



**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 2'043'000.- pour financer les études de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2<sup>e</sup> étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix**

## TABLE DES MATIERES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Présentation du projet.....</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1 Préambule .....  | 3         |
| 1.2 Bases légales .....  | 3         |
| 1.3 Situation actuelle.....  | 4         |
| 1.3.1 Situation géographique.....  | 4         |
| 1.3.2 Trafic .....   | 4         |
| 1.3.3 Chaussée.....  | 4         |
| 1.3.4 Murs de soutènement .....  | 5         |
| 1.3.5 Parois rocheuses.....  | 5         |
| 1.3.6 Accidentologie .....   | 6         |
| 1.3.7 Travaux réalisés précédemment .....  | 6         |
| 1.4 Description des travaux prévus .....   | 6         |
| 1.4.1 Etude de variantes .....   | 6         |
| 1.4.2 Correction géométrique de la chaussée.....   | 7         |
| 1.4.3 Entretien de la chaussée .....   | 8         |
| 1.4.4 Création d'une voie de dépassement .....   | 8         |
| 1.4.5 Tunnel.....  | 9         |
| 1.4.6 Murs de soutènement .....  | 9         |
| 1.4.7 Parois rocheuses.....  | 10        |
| 1.5 Planning des études et travaux .....   | 10        |
| 1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet.....   | 10        |
| 1.7 Coûts des travaux et des études prévues pour le Canton.....                                  | 10        |
| <b>2. Mode de conduite du projet.....</b>  | <b>13</b> |
| <b>3. Conséquences du projet de décret.....</b>  | <b>14</b> |
| 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement .....  | 14        |
| 3.2 Amortissement annuel.....  | 14        |
| 3.3 Charges d'intérêt.....   | 14        |
| 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel .....   | 14        |
| 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....                                     | 14        |
| 3.6 Conséquences sur les communes .....  | 14        |
| 3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie..... | 14        |
| 3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....         | 14        |
| 3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....         | 14        |
| 3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....                                   | 14        |
| 3.10.1 Principe de la dépense.....   | 15        |
| 3.10.2 Quotité de la dépense.....  | 15        |
| 3.10.3 Moment de la dépense .....  | 15        |
| 3.10.4 Conclusion.....   | 15        |
| 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....  | 15        |
| 3.12 Incidences informatiques .....  | 15        |
| 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....                                     | 15        |
| 3.14 Simplifications administratives .....   | 15        |
| 3.15 Protection des données.....   | 15        |
| 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....              | 16        |
| <b>4. Conclusion.....</b>  | <b>17</b> |
| PROJET DE DECRET.....  | 17        |

# 1. PRESENTATION DU PROJET

## 1.1 Préambule

La RC 254 est une route principale du réseau de base (254 B-P) qui relie les communes d'Yverdon-les-Bains et de Sainte-Croix. Elle s'étend entre la Zone Industrielle « En Chamard » à Yverdon-les-Bains jusqu'à la frontière française de la Grande Borne sur la commune de Sainte-Croix. La situation est illustrée sur l'image ci-après.

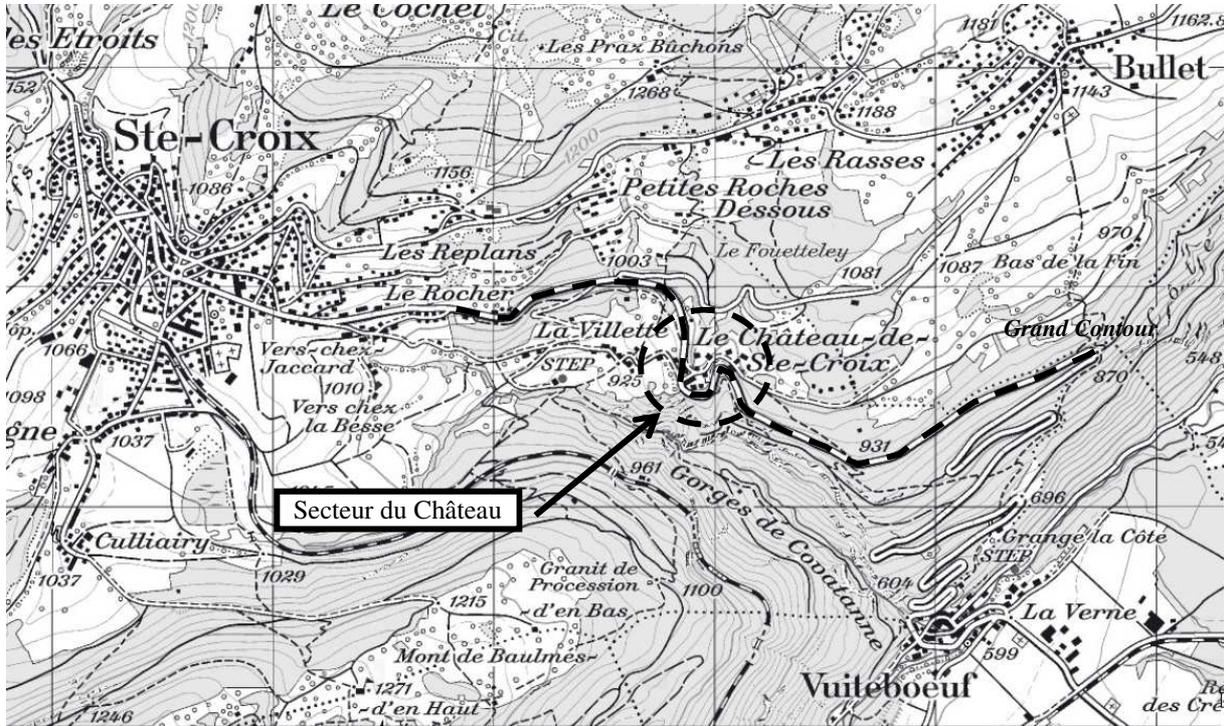


Figure 1 : Situation générale

L'objectif principal du projet est la sécurisation du trafic par les moyens suivants :

- la correction géométrique du tracé routier afin de respecter les normes VSS
- la réfection de la chaussée
- la création d'une voie de dépassement
- la réalisation d'un tunnel sous le lieu-dit « Le Château-de-Sainte-Croix »
- la réfection de murs de soutènement
- la sécurisation de parois rocheuses présentant des instabilités de terrain

Les mesures précitées permettront ainsi d'améliorer la sécurité des usagers et l'état général du tronçon.

Le tronçon de la RC 254 B-P, qui fait l'objet de la présente demande de crédit, s'étend sur une longueur d'environ 3.75 km ; il a fait l'objet d'une étude préliminaire pour la réhabilitation de la route ainsi que d'études spécifiques pour analyser la faisabilité du tunnel et pour la réfection des murs de soutènement.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer le financement cantonal de CHF 2'043'000.- pour réaliser les études et investigations pour la réhabilitation de la RC 254 B-P, de l'avant-projet jusqu'à l'appel d'offres, y compris l'enquête publique. Une nouvelle demande de crédit sera présentée pour le financement du solde des études d'exécution et pour les travaux.

## 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. 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 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. 1er 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.

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection, mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels et futurs des communes territoriales (Bullet et Sainte-Croix) en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité, fixées dans les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route).

### 1.3 Situation actuelle

#### 1.3.1 Situation géographique

Le tronçon de la RC 254 B-P, concerné par la présente demande de crédit, se situe entre le lieu-dit du « Grand-Contour » et le lieu-dit « Le Rocher », qui constitue l'entrée de la ville de Sainte-Croix. D'une longueur d'environ 3750 m, il se situe à une altitude variant de 870 m à 1000 m et se trouve dans un terrain en relief, surplombant les gorges de Covatanne.

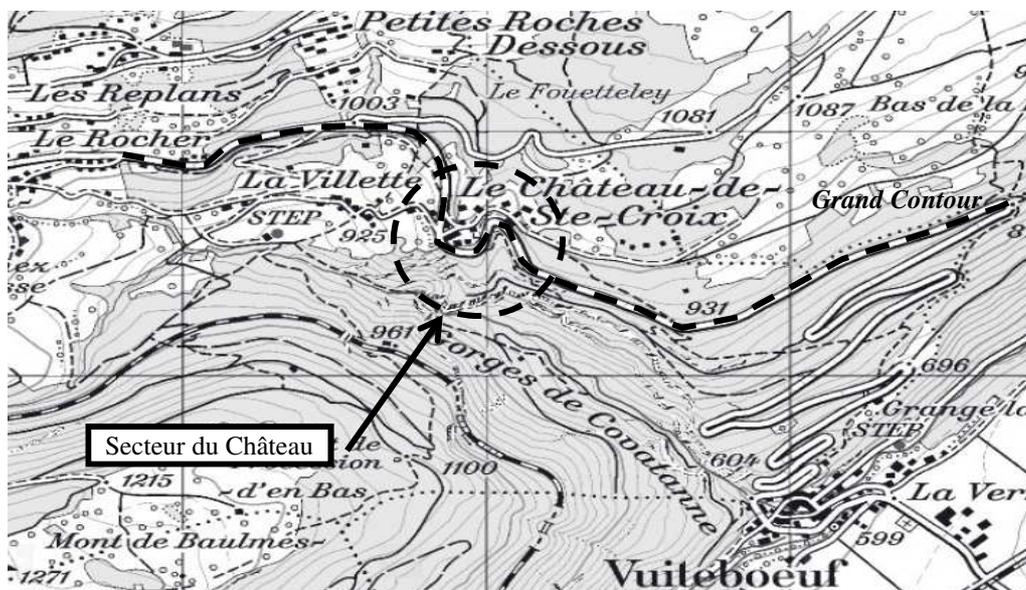


Figure 2 : Périmètre du projet

#### 1.3.2 Trafic

Selon les comptages effectués en 2015 par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), le trafic journalier moyen (TJM) est de 5'550 vhc/j en moyenne sur le tronçon concerné, dont environ 100 poids lourds et un trafic deux-roues léger de 20 vhc/j.

La RC 254 est un axe routier principal de première classe ouvert aux transports exceptionnels de classe III (poids maximal d'un convoi 90 tonnes, largeur maximale d'un convoi 4,50 m).

Par ailleurs, cet axe routier revêt une importance significative, car il constitue une liaison internationale franco-suisse.

#### 1.3.3 Chaussée

La chaussée actuelle présente une géométrie variable tout au long du tracé, avec une largeur minimale de 5.80 m, qui est insuffisante selon les normes VSS pour permettre le croisement de véhicules en toute sécurité. Le tronçon comporte plusieurs virages serrés, dont certains rayons sont inadaptés, et souffre d'un manque de visibilité. L'absence de voies de dépassement provoque des comportements dangereux de la part des usagers de la route. La vitesse de circulation est limitée à 80 km/h sur l'ensemble du tronçon.

Le profil de la chaussée existante n'est localement plus en adéquation avec les charges de trafic susmentionnées. Par ailleurs, la superstructure actuelle de la chaussée présente des dégradations significatives telles qu'affaissements ou fissurations.

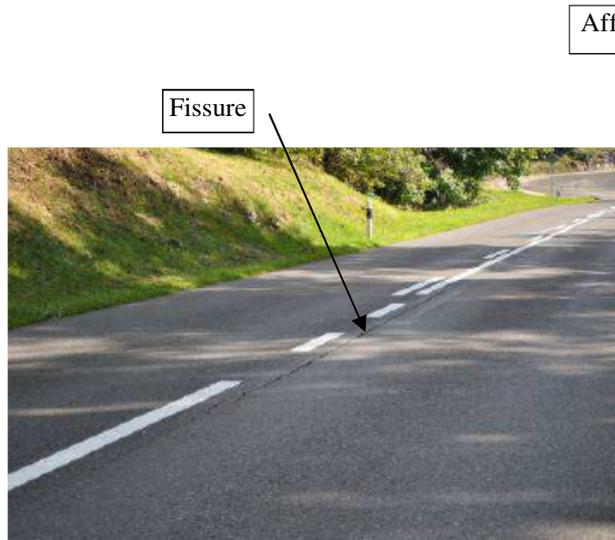


Figure 3 : Exemple de fissuration

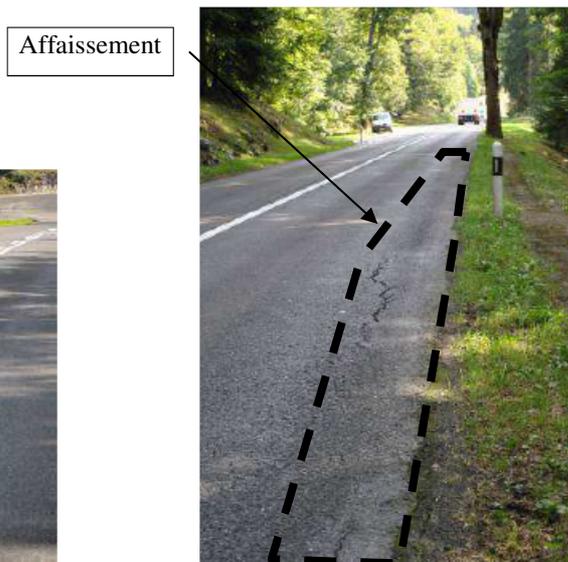


Figure 4 : Exemple d'affaissement

#### 1.3.4 Murs de soutènement

20 murs de soutènement sont à réhabiliter sur le tronçon, représentant une longueur cumulée d'environ 600 m. Il s'agit essentiellement de murs situés du côté aval de la RC 254. De manière générale, ces murs sont constitués de pierres naturelles souvent jointoyées au mortier. Certains ouvrages de soutènement présentent des dégradations préjudiciables à leur pérennité.

La qualité et la tenue du jointoyage sont déficientes, ce qui péjore la durabilité des murs. De fortes dégradations des bordures le long du tracé ne permettent plus aux glissières de supporter d'éventuels chocs. D'autres altérations telles que des déformations importantes, des effondrements partiels ou de la végétation interstitielle sont également à déplorer.



Figure 5 : Exemple de dégradation de bordures



Figure 6 : Exemple de végétation interstitielle d'un mur

#### 1.3.5 Parois rocheuses

Ponctuellement, des massifs rocheux situés sur le bord amont de la route présentent un risque de fracturation pouvant conduire à des chutes de blocs.



Figure 7 : Exemple de parois rocheuses

### 1.3.6 Accidentologie

Le recensement des accidents annoncés auprès de la Confédération (OFROU) sur la période de janvier 2012 à mars 2018 mentionne que 57 accidents se sont produits dans ce secteur. En moyenne, 10 événements par an surviennent, ce qui montre le caractère accidentogène de ce tronçon de la RC 254.

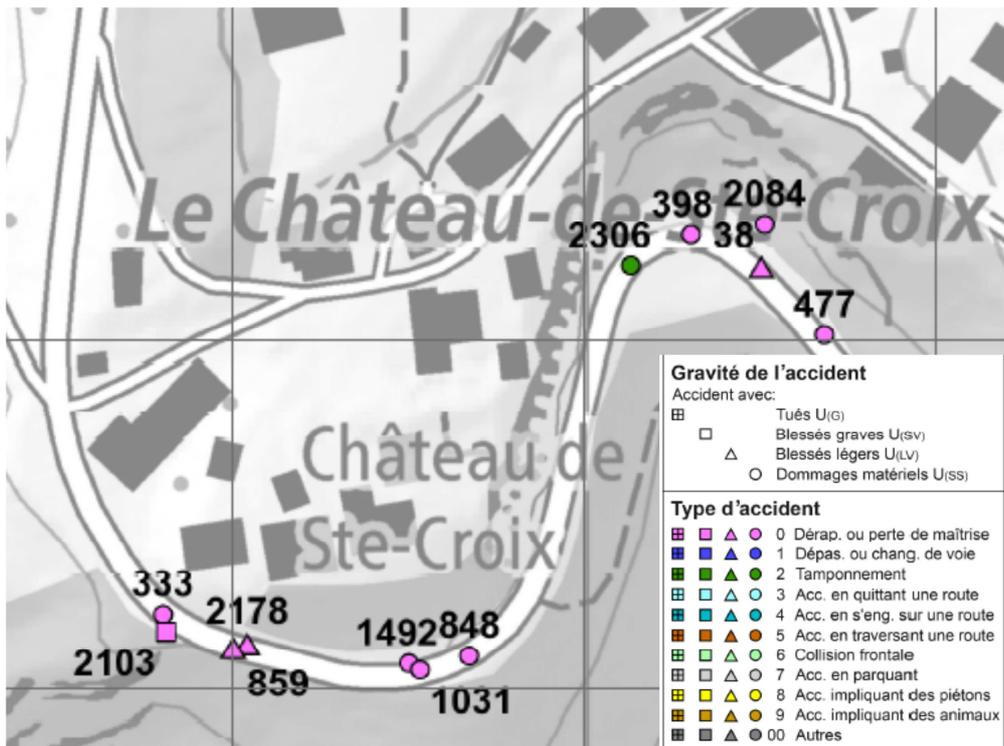


Figure 8 : Situations des accidents au lieu-dit « Le Château-de-Saint-Croix »

### 1.3.7 Travaux réalisés précédemment

Des travaux de réhabilitation de chaussée, comprenant un élargissement de la route notamment, ont été réalisés entre Vuiteboeuf et le lieu-dit du « Grand-Contour » en 2001. Sur le même tronçon, les virages ont été réfectionnés en 2017. Entre la ville de Sainte-Croix et le « Grand-Contour », des mesures d'entretien ponctuel de la chaussée ont été réalisées en 2012 à proximité du Château-de-Sainte-Croix. En 2015, un glissement de terrain s'est produit et a nécessité la réalisation d'un mur de soutènement.

## 1.4 Description des travaux prévus

### 1.4.1 Etude de variantes

Une étude de variantes a été menée, qui a permis de retenir la meilleure solution selon des critères tels que le coût, la sécurité des usagers, l'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. 26 variantes ont été analysées et le résumé de l'évaluation des 6 variantes obtenant les meilleures notes se trouve dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Résumé de l'évaluation de l'analyse de variantes

| Classement | Descriptif sommaire  | Note obtenue | Prix (Mio) ±30% |
|------------|--|--------------|-----------------|
| 1          | Variante 13 : correction routière à 6.50m, voie de dépassement alternée et tunnel court  | 6.35         | 21.5            |
| 2          | Variante 14 : correction routière à 7.00m, voie de dépassement alternée et tunnel court  | 6.17         | 24.6            |
| 3          | Variante 5 : correction routière à 6.50m et voie de dépassement alternée (Point noir non traité)<br><i>pas d'amélioration au Château</i> | 5.65         | 9.5             |
| 4          | Variante 6 : correction routière à 7.00m et voie de dépassement alternée (Point noir non traité)<br><i>pas d'amélioration au Château</i> | 5.47         | 12.6            |
| 5          | Variante 9 : correction routière à 6.50m, voie de dépassement alternée et tunnel long  | 4.69         | 26.5            |
| 6          | Variante 11 : correction routière à 6.50m, voie de dépassement courte et tunnel court  | 4.66         | 20.2            |

La variante 13 présente la meilleure note et les aménagements prévus, portant sur une longueur de 3'750 m, consistent en la correction géométrique de la chaussée, son entretien, la réalisation de voies de dépassement, la réalisation d'un tunnel, la rénovation des murs de soutènement de la route et la sécurisation des parois rocheuses le long du tracé. La situation est illustrée sur l'image ci-dessous. Les variantes 5 et 6 sont moins onéreuses, mais ne permettent pas de traiter le point noir lié à l'accidentologie des virages du Château-de-Sainte-Croix, qui constitue un des objectifs du projet.

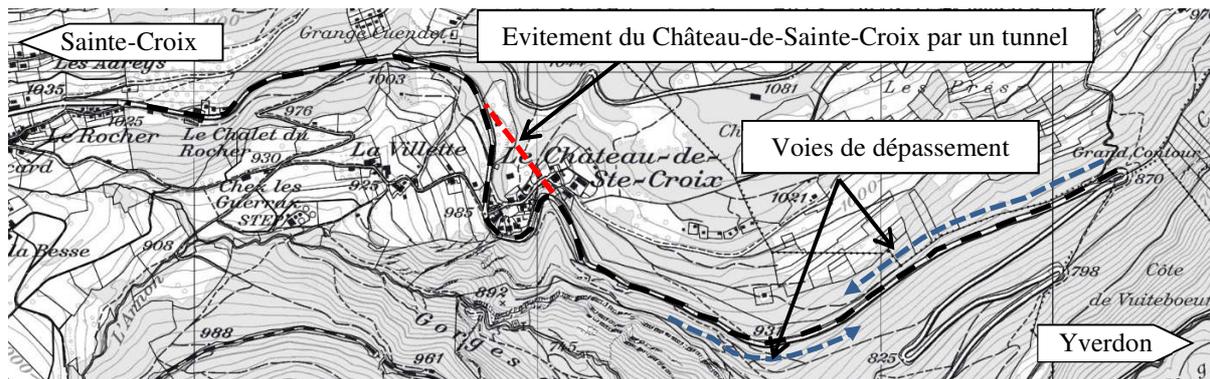


Figure 9 : Situation des aménagements prévus

#### 1.4.2 Correction géométrique de la chaussée

Lors de l'étude préliminaire, l'élargissement de la chaussée a été analysé en respectant les normes VSS afin d'améliorer la sécurité du trafic lors des croisements notamment. En fonction du relief du terrain, les possibilités de correction routière ont été étudiées par secteur avec un élargissement de la chaussée soit du côté aval de la route par un remblai, soit du côté amont par une emprise sur les massifs rocheux. Le choix du type d'élargissement est fonction du coût et de la faisabilité technique dépendante des conditions locales telles que la topographie ou les instabilités de terrain.

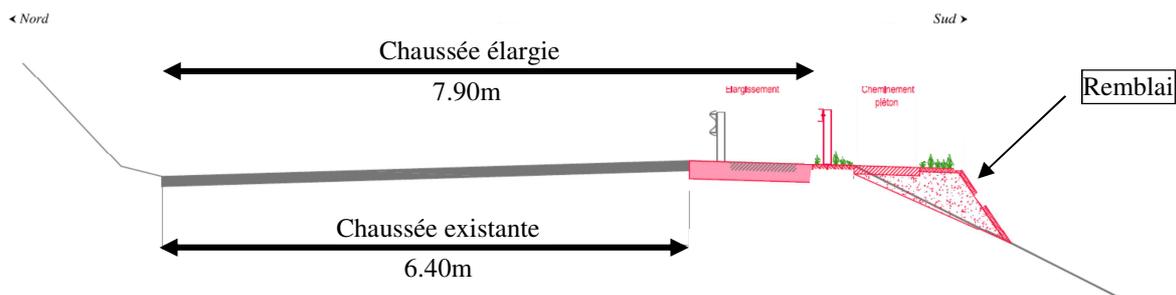


Figure 10 : Elargissement de chaussée avec un remblai du côté aval de la route.



Figure 11 : Elargissement de chaussée avec une emprise sur le massif rocheux à l'amont.

#### 1.4.3 Entretien de la chaussée

Afin de garantir la sécurité des usagers de la route, il est prévu d'assainir la structure de la chaussée qui présente des dégradations. Sur la base d'investigations complémentaires, des purges de la fondation de la route seront réalisées et les couches d'enrobé bitumineux seront remplacées. Afin de favoriser le développement durable, les nouveaux enrobés bitumineux contiendront un maximum de matériaux recyclés et seront éventuellement réalisés avec des enrobés tièdes. Le revêtement sera mis en conformité selon le rapport d'étude sur l'assainissement du bruit.

#### 1.4.4 Création d'une voie de dépassement

Il est prévu de créer des voies de dépassement entre le contournement du Château-de-Sainte-Croix et le lieu-dit du « Grand-Contour », sur une longueur de 1'200 m. Cette mesure permettra d'améliorer la sécurité et le confort des usagers ainsi que la fluidité du trafic. En effet, de nombreux camions ou véhicules agricoles empruntent cet axe, ce qui peut entraîner un comportement dangereux de la part des autres usagers de la route. La création de voies de dépassement participera ainsi à l'objectif de diminuer le risque d'accidents à cet endroit. Elle permettra également de faciliter l'entretien des filets de protection et de la forêt aux abords de la route. Des variantes ont été analysées lors de l'étude préliminaire et le projet prévoit la réalisation d'une voie de dépassement pour chaque direction de circulation alternativement, à savoir une longueur de 800 m à la montée et une longueur de 400 m à la descente.

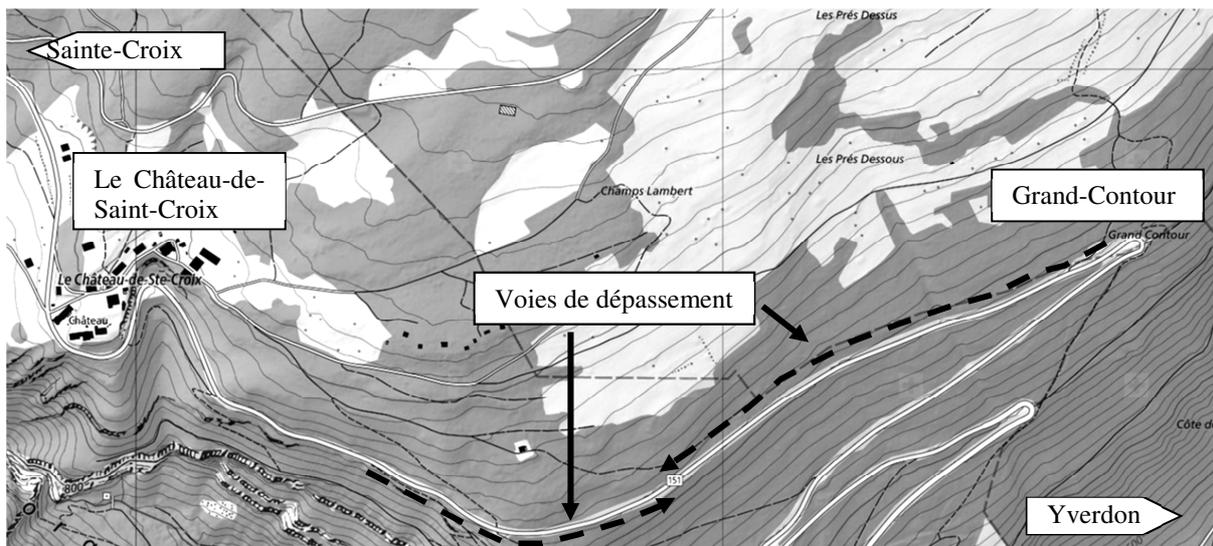


Figure 12 : Situation des voies de dépassement



Figure 13 : Profil de la route avec la voie de dépassement

#### 1.4.5 Tunnel

La route contournant le lieu-dit « Le Château-de-Sainte-Croix » présente un caractère accidentogène de par ses virages serrés et ses rayons irréguliers, la mauvaise visibilité et le tracé ne respectant pas les normes VSS. Des variantes ont été élaborées dans le cadre de l'étude préliminaire avec une variante de tunnel « long » de 240 m, une variante de tunnel « court » de 180 m, une solution d'évitement par la réalisation d'un pont de 270 m enjambant le vallon au sud de la route existante et une correction routière du tracé existant avec murs et petit pont. A l'issue d'une analyse multicritère, la variante de tunnel « court » a été retenue. Cette variante présente les avantages suivants :

- résolution du point-noir ;
- faible impact paysager ;
- géologie favorable ;
- pas de système de désenfumage ;
- peu de frais d'entretien et d'exploitation ;
- coût.

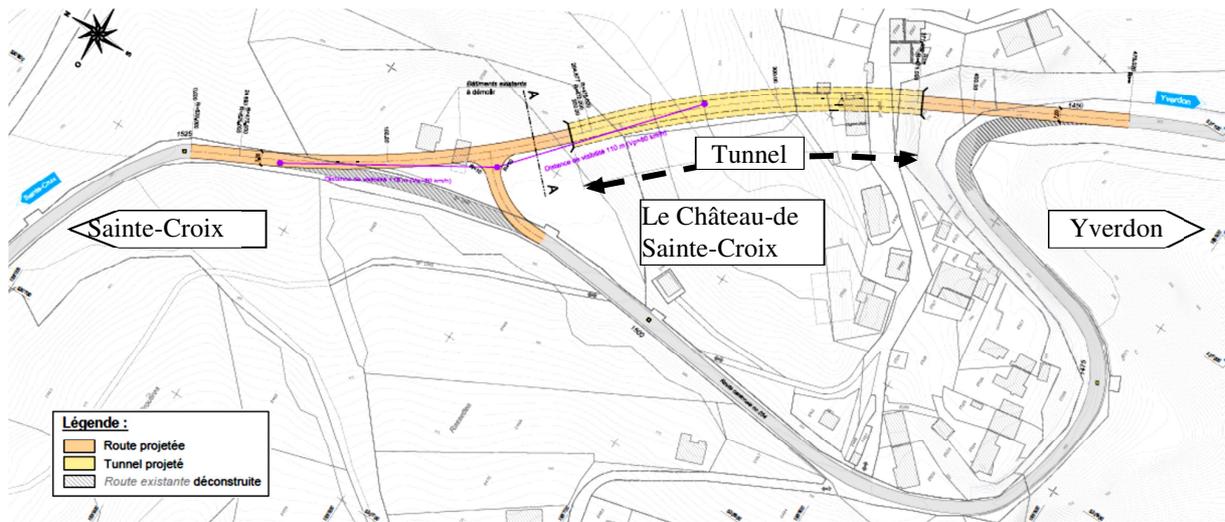


Figure 14 : Situation du tunnel passant sous Le Château-de-Sainte-Croix

La réalisation du tunnel permettra de réduire le bruit routier pour les habitants du hameau du Château-de-Sainte-Croix et améliorera la qualité de l'air. La route de contournement n'aura plus sa fonction d'axe du réseau principal de base et sera réaffectée. Le tronçon de route de contournement actuel sera remis à la Commune de Sainte-Croix pour la desserte du hameau. Des études permettront de définir un projet de réaménagement intégrant par exemple la mobilité douce avec des voies pour la circulation des vélos.

#### 1.4.6 Murs de soutènement

Afin de garantir la sécurité et la pérennité de ces ouvrages, il est prévu de traiter les dégradations constatées soit en les reconstruisant, soit en remplaçant uniquement leur couronnement soit encore en les renforçant à l'aide de parois clouées, par exemple.

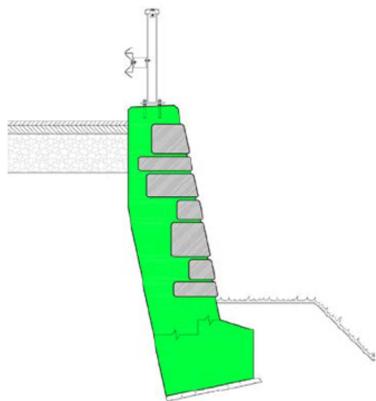


Figure 15 : Reconstruction du mur

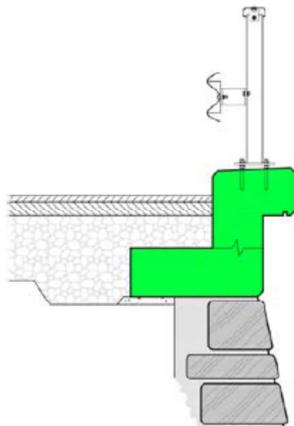


Figure 16 : Remplacement du couronnement du mur

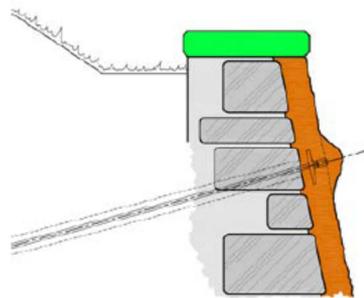


Figure 17 : Renforcement du mur avec une paroi clou

#### 1.4.7 Parois rocheuses

Aux abords de la RC 254, des chutes de pierres, provenant des parois rocheuses se trouvant de part et d'autre de la chaussée, peuvent se produire. Afin de protéger les usagers de la route, le projet prévoit de sécuriser les parois rocheuses par secteur selon l'étude spécifique géologique. Des mesures telles que des purges de blocs de petite et moyenne taille menaçant la route, la stabilisation de blocs plus importants avec des clous forés dans la roche et la mise en place de treillis plaqués contre les parois seront mises en place.

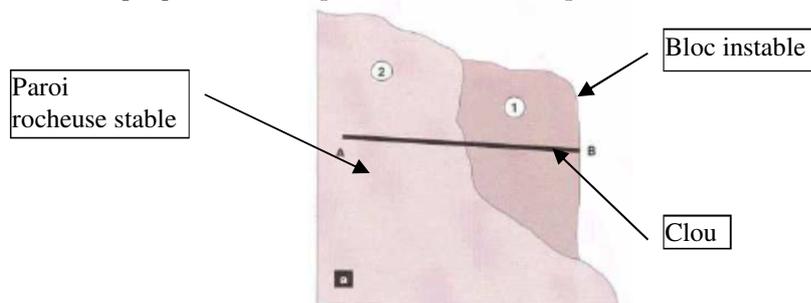


Figure 18 : Bloc sécurisé par un clou

### 1.5 Planning des études et travaux

Le planning prévoit un démarrage des études au début 2019, une mise à l'enquête publique en 2020 et l'établissement du dossier d'appel d'offres pour les entreprises en 2021.

### 1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réhabilitation et de sécurisation de la RC 254 n'était pas réalisé, les conséquences seraient les suivantes :

- la situation au niveau de l'accidentologie ne serait pas améliorée et le risque d'accidents resterait le même avec une moyenne de 10 accidents par an ;
- sans la sécurisation des parois rocheuses, le risque de chutes de blocs de pierre resterait élevé ;
- la dégradation de l'état de la chaussée se poursuivrait avec des conséquences sur la sécurité des usagers de la route et nécessiterait de futures interventions ponctuelles avec les coûts associés ;
- les murs de soutènement continueraient de se dégrader et nécessiteraient une surveillance accrue pour éviter d'éventuels éboulements, voire des frais d'entretien élevés (budget de fonctionnement).

### 1.7 Coûts des travaux et des études prévues pour le Canton

A ce jour, une étude préliminaire (2013) et des études spécifiques sur les conditions géologiques (2013), la réalisation du tunnel (2016) et les murs de soutènement (2018) ont été menées par des bureaux d'ingénieurs civils et sont entièrement à la charge du Canton. Les frais d'étude ont été couverts par le crédit d'étude EPRC EOTP I.000262.01 pour un montant de CHF 87'800.40 (état à fin juin 2018).

Les études précitées ont permis d'élaborer des variantes et de sélectionner la meilleure solution à l'aide d'une analyse multicritère. Ces éléments constitueront les données de base pour la suite des études.

A l'issue des études préliminaires, le coût total des travaux est estimé à environ CHF 20 millions.

Le présent crédit servira à financer les prestations suivantes :

- levé de la situation spécifique de la topographie par un bureau de géomètre ;
- investigations telles que la réalisation de sondages et de carottes en rapport avec la chaussée, le tunnel et les ouvrages de soutènement ;
- investigations concernant les matériaux pollués ;
- étude pédologique ;
- établissement de la notice d'impact sur l'environnement et du rapport OPAM, si nécessaire ;
- établissement de l'avant-projet et des dossiers d'enquête travaux, défrichement et expropriation ;
- établissement de la soumission et des plans pour l'appel d'offres aux entreprises ;
- mise en soumission des travaux, comparaison des offres et proposition d'adjudication ;
- expertise d'un géologue ;
- architecte et/ou architecte paysager (intégration paysagère et portails d'entrée du tunnel);
- conseils archéologiques.

L'EMPD subséquent relatif aux travaux à réaliser sera ainsi basé sur des offres d'entreprises (soumissions rentrées), après la mise à l'enquête publique du projet.

Le crédit d'étude (CE RC 254, Vuiteboeuf-Ste-Croix 2<sup>e</sup> étape) s'établit comme suit :

| poste budgétaire | Clé | libellé de la clé  | Montant HT  | Total HT         |
|------------------|-----|--|-------------|------------------|
| 100              |     | <b>Honoraires</b>  |             |                  |
|                  | 112 | Frais d'études préliminaires EPRC (études avant décret) (EOTP I.000262.01) | 87'400      | 1'347'400        |
|                  | 112 | Ingénieurs civils  | 770'000     |                  |
|                  | 112 | Géomètre (sans abornement)   | 60'000      |                  |
|                  | 112 | Ingénieurs en environnement (NIE, OPAM)                                    | 90'000      |                  |
|                  | 112 | Ingénieurs en pédologie  | 30'000      |                  |
|                  | 112 | Expert géologue  | 30'000      |                  |
|                  | 112 | Architecte / architecte paysager   | 50'000      |                  |
|                  | 112 | Archéologue  | 30'000      |                  |
|                  | 112 | Etablissement des preuves à futur  | 100'000     |                  |
|                  | 112 | Electromécanique du tunnel   | 100'000     |                  |
|                  |     |  |             |                  |
| 300              |     | <b>Chaussée</b>  |             |                  |
|                  | 335 | Sondages routiers complémentaires  | 80'000      | 120'000          |
|                  | 335 | Sondages et analyses des sites pollués                                     | 40'000      |                  |
|                  |     |  |             |                  |
| 400              |     | <b>Ouvrages d'art</b>  |             |                  |
|                  | 445 | Sondages géotechniques   | 250'000     | 380'000          |
|                  | 445 | Sondages murs de soutènement   | 130'000     |                  |
|                  |     |  |             |                  |
| 600              |     | <b>Frais divers</b>  |             |                  |
|                  | 661 | Information - communication  | 50'000      | 50'000           |
|                  |     |  |             |                  |
|                  |     | <b>Total HT avec recettes</b>  |             | <b>1'897'400</b> |
|                  |     | <b>TVA (arrondie)</b>  | <b>7.7%</b> | <b>146'100</b>   |
|                  |     | <b>Arrondi</b>   |             | <b>-500</b>      |
|                  |     | <b>Total du crédit demandé TTC</b>   |             | <b>2'043'000</b> |

Le montant des honoraires de l'ingénieur civil est basé sur des offres rentrées en avril 2018. Les autres montants sont estimés sur la base de l'expérience de la DGMR pour des prestations similaires.

Le crédit d'étude permettra d'affiner le montant de l'investissement nécessaire. En raison de la complexité du projet, il représente 9.7 % du coût de l'investissement estimé à CHF 20 mio. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitant notamment : la réalisation du tunnel, la sécurisation des falaises rocheuses, la rénovation des ouvrages de soutènement, l'analyse et la gestion du trafic lors des phases de chantier, la gestion de la sécurité lors des travaux, la gestion de l'environnement pendant les travaux.

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Jusqu'à ce jour, les études de projet ont été conduites par la DGMR, avec l'appui de bureaux d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Pour les phases suivantes, la DGMR participera à la direction générale des études, aux prises de décisions relatives à tous les domaines touchés par le projet, ainsi qu'aux discussions avec les partenaires du projet tels que les communes, les riverains, les associations ou les autres services de l'Etat concernés, par exemple.

Pour les études de projet, la mise en soumission des travaux, le projet d'exécution et la direction locale des travaux, la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01).

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

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

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000262.03 « CE RC 254, Vuiteboeuf-Ste-Croix, 2<sup>e</sup> étape ». Il est prévu au projet du budget 2019 et au plan d'investissement 2020-2023 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

| Intitulé   | Année 2019 | Année 2020 | Année 2021 | Année 2022 | Année 2023 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Projet de budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023 | 800        | 400        | 400        | 200        | 200        |

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

| Intitulé  | Année 2019 | Année 2020 | Année 2021 | Année 2022 + 2023 | Total        |
|---|------------|------------|------------|-------------------|--------------|
| Investissement total : dépenses brutes                              | 800        | 400        | 400        | 443               | 2'043        |
| Investissement total : recettes de tiers                            |            |            |            |                   |              |
| <b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b> | 800        | 400        | 400        | 443               | <b>2'043</b> |

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 10 ans à raison de CHF 204'300 par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de  $(CHF\ 2'043'000 \times 4\% \times 0.55)$  CHF 45'000 (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

Le tronçon routier touché par le projet fait partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité. Le Canton continuera à entretenir ce tronçon. Les éventuels filets de protection pour contenir les chutes de pierres des parois rocheuses seront entretenus par la Division ER de la DGMR dans le cadre du budget.

#### 3.6 Conséquences sur les communes

Le projet se situe sur le réseau routier cantonal hors traversée de localité. Dès lors, son financement est assuré par le Canton et il n'y a pas de participation des communes.

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

La réalisation de ce projet permet d'améliorer la situation en matière de protection contre le bruit par la création d'un tunnel permettant au trafic d'éviter le hameau du Château-de-Sainte-Croix et la pose d'un nouveau revêtement. La qualité de l'air sera également améliorée. La pose éventuelle d'enrobés bitumineux tièdes permettra de réduire la consommation énergétique du projet. La mobilité douce sera proposée dans le cadre du réaménagement de la route de contournement de Château-de-Sainte-Croix.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législation 2017-2022 du Conseil d'Etat.

#### 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 précitée. 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 (art. 7 al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, RSV 610.11).

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

### *3.10.1 Principe de la dépense*

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales) et 1.4 (Description des travaux prévus), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 8 LRou).

Le projet repose en outre sur l'art. 52 al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, notamment le bruit.

Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

### *3.10.2 Quotité de la dépense*

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de l'entretien. En effet, le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art, et dans les meilleures conditions financières. Le montant des travaux envisagés se limite à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli.

### *3.10.3 Moment de la dépense*

Le tronçon de la RC 254 est accidentogène et présente des dégradations de la chaussée qui amplifient cette situation. Il est indispensable de poursuivre les études pour réaliser les travaux de sécurisation des usagers de la route dans les meilleurs délais.

Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

### *3.10.4 Conclusion*

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.

Au vu du montant du crédit d'étude demandé, il est proposé de ne pas le soumettre au référendum facultatif. Cependant, l'EMPD pour les travaux pourrait être soumis au référendum facultatif, au cours duquel les droits populaires pourront s'exprimer sur la base d'un projet consolidé.

## **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 CHF)

| Intitulé  | Année 2019   | Année 2020   | Année 2021   | Année 2022   | Total        |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Personnel supplémentaire (ETP)                              |              |              |              |              |              |
| Frais d'exploitation  |              |              |              |              |              |
| Charge d'intérêt  | 45           | 45           | 45           | 45           | 180          |
| Amortissement   | 204.3        | 204.3        | 204.3        | 204.3        | 817.2        |
| Prise en charge du service de la dette                      |              |              |              |              |              |
| Autres charges supplémentaires                              |              |              |              |              |              |
| <b>Total augmentation des charges</b>                       | <b>249.3</b> | <b>249.3</b> | <b>249.3</b> | <b>249.3</b> | <b>997.2</b> |
| Diminution de charges                                       |              |              |              |              |              |
| Revenus supplémentaires                                     |              |              |              |              |              |
| Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements |              |              |              |              |              |
| <b>Total net</b>  | <b>249.3</b> | <b>249.3</b> | <b>249.3</b> | <b>249.3</b> | <b>997.2</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 DECRET

**accordant au Conseil d'État un crédit d'étude de CHF 2'043'000.- pour financer les études de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2<sup>e</sup> étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix**

du 14 novembre 2018

---

## LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décrète*

### Art. 1

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de CHF 2'043'000.- est accordé au Conseil d'État pour financer les études de la RC 254-B-P Vuiteboeuf - Sainte-Croix, 2<sup>e</sup> étape, sur les communes de Bullet et de Sainte-Croix.

### Art. 2

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 10 ans.

### Art. 3

<sup>1</sup> Le Conseil d'État 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.

Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Donné, etc.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 novembre 2108.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*