

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'940'000.- pour financer l'entretien lourd de trois giratoires Poissine, Mottey et Champ-Courbe sur la route RC 401-B-P entre la jonction autoroutière de Corcelettes près de Grandson et Concise, sur le territoire des communes de Grandson, Bonvillars, Onnens et de Corcelles-près-Concise

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le présent exposé des motifs décrit l'entretien lourd de trois giratoires Poissine, Mottey et Champ-Courbe sur la route RC 401 entre la jonction autoroutière de Corcelettes près de Grandson et Concise, sur le territoire des communes de Grandson, Bonvillars, Onnens et Corcelles-près-Concise.

La route cantonale RC 401-B-P est une route principale de réseau de base qui relie Yverdon-les-Bains à Neuchâtel. Elle constitue l'axe cantonal majeur entre la région d'Yverdon-les-Bains et le canton de Neuchâtel.

Lors de la réalisation de l'autoroute A5 de Grandson à Vaumarcus, la route cantonale parallèle RC 401 a subi des aménagements de voirie, élargissements et réalisations de plusieurs giratoires, destinés à assurer le trafic de chantier temporaire supplémentaire.

Parmi toutes ces adaptations réalisées figurent trois giratoires provisoires, objet du présent crédit d'investissement : Poissine, Mottey et Champ-Courbe.

Pour des motifs d'accroissement de la sécurité, il est maintenant indispensable d'achever la construction de ces trois aménagements, notamment avec des bordures, un terre-plein central, une superstructure liée définitive, des dévers et un réseau complet pour l'évacuation des eaux de surface, selon les normes suisses des professionnels de la route (VSS).

Une fois les travaux d'entretien lourd prévus dans le présent exposé des motifs achevés, ces trois giratoires présenteront un niveau de service définitif conforme aux normes professionnelles, pour assurer leur longévité et la sécurité de leurs usagers.

1.2 Bases légales

Ces trois giratoires sur la route cantonale RC 401-B-P, sont propriété du Canton (art. 7 de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou)). L'entretien des routes et des installations accessoires nécessaires à son exploitation (art. 2 al. 1 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Par entretien, il convient d'entendre les travaux de maintenance et de renouvellement des ouvrages et installations mentionnés à l'article 2 LRou. Lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent en outre être adaptés en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS et art. 12 LRou).

En vertu de ces exigences légales, les travaux concernant ces trois giratoires, situés hors traversée et faisant l'objet du présent EMPD, sont des travaux d'entretien et remplissent la première condition – du

principe – de la notion de dépense liée. Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, des standards de conditions de circulation suffisants, qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

L'entretien lourd de ce projet est donc nécessaire pour répondre de manière satisfaisante aux besoins des usagers et riverains concernés par cet axe intercantonal.

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.

Le paragraphe 1.3 ci-après expose, de manière détaillée, en quoi consiste le besoin de ces travaux d'entretien / renouvellement projetés sur ce tronçon de route cantonale. Le paragraphe 1.4 présente pour sa part les risques liés à un éventuel retard dans la mise en œuvre de ces travaux. Le paragraphe 1.5 détaille les arguments qui justifient, tant dans leur principe que dans leur quotité, le détail des travaux projetés. Le paragraphe 1.6 indique les éventuels aménagements dans le cadre de la mobilité douce. Le paragraphe 1.7 décrit le devis de ce projet.

1.3 Opportunité du projet

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. EMPD N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, 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'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont planifiés et priorisés avec cette méthode. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la substance 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.

En l'espèce, la route cantonale RC 401-B-P assure la liaison intercantonale entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel. Considérée comme route du réseau de base, c'est une route qui fait partie du réseau prioritaire ouvert à la circulation du trafic 40 t. C'est également un itinéraire pour les transports spéciaux de type II (convois routiers de 240 t, 6.5 m de largeur et 4.8 m de hauteur).

Selon les comptages effectués en 2010 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) s'élève à environ 3'050 véhicules/jour, dont 100 poids lourds (3.3 %).

En outre, les lignes régionales de Car Postal assurant la liaison Yverdon-les-Bains - Grandson - Gorgier-St-Aubin et Provence empruntent quotidiennement cet axe. Elles seront peu affectées par les travaux puisque le trafic sera maintenu.

Lors de la réalisation de l'autoroute A5 de Grandson à Vaumarcus, la route cantonale RC 401, parallèle à l'A5, a subi des aménagements de voirie, élargissements et réalisations de plusieurs giratoires, destinés à assurer le trafic de chantier supplémentaire. Parmi toutes ces adaptations réalisées figuraient les trois giratoires, objet du présent crédit d'investissement : Poissine, Mottey et Champ-Courbe.

D'entente avec la Confédération, il avait été prévu que ces aménagements, rendus nécessaires par le chantier de l'autoroute A5, seraient "déconstruits" à l'achèvement des deux grands chantiers "Rail 2000– nouveau tronçon entre Onnens et Vaumarcus" et l'autoroute A5 entre Vaud et Neuchâtel.

Parallèlement à la construction de l'autoroute, entre 2000 et 2004, l'Etat de Vaud et les communes de Grandson, Onnens, Corcelles et Concise ont initié un concours d'idées, dont l'objectif était de proposer un concept de requalification de la RC 401. En effet, dès l'ouverture du tronçon manquant de l'autoroute A5 en 2005, on a constaté un très fort délestage de la route cantonale, y compris une réduction très importante de la part des poids lourds. Les localités sises le long de la RC 401 ont été ainsi libérées en grande partie des nuisances et de l'insécurité auxquelles elles étaient soumises pendant la période des travaux autoroutiers. Le trafic subsistant sur la route cantonale est désormais de l'ordre de 3'000 vhc/j, soit un cinquième.

Le concours a abouti à un document final, lequel se compose des deux volets suivants :

- la charte paysagère ;
- le plan général d'intervention.

Ce concept redéfinit le rapport entre les usagers, la route et les sites traversés. Il permet une nouvelle valorisation des espaces publics et prend en compte les éléments naturels et construits hors localités en intégrant les principes de base du développement durable.

Par rapport à la suggestion initiale qui prévoyait de revenir simplement à l'état antérieur en "déconstruisant" les aménagements mis en place pendant les chantiers CFF et autoroutiers, le concept de requalification a l'avantage de proposer la conservation de quelques éléments intéressants pour les communes riveraines et pour les usagers de la RC 401, tout en offrant une occasion unique de proposer des aménagements qui puissent apporter une plus-value significative pour cet axe majeur du réseau routier cantonal. Voilà pourquoi, essentiellement pour des motifs de sécurité, les trois giratoires décrits dans le présent exposé des motifs ont été conservés.

Le relevé des accidents sur une période de 10 ans, 5 ans avant et 5 ans après la mise en service en 2000 de ces trois giratoires, même provisoires, est éloquent :

- Poissine : le nombre d'accident a chuté d'un tiers (6 à 4) ;
- Mottey : réduction des accidents de 45 % (14 à 8) ;
- Champ Courbes : diminution de 55 % (9 à 4).

L'amélioration de la sécurité est évidente ; il convient maintenant d'éviter sa dégradation au fil des années, voire de l'accroître, en terminant la construction de ces trois giratoires.

Comme la Confédération avait prévu de participer au coût de "déconstruction" des équipements routiers rendus inutiles par la mise en service de l'autoroute A5, l'Office fédéral des routes (OFROU) a accepté d'affecter ce montant aux travaux de requalification de la RC 401-B-P.

Pour les objets situés hors traversée, ce qui est le cas des trois giratoires objets du présent EMPD, une somme totale de CHF 627'000.- est allouée par l'OFROU, selon décision du 4 juillet 2008, sous condition de travaux en bonne partie réalisés avant la fin de l'année 2013. La somme totale octroyée par l'OFROU, soit CHF 627'000.- est donc déduite de la présente demande de crédit d'investissement.

Les objectifs du présent projet sont donc de:

1. terminer la construction de ces giratoires, dont notamment le réseau de récolte des eaux de surface et les bordures, la pastille centrale définitive ;
2. remplacer les couches endommagées de la superstructure liée de l'époque (2000) par des enrobés hydrocarbonés plus adaptés à un giratoire soumis aux efforts tangentiels ;
3. mettre en conformité toute l'installation existante avec les normes professionnelles (sinuosité, évacuation des eaux, capacité portante de la superstructure, visibilité, etc.) ;
4. installer une signalisation verticale (panneaux) démontable pour le passage de certains convois spéciaux.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient pas être rapidement entrepris et que, par conséquent, l'entretien lourd de ces trois giratoires de la RC 401 devait être repoussé au-delà de fin 2013, les conséquences seraient les suivantes:

a) Contribution fédérale

D'un montant total de CHF 627'000.-, elle serait définitivement perdue en cas de report des travaux au-delà du 31 décembre 2013.

b) Risques pour les usagers de la RC 401-B-P

A l'époque de la construction de l'autoroute A5, ces giratoires provisoires avaient été construits au moins onéreux, en maintenant partiellement les enrobés existants ; ils étaient inachevés en regard des normes professionnelles pour des carrefours définitifs. Ce choix, compréhensible à l'époque, conduit maintenant à des usures différenciées, des fissures, de l'orniérage et des matériaux différents, en sus des aspects non-conformes de ces aménagements routiers.

Ces imperfections sont dangereuses pour les véhicules : rugosité variable, coefficients de frottement inégaux, adhérence différenciée ; les dévers transversaux sont disparates, donc conduisant à des évacuations incomplètes et trop lentes de l'eau de surface (risque de gel en hiver).

Enfin, les bordures périphériques et le terre-plein central sont inexistantes. Il manque aussi l'anneau

semi-franchissable pour les convois exceptionnels.

Nous relevons toutefois qu'une surveillance accrue et la mise en place de restrictions supplémentaires de circulation (par exemple : fermeture de la route à certaines catégories d'usagers - véhicules agricoles, poids lourds - signalisation des dégradations, etc.) permettraient de limiter partiellement et temporairement le risque d'accidents. Une telle solution de rechange n'est toutefois ni adéquate ni satisfaisante dans une optique de moyen à long terme. Elle contribuerait en effet à créer rapidement de fortes disparités régionales, en laissant certaines parties du réseau routier cantonal régresser à des niveaux de service qui ne correspondraient plus du tout aux standards des routes du Canton.

Surcoûts générés pour l'Etat – Service des routes (SR)

La non-réalisation des travaux projetés en 2013 et un nouveau retard de plusieurs années provoquerait au minimum la réfection de la couche de surface.

On peut résumer sommairement les impacts financiers comme suit:

Surcoûts sur le budget de fonctionnement destiné à l'entretien des routes cantonales (RC)

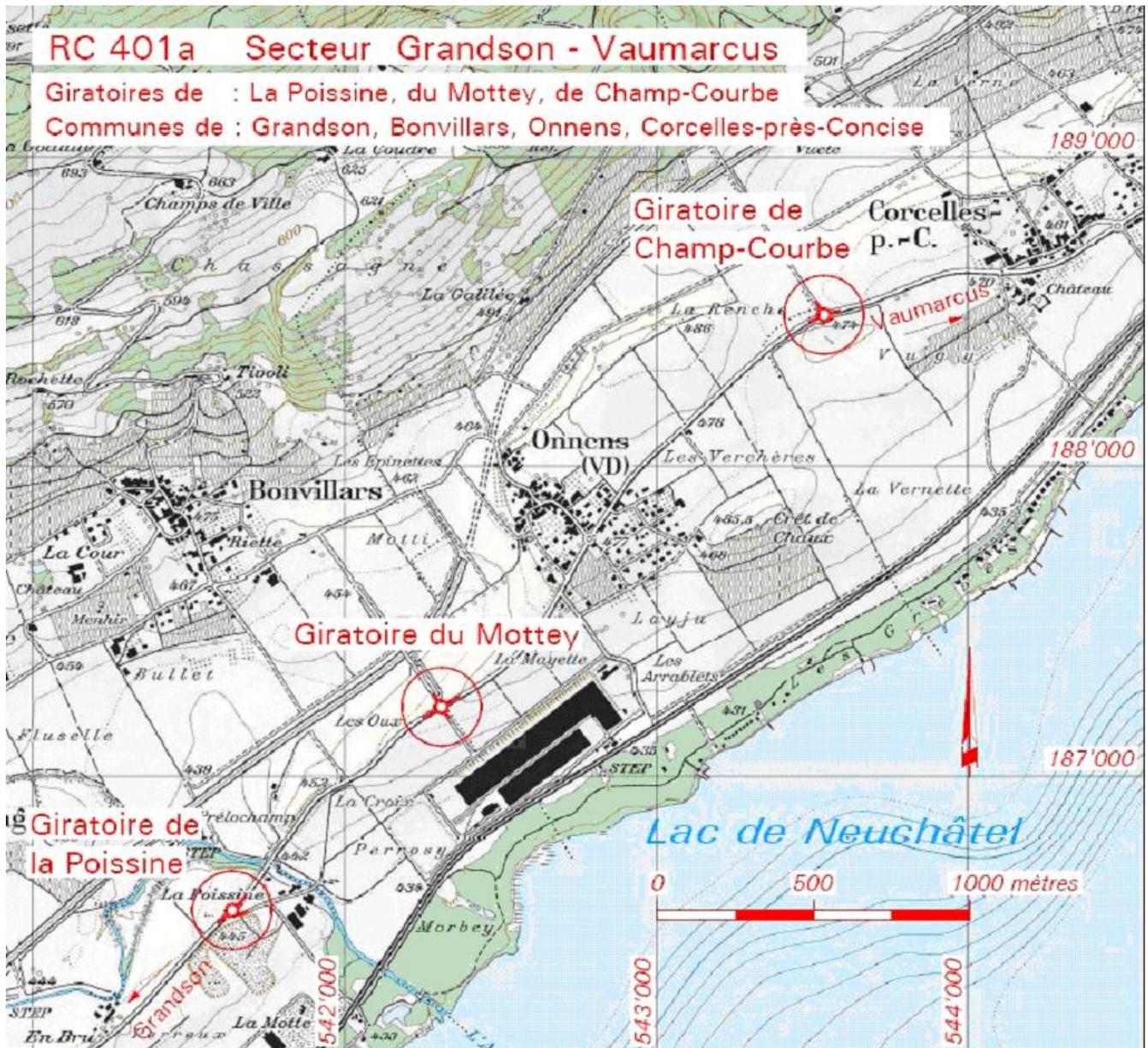
- rabotage de la couche de roulement	CHF	65'000
- colmatage des fissures	CHF	5'000
- bandes géogrilles de renforcement	CHF	25'000
-pose d'une couche d'accrochage + couche de roulement	CHF	140'000
Surcoûts d'exploitation pour 5 - 10 ans :	CHF	235'000

Notons que ce chiffre minimal ne couvre que les travaux superficiels utiles à très court terme (couche supérieure de roulement) ; les autres aspects précités non-conformes de ces trois giratoires continueront à poser problème : évacuation incomplète des eaux de surface, absence de l'anneau semi franchissable par les convois exceptionnels et du terre-plein de la partie centrale, bordures existantes collées et discontinues qui permettent l'infiltration des eaux de pluie dans la couche de fondation, dimensionnement insuffisant des couches portantes sous-jacentes.

Il s'agirait donc d'une mesure d'urgence, provisoire, qui n'est pas viable à moyen et court terme ; les autres aspects défectueux susmentionnés devront de toute façon être éliminés dans le cadre de l'obligation d'entretien et de maintien des conditions de sécurité issues de la conformité aux normes professionnelles.

Relevons en outre que l'argent du budget d'entretien des RC, affecté au maintien de cette chaussée fortement altérée, fera bien évidemment défaut sur d'autres parties du réseau des routes cantonales.

1.5 Descriptif du projet



Les travaux projetés consistent à construire ces trois giratoires au stade définitif : bordures, pastille centrale avec terre-plein, anneau semi-franchissable pour les convois, réseau d'évacuation complet des eaux de surface, dévers conformes et nouvelle superstructure routière liée. Il convient de préciser que les trois giratoires présentent un état comparable et nécessitent tous ces travaux. Seule différence significative : pour le giratoire de Champ-Courbe, la couche de support actuelle peut être conservée, ce qui conduira à une diminution de la quantité des enrobés hydrocarbonés à poser.

La géométrie générale de ces giratoires est maintenue : diamètre extérieur, largeur des accès, la couche de fondation est conservée partout. Il n'y aura pas d'emprise définitive sur les propriétés privées voisines.

C'est une amélioration générale des conditions de circulation dans ces giratoires pour la mise en conformité avec les normes professionnelles et selon les directives techniques du Service des routes : superstructure dimensionnée au trafic lourd et aux efforts tangentiels (SN 640430b), à la portance (SN 640320a+324a) et au gel (SN 670140b), bordures définitives et évacuation efficace des eaux de surface (SN 640340a + 350 et ss), rétablissement des dévers et construction de l'anneau semi-franchissable pour les convois spéciaux et du terre-plein central (SN 640263).

Seuls les travaux minimaux pour rendre ces trois giratoires conformes aux normes précitées sont

incorporés dans la présente demande de crédit, tout en conservant la géométrie générale et la partie non liée de l'infrastructure routière.

Schématiquement, les travaux se dérouleront ainsi:

Pour éviter de diriger le trafic actuel dans les villages voisins, notamment Champagne et Onnens, les travaux seront réalisés sous circulation alternée avec feux lumineux.

La pose de la couche de roulement pourra avoir lieu hors trafic, la nuit ou une fin de semaine, afin d'éviter les joints de pose et les raccords toujours vulnérables.

Afin de limiter les perturbations, les giratoires seront construits l'un après l'autre.

1.6 Mobilité douce

Cet itinéraire ne fait ni partie du réseau cyclable planifié par la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 ni des itinéraires de loisirs SuisseMobile. Il n'y a donc pas de besoins spécifiques ou locaux. Situés hors traversée de localité, en rase campagne, des aménagements particuliers pour les piétons ne se justifient pas non plus.

1.7 Coût du projet

Les coûts estimatifs mentionnés ci-après sont TVA comprise, avec comme base de référence le premier trimestre 2012. Ceux des travaux de génie civil sont issus de l'offre économiquement la plus avantageuse issue d'un appel d'offres en procédure ouverte des marchés publics. Sont également prévus des opérations d'aménagement de la pastille centrale dans le cadre du projet distinct de requalification de la RC 401 : ils sont estimés à CHF 150'000.- du total dans la rubrique "plantation".

Les montants prévus pour la signalisation et le marquage, de même que pour les essais ont été estimés sur la base des récents chantiers similaires réalisés par le SR en 2011.

Il en est de même pour les honoraires de géomètre, du géotechnicien (appui ponctuel) et d'un pédologue. Ceux d'un expert pour la vérification des métrés sont issus de sa propre offre.

Les honoraires d'ingénieurs pour le projet routier proviennent de l'offre du mandataire, attribuée de gré à gré, conformément aux dispositions de la loi vaudoise sur les marchés publics. Ils seront indexés selon les tarifs KBOB.

				Prix TTC, CHF
100	10%	Dépenses générales	Dépenses générales	260'000.00
111		Dépenses avant vote du décret	Honoraires études et sondages	90'000.00
112			Ingénieurs civil	80'000.00
			Géotechnicien, géologue	10'000.00
			Géomètre (sans abonnement)	40'000.00
			Expert (contrôle direction des travaux)	30'000.00
			Environnement (pédologue)	10'000.00
300	75%	Tracé	Tracé	1'921'000.00
332		Giratoire	Superstructure	1'331'000.00
			Canalisations - collecteurs SR	320'000.00
			Marquage	30'000.00
			Signalisation	50'000.00
			Plantation	150'000.00
			Essais et contrôle de chantier	40'000.00
600	2%	Frais divers	Frais divers (arrondi)	50'000.00
661		Divers	Factures diverses	50'000.00
700	13%	Réserves	Imprévus / Réserves (arrondi)	336'000.00
800		Recettes	Tiers (Confédération)	-627'000.00
			TOTAL TTC	1'940'000.00

Ce coût est calculé sur la base d'un projet d'ouvrage et des quantités correspondantes. Le montant tient compte également d'environ CHF 60'000.- dans le poste "superstructure", dus à l'élimination des enrobés contenant des goudrons toxiques (HAP).

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.32, la marge d'approximation des prévisions de coût, au stade de projet d'ouvrage telle qu'indiquée au poste "réserves" est évaluée en moyenne à 15 % des seules rubriques 100 + 300. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

La réfection couvre une surface de 6'250 m². Le coût 2012 total y compris part fédérale, devisé et hors réserve par m² de chaussée est de CHF 357.- TTC.

Financement

La Confédération, via l'Office fédéral des routes (OFROU), par décision du 4 juillet 2008, octroie une participation forfaitaire de CHF 627'000.- si ces travaux sont en bonne partie réalisés au plus tard à fin 2013 (voir à ce sujet le chapitre 1.3 du présent EMPD). Le solde du coût des travaux est à charge du Canton de Vaud.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Sous la direction stratégique du Service des routes, il a été donné mandat à un bureau d'ingénieurs civils pour l'étude du projet et la direction générale opérationnelle et locale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet N° 600'543

En milliers de francs

Intitulé	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	1000	1567	0	0	2567
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	627	0	0	0	627
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	373	1567	0	0	1940
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	1000	1567	0	0	2567
c) Investissement total : recettes de tiers	627	0	0	0	627
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	373	1567	0	0	1940

Le montant prévu au budget 2013 est de CHF 1'900'000.- et ceux au plan d'investissement 2014-2017 les suivants:

Année 2014 CHF 50'000.-

Année 2015 CHF 0.-

Année 2016 CHF 0.-

Année 2017 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 vingt ans à raison de CHF 97'000.- par an, dont CHF 92'000.- de charges liées et CHF 5'000.- de charges nouvelles.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

CHF $(1'940'000 \times 5 \times 0.55) / 100 =$ CHF 53'350.-, montant arrondi à CHF 53'400.- par an.

Dont CHF 50'600.- au titre de charges liée et CHF 2'800.- (arrondi) au titre de charges nouvelles.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du Service des routes affectée au déneigement et à l'entretien courant.

3.6 Conséquences sur les communes

Il n'y a pas de conséquence financière pour les communes territorialement concernées par cette correction routière. Elles bénéficieront d'une desserte routière de meilleure qualité, plus sûre et adaptée aux besoins du trafic.

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

Ce projet a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable. En particulier :

- la sécurité des usagers de la route sera rétablie sur ce tronçon ;
- les documents d'appel d'offre travaux ont été élaborés dans un objectif incitant à utiliser des matériaux recyclés ;
- un contrôle strict du respect des règles de gestion des déchets de chantier sera fait ;
- cet investissement de rénovation de la chaussée réduira ensuite les coûts d'entretien annuels ;
- ce projet est établi en accord avec les autorités locales ;
- l'élimination de l'enrobé actuel toxique (HAP) sera conforme aux dispositions légales.

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

Si le chantier de l'autoroute A5 et ses constructions annexes (aménagement de voirie, élargissements, réalisation des giratoires sur la RC 401) n'étaient pas survenus, aucun giratoire n'aurait vu le jour aux lieux-dits Poissine, Mottey et Champ-Courbe. Seuls des carrefours en croix existaient.

Au vu de ce qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charge liée pour le montant correspondant au coût de rétablissement des trois carrefours initiaux en croix. En effet, le projet se fonde sur une base légale claire (cf chapitre 1.2). La réalisation de cette réfection est impérativement nécessaire aujourd'hui pour les raisons évoquées plus haut (cf chapitres 1.3 et 1.4). Enfin, s'agissant de la condition de la quotité de la dépense, le chapitre 1.7 détaille les différents postes de la dépense. En outre, la variante retenue présente le meilleur rapport qualité-prix. En effet, l'offre retenue l'a été dans le cadre d'une procédure de marché public après un appel d'offres en procédure ouverte.

En revanche, le surcoût provoqué par la conservation des trois giratoires provisoires existants doit être qualifié de charge nouvelle, au regard de l'article 163 Cst-VD. Le surcoût correspond à la plus-value de l'achèvement des trois giratoires par rapport au rétablissement de trois carrefours en croix ; il est évalué à CHF 100'000.- TTC.

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 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	53.4	53.4	53.4	160.2
Amortissement	0	97.0	97.0	97.0	291.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	150.4	150.4	150.4	451.2
Diminution de charges*	0	7.8	7.8	7.8	23.4
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	142.6	142.6	142.6	427.8

* Les effets de la charge nouvelle seront compensés dans le cadre du budget du S R

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'investissement de CHF 1'940'000.- pour financer l'entretien lourd de trois giratoires Poissine, Mottey et Champ-Courbe sur la route RC 401-B-P entre la jonction autoroutière de Corcelettes près de Grandson et Concise, sur le territoire des communes de Grandson, Bonvillars, Onnens et de Corcelles-près-Concise

du 13 mars 2013

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'investissement de CHF 1'940'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer l'entretien lourd de trois giratoires Poissine, Mottey et Champ-Courbe sur la route RC 401-B-P entre la jonction autoroutière de Corcelettes près de Grandson et Concise, sur le territoire des communes de Grandson, Bonvillars, Onnens et de Corcelles-près-Concise

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en vingt 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 1, lettre a) de la Constitution cantonale, et en fixera par voie d'arrêté la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 mars 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean