriation, elles ont déjà eu lieu et n'ont pas engendré d'oppositions.

## 1.5 Risques liés à la non-réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit d'ouvrage ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ce projet devrait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes.

### 1.5.1 Risques pour les usagers

Le mauvais état actuel de ce tronçon de RC (chaussée dégradée, largeur de la chaussée insuffisante, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques aux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO).

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant. A moyen terme, ce tronçon de chaussée de la RC 701 pourrait ainsi être complètement usé (perte de planéité, aquaplaning, faux dévers locaux, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, des interventions ponctuelles de colmatage de fissures et de recharge des nids-de-poule devraient être

réalisées dans l'intervalle, comme souvent dans l'urgence, par les services d'entretien. Ceci n'éviterait pas les travaux de réhabilitation à effectuer ultérieurement.

## **1.6 Crédit sollicité**

Le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la RC 701 entre Savigny et Forel (Lavaux) a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

Le montant des travaux est estimé à CHF 5'220'000.-.

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

### *1.6.1 Bases du devis*

Les coûts des travaux sont estimés sur la base de soumissions rentrées le 19 février 2016.

Les prestations d'honoraires d'ingénieurs et de géomètres sont estimées selon l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

Les coûts d'expropriation de 6'505 m<sup>2</sup> de terrain agricole à CHF 4.00/m<sup>2</sup>, auxquels s'ajoutent des montants d'indemnités de CHF 40'000.- pour les pertes de cultures, permettent d'évaluer le coût global de l'acquisition de terrain à environ CHF 66'000.- (auxquels s'ajoutent les honoraires de géomètre CHF 80'000.-).

### *1.6.2 Devis*

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Le montant dépensé, au titre d'études préliminaires sur les routes cantonales (EPRC), de CHF 9'664.90 sera transféré dans le présent crédit d'ouvrage.

Les prix unitaires du génie civil sont issus de soumissions rentrées en février 2016. Le coût de réalisation de ce projet se répartit de la façon suivante :

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	3 %	1	<b>Honoraires</b>	
		112	Honoraires	150'000.00
			Total honoraires HT	<b>150'000.00</b>
200	3 %	2	<b>Terrains</b>	
		221	Acquisitions de terrains (yc honoraires géomètre)	106'000.00
		222	Indemnités	40'000.00
			Total terrains HT	<b>146'000.00</b>
300	83 %	3	<b>Tracé</b>	
		331	Chaussée	3'400'000.00
		332	Carrefour	570'000.00
		335	Dépenses avant vote du décret	10'000.00
		335	Essais de prospection base des études yc auscultation sur tracé	12'000.00
			Total tracé HT	<b>3'992'000.00</b>
400	10 %	4	<b>Ouvrage</b>	
		441	Pont	490'000.00
			Total Ouvrage HT	<b>490'000.00</b>
600	1 %	6	<b>Frais divers</b>	
		661	Frais divers	50'000.00
			Total Frais divers HT	<b>50'000.00</b>
			<b>Total intermédiaire HT</b>	<b>4'828'000.00</b>
			TVA 8 %	386'240.00
	100 %		<b>Total TTC</b>	<b>5'214'240.00</b>
			Arrondi	5'760.00
			<b>Total général TTC arrondi</b>	<b>5'220'000.00</b>

## 2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'élaboration du projet de génie civil de la RC 701 est assurée par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). L'organisation pour la direction locale des travaux sera assurée par un bureau d'ingénieurs, sous la direction de la DGMR.

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

### 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

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

N° EOTP I.000361.02, " RC701 Savigny – Forel, réha. Cornes de Cerf "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	420	2'600	1'600	600	5'220
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	420	2'600	1'600	600	5'220
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	420	2'600	1'600	600	5'220
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à charge de l'Etat	420	2'600	1'600	600	5'220

Le N° EOTP I.000361.02 est prévu au budget 2016 et au plan d'investissement 2017-2020 avec les montants suivants :

Année 2016 : CHF 2'250'000.-

Année 2017 : CHF 2'250'000.-

Année 2018 : CHF 1'500'000.-

Année 2019 : CHF 0.-

Année 2020 : CHF 0.-

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

#### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 261'000.- par an.

(5'220'000 / 20 = CHF 261'000.-).

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de

(5'220'000 x 5 x 0.55)/100 = CHF 143'600.- (arrondi).

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

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

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

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

Les travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien excessifs et de permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

Par contre, les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

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

Une fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, les communes concernées bénéficieront d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien d'un réseau routier en bon état. En outre, l'accessibilité sera améliorée.

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

Ce projet de réhabilitation a des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tout en rétablissant la sécurité des usagers et des riverains de la route.

Au surplus, ce projet de réhabilitation a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

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

Le projet est conforme à la mesure 4.3 du programme de législature 2012-2017 du Conseil d'Etat :

*" Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques. "*

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

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; RSV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

L'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En effet, la LRou impose d'adapter les tracés des voies publiques existantes en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la

protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou ; cf. ch. 1.2 du présent EMPD). Comme le démontre le présent EMPD, dans leur principe, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier en fin de cycle de vie et dont la largeur en particulier n'est plus conforme au regard de la norme VSS 640'201 (cf. ch. 1.3.2) relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports), les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Au surplus, on note que la jurisprudence du Tribunal fédéral considère que les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques, notamment de sécurité, sont en principe des dépenses liées. En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte. La solution technique standard proposée a uniquement été élaborée de manière à rendre ce tronçon de route conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12, LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite donc uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ce tronçon de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point il convient également de se référer au chapitre 1.6 ci-dessus.

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépenses liées au sens de l'art. 163, al. 2, Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation.

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

Néant.

### **3.12 Incidences informatiques**

Néant.

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

Néant.

### **3.14 Simplifications administratives**

Néant.

### **3.15 Protection des données**

Néant.

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

EOTP I.000361.02 " RC701 Savigny – Forel, réha. Cornes de Cerf "

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	143.6	143.6	143.6	430.8
Amortissement	0	261.0	261.0	261.0	783.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>404.6</b>	<b>404.6</b>	<b>404.6</b>	<b>1'213.8</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>404.6</b>	<b>404.6</b>	<b>404.6</b>	<b>1'213.8</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 :

## PROJET DE DÉCRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'220'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 701-B-P entre Savigny et Forel (Lavaux) sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)**

du 8 juin 2016

---

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 5'220'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 701-B-P entre Savigny et Forel (Lavaux) sur le territoire des communes de Savigny et Forel (Lavaux)

### **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 8 juin 2016.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*