

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 15'750'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale RC 719 entre le village de Huémoz et le lieu-dit Les Tannes sur la commune d'Ollon

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien et d'aménagement de la route cantonale RC 719-B-P entre la sortie du village de Huémoz et le lieu-dit cimetière des Tannes, peu avant Chesières. Il fait suite à l'exposé des motifs de juin 2009 et au décret du 24 novembre 2009 qui concernaient les études de ce secteur.

Cet exposé des motifs est accompagné d'un projet de décret destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit de CHF 15'750'000.- pour la réalisation des travaux.

Le secteur concerné est celui qui se trouve dans le plus mauvais état de la route Ollon-Villars-sur-Ollon.

1.2 Bases légales

Ce tronçon de la route cantonale RC 719-B-P est propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 LRou RSV 725.01). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a 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 et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS et art. 12 LRou).

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. Cette intervention implique, en l'occurrence, une adaptation aux standards actuels des infrastructures routières de ce tronçon de la RC 719-B-P.

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

Une fois le projet réalisé, on améliore de manière significative la fonction de ce tronçon de route pour qu'il puisse enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés.

1.3 Exposé de la situation

1.3.1 Situation actuelle

- Du point de vue trafic

La route Ollon-Villars-sur-Ollon est une route principale du réseau de base (selon la nouvelle hiérarchie des routes cantonales, anciennement principale de 2^e classe) reliant deux localités situées à des altitudes respectives de 400 m et 1'200 m. Bien que les conditions climatiques varient selon l'altitude et les saisons, la chaussée doit permettre en tout temps un passage aisé du trafic individuel et du trafic lourd, y compris les véhicules de 40 tonnes (l'accès à Villars-sur-Ollon par Bex est limité en tonnage et gabarit).

Le trafic journalier moyen (TJM) recensé en 2010 était de 4'850 véhicules par jour. Ce trafic peut toutefois doubler certains jours de l'année, en particulier lors des week-ends de ski.

Quant au trafic poids lourds (PL), recensé à 230 PL par jour en 2010, il a fortement augmenté ces dernières années suite au développement des stations de Villars-Chesières et de Gryon, en particulier la construction de chalets et de résidences.

Relevons enfin qu'une ligne régionale de bus assure les liaisons entre Aigle et Villars-sur-Ollon, en desservant les hameaux sis sur le tronçon de route à assainir.

- Du point de vue de la largeur de la chaussée

La largeur actuelle de la chaussée sur le tronçon entre Huémoz et Les Tannes est nettement insuffisante pour assurer la sécurité des véhicules, en particulier lors du croisement avec des poids lourds. Cette situation est encore péjorée en hiver lorsque la neige a été repoussée sur les bords de la chaussée, ce qui réduit d'autant les gabarits disponibles.

Cinquante cinq relevés de largeur de la chaussée existante ont été réalisés ; sur la moitié inférieure du tronçon, plus critique (profils 1 à 31), la largeur moyenne est de 5.88 m avec une variation comprise entre 5.08 et 6.84 m. Cette largeur intègre la chaussée proprement dite, la surlargeur en virage pour l'inscription géométrique des poids-lourds et la surlargeur minimum de 0.5 m en présence d'obstacles latéraux (définis dans les plans type du SR, référence SRT 2.05 ; en présence de murs amont et aval, cette largeur est de 1.0 m). De plus, la chaussée actuelle a la particularité de ne pas comporter d'accotements pour l'épauler, ce qui est insuffisant, tant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201, que par rapport aux largeurs de chaussée minimales définies par le Service des routes (SR).

Pour dimensionner la largeur future des deux voies de circulation, il a été tenu compte des largeurs définies dans la norme précitée et des hypothèses suivantes:

- d'une vitesse admise pour ce tronçon de route de 80 km/h et d'un croisement d'un poids-lourd circulant à 50 km/h et d'une automobile ;
- d'un ajout de 0.5 m au minimum de banquettes de chaque côté pour épauler la chaussée en remblai et en présence d'obstacles latéraux (murs de soutènement) ;
- d'une surlargeur dans les faibles rayons.

La largeur de la chaussée proprement dite est de 6.5 m, voire 6.0 m en zone de travaux difficiles.

Sur ces bases, la largeur de la plateforme de base, y compris la surlargeur et y compris la distance de sécurité le long des ouvrages est de $(6.00 \text{ à } 6.50) + 2 \times 0.5 + 2 \times 0.15$ m, soit 7.30 à 7.80 m. Étant donné les nombreuses successions de courbes, le SR a fait le choix d'une plateforme constante de 7.50 m, ce qui est représenté sur le profil 1.4.3 (voir paragraphe 1.4).

- Du point de vue de la structure et de la stabilité de la chaussée

La route Ollon–Villars-sur-Ollon a été construite dans les années 1865 pour le trafic faible et léger de

l'époque. Cette chaussée a été retouchée au cours du temps pour satisfaire tant bien que mal aux exigences croissantes du trafic, ainsi qu'à l'introduction de véhicules automobiles en lieu et place de la traction animale. Elle a été élargie là où cela était possible et renforcée puis réparée sur les zones déformées par les glissements des terrains instables. La surface de roulement est très irrégulière et toute la superstructure nécessite d'être stabilisée et renforcée. Le standard de qualité de roulement sera donc rétabli et le dimensionnement de la structure remis aux normes pour supporter sans dommages le trafic poids lourds actuel. La stabilité des zones ayant souffert des glissements de terrains sera assurée par la mise en place de murs de soutènement, ancrés pour une partie d'entre eux. Les murs existants seront réfectionnés et intégrés au projet dans leur majeure partie.

Le côté aval de la chaussée se situe sur des terrains instables, ce qui a causé de nombreuses déformations sur ce versant de la chaussée. Ces atteintes à la route ont été réparées par la mise en place de couches successives de revêtement et par la réalisation de quelques murs de soutènement. Au fil des années, la surface de roulement est ainsi devenue très irrégulière, ce qui accentue les dangers pour les usagers.

- Difficulté d'accès aux maisons riveraines

Le tronçon de la RC 719-B-P entre Huémoz et Les Tannes dessert sur sa partie inférieure, côté amont de la chaussée, une dizaine de maisons dont l'accès donne sur la route cantonale. En détail les accès sont les suivants :

Les accès véhicules

- AM01 (accès à deux propriétés dont l'ancienne cure appartenant au Canton)
- AM03 (accès à deux propriétés)
- AM04 (accès à une propriété)
- AM07 (accès à trois propriétés)

Les accès piétonniers

- AM02 (sera supprimé et combiné avec l'accès AM03)
- AM05 (sera supprimé)
- L'accès AM06 est la jonction du chemin communal sur la RC (itinéraire piétons).

Les accès ont été négociés avant enquête avec les propriétaires dans le but de ne conserver que les accès véhicules, les accès uniquement piétonniers étant combinés avec les accès véhicules à maintenir. Ces propriétaires n'ont pas d'autres accès à leurs parcelles par un autre chemin communal.

Les projets pour les accès conservés sont basés sur une restitution identique à la situation avant travaux du point de vue de la largeur de l'accès et de la pente du chemin. La construction de la RC avec une emprise à l'amont dans les talus et propriétés voisines nécessite la construction d'un mur de soutènement continu à l'amont de la RC. Au droit des accès, ce mur fait un angle pour permettre le passage.

- Inexistence de trottoir

La création du trottoir entre l'arrêt de bus et le chemin communal a été demandée par le Service de la mobilité (SM) lors de l'examen préalable du dossier.

La création d'un trottoir de 70 mètres de longueur et situé sur le bord aval de la chaussée, entre le chemin communal et l'arrêt de bus, permet d'assurer la circulation des piétons et leur sécurité. Le coût de cet objet est à charge de la commune d'Ollon.

- Evacuation des eaux de la chaussée

La commune d'Ollon a procédé, en 2009, aux travaux de réfection de la route sur le tronçon situé en traversée de Huémoz. Dans ce cadre, le collecteur d'évacuation des eaux de la chaussée a été reconstruit en parallèle avec les travaux de mise en séparatif des eaux claires (EC) et des eaux usées

(EU) de tout le village.

En ce qui concerne la zone habitée du village qui se situe le long du projet cantonal de correction routière, la mise en place du réseau séparatif EC/EU se fera lors de la mise en chantier du présent projet. Le collecteur EC sera utilisé à la fois pour raccorder les divers privés et les eaux de la RC ; en effet, la géologie du secteur nécessite de collecter les eaux météoriques pour éviter les infiltrations comme actuellement, ce qui, par effet de dissolution des gypses, tend à créer des karsts (création de vide par dissolution de la roche). Le coût du collecteur EC sera payé par le SR et la commune d'Ollon sur la base d'une clé de répartition liée au débit rejeté par chacun. Le collecteur EU est à la charge exclusive de la commune.

- Sécurité

La nouvelle chaussée améliorera sensiblement l'accès aux fonds riverains du point de vue de la sécurité et de manière générale celle des usagers sur tout le secteur.

1.3.2 Variantes étudiées

Il n'a pas été étudié de variantes de tracés car la pente du terrain naturel et les biens-fonds ne le permettent pas. L'assiette de la route a été conservée (seuls les élargissements sont situés de part et d'autre de l'axe existant).

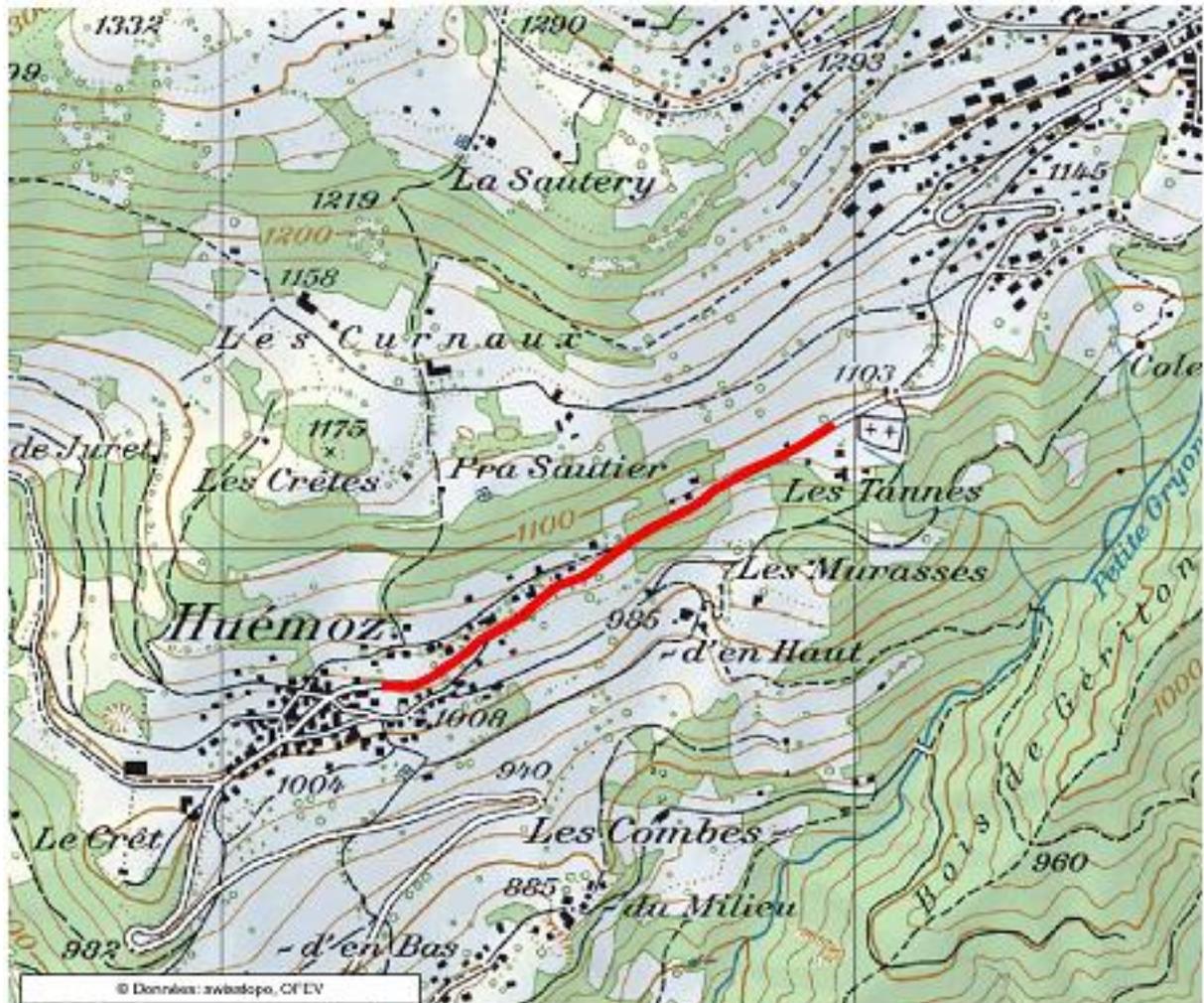
Selon l'étude préliminaire ayant servi de base au crédit d'étude, les murs étaient prévus sous la forme de mur poids en béton faiblement armé revêtu de moellons en pierre. Les sondages réalisés en 2010 n'ont pas permis de confirmer cette option car la présence de glissements nécessite d'ancrer les murs ce qui convient mieux à des murs en béton armé et ancrés. Pour des raisons d'aspect, la surface des murs sera striée au moyen de peau de coffrage pour éviter des surfaces trop uniformes et permettre une meilleure intégration dans le paysage.

1.4 Descriptif du projet

Comme vu plus haut, les enjeux principaux de cette correction consistent à élargir et stabiliser la chaussée, sécuriser les accès et évacuer les eaux météoriques.

1.4.1 Plan de situation

Le plan ci-dessous montre le secteur concerné par les travaux de la RC 719 Ollon-Villars. La longueur du tronçon est de 822 m.



1.4.2 Descriptif des études et des travaux

Les différents dégâts sur le tronçon, dus principalement aux mouvements de terrain, nécessitent une réhabilitation du tracé routier actuel et un renforcement du terrain dans le but de stabiliser les mouvements de terres peu profonds (5,0 m environ) et de ralentir les mouvements de terres plus profonds (5,0 m environ).

L'objectif du projet consiste à améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la route cantonale et à diminuer les désordres "chroniques" liés aux phénomènes géologiques afin de réduire l'entretien de la route qui en résulte.

Le projet prévoit d'une part de ralentir voire stabiliser les désordres géologiques et d'autre part d'améliorer le tracé et d'élargir la chaussée de sorte à avoir 2 voies d'au minimum 3.25m de largeur additionnées d'une banquette de 50 cm pour chacune des voies.

A l'amont de la route et dans le but de limiter l'emprise des talus, le projet prévoit la création d'un mur cloué définitif. Ce dernier est réalisé en deux étapes principales. La première étape consiste à réaliser une paroi gunitée et clouée. La deuxième étape permet de réaliser un mur cloué en béton armé et coffré offrant à l'ouvrage une finition soignée (identique à celle du tronçon corrigé à l'aval, vers le torrent de l'Arnon).

A l'aval de la route, le projet prévoit la réalisation d'une longrine en béton armé ancrée par des

ancrages actifs et reposant sur des micropieux. Cet ouvrage est particulièrement bien adapté pour les phénomènes géologiques inventoriés soit:

- Dans les zones de glissements profonds, la longrine ancrée sur micropieux sert à réduire la vitesse du glissement ainsi qu'à limiter son impact sur la chaussée. Les renforcements prévus ne peuvent pas arrêter les glissements profonds.
- Dans les zones de glissements superficiels, le renforcement stabilise les glissements.
- Dans les zones où l'affaissement du terrain peut survenir suite à la formation d'un karst, le soutènement aval est maintenu en place par les micropieux afin de limiter l'affaissement de la chaussée.

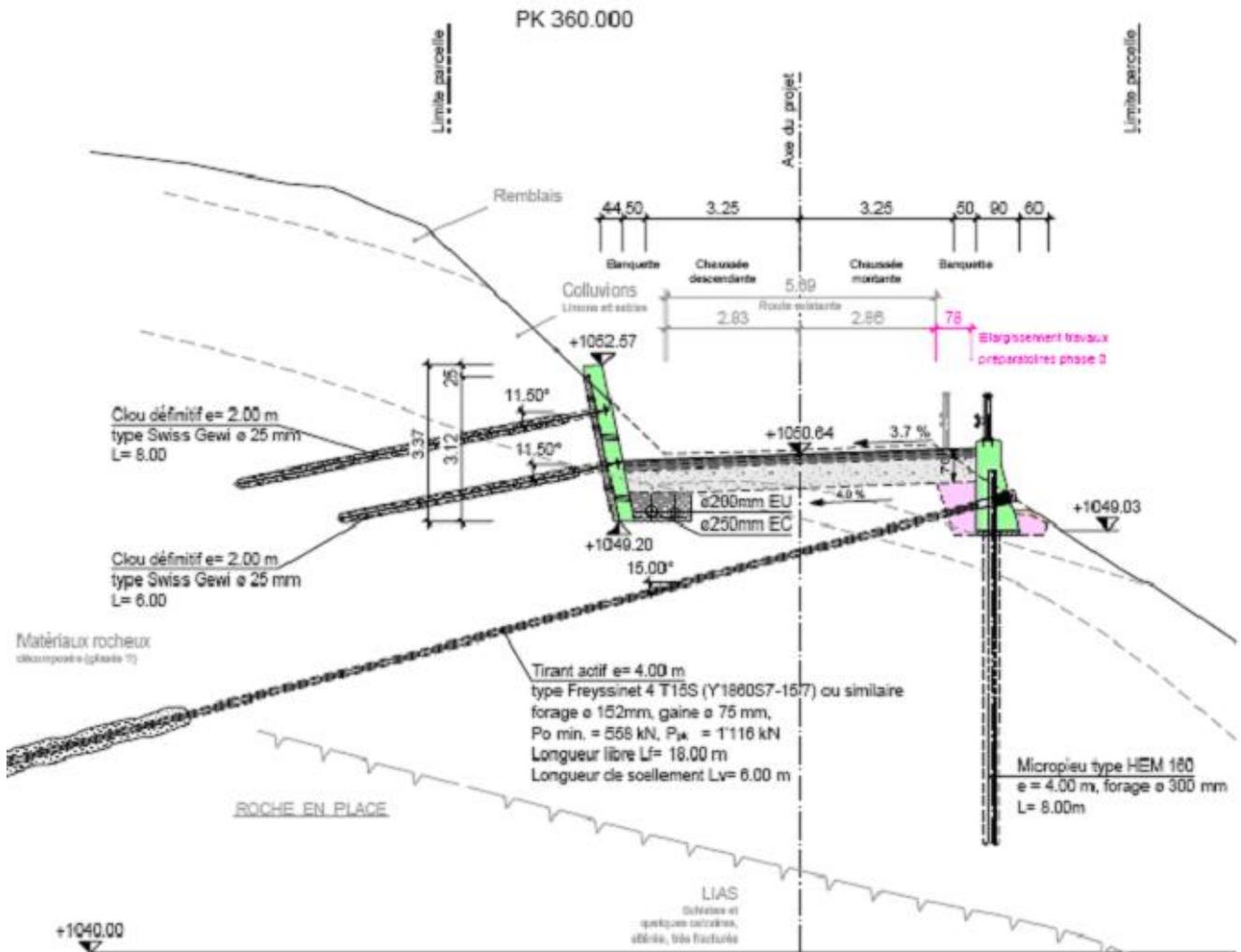
Au droit des accès amont aux parcelles voisines pour véhicules et piétons, les travaux prévus sont les suivants:

- Interruption du mur continu en bord de la RC pour permettre l'accès aux parcelles, réalisation d'un mur de même type, décalé vers l'amont de la largeur de l'accès.
- Mise en place de cunettes pour recueillir l'écoulement des eaux des accès et raccordements des canalisations des privés à celles mises en place dans la route (aux frais des privés).
- Mise en place d'un nouvel enrobé et raccordement avec la route (aux frais des privés).

Les chambres et les canalisations d'EC et d'EU existantes, se trouvant au droit de la route, seront démolies et remplacées par de nouvelles chambres et canalisations. Un drainage en pied des murs amont ainsi qu'un collecteur d'eaux usées sont projetés. Enfin, des raccordements avec les chambres existantes (au droit des accès et extrémités de la route) et de nouvelles chambres sont prévus.

1.4.3 Profil type

La description des divers éléments est fournie au § 1.4.2 ci-dessus.



Le profil 27 est représentatif des 55 profils établis le long du tracé. Seuls les profils établis au droit des accès diffèrent dans les largeurs, mais la conception des ouvrages est semblable.

1.4.4 Déroulement des travaux

Les travaux sont prévus sur trois ans (2014, 2015 et 2016).

Ces travaux se dérouleront en trois étapes annuelles:

- en 2014 un premier secteur à la sortie de Huémoz
- en 2015, développement des travaux en direction de Chesières
- en 2016, fin des travaux de mur, pose de la couche d'usure et travaux de finitions

A la fin de chaque étape annuelle, le tronçon de route concerné doit être entièrement terminé, hormis la pose de la couche d'usure et les travaux de finitions. Les travaux se dérouleront entre Pâques et novembre de chaque année (interruption hivernale liée à l'altitude et au trafic hivernal élevé en période de ski).

1.4.5 Évitement de Huémoz (ne fait pas partie de l'EMPD)

La commission du Grand Conseil avait demandé d'ajouter au décret d'étude un montant pour la réactualisation de l'évitement de Huémoz.

Les études sont basées sur la reprise des dossiers établis en 1971 et 1990. Les deux familles de tracés,

à savoir l'évitement par le nord (en-dessus du village) et par le sud (en-dessous du village), ont été examinées au moyen de huit nouveaux tracés d'environ 2,5 km pour le nord et respectivement de 1.0 km pour le sud.

L'évaluation des divers critères montre que les variantes sud sont préférables aux variantes nord pour un coût qui est grosso modo de la moitié (environ 15 mio).

La réhabilitation faisant l'objet de l'EMPD a l'avantage de pouvoir être intégrée à environ 75% dans un éventuel évitement sud, ce qui n'est pas le cas de l'évitement par le nord. Pour les deux variantes, le terrain nécessaire n'est pas réservé, l'évitement nord présentant encore le désavantage d'arriver dans un nouveau secteur de chalets à Chesières.

Néanmoins, la réalisation de l'évitement de Huémoz n'entre pas dans le cadre de la stratégie définie par le Conseil d'Etat en 2010 conformément à son programme de législature.

Dans le rapport "*Routes cantonales à l'horizon 2020 – lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020)*" qui est l'outil de référence pour la mise en œuvre de projets routiers, il est cité au chapitre 3.5 – Agglomérations que "*La construction d'une route d'évitement n'est admise que dans le cas d'une route du réseau de base traversant le cœur d'un village, lorsque toutes les mesures de modération du trafic réalisables ont été épuisées. Elle n'est en principe envisageable que pour un trafic transitant par la zone densément habitée d'un village et dépassant 10'000 véhicules par jour. Il appartient aux autorités communales de démontrer le besoin d'un tel investissement.*"

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 devrait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes:

Le mauvais état actuel de ce tronçon de RC (chaussée dégradée, largeur de la chaussée très faible, 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 du Code des obligations CO RS 220).

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, d'ici là, des interventions ponctuelles de colmatage de fissure et recharge de nids de poule devraient être faites, comme souvent dans l'urgence, par les services d'entretien. On ne peut par ailleurs pas exclure la réalisation dans l'urgence de soutènements locaux.

1.6 Planning intentionnel et coût des travaux

1.6.1 Planning général du projet

Suite au vote du décret de 2009, il a été procédé aux sondages et à l'étude géotechnique en 2010. Le projet a été développé en 2011 puis mis en soumission au début 2012.

Les présentations du projet à la commune et aux riverains ont eu lieu au début de l'été 2012.

Le projet est mis à l'enquête travaux au début 2013, l'enquête expropriation devant suivre après l'enquête travaux.

Les travaux sont prévus dès 2014 pour autant que les enquêtes et la demande de crédit aboutissent.

1.6.2 Bases des coûts

Les coûts sont estimés sur la base des soumissions de gros œuvre rentrées en juin 2012, ainsi que sur les offres d'ingénieurs déposées. Les deux ont fait l'objet d'un appel d'offres en procédure ouverte (septembre 2009 pour les études, juin 2012 pour les travaux).

1.6.3 Coûts détaillés du projet

Les coûts détaillés sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montant CHF HT	Total CHF HT
100	Honoraires			
	111	Amortissement EPRC	341'000	
	112	Ingénieur civil	515'000	
	112	Géotechnicien, mesures de chantier	100'000	
	112	Coordinateur sécurité chantier	100'000	
	112	Ingénieur expertise bâtiments adjacents	150'000	
	112	Électromécanique	25'000	
	112	Géomètre Implantation	100'000	
	112	Géomètre abornement	100'000	
	112	Environnement	25'000	
	113	Frais de procédure	14'000	1'470'000
200	Terrains			
	212	Achat terrain (expropriation)	400'000	400'000
300	Tracé			
	331	Ouvrage global (installation, régie, essais)	1'200'000	
		Chaussée (fouille, canalisation, infra et superstructure)	1'880'000	
		Revêtement définitif (tapis)	200'000	
		Accès amont et aval	210'000	3'490'000
400	Ouvrages d'art-murs			
	442	Ouvrage global (installation, régie, essais)	1'200'000	
		Murs cloués amont (fouille, béton, ancrages)	2'680'000	
		Longrine ancrée aval (fouille, béton, ancrage, pieux, glissières)	2'490'000	
		Estacade aval	570'000	
		Réfections mur existants	810'000	7'750'000
500	Bruit			
	555	Mesures contre le bruit	80'000	80'000
600	Frais divers			
	661	Factures diverses	70'000	70'000
700	Réserves globales 10 %			
	771	Réserve 100 "Honoraires"	147'000	
	772	Réserve 200 "Terrain"	40'000	
	773	Réserve 300 "Tracé"	349'000	
	774	Réserve 400 "Ouvrages d'art"	775'000	
	775	Réserve 500 et 600 "Bruit" et "Divers"	15'000	1'326'000
		Total HT		14'586'000
		TVA 8 % (arrondi)		1'164'000
		Total du crédit demandé TTC		15'750'000

Le crédit d'étude décrété de CHF 765'000.- et le crédit d'ouvrage sollicité ont le même N° d'objet Procofiév 600'441. Les bouclements des deux crédits se feront simultanément à la fin des travaux.

Le crédit d'étude, utilisé à hauteur de CHF 529'700.- au 31 décembre 2012, a permis de réaliser les prestations suivantes :

- Études et sondages géotechniques pour la réalisation de la route et des murs.
- Projet d'ouvrage, appel d'offre travaux.
- Dossier d'enquête et d'expropriation.
- Réactualisation des études d'évitement de Huémoz.

Le montant des travaux est plus élevé que celui annoncé dans le crédit d'étude de 2009 pour les deux raisons principales suivantes :

- Les sondages complémentaires ont montré une situation géotechnique et géologique nettement plus défavorable qu'anticipée (nombreux glissements de terrains superficiels et profonds, présence de dolines dues au gypse). Les ouvrages de soutènement ont dû être adaptés ; le projet prévoit la réalisation de murs ancrés amont et aval quasiment continu (l'avant projet prévoyait des murs plus discontinus et peu ancrés).
- Les réserves ont été augmentées selon les règles actuelles du SR qui tiennent compte de la qualité du montant devisé (entre 15 % et 25 % selon les adjudications passées). A ce jour, environ 75 % des coûts sont basés sur des marchés publics en cours de finalisation.
- La comparaison entre les postes 300 (tracé) et 400 (murs) montre une répartition d'environ 1/3 - 2/3 ; cette répartition correspond à des situations déjà rencontrées sur des routes de montagne ayant nécessité de nombreux murs de soutènement.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour les études et la réalisation des travaux, les collaborateurs du Service des routes seront épaulés par des bureaux d'ingénieurs, en raison de la complexité et de la multiplicité des tâches inhérentes à ce type de projet.

Les collaborateurs du SR, division Infrastructure routière, sont en charge des prestations suivantes :

- direction générale des études ;
- prestations liées aux enquêtes travaux et expropriation ;
- direction générale des travaux.

Les bureaux d'ingénieurs privés assument les prestations suivantes :

- élaboration du projet ;
- élaboration des documents d'appel d'offres aux entreprises ;
- direction locale des travaux (crédit d'ouvrage) ;
- appui à la direction générale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet 600'441

En milliers de francs

Intitulé	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	350	6'650	7'000	1'750	15'750
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	-	-	-	-	-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	350	6'650	7'000	1'750	15'750
b) Informatique : dépenses brutes	-	-	-	-	-
b) Informatique : recettes de tiers	-	-	-	-	-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	350	6'650	7'000	1'750	15'750
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	350	6'650	7'000	1'750	15'750

L'objet Procoviev 600'441 est prévu au projet de budget 2013 et au plan d'investissement 2014-2017 avec les montants suivants :

Année 2013 : CHF 2'900'000.-

Année 2014 : CHF 3'400'000.-

Année 2015 : CHF 3'400'000.-

Année 2016 : CHF 500'000.-

Année 2017 : 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 15'750'000.- / 20 = 787'500.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de :

$(15'750'000.- \times 5 \times 0.55) / 100 = 433'200.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cette route fait partie du réseau actuel des infrastructures vaudoises.

Les travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien excessifs de cette route pour les consacrer à d'autres parties du réseau cantonal (on peut penser par exemple à l'enlèvement actuel de la neige par fraisage alors que les accotements futurs permettront de la stocker dans une certaine mesure).

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du Service des routes affectée à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux achevés, la commune d'Ollon disposera d'un tronçon hors traversée avec une amélioration significative de la sécurité des usagers.

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.

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 effectué.

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

Mesure 4.3 du programme de législature 2012 - 2017, action "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

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, 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 consid. 5, ATF 105 Ia 80 consid. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). 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 leurs principes, 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'améliorer la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union

Suisse des Professionnels de la route), les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. Sur ce point, il convient également de se référer au chiffre 1.3 du présent EMPD.

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 ainsi 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 chiffre 1.5 du présent EMPD.

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 oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 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 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt	0	433.2	433.2	433.2	1'299.6
Amortissement	0	0	787.5	787.5	1'575.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	0	433.2	1'220.7	1'220.7	2'874.6
Diminution de charges	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Total net	0	433.2	1'220.7	1'220.7	2'874.6

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 15'750'000.-
pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale
RC 719 entre le village de Huémoz et le lieu-dit Les Tannes sur la
commune d'Ollon**

du 4 septembre 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'ouvrage de CHF 15'750'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale RC 719 entre le village de Huémoz et le lieu-dit Les Tannes sur la commune d'Ollon.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement*, réparti et amorti sur 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 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

² Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 septembre 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean