

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 4'500'000.- pour financer des travaux d'assainissement de trois routes cantonales : RC 58 Etoy-Lavigny, RC 533 Neyruz-Denezey et RC 790 Aigle-Ollon (route Industrielle)

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le Conseil d'Etat, dans sa séance du 29 septembre 2010, a validé les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau dans le rapport "Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC2020)". Cette stratégie d'évolution a été établie afin d'assurer :

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

Dans la logique patrimoniale : le réseau est traité comme un héritage de nos ancêtres à préserver et à transmettre à nos descendants. Il est donc nécessaire d'en assurer la pérennité par des travaux réguliers d'entretien constructif.

Les trois routes cantonales RC 58 Etoy-Lavigny, RC 533 Neyruz-Denezey et RC 790 Aigle-Ollon (route Industrielle) doivent être assainies et font l'objet du présent EMPD.

1.2 Bases légales, normalisation et directives

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.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectif d'effectuer des travaux d'entretien sur des

routes dégradées et de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences actuelles de qualité fixées dans les normes de l'association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

1.3 Description et coût des travaux

Le tableau 1 présente les données caractéristiques des différents tronçons qui font l'objet du présent EMPD.

	REGION	N° RC		TRONÇONS	TRAVAUX	LONG. m	TJM 2015	TJMPL 2015	MONTANTS TTC CHF
1	Centre	58	IL-S	Ettoy - Lavigny	Consolidation des banquettes avec élargissement à un gabarit de 6.00 m utile, couche de base sur élargissement, renouvellement des couches de liaison et de roulement	957	2'000	70	730'000
2	Nord	533	IL-S	Neyruz-sur-Moudon - Denezey	Consolidation des banquettes et mises au gabarit ponctuels. Renforcement de la superstructure par la pose en sur-épaisseur d'une couche de liaison sur 1/3 du tronçon. Pose d'une couche de roulement en sur-épaisseur sur toute la surface.	2'851	150	10	950'000
3	Est	790	B-P	Aigle - Ollon carrefour RC 717 Route de l'Industrie	Renouvellement complet de la superstructure. Fraisage de toutes les couches bitumineuses et pose de couches de base, de liaison et de roulement	3'960	4'950	500	2'700'000
Total longueur et coûts						mètres	7'768		4'380'000
Contrôles du MO									120'000
DEPENSE NETTE									4'500'000

Tableau 1 : liste des tronçons à remettre en état

Ces trois tronçons ont été analysés par le guichet vélo cantonal. Cette analyse est basée sur un document édicté par la Confédération : "Guide de recommandations mobilité douce n° 5 - Conception d'itinéraires cyclables" et sur la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020. Les trois tronçons ne nécessitent pas de traitement particulier. Pour les deux premiers, le trafic est faible et aucun aménagement particulier n'est nécessaire. Pour le troisième, les vélos empruntent un autre itinéraire conformément au concept d'agglomération.

La norme VSS 640 201 "Profil géométrique type - Dimensions de base et gabarit des usagers de la route" fixe notamment le gabarit pour les divers usagers et les suppléments nécessaires pour les croisements et dépassements. La largeur réelle de ces trois chantiers a été comparée à celle prescrite dans la norme.

Outre la réalisation des travaux à proprement parler, le montant du présent EMPD comprend également les contrôles de fabrication et de mise en œuvre mandatés à des laboratoires privés pour un montant de CHF 120'000.-.

Tous ces travaux correspondent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr pour tous les usagers des routes, du cycliste à l'automobiliste, en passant par les transports publics et les véhicules utilitaires.



Figure 1 : localisation des trois tronçons à assainir

1.3.1 RC 58 IL-S Etoy-Lavigny

La RC 58 est une route du réseau d'intérêt local secondaire, correspondant au troisième niveau de la hiérarchie cantonale assurant les liaisons entre les localités hors des axes structurants du réseau vaudois des routes cantonales.

Le comptage quinquennal de 2015 indique un trafic de 2'000 vh/jour dont 70 poids lourds.

La dernière intervention sur cette route date de 1984 et il s'agissait d'un gravillonnage.

La largeur actuelle, comprise entre 5.40 m et 5.70 m, ne permet pas le croisement de deux véhicules légers à 80 km/h. Dans un tel cas de figure, et la RC 58 ne fait pas exception, les bords de chaussée et les banquettes présentent de nombreuses fissures et affaissements.

Les bords de chaussée seront démolis sur une largeur d'un mètre environ. Une couche de fondation en grave et une couche de base de 100 mm seront mises en place sur les élargissements et les renforcements de bord ponctuels.

Pour la sécurité du trafic et pour remédier de manière durable à l'affaissement des bords, la chaussée va être élargie à 6.20 m (6.00 m utile).

Les élargissements nécessaires ne peuvent pas être réalisés sur l'emprise du domaine public existant. Une mise à l'enquête publique travaux et expropriation est en cours.

L'analyse des carottages réalisés sur cette RC a montré que :

- l'épaisseur de la partie bitumineuse était comprise entre 80 et 140 mm ;
- la chaussée est composée d'un empilement hétéroclite de couches de roulement.

Ce genre de superstructure est typique du réseau secondaire vaudois où depuis le premier "goudronnage" d'entre-deux guerres ce sont deux à trois couches de roulement qui ont été posées en surépaisseur tous les 15-20 ans.

Ce type d'empilement de couche de roulement n'est plus à même de supporter l'agressivité du trafic actuel et la chaussée doit être renforcée.

La couche de roulement présente de nombreuses dégradations de surface (ornières jusqu'à 21 mm, fissurations, décollement ponctuels, perte de gravillons, etc.), si bien que l'étanchéité de la couche de roulement garantissant la pérennité des couches inférieures n'est plus assurée. De plus ces dégradations et déformations de la surface nuisent fortement au confort de roulement.

L'entier de la surface existante sera raboté sur une épaisseur de 25 à 50 mm. Les bords de chaussée seront démolis pour permettre les élargissements. Une couche de liaison de 60 mm ainsi qu'une couche de roulement de 30 mm seront ensuite posées sur l'entier de la surface (élargissement et chaussée existante).

1.3.2 RC 533 IL-S Neyruz-Denezzy

Tout comme la RC 58, la RC 533 est une route du réseau d'intérêt local secondaire, correspondant au troisième niveau de la hiérarchie cantonale assurant les liaisons entre les localités hors des axes structurants du réseau vaudois des routes cantonales.

Le comptage quinquennal de 2015 indique un trafic de 150 vhc/jour dont dix poids lourds.

La dernière intervention sur cette route date de 1993. Il s'agissait d'un gravillonnage réalisé par "l'équipe du rouleau" du Service des routes de l'époque.

Le tronçon se trouve dans une zone de source et le système de récolte des eaux de chaussées doit être assaini afin de garantir que l'eau captée soit potable. Les dévers seront corrigés et des bordures seront mises en place aux nouveaux points bas.

Les travaux de sécurisation de la source ont été vus et validés par la DGE-Eau. L'étanchéité des canalisations a déjà été renforcée par l'équipe de génie-civil du voyer de la région Nord. Des tuyaux en polyéthylène soudé ont été posés.

Comme pour la RC 58, la voirie actuelle ne permet pas le croisement de deux véhicules légers à 80 km/h sur l'entier du tronçon. Les bords de chaussée et les banquettes présentent les dégâts typiques liés à ce cas de figure (fissures et affaissements).

Des travaux d'élargissement et de renforcement des bords de chaussée ont déjà été réalisés par l'équipe de génie-civil du voyer de la région Nord. L'emprise du domaine public actuel était suffisante pour réaliser ces mises au gabarit locales sans enquête.

La chaussée présente des ornières allant jusqu'à 60 mm et des affaissements du même ordre de grandeur (jusqu'à 61 mm). Certaines fissures sont traversantes et les enrobés en place présentent une porosité importante ne garantissant plus l'étanchéité de la surface.

Les carottages réalisés ont montré une superstructure insuffisante et hétéroclite. Les épaisseurs sont comprises entre 50 et 150 mm.

Un renforcement de la superstructure est nécessaire sur un tiers de la surface et sera réalisé par la pose en surépaisseur d'une couche de liaison de 60 mm. Puis, l'entier de la surface revêtue (élargissement et chaussée existante) sera recouvert d'une nouvelle couche de roulement de 50 à 70 mm.

Signalons encore qu'au droit du passage du ruisseau de la Lembe et sur une septantaine de mètre, le

talus de la route devra être repris et la banquette stabilisée.

De manière générale, la superstructure en place a largement dépassé sa durée de vie et il est urgent d'intervenir tant pour préserver la zone de source que pour sauver l'infrastructure en place.

1.3.3 RC 790 B-P Aigle-Ollon (route Industrielle)

La RC 790 est une route du réseau de base principal, correspondant au premier niveau de la hiérarchie cantonale donnant la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Sa fonction est d'intérêt régional en reliant les deux jonctions d'autoroute d'Aigle et de Saint-Triphon.

Selon les comptages effectués en 2015 dans le cadre du recensement quinquennal de la circulation routière, le trafic journalier moyen (TJM) s'élève à environ 5'000 vhc/jour, dont 500 poids lourds.

La couche de roulement présente d'importantes fissures et un orniéage conséquent allant de 5 à 21 mm. De nombreuses réparations et du remplissage ponctuel d'ornière sont également présents sur l'entier du tronçon.

Le profil en long de cette route présente de nombreux affaissement correspondant à des zones de portance insuffisante.

La superstructure en place n'avait pas été dimensionnée pour supporter le trafic induit par la zone industrielle d'Aigle. L'épaisseur actuelle de la partie sise sur la commune d'Aigle varie entre 126 à 183 mm et celle sur la commune d'Ollon entre 94 et 135 mm alors que les normes en vigueur préconisent, pour un tel trafic, une épaisseur de superstructure de 220 mm à 250 mm (sans la couche de roulement).

L'agressivité du trafic sur cette superstructure sous dimensionnée a accéléré le processus de vieillissement à tel point que la chaussée est en fin de vie.

Toutes les couches bitumineuses vont être rabotées et une nouvelle superstructure sera mise en place avec des enrobés à hautes performances.

Le projet prévoit :

- le rabotage de l'entier de la superstructure bitumineuse ;
- le démontage de 100 mm de la grave en place ;
- la pose de trois couches d'enrobés bitumineux pour un total de 250 mm (120 mm d'ACT32H avec 40-50 % de recyclé – 100 mm d'ACB22H avec 20-30 % de recyclé – 30 mm d'ACMR8) ;
- le renforcement des zones à portance insuffisante par démontage de 100 mm supplémentaire de grave et pose 100 mm d'ACF32 avec 50-60 % de recyclé.

Au total ce sont ~21'000 to de matériau à évacuer dans différentes filières de recyclage (grave et structure bitumineuse) et près de 20'000 to de nouveau matériau bitumineux à poser.

1.4 Risques en cas de non réalisation des travaux

Le report des travaux aggraverait la détérioration des revêtements qui demanderaient dès lors des mesures de réfection plus lourdes, donc des moyens financiers plus conséquents pour une remise en état tout en accroissant les risques d'accident pour les usagers circulant sur ces routes.

A terme, le risque de n'être plus en mesure d'assurer la viabilité du réseau et la sécurité des usagers est réel. 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 CO).

Lorsque le budget de fonctionnement ne permet plus de travaux de revêtement alors qu'il reste des tronçons à assainir, la Direction générale de la mobilité et des routes est tenue parfois de prendre des mesures palliatives (par exemple : gravillonnage, colmatage des fissures, etc.) sur ces tronçons en

mauvais état. Ces mesures, souvent réalisées dans l'urgence, ne ralentissent pas le processus de dégradation de la chaussée et n'évitent pas les travaux de réhabilitation préconisés.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Ces projets d'assainissement ont été étudiés par le pôle revêtement et subvention et les responsables de région de la Division entretien de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Tous les tronçons proposés ont fait l'objet d'une étude établie par le Centre de compétence du domaine routier (CCDR) de la HEIG-VD pour la RC 533 et par un bureau spécialisé mandaté pour les deux autres. Les couches en place et les dégradations sont identifiées sur la base de carottages et d'analyses de laboratoire.

La règle générale appliquée au sein de la DGMR pour conduire aux choix techniques adaptés à chaque renouvellement de revêtement est toujours la sélection de la meilleure solution technique connue, en regard d'un prix adapté, ce qui conduit à la mise en place d'un nouveau revêtement offrant le meilleur rapport coût/avantage possible.

Ces trois tronçons ont fait l'objet d'appels d'offres publics publiés dans la Feuille des avis officielle ceci conformément à la loi sur les marchés publics (LMP).

Le suivi de la phase réalisation sera assuré par le personnel de la DGMR, jusqu'au décompte final de chaque chantier. Les contrôles de fabrication et de mise en œuvre seront mandatés au CCDR de la HEIG-VD ou à des laboratoires privés.

3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

EOTP I.000632.01 Assainissement RC 58-533-790

En milliers de francs

Intitulé	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	200	3'000	1'300	-	4'500
a) Transformations immobilières: recettes de tiers					-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	200	3'000	1'300	-	4'500
b) Informatique : dépenses brutes					
b) Informatique : recettes de tiers					
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					
c) Investissement total : dépenses brutes	200	3'000	1'300	-	4'500
c) Investissement total : recettes de tiers					
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	200	3'000	1'300	-	4'500

L'EOTP I.000632.01 Assainissement RC 58-533-790 est prévu au projet de budget 2018 et au plan d'investissement 2019-2022 avec les montants suivants :

Année 2018 : 0.-

Année 2019 : 200'000.-

Année 2020 : 1'000'000.-

Année 2021 : 800'000.-

Année 2022 : 500'000.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 225'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera $(CHF\ 4'500'000 \times 4 \times 0.55)/100 = CHF\ 99'000.-$.

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

Tous ces tronçons de routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises dont les charges d'entretien d'exploitation sont incluses dans le budget de fonctionnement de la DGMR.

3.6 Conséquences sur les communes

Pas d'effet direct sur les communes concernées, à l'exception du maintien d'un réseau routier en bon état.

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

Le remplacement d'un revêtement usé par un revêtement en bon état réduit de 2 à 5 dB la charge sonore pour les riverains proches de l'axe routier concerné. Pour rappel, une diminution de 3 dB correspond à une réduction de l'intensité sonore de 50 %.

Les revêtements fraisés sont traités conformément à la Directive cantonale de la Direction générale de l'environnement "Déchets de démolition des routes" (DCPE 874 de juin 2014).

La DGMR privilégie, chaque fois que cela est possible, l'utilisation d'enrobés recyclés et/ou d'enrobés tièdes (EBT). Ces deux mesures permettent de réintroduire les enrobés fraisés dans la chaîne de fabrication, de réduire les stocks de fraisat routier des entreprises et de diminuer les émissions de CO₂.

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

Cet investissement s'inscrit dans la mesure 4.3 :

Mesure 4.3. Transports publics et mobilité : investir et optimiser

Accompagner la croissance économique et démographique requiert de relier toutes les régions à un même réseau cohérent, dense et connecté aux autres cantons, permettant toutes les mobilités. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (RER, bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois. Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques.

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

L'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7). 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. 1.3 du présent EMPD). Comme le démontre le présent EMPD, dans leur principe, les travaux projetés d'entretien de ces tronçons routiers en fin de cycle de vie et dont la largeur en particulier n'est plus conforme au regard de la norme VSS 640'201 (cf. ch. 1.3.2) pour les RC 58 Etoy-Lavigny et RC 533 Neyruz-Denezzy relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), les aménagements et entretien routiers projetés pour lesquels le présent crédit cadre est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

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. Les solutions techniques standards proposées ont uniquement été élaborées de manière à rendre ces tronçons de route conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12, LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite donc uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ces tronçons de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point il convient également de se référer au chapitre 1.3 ci-dessus.

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépenses liées au sens de l'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 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

Les conséquences de l'EOTP I.000632.01 sur le budget de fonctionnement sont les suivantes:

En milliers de francs

Intitulé	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt	0	99.0	99.0	99.0	297.0
Amortissement	0	0	225.0	225.0	450.0
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges	0	99.0	324.0	324.0	747.0
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net	0	99.0	324.0	324.0	747.0

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-cadre de CHF 4'500'000.- pour financer des travaux d'assainissement de trois routes cantonales : RC 58 Etoy-Lavigny, RC 533 Neyruz-Denezy et RC 790 Aigle-Ollon (route Industrielle)

du 27 septembre 2017

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de CHF 4'500'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer des travaux d'assainissement de trois routes cantonales : RC 58 Etoy-Lavigny, RC 533 Neyruz-Denezy et RC 790 Aigle-Ollon (route Industrielle).

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 septembre 2017.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean