

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'985'000.- pour financer la correction routière de la RC 749-B-P et l'amélioration de l'intersection RC 749-B-P / RC 744-B-P sur le territoire des communes de Corsier-sur-Vevey et de Jongny

1 PRÉSENTATION DU PROJET

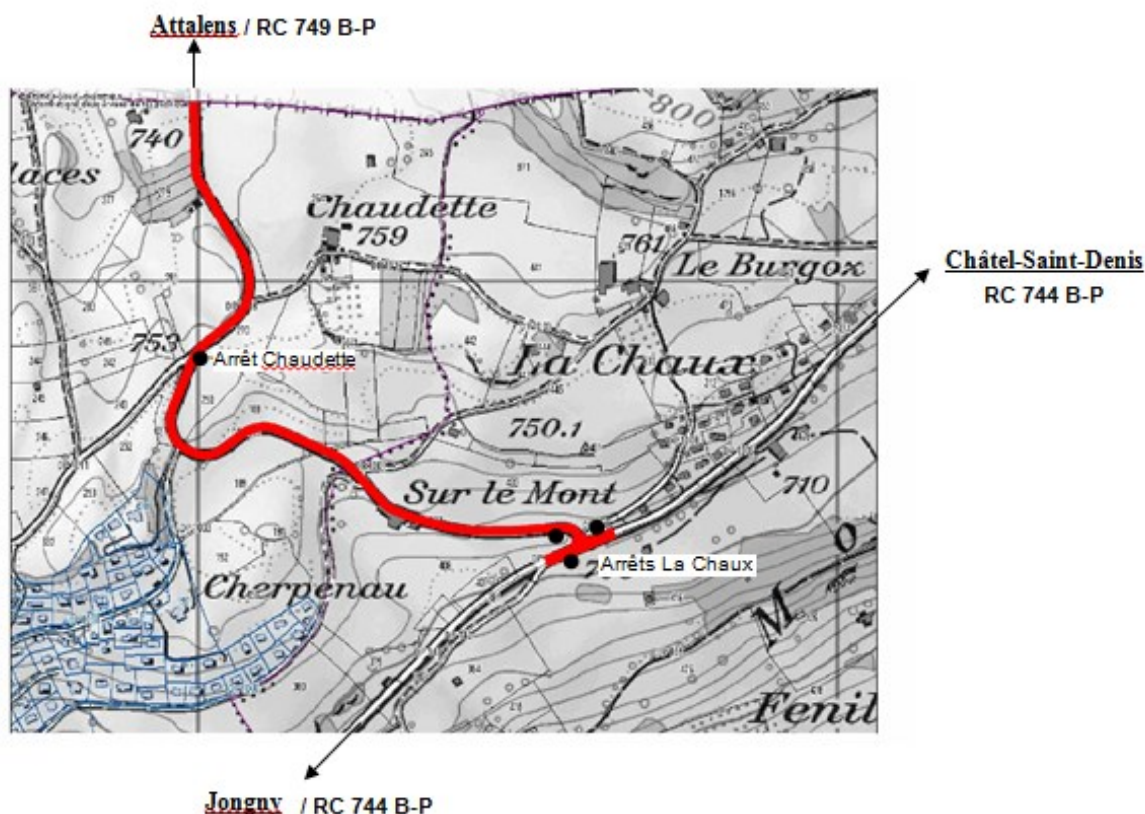
1.1 Préambule

Le Conseil d'Etat, dans sa séance du 29 septembre 2010, a validé les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau dans le rapport "Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC 2020)".

Cette stratégie d'évolution a été établie afin d'assurer :

- le maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers,
- l'amélioration de son efficacité,
- la préservation de sa substance patrimoniale.

Le scénario d'entretien des chaussées proposé consiste à maintenir le réseau routier cantonal (hors localité) dans son état actuel, dit "suffisant" au sens de l'indice de la norme SN 640 925b "Gestion de l'entretien des chaussées (GEC) – Relevé d'état et appréciation en valeur d'indices". La logique est patrimoniale : le réseau est traité comme un héritage à préserver et à transmettre en réalisant les travaux qui s'imposent pour assurer, dans la durée, un niveau de prestations de qualité acceptable.



1.2 Bases légales

Le tronçon de routes cantonales hors localités concerné (RC 749-B-P et RC 744-B-P) est propriété du canton, suivant l'article 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01). Conformément à cet article, les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est propriétaire (art. 3, al. 2ter, 7 et 20, al.1er, 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 soient adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic. Ces impératifs 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 de l'Association suisse des professionnels de la route et directives de l'Office fédéral des routes OFROU). En outre, conformément à l'article 2, alinéa 1^{er}, LRou, il est précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

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. Il répond en outre au nouvel article 6a de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01).

1.3 Descriptif du projet

1.3.1 Situation actuelle

Les RC 749-B-P et RC 744-B-P (ci-après RC 749 et RC 744) font partie du réseau de base des routes cantonales et du réseau des transports publics Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve (VMCV). Il s'agit d'un itinéraire pour les transports spéciaux de type II (convois routiers de 240 tonnes au maximum) pour la RC 749 et pour les transports spéciaux de type III (convois routiers de 90 tonnes au maximum) pour la RC 744.

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève sur :

- la RC 749 à environ 4000 véhicules/jour, dont 180 poids lourds,
- la RC 744 à environ 5000 véhicules/jour, dont 170 poids lourds.

1.3.2 Problèmes à résoudre

RC 749-B-P

La largeur moyenne actuelle de la RC 749 est de 5.95 mètres, ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201. De plus, cette route sinueuse ne possède pas les surlargeurs en courbe requises par la norme VSS 640 105b.

L'arrêt "Chaudette" des transports publics n'est pas adapté aux bus articulés. De plus, aucun aménagement n'est présent pour permettre aux usagers des transports publics de traverser la route en toute sécurité.

Vingt prélèvements du revêtement (carottages) ont été faits sur l'ensemble du tracé. Les résultats d'analyse sont les suivants :

- des épaisseurs de revêtement comprises entre 10 et 20 cm ;
- un revêtement non homogène en raison des interventions d'entretien successives ;
- une couche de surface de moyennement à fortement usée ;
- une estimation d'un âge de 30 ans pour la couche de roulement en gravillonnage, de 33 ans pour la couche de base et de 40 à 50 ans pour les couches inférieures.

En complément, un relevé et une évaluation des dégradations ont été réalisés et les constats sont les suivants :

- des affaissements des bords faibles à importants tout le long du tronçon et dans les deux sens de circulation ;
- un orniérage critique avec des zones présentant des déformations prononcées ;
- de multiples renforcements pouvant aller jusqu'à 10 cm d'enrobé ont été réalisés au fil des ans provoquant ainsi une discontinuité au niveau de la couche de roulement et des tassements résiduels.

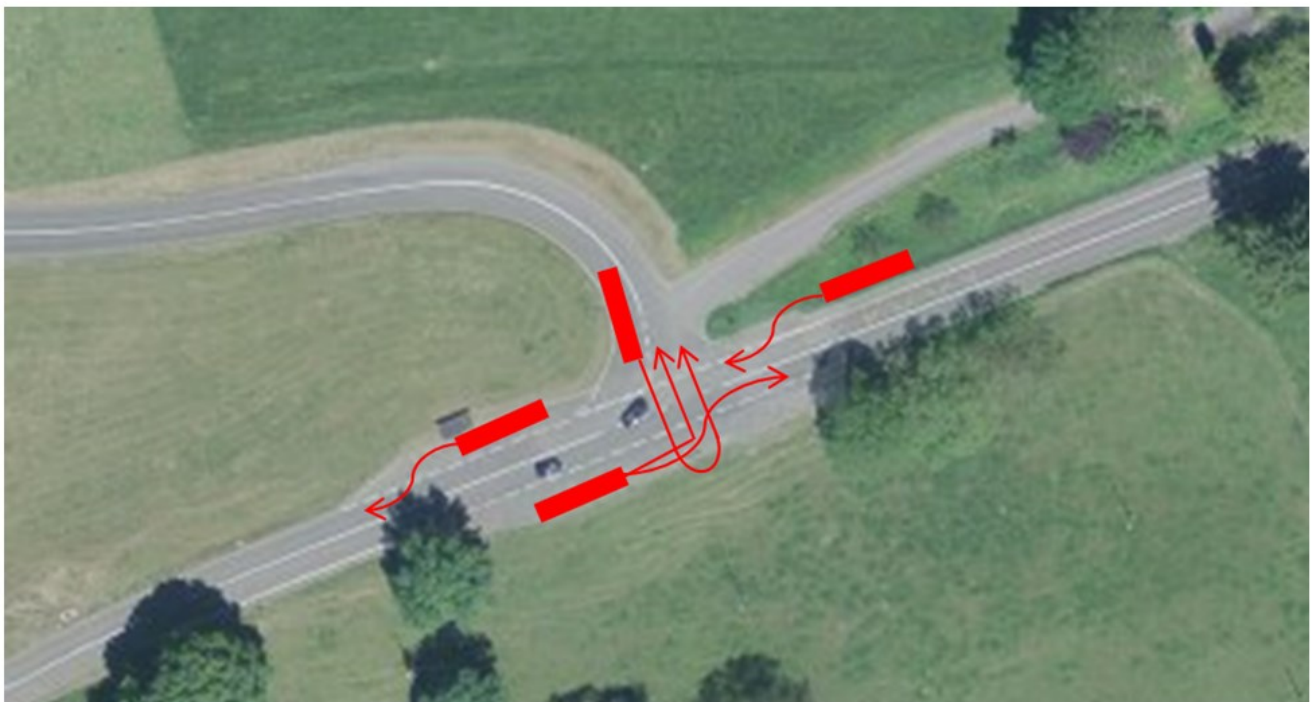
Ces analyses démontrent que les dégradations structurelles et les déformations sont importantes sur le tronçon de la 749. **L'état général est donc qualifié de "critique" à "mauvais".**

Intersection RC 744 et 749

Le croisement des RC 744 et 749 pose des problèmes aux heures de pointe. En effet, à ce carrefour se situe une importante interface de transports publics, comprenant quatre arrêts de bus, dont un n'est ni marqué, ni sécurisé (usagers déposés dans le champ jouxtant la route). La présence simultanée de plusieurs bus VMCV à l'arrêt "La Chaux" s'explique par le fait que la ligne VMCV se scinde en deux à cet endroit selon les horaires. Cette connexion en Y permet un transbordement selon la provenance, respectivement selon la destination des usagers. Aux heures de pointe, quatre bus par heure effectuent

le trajet Vevey – Châtel-Saint-Denis ou Bossonnens. Et trois bus par heure l'effectuent en sens inverse. En raison de la configuration trop exigüe de ce carrefour, les manœuvres des véhicules des transports publics ne sont pas aisées et provoquent des situations dangereuses pour tous les usagers. On relève également que les importants transbordements entre les bus VMCV amènent les piétons à traverser les RC 744 et 749 sans cheminement clair.

La situation ci-dessous illustre les mouvements des bus selon leur destination et horaire ainsi que les manœuvres nécessaires à leur repositionnement en fonction de la destination qu'ils sont appelés à desservir :



