

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'000'000.- pour financer la requalification de la route cantonale RC 69 sur la commune de Tolochenaz**

# 1. PRESENTATION DU PROJET

## 1.1 Préambule

Le projet de requalification de la RC 69 B-P entre le giratoire Paderewski et le giratoire de Tolochenaz se situe sur un tronçon de route cantonale hors traversée de localité (HT) dans le prolongement du chantier, également HT, cantonal actuellement en cours (travaux 2018) entre le giratoire de la Longeraie et le giratoire Paderewski, sur la commune de Tolochenaz.

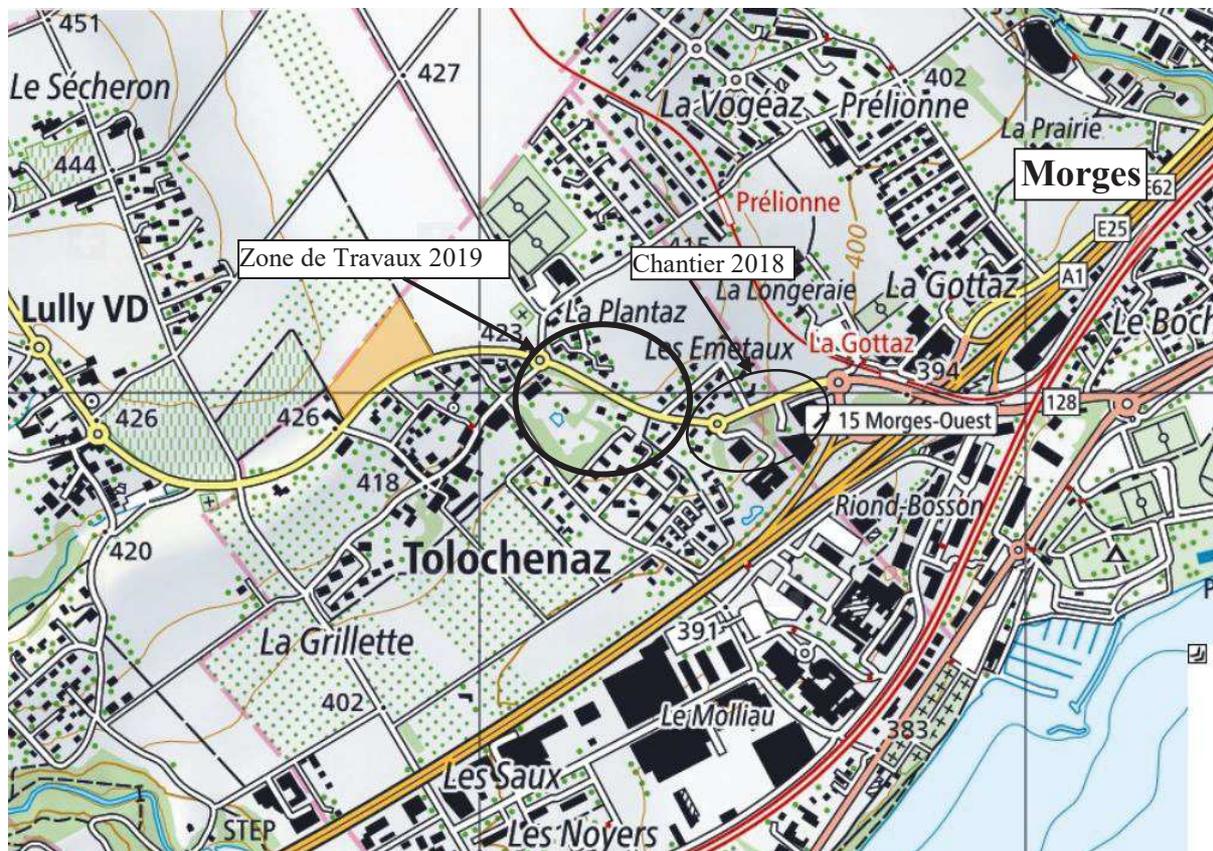


Figure 1 : localisation de la zone des travaux et du chantier précédent

Cette requalification s'inscrit dans le développement planifié du PALM et de sa mesure 5586 Projet d'agglomération Lausanne–Morges (PALM)/Période 2011–2014 ; paquet de mesures 5586.002 : développement des réseaux de mobilité douce (4c)-Itinéraire mobilité douce RC 69 Morges – Tolochenaz (4c.RM.01)

Le projet de requalification de la RC 69 à Tolochenaz prévoit la réalisation de travaux d'entretien lourd.

La géométrie du giratoire de l'entrée dans Tolochenaz, accidentogène, doit être adapté.

Le trottoir, en mauvais état, existant le long du tronçon à assainir sera remplacé et raccordé à celui récemment réalisé en 2018 (construction d'un trottoir de 55 m de long).

Il est prévu de prolonger les aménagements pour la mobilité douce dans la continuité des travaux 2018 : bande cyclable à la descente, direction Morges et piste mixte à la montée, direction Lully.

La problématique du bruit routier sur ce tronçon sera traitée par la pose d'un revêtement phonoabsorbant afin de respecter l'ordonnance sur la protection du bruit (OPB) et l'étude d'assainissement du bruit routier validée par le Conseil d'Etat le 4 mai 2011.

Le collecteur d'eaux claires, vétuste, commun au canton et à la commune sera remplacé.

Par ailleurs, le projet a été développé en collaboration avec la commune de Tolochenaz qui en profitera pour assainir ses différents services (électricité, eau potable, etc.) et moderniser l'éclairage public.

Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique entre le 17 décembre 2013 et le 21 janvier 2014.

L'enquête pour l'expropriation a eu lieu entre le 2 novembre et le 3 décembre 2018.

La présente demande de crédit correspond au financement de la part cantonale des travaux prévus.

## 1.2 Bases légales

Conformément à la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou – RSV 725.01), 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, les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés 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). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des normes professionnelles en vigueur (normes VSS et art. 12 LRou).

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, à savoir les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, les talus, les murs. Les dépenses relatives aux installations accessoires sont supportées par les communes, l'Etat prenant à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains (art. 54 LRou).

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret a pour objectif de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière des usagers. Ceux-ci sont notamment fixés par les normes VSS.

## 1.3 Situation actuelle

L'état de la route est dégradé, on y constate notamment un revêtement très fissuré (figure 2). De plus, les différentes campagnes d'entretien du réseau routier ont conduit à la modification du niveau de la route et à la réduction de la différence de niveau entre le trottoir et la route, cette différence passant de 15 cm à 8 cm. Cette situation péjore la sécurité des piétons surtout en regard du volume de trafic sur cette route (le trafic journalier moyen 2015 est de 10'500 véhicules par jour, dont 310 poids lourds et 75 deux roues légers).

La continuité de l'un des trottoirs n'existe pas et doit être complétée. Aucun aménagement pour les vélos n'existe (figure 3), exposant les cyclistes à un danger significatif en raison notamment de l'important trafic poids lourds.

Trois accidents, heureusement sans blessés, ont été recensés ces dernières années à la sortie du giratoire d'entrée dans Tolothenaz en direction de Morges. Ces accidents sont dus à des pertes de maîtrise. La géométrie du giratoire mis en cause doit être adaptée.



Figure 2



Figure 3



## 1.5 Planning des travaux

La RC 69 est un axe structurant du réseau de base qui ne peut pas être fermé au trafic durant une longue période. C'est pourquoi, le phasage prévoit un découpage du chantier par étapes. Deux opérations particulières de courte durée, avec fermeture complète de la route au trafic, sont prévues par deux interventions le week-end pour la pose des revêtements (couche de liaison et couche de roulement). Ce découpage en étapes tient compte des contraintes routières, mais également de celles liées à la réalisation des travaux de conduites et services souterrains. Les accès des riverains à leurs propriétés seront maintenus.

Les piétons auront en tout temps un espace protégé sur au moins un côté de la chaussée.

Le début des travaux est planifié au printemps 2019 pour une durée d'une année environ.

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

En cas de non-réalisation du projet, les piétons, pour une partie d'entre eux, n'auront pas de continuité dans leurs déplacements en site propre et les cyclistes empruntant la RC 69 entre Morges et Tolochenaz ne disposeront d'aucun aménagement assurant leur sécurité. La chaussée continuera à se dégrader, ce qui générera des coûts d'entretien supplémentaires et, à terme, des travaux de réfection plus lourds. De plus, la situation dangereuse perdurera dans le giratoire et le collecteur d'eaux claires, vétuste, ne sera pas remplacé.

La coordination des travaux cantonaux et communaux ne sera pas possible avec, en cas de réalisation non simultanée, une augmentation des coûts, une gêne accrue aux usagers avec la multiplication des chantiers.

Par ailleurs, pour le développement des axes de mobilité douce, le droit à la contribution fédérale sera perdu, si la mesure n'est pas réalisée avant 2027 au plus tard.

Le subventionnement pour l'assainissement du bruit routier ne serait pas acquis compte tenu de l'échéance fixée à 2022.

## 1.7 Coûts des travaux et des études prévues

### 1.7.1 Participation de tiers

Les coûts TTC des travaux sont répartis selon décompte ci-dessous. Cette répartition entre les partenaires est validée par une convention à signer avant le démarrage des travaux.

	<b>Coût de réalisation avant subventions</b>	<b>Subvention fédérale bruit</b>	<b>Subvention fédérale mobilité douce PALM</b>	<b>Total net</b>	
<b>État de Vaud</b>	2'287'000.-	17'000.-	(75%) 270'000.-	<b>2'000'000.-</b>	<b>83.34%</b>
<b>Commune de Tolochenaz</b>	490'000.-	0.-	(25%) 90'000.-	<b>400'000.-</b>	<b>16.66%</b>
<b>Total</b>	<b>2'777'000.-</b>	<b>17'000.-</b>	<b>360'000.-</b>	<b>2'400'000.-</b>	<b>100 %</b>

La Commune de Tolochenaz finance directement sa part des dépenses.

### 1.7.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

Un crédit d'étude préalable des routes cantonales (EPRC 069.002, Tolochenaz requal., EOTP I.000600.02), a été utilisé au 31 décembre 2018 à hauteur de CHF 70'868.34 TTC. Ce crédit d'étude sera transféré dans le présent crédit d'ouvrage sollicité.

Le crédit d'ouvrage s'établit comme suit :

poste budgétaire	%	Clé	libellé de la clé	Montant HT	Total HT
100	14.2%		<b>Honoraires</b>		
		112	EPRC (études avant décret)	66'000	
		112	Ingénieur civil, géomètre	234'000	300'000
200	15.1%		<b>Terrains</b>		
		211	Acquisitions de terrains	300'000	
		222	Indemnités culture etc.	20'000	320'000
300	68.8%		<b>Chaussée</b>		
		331	Chaussée	900'000	
		332	Giratoire	546'000	1'446'000
600	1.9%	661	Divers	50'000	
					50'000
	100%		<b>Total HT sans recettes</b>		<b>2'116'000</b>
			<b>Recettes</b>		
		882	Subventions fédérale mobilité douce part VD	-250'000	
			Subvention protection bruit routier part VD	-16'000	-266'000
			<b>Total HT avec recettes</b>		<b>1'850'000</b>
			<b>TVA</b>	<b>7.7%</b>	<b>142'450</b>
			<b>arrondi</b>		<b>7'550</b>
			<b>Total du crédit demandé TTC</b>		<b>2'000'000</b>

Les coûts des travaux sont estimés sur la base de soumissions rentrées le 5 octobre 2018, selon une procédure ouverte d'appel d'offres conformément à la loi cantonale du 24 juin 1996 sur les marchés publics (LMP-VD, RSV 726.01). Les honoraires de réalisation ont également fait l'objet d'une procédure ouverte selon la LMP-VD.

Les variations économiques ne sont pas comprises et seront calculées selon la méthode ICP (indice des coûts de production) pour les travaux et selon la méthode KBOB pour les honoraires.

La part d'honoraires est de 14.2 %, ce qui est tout à fait habituel pour ce type de projets en milieu bâti sous trafic. Elle se compose également des prestations de géomètre pour les implantations durant le chantier ainsi que l'abornement et l'établissement des documents de mutations, d'indemnisation et de réquisition au Registre Foncier. De plus, une part importante des honoraires représente les prestations d'ingénieur pour le suivi des étapes de réalisation qui nécessite un suivi accru et régulier.

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

Les études de projet ont été jusqu'à ce jour conduites par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieur civils et de divers autres spécialistes.

Lors des phases suivantes, la DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT).

Pour 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 a respecté les procédures des marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01).

Les marchés de travaux et de services ont été passés conformément à la loi vaudoise sur les marchés publics (LMP-VD) et au règlement d'application de la loi sur les marchés publics (RLMP-VD). Les valeurs des seuils et des procédures applicables aux marchés publics ont été respectées.

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

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

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTF I.000600.01 « RC 69, Tolochenaz requalification ». Il est prévu au 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
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023	1'900	0	0	0	0

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	Total
Investissement total : dépenses brutes	2'187	100	0	0	2'287
Investissement total : recettes de tiers	0	0	-287	0	-287
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>2'187</b>	<b>100</b>	<b>-287</b>	<b>0</b>	<b>2'000</b>

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 100'000.- par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de  $(CHF\ 2'000'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 44'000.-$

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

Néant.

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

Néant.

#### 3.6 Conséquences sur les communes

La réalisation des aménagements projetés est partiellement à charge de la Commune de Tolochenaz qui verra une amélioration de la sécurité des déplacements multimodaux, ainsi qu'un giratoire adapté à la configuration urbaine du lieu.

La participation de la Commune fait l'objet d'une convention avec l'Etat de Vaud à signer avant le début des travaux.

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

##### 3.7.1 Economie

La mise à niveau des infrastructures en temps opportun, c'est-à-dire avant que les dégradations ne soient trop importantes permet au canton de maîtriser ses dépenses.

Ces travaux regroupent différents aspects comme : le maintien du patrimoine routier, l'amélioration de la mobilité douce et la protection contre le bruit pour les riverains. Les deux derniers aspects bénéficiant d'un subventionnement.

La collaboration avec la commune de Tolochenaz ajoute une plus-value à la rationalisation des dépenses.

Les mesures en faveur des cyclistes répondent aux besoins exprimés dans différents documents de planification (plan directeur de la mobilité douce, plan directeur cantonal, stratégie cantonale de promotion du vélo, projets d'agglomération, plan des mesures OPair du PALM, etc.).

Un transfert modal des transports individuels motorisés (TIM) vers le vélo tend à contenir l'accroissement du volume de trafic motorisé, ce qui contribue à diminuer les coûts d'entretien ou des mesures d'assainissement.

Dans une moindre mesure, la réalisation de nouvelles infrastructures participe à la dynamique économique (création de projet, études, etc.) et améliore les conditions d'accès aux entreprises (création/sécurisation d'itinéraires, etc.).

### 3.7.2 Environnement

L'accent est porté sur la préservation des ressources par le maintien, dans la mesure du possible, des matériaux en place, voire de leur réutilisation pour des travaux nécessitant des matériaux moins nobles. La mise en place de graves de fondations recyclées, de bordures en granit garantissant une meilleure longévité que celles en béton par exemple, et la pose de revêtements routiers pour certains recyclés contribueront aussi à la préservation de l'environnement en limitant l'utilisation des ressources.

En raison de son rayon d'action, le vélo est un moyen de déplacement particulièrement bien adapté au milieu urbain ; douze à quinze minutes suffisent pour parcourir trois kilomètres. Il est souvent plus performant que les transports individuels motorisés aux heures de pointe.

Un transfert modal de la voiture au vélo participe au désengorgement des centres villes tant sur la route que dans les parkings. De plus, il permet de diminuer les émissions de particules et l'utilisation des énergies fossiles.

Dans une moindre mesure, le transfert modal réduit l'apport de substances polluantes dans le sol et participe à une diminution des gaz à effet de serre. Toutefois, la création de nouvelles infrastructures en faveur des cyclistes peut impliquer une augmentation des surfaces imperméables.

Enfin, la réalisation des aménagements projetés permet d'assainir le tronçon concerné conformément aux prescriptions de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41). Le bénéfice pour les riverains correspond à la perception auditive d'un trafic diminué de moitié.

### 3.7.3 Société

La réalisation d'espaces dédiés à plusieurs modes de déplacement sur un domaine public structuré, permet de réduire les risques de conflits et augmente le sentiment de sécurité et de respect de chacun.

La modification de la géométrie du giratoire d'entrée dans Tolochenaz participe également à la diminution des risques de pertes de maîtrise des automobilistes.

La réalisation de nouvelles infrastructures vise également à sécuriser les trajets à vélo et à raccourcir certains grâce à la création de nouveaux itinéraires ou de nouveaux franchissements d'obstacles. Une forte amélioration de la sécurité des usagers et du cadre de vie est donc attendue.

Comme la pratique du vélo implique une activité physique, son utilisation quotidienne participe directement à la lutte contre les maladies cardio-vasculaires et les problèmes d'obésité.

Le réseau cyclable planifié dans les agglomérations vise principalement à répondre aux déplacements quotidiens de la population (pendulaire, formation, achats, etc.). Des synergies sont toutefois recherchées avec les réseaux de loisir « La Suisse à vélo », dans le but de minimiser les coûts et de sécuriser les déplacements de loisir.

Enfin, le développement des infrastructures en faveur des cyclistes encourage et sécurise l'usage d'un moyen de déplacement bon marché et accessible à tous sur le plan financier.

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

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (Réseaux routiers), ainsi que la mesure A23 (Mobilité douce), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec les mesures 1.12 (Mettre en œuvre la politique d'aménagement du territoire définie par le plan directeur cantonal, mettre en œuvre les projets d'agglomération ainsi qu'adapter la politique des pôles de développement aux nouveaux enjeux.) et 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

La loi cantonale sur les subventions n'est pas concernée par le présent EMPD.

Le projet est financé par la Confédération au titre du Projet d'agglomération Lausanne–Morges (PALM)/Période 2011–2014 ; paquet de mesures 5586.002 : développement des réseaux de mobilité douce (4c)-Itinéraire mobilité douce RC 69 Morges – Tolochenaz (4c.RM.01), sur le fonds FORTA pour le trafic d'agglomération (LFORTA)

Les mesures prévues d'assainissement du bruit routier, notamment la pose d'un revêtement phonoabsorbant feront l'objet d'une subvention fédérale conformément à l'OPB.

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

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

#### 3.10.1 Principe de la dépense

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 (voir point 1.3), dans leur principe, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier en fin de cycle de vie relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et art. 20 LRou). Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS, les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Le projet repose en outre sur l'article. 52, alinéa 3, Cst-VD qui demande à l'État et aux communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, notamment contre le bruit.

L'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent des dépenses liées. Au surplus, on note que la jurisprudence du Tribunal fédéral considère que les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques, notamment de sécurité, sont en principe des dépenses liées. (cf. ATF 103 Ia 284, consid. 5, ATF 105 Ia 80 consid. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

#### 3.10.2 Quotité de la dépense

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

La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de la protection contre le bruit. En effet, le projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. Le coût des travaux est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art. 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 rempli.

#### 3.10.3 Moment de la dépense

Les travaux envisagés sont prévus à la suite des travaux en cours (figure 1). Ils permettent de répondre au développement de la mobilité douce du PALM et à la diminution du bruit pour répondre aux impératifs de l'ordonnance de la protection du bruit (art. 17 OPB).

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est opportun de réaliser ces travaux qui permettront d'assurer la continuité des aménagements construits en 2018, tout en bénéficiant de subventions qui ne seront plus disponibles après 2022 pour le bruit et après 2027 pour la mobilité douce .

De plus, cela permet d'intervenir sur ce tronçon de route qui se dégrade et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point il convient également de se référer au chapitre 1.6 ci-dessus.

#### 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'article 163, alinéa 2, Cst-VD. Ils ne sont donc pas soumis à compensation.

Cependant, dans la mesure où l'État dispose d'une marge d'appréciation, notamment concernant la quotité de la dépense, le décret est soumis au référendum facultatif.

### 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

### 3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

### 3.14 Simplifications administratives

Néant.

### 3.15 Protection des données

Néant.

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

En milliers de francs

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0		0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	+0
Charge d'intérêt	0	44	44	44	132
Amortissement	0	100	100	100	300
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	+0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	+0
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>432</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	-0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	-0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	-0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>432</b>

#### **4. CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

# **PROJET DE DÉCRET**

## **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'000'000.- pour financer la requalification de la route cantonale RC 69 sur la commune de Tolochenaz**

### **du 1 mai 2019**

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décète*

#### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'ouvrage de CHF 2'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la requalification de la route cantonale RC 69 sur la commune de Tolochenaz.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

#### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.