



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 4'750'000.- pour financer des travaux d'assainissement de deux tronçons de route cantonale : RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux, RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD)

1. PRESENTATION 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 deux tronçons de route cantonale RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux, RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD) doivent être assainis 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 (loi sur les routes, LRou art. 3, al. 2ter, 7 et 20, al. 1er, lit. a - RSV 725.01).

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 objectifs 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 qui porte le n° d'EOTPI.000711.01

	REGION	N° RC	TRONÇONS	TRAVAUX	LONG. m	TJM 2015	TJMPL 2015	MONTANTS TTC CHF
1	Nord	429	C-S Oppens - Bioley-Magnoux	Renouvellement des couches de support et de roulement, élargissement de la chaussée à 6 m de largeur utile, purges locales, renforcement des bords, renfort de talus avec bafix et gabions, réfection et reconstruction de collecteurs sur 1'200 m	1'747	750	30	2'400'000
2	Centre	632 631	C-P C-S La Croix d'Or - Carrouge	RC 632 et carrefour de la Croix d'Or: réfection complète de la chaussée y compris la fondation pour la RC 632, assainissement du pont sur la Bressonne et construction de nouveaux collecteurs, construction d'un trottoir et d'arrêts de bus. RC 631: reprofilage, puges et renforcement de la chaussée, correction du trottoir existant, assainissement de collecteurs	328 776	4900 2650	250 35	2'150'000
Total longueur et coûts					mètres	2'851		4'550'000
Contrôles du MO								60'000
Honoraires								100'000
Signalisation de chantier / Marquages								40'000
DEPENSE NETTE								4'750'000

Tableau 1 : liste et coût des tronçons à remettre en état

Ces travaux ont d'ores et déjà fait l'objet d'un appel d'offres public si bien que les montants des travaux sont estimés sur la base de soumissions rentrées.

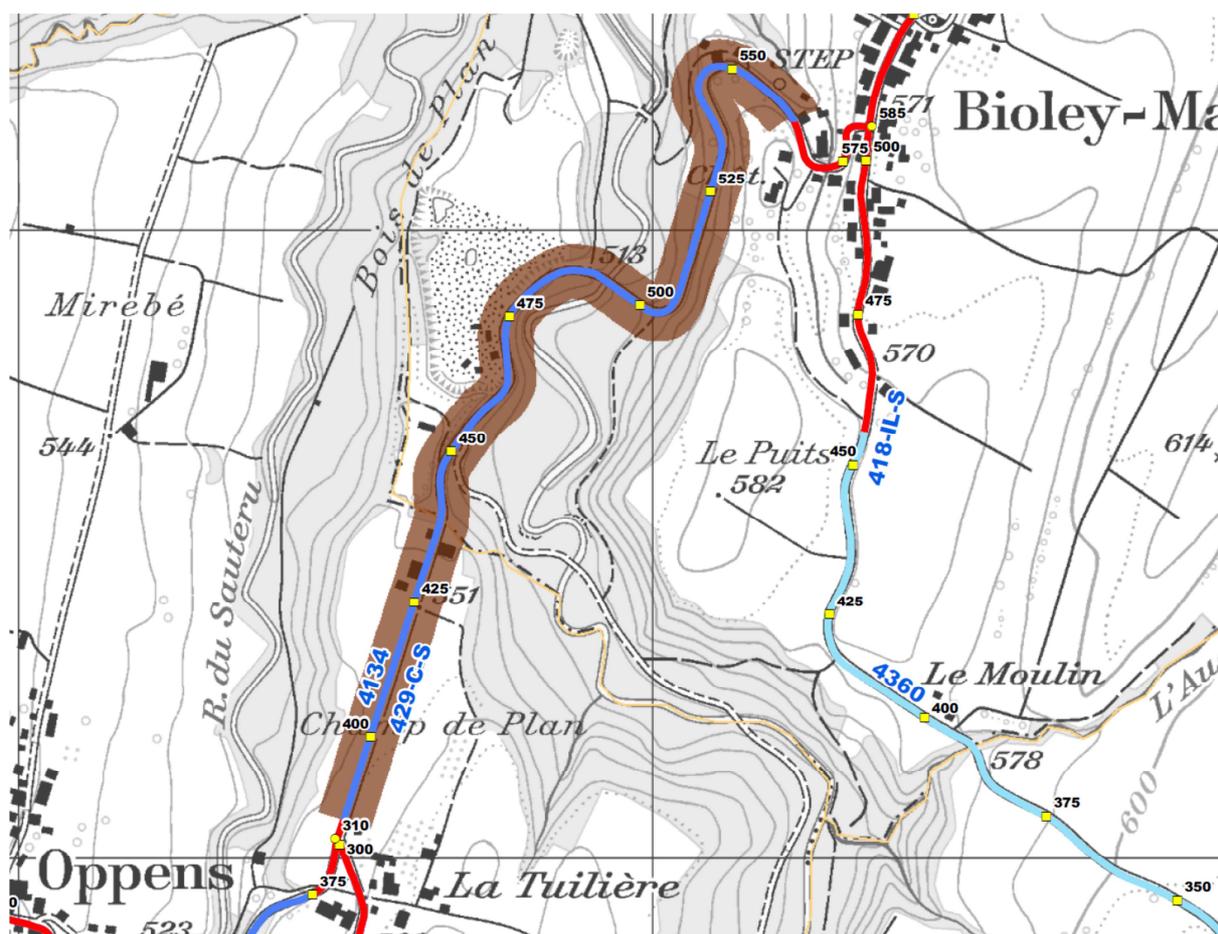
Outre la réalisation des travaux à proprement parler, le montant du présent EMPD comprend également les contrôles de fabrication et de mise en œuvre mandatés à des laboratoires privés pour un montant de CHF 60'000.-, des honoraires de direction de travaux pour un montant de CHF 100'000.- et du marquage et signalisation de chantier d'un montant de CHF 40'000.-.

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.

1.3.1 RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux

La RC 429 est une route du réseau complémentaire principal, correspondant au deuxième niveau de la hiérarchie cantonale assurant un complément de maillage pour desservir les pôles économiques secondaires et délester le réseau de base, lorsque celui-ci est saturé.

Le comptage quinquennal de 2015 indique un trafic journalier de 750 véhicules. La part de poids lourds est importante, elle représente 15 % du trafic soit plus de 100 poids lourds par jour (comptage spécifique 2013). Ce trafic lourd est essentiellement lié à l'exploitation des gravières et du centre de traitement des matériaux pierreux situés en bordure de cet axe.



Le projet de réfection vise notamment à

- adapter la largeur de la route cantonale au trafic actuel
- assainir la structure de la chaussée
- stabiliser les bords de chaussée
- adapter les murs de soutènement.

Le projet a été mis à l'enquête publique du 1^{er} décembre 2017 au 8 janvier 2018. Il n'a pas soulevé d'opposition, ni suscité de remarque et a été déclaré définitif et exécutoire le 26 mai 2018.

Ce projet a été analysé par le guichet vélo cantonal. Cette analyse se base sur la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, sur un document édicté par la Confédération : "Guide de recommandations mobilité douce n° 5 - Conception d'itinéraires cyclables" et sur les conditions locales tels que trafic et topographie. La RC 429 est hors du réseau cyclable cantonal et ne nécessite pas d'aménagement particulier pour les vélos.

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 429 ne fait pas exception, les bords de chaussée et les banquettes sont fortement endommagés et présentent de nombreuses fissures et affaissements.

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).

La superstructure de la chaussée n'avait pas été dimensionnée pour un trafic lourd si important et nécessite un renforcement significatif. Trois couches bitumineuses seront posées en surépaisseur. Deux couches de base de 140 mm (80 mm d'ACT22N et 60 mm d'ACT16N) et une couche de roulement de 40 mm (AC11N).

La DGMR privilégie l'utilisation d'enrobés recyclés dans ses appels d'offres publics. Le taux de recyclage est un des critères d'adjudication. L'analyse des offres a montré que le taux de recyclage sera compris entre 15 et 60 % suivant les types d'enrobés.

Lors de la consultation préalable des services de l'Etat, l'hydrogéologue cantonal a demandé de prendre des mesures afin de protéger les eaux souterraines d'intérêt public en posant un collecteur d'évacuation des eaux de ruissellement de la route cantonale sur le tronçon qui en était dépourvu d'une longueur de 550 m. Le collecteur, en PE soudé, étanche aura un diamètre de 250 mm.

Un boudin bitumineux délimitera le bord de la chaussée et conduira les eaux de ruissellement aux différents ouvrages de récupération des eaux. De cette manière aucune eau provenant de la route ne s'écoulera dans la zone protégée.

Sur demande de la DGE, des contraintes particulières seront imposées à l'entreprise lors des travaux afin de garantir la qualité de l'eau de la zone de protection souterraine présente aux abords du chantier.

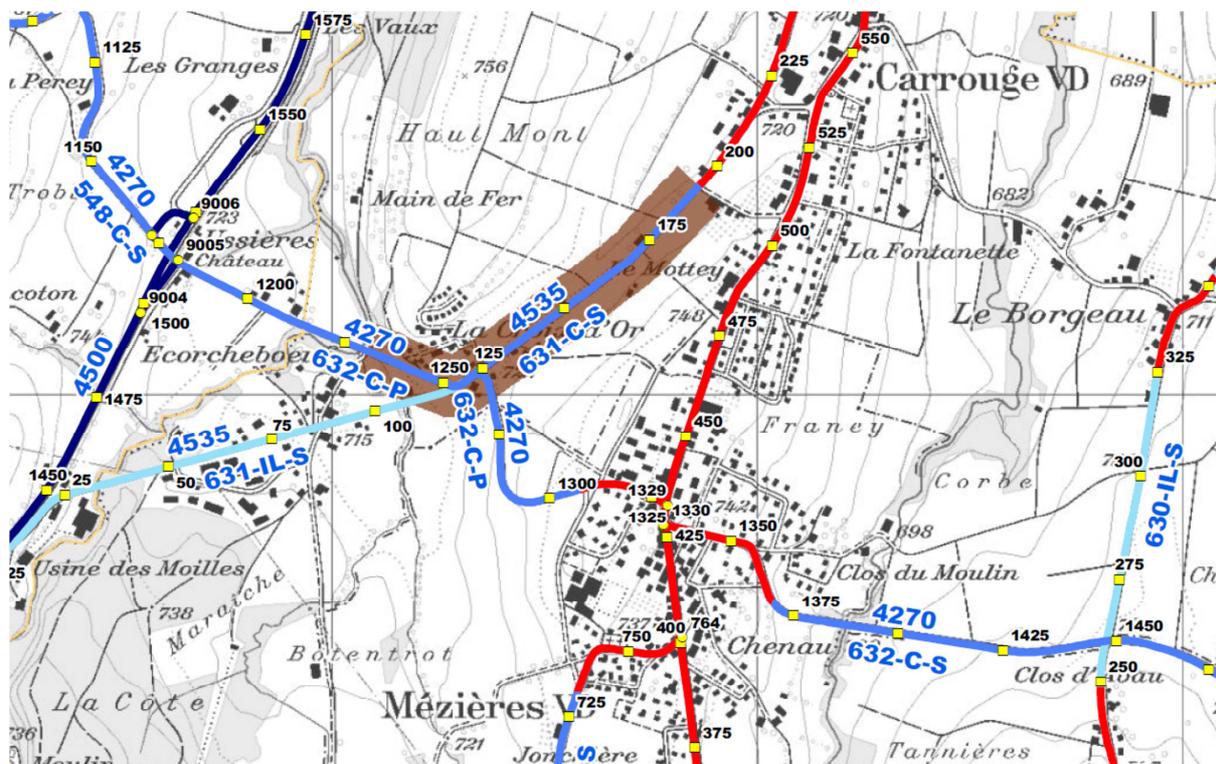
Les collecteurs existants seront réfectionnés afin d'assurer leur étanchéité.

Signalons encore que l'un des talus du tronçon est dans l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs d'importance nationale (PPS). Le projet routier prévoit une correction uniquement sur l'aval afin de préserver ce talus protégé. Aucun dépôt, même provisoire sur les parcelles concernées ne sera fait. Ces remarques font partie du dossier d'appel d'offres et nos surveillants de chantier seront particulièrement attentifs pour que l'entreprise adjudicataire respecte scrupuleusement nos exigences en la matière.

1.3.2 RC 631 et RC 632 Croix d'Or – Carrouge (VD)

Les RC 631 et 632 sont des routes du réseau complémentaire, correspondant au deuxième niveau de la hiérarchie cantonale. Ces routes offrent un complément de maillage aux poids lourds, pour desservir les pôles économiques secondaires et permettent de délester le réseau de base, lorsque celui-ci est saturé.

Le comptage quinquennal de 2015 indique un trafic journalier de 4'900 véhicules sur la RC 632 et de 2'650 pour la RC 631.



Comme pour la RC 429, ce projet a été analysé par le guichet vélo cantonal. Ces tronçons sont hors du réseau cyclable cantonal et ne nécessite pas d'aménagement particulier pour les vélos. L'itinéraire de la stratégie cantonale cyclable passe par l'axe Carrouge – Mézières.

Le projet et les travaux de renouvellement du revêtement sont réalisés en étroite collaboration avec la commune de Jorat-Mézières. En effet, outre l'entretien de la superstructure routière hors traversée de localité qui est à charge du canton, la commune crée, à sa charge, deux arrêts de bus et réfectionne le trottoir.

La géométrie du carrefour entre la RC 631 et 632 sera reprise afin d'une part d'assurer une meilleure visibilité et d'autre part, de ralentir le trafic non prioritaire venant de la RC 631. Ceci améliorera particulièrement la sécurité des cyclistes circulant sur l'axe prioritaire.

La modification du carrefour ainsi que la création des deux arrêts de bus ont été mis à l'enquête publique par la commune en 2013. Il n'y a pas eu d'opposition et le crédit a été approuvé par le conseil communal le 12 mars 2019.

La RC 632 présente de nombreuses dégradations liées principalement à une superstructure insuffisante et au fait que les enrobés bitumineux en place ont atteint la fin de leur durée de vie (les premières couches ont été posées il y a plus de 50 ans). Les mesures de portance ont confirmé les résultats du carottage en montrant des déflexions trop importantes pour une chaussée avec un TJM proche de 5'000 vh/j.

Outre les élargissements nécessaires pour la réalisation des arrêts de bus et du trottoir, l'entier de la superstructure bitumineuse sera renouvelé et trois nouvelles couches bitumineuses seront posées à savoir 80 mm d'ACT22S, 80 mm d'ACEME et 30 mm d'ACMR8.

La DGMR privilégie l'utilisation d'enrobés recyclés dans ses appels d'offres publics. Comme pour la RC 429, le taux de recyclage est un des critères d'adjudication. Pour ce chantier, le taux de recyclage des enrobés est de l'ordre de 33 % et une variante sera demandée après adjudication pour augmenter le taux moyen à plus de 50 %. Par ailleurs, près de la moitié des graves posées seront des graves de recyclage "A Suisse" comprenant 30 % de matériaux recyclés (fraisat).

Le pont sur la Bressonne de la RC 632 sera également assaini. L'ouvrage est un pont cadre monolithique en béton armé réalisé en 1954. Le tablier est une dalle de béton armé d'environ 24 à 30 cm d'épaisseur.

La largeur totale est de 8.10 m. La dalle béton est recouverte par un revêtement bitumineux d'environ 16 cm.

Suite à des sondages réalisés ainsi qu'un constat visuel de l'ouvrage, aucun système d'étanchéité n'a été trouvé sous le revêtement. La couche supérieure du béton du tablier est poreuse et friable sur environ 5 cm. Les auréoles visibles dans l'intrados du tablier démontrent que des infiltrations d'eau sont généralisées sur presque la totalité de la surface.

La couche supérieure du béton du tablier sera démolie et des couches d'étanchéité en béton fibré à ultra haute performance (BFUP) et en asphalte coulé seront mises en place avant la pose des couches bitumineuses.

La RC 631, quant à elle, présente une couche de roulement fissurée et ornierée. Les déformations de surface sont suffisamment importantes pour perturber l'écoulement de l'eau de surface.

La chaussée sera fraisée sur une épaisseur variable comprise entre 26 et 40 mm dans le but de renouveler la couche de roulement arrivée en fin de vie et de rétablir des dévers uniformes sur l'entier du tronçon. Deux nouvelles couches seront posées ; 80 mm d'ACB22 et comme pour la RC 632, une couche de roulement de 30 mm d'ACMR8.

Signalons que l'appel d'offres public et l'ensemble des travaux sont pilotés par le canton. Le dossier de soumission a été élaboré de manière à distinguer les travaux à charge de la commune de ceux à charge du canton. D'un point de vue administratif et pour s'affranchir de toute refacturation, le contrat d'entreprise sera tripartite (canton – commune – entreprise) et l'entreprise facturera directement à la commune les travaux communaux. Les montants présentés dans cet EMPD couvrent uniquement les dépenses cantonales.

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).

Si ces travaux de fond ne peuvent pas être réalisés, la Direction générale de la mobilité et des routes sera tenue de prendre des mesures palliatives (par exemple : gravillonnage, colmatage des fissures, etc.) sur ces tronçons en mauvais état. Ces mesures ne ralentissent en rien le processus de dégradation de la chaussée et n'évitent pas les travaux de réhabilitation préconisés dans cet EMPD.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Ces projets d'assainissement ont été étudiés par le pôle revêtement et subvention et les deux voyers de régions concernées de la Division entretien de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Les tronçons proposés ont fait l'objet d'une étude établie par des bureaux spécialisés mandatés. 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 chantiers 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-VD, RSV 726.01).

Le suivi de la phase réalisation sera assuré par le personnel de la DGMR et par des mandataires, jusqu'au décompte final de chaque chantier. Les contrôles de fabrication et de mise en œuvre seront mandatés par le pôle revêtement et subvention.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000711.01 « Assainissement 3 RC 429-631-632 ». Il n'est pas prévu au budget 2019 ni au plan d'investissement 2020-2023:

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023	0	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 (et suivantes)	Total
Investissement total : dépenses brutes	2'500	2'250	0	0	+4'750
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2'500	2'250	0	0	+4'750

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 237'500 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 4'750'000 \times 4\% \times 0.55)$ CHF 104'500.-.

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 février 2017).

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 2.8 du programme de législation du Conseil d'Etat 2017-2022 :

Mesure 2.8. Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité

Actions en cours:

Poursuivre l'amélioration de l'état du réseau routier cantonal

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.

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). Les travaux projetés d'entretien de ces tronçons routiers en fin de cycle de vie relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne 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 par la VSS, l'entretien des tronçons listés dans le présent crédit cadre résulte directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Conformément à la jurisprudence, 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 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.

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

3.10.2 Quotité de la dépense

Les solutions techniques proposées sont basées sur les standards qui répondent de manière ciblée aux problèmes identifiés. 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.

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 conformes 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.

3.10.3 Moment de la dépense

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.

De plus, 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 (cf. ch. 1.4 du présent EMPD).

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

3.10.4 Conclusion

Comme exposé ci-avant, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charges liées au regard de l'art. 163, al. 2 Cst-VD. En effet, l'entretien des routes incombe à l'Etat pour les routes cantonales hors traversées des localités et les travaux concernés permettront de répondre aux exigences de sécurité routière et aux normes d'usage (art. 20 LRou, RSV 725.01 ; ATF 103 Ia 284, cons. 5 et 105 Ia 80 cons. 7).

Il ressort des explications précédentes que l'autorité ne dispose d'aucune marge de manœuvre, qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Par conséquent, le crédit demandé pour les travaux d'entretien des revêtements routiers doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7, al. 2 LFin. Il est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163, al. 2 Cst-VD, ni au référendum facultatif en vertu de l'article 84, al. 2, lit. b Cst-VD.

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.000711.01 sur le budget de fonctionnement sont les suivantes:

En milliers de francs					
Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	+0
Charge d'intérêt	0	104.5	104.5	104.5	+ 313.5
Amortissement	0	237.5	237.5	237.5	+ 712.5
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	+0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	+0
Total augmentation des charges	0	342.0	342.0	342.0	+ 1'026.0
Diminution de charges	0		0	0	-0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	-0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	-0
Total net	0	342.0	342.0	342.0	+ 1'026.0

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 4'750'000.- pour financer des travaux d'assainissement de deux tronçons de route cantonale : RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux, RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD) du 8 mai 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de CHF 4'750'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer des travaux d'assainissement de deux tronçons de route cantonale : RC 429 Oppens – Bioley-Magnoux, RC 631 et 632 Croix d'Or – Carrouge (VD).

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.