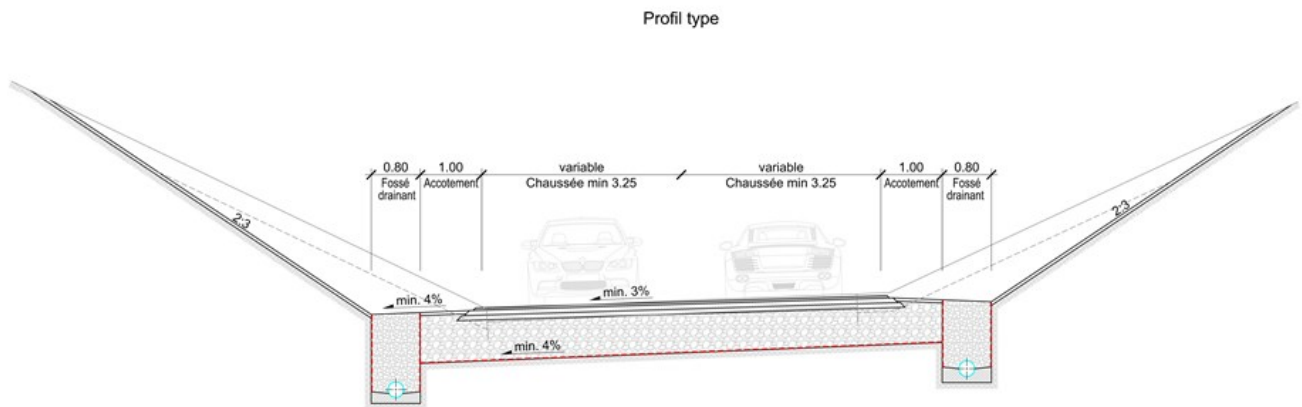
Sur la base des comptages effectués par le Canton en septembre 2010 aux heures de pointe du matin et du soir, il apparaît que ce carrefour à trois branches a atteint sa limite de capacité. Cela signifie une prise de risque pour les usagers voulant s'insérer sur l'autre axe mais également un temps d'attente, en raison de l'état de saturation, provoquant ainsi un "encolonnement".

Ces comptages démontrent que les mouvements principaux se font entre Vevey et Attalens, plutôt qu'entre Vevey et Châtel-St-Denis.

1.3.3 Descriptif des travaux pour la correction routière de RC 749

Le projet routier va du carrefour de "La Chaux" à la limite avec le canton de Fribourg. Sur ce tronçon de 1'280 mètres, le projet consiste à porter la largeur de la chaussée à 6.50 mètres avec des accotements d'un mètre de largeur de part et d'autre de la chaussée. Cette largeur de chaussée permet le croisement à 80 km/h d'un véhicule et d'un poids lourd. Des corrections locales de l'axe pour améliorer la visibilité et adoucir la sinuosité sont également nécessaires. Cette correction routière sera accompagnée d'un assainissement de la superstructure de la route ainsi que du remplacement des collecteurs d'eau claire détériorés. **De plus, cette réhabilitation est en cohérence avec la nouvelle voirie routière du tronçon fribourgeois attenant.** En effet, la largeur de cet axe a été portée à 6.50 mètres.

Le profil retenu est le suivant :



L'arrêt existant "Chaudette" pour les bus circulant en direction d'Attalens se trouve hors chaussée et n'est pas dimensionné pour les bus articulés. Il n'y a pas d'aide à la traversée dans cette zone et la visibilité y est mauvaise.

Le projet adaptera cet arrêt de la façon suivante :

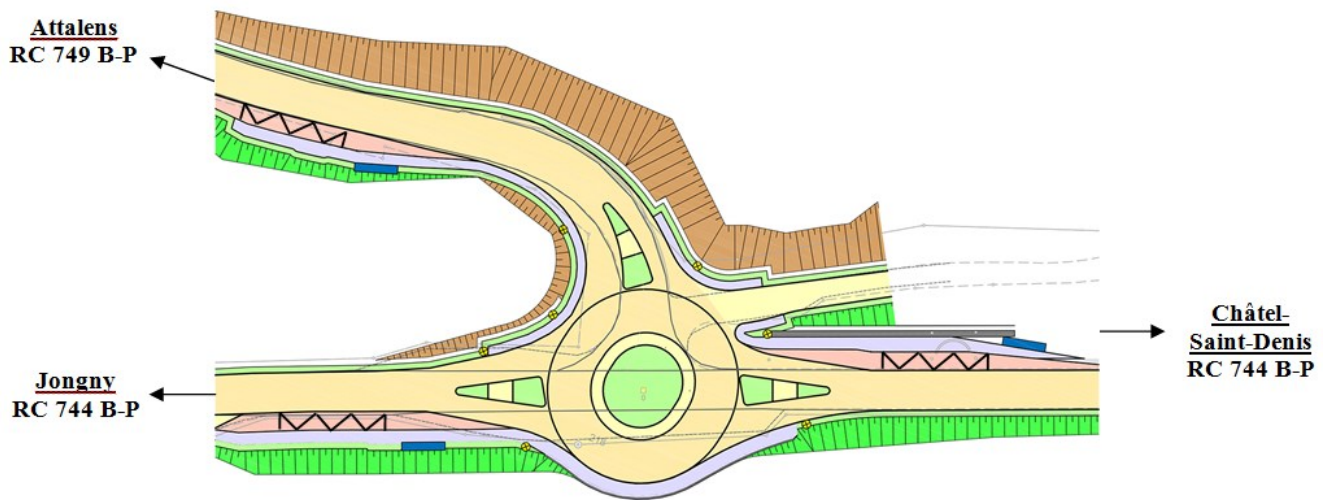
- prolongement de l'arrêt en baignoire existant afin que les bus articulés puissent y déposer les usagers ;
- création d'une aide à la traversée permettant aux piétons de rejoindre le trottoir situé sur le côté opposé.

1.3.4 Descriptif des travaux de l'amélioration de l'intersection RC 749 / RC 744

Le projet prévoit ainsi la création :

- d'un giratoire de 30 mètres ;
- de trois arrêts hors chaussée pour bus articulés - un pour les bus venant de Châtel-St-Denis, un autre pour les bus venant de Vevey et le dernier pour ceux en provenance d'Attalens ;
- d'un trottoir partant de chaque arrêt de bus permettant d'amener les piétons en toute sécurité aux aides à la traversée.

La nouvelle situation de l'intersection est représentée ci-dessous :



1.4 Crédit sollicité

Les montants dépensés, au titre d'études préliminaires sur les routes cantonales (EPRC), de CHF 48'000.- HT seront transférés dans le présent crédit d'ouvrage.

1.4.1 Bases du devis

Les coûts sont basés sur les quantités issues de soumissions rentrées au 8 mars 2016.

Les coûts d'expropriation pour environ 11'600 m² de terrain agricole à CHF 4.50/m², auxquels sont ajoutées les pertes de cultures, nous permettent d'évaluer le coût global de l'acquisition de terrain à environ CHF 52'500.- (auquel s'ajoute encore les honoraires de géomètre).

Conformément à l'article 4.1.32 du règlement de la Société des ingénieurs et architectes SIA 103 (édition 2003), la marge d'approximation de prévision des coûts au stade du projet d'ouvrage est évaluée à 10 % du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

1.4.2 Durée des travaux

Les travaux dureront environ 24 mois. La pose de la couche de roulement sera réalisée une année plus tard afin que les tassements résiduels puissent se faire. Ils débuteront en 2016 et prendront fin en 2017 avec, en 2018, la pose de la couche de surface, ceci sous réserve de l'octroi des crédits par le Grand Conseil.

1.4.3 Devis

Poste budg.	%	N° Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
100	4.9%	1	Honoraires	Honoraires	
		112	Honoraires	Dépenses avant décret	48'000
				Ingénieurs civil	150'000
				Géomètre (sans abornement)	20'000
				Expertise et constat	10'000
				Total honoraires HT	228'000
200	2.5%	2	Terrains	Terrains	
		221	Acquisition de terrains	Achat terrains	52'500
				Honoraire pour géomètre – abornement - mensuration et registre foncier	63'000
				Total terrains HT	115'500
300	89.8%	3	Tracé	Tracé	
		331	Chaussée	Travaux préparatoires	136'500
				Cadastre souterrain	252'500
				Terrassement	820'000
				Infrastructure	520'500
				Superstructure	1'745'000
				Canalisation et collecteur	552'000
				Signalisation verticale	75'000
				Marquage	42'000
				Total tracé HT	4'143'500
400	5.7%	4	Ouvrage d'art	Ouvrage d'art	
		442	Ouvrage de soutènement	Mur de soutènement	262'500
				Total ouvrage d'art HT	262'500
600	1.1%	6	Frais divers	Frais divers	
		661	Divers	Divers	50'000
				Total frais divers HT	50'000
				Total HT avant recettes	4'799'500
				TVA 8.0 % arrondie à	385'500
				Total général TTC arrondi à	5'185'000
800	4.0%	8	Recettes	Recettes	
		881	Participation communes	Total recettes TTC - Voir point 3.6	200'000
				Total général TTC arrondi à	4'985'000

1.5 Risques liés à la non-réalisation du projet

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

- maintien des risques encourus par les piétons utilisant les transports publics lors des transbordements des bus ;
- conservation d'une situation dangereuse pour tous les usagers de la route, notamment lors des manœuvres des véhicules des transports publics ;
- saturation du carrefour de la Chaux aux heures de pointe.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'élaboration du projet a été assurée par la Division infrastructure routière de la DGMR, ceci jusqu'à la mise à l'enquête du projet. Les dossiers d'exécution et la direction des travaux seront assurés par un bureau d'ingénieurs civil.

Les collaborateurs de la DGMR, Division infrastructure routière, seront en charge de la direction générale des travaux.

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

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

EOTP I.000380.02 - RC 749, Corsier-s/Vevey - Limite FR

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	1'485	3'466	234	0	5'185
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	-59	-141	0	0	-200
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	1426	3325	234	0	4'985
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	1'485	3'466	234	0	5'185
c) Investissement total : recettes de tiers	-59	-141	0	0	-200
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1426	3325	234	0	4'985

Le n° d'EOTP I.000380.02 est prévu au budget 2016 et au plan d'investissement 2017 – 2020 avec les montants suivants :

Année 2016 CHF 1'600'000.-

Année 2017 CHF 2'600'000.-

Année 2018 CHF 0.-

Année 2019 CHF 0.-

Année 2020 CHF 0.-

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement annuel est prévu sur vingt ans à raison de CHF 4'985'000/20 = CHF 249'300.- (arrondi) par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de : $(CHF\ 4'985'000 * 5 * 0.55) / 100 = CHF\ 137'100.-$.

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

Ces deux routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises. 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

Des conventions sont en cours de finalisation avec les Communes de Jongny et de Corsier-sur-Vevey pour les participations financières, conformément aux articles 21 et 54 de la loi sur les routes (LRou) ; elles tiennent également compte de la réalisation de l'éclairage, des trottoirs et des baies d'arrêt de bus.

Le montant de l'EMPD demandé correspond à la part de l'Etat.

Une fois les travaux achevés, les communes disposeront d'un carrefour sécurisé au niveau des transbordements des usagers des transports publics, des arrêts hors chaussées pour les véhicules des transports publics ainsi que d'une route assainie et élargie à 6.50 mètres.

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 de la route.

Les documents d'appel d'offres pour les travaux sont 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)

Néant.

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

Néant.

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

Conformément à l'article 163, alinéa 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. 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 (cf. ATF 103 Ia 284, consid. 5, ATF 105 Ia 80 consid. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). De telles dépenses doivent nécessairement

être consenties 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 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, les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

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'article 163, alinéa 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

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		137.1	137.1	137.1	411.3
Amortissement			249.3	249.3	498.6
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges		137.1	386.4	386.4	909.9
Diminution de charges					
Revenus supplémentaires					
Total net		137.1	386.4	386.4	909.9

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 4'985'000.- pour financer la correction routière de la RC 749-B-P et l'amélioration de l'intersection RC 749-B-P / RC 744-B-P sur le territoire des communes de Corsier-sur-Vevey et de Jongny

du 17 août 2016

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 4'985'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la correction routière de la RC 749-B-P et l'amélioration de l'intersection RC 749-B-P / RC 744-B-P sur le territoire des communes de Corsier-sur-Vevey et de Jongny

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 août 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean