



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 8'150'000.- pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période 2019-2023

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Lors de sa séance du 29 septembre 2010, le Conseil d'Etat a validé les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau routier vaudois dans le rapport « Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC 2020) ». Cette stratégie de maintenance (entretien) a été principalement établie afin de s'assurer du maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers et de la préservation de la substance patrimoniale.

Le scénario d'entretien proposé consiste à maintenir l'état moyen des ouvrages d'art (OA) dans un état « acceptable » selon la nomenclature admise pour la gestion de ces derniers. Le patrimoine OA est traité comme un héritage à préserver et à transmettre, en réalisant les travaux qui s'imposent afin de lui assurer, dans la durée, un niveau de sécurité « acceptable ». Le choix des ouvrages et des murs à assainir est basé sur les déclarations de dégâts de la Division entretien de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et les inspections principales d'ouvrages (tous les cinq ans).

Par décret du 6 novembre 2012 (EMPD n° 486 de mai 2012), le Grand Conseil accordait au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 12'420'000.- pour financer la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période de 2012 à 2015. Dans cet EMPD, une stratégie de maintenance des ouvrages d'art est présentée et l'analyse des différents scénarios de maintenance a déterminé que l'investissement optimum couvrant la période allant de 2012 à 2051 est de CHF 340 mio, soit un budget moyen de CHF 8.5 mio par an (scénario 12). Ce montant de CHF 8.5 mio intègre le budget de fonctionnement, les autres crédits-cadres en cours et les demandes de crédits spécifiques à un ouvrage. Au 31 décembre 2016, le montant dépensé est de CHF 12'400'000.-.

Par décret du 19 janvier 2016, (EMPD n°258 de novembre 2015), le Grand Conseil accordait au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 8'640'000.- pour financer la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période de 2015 à 2018. Au 31 décembre 2018, le montant dépensé est de CHF 5'000'000.-, certains projets ayant dû être décalés en raison de travaux d'urgence (murs effondrés, glissements de terrains), qui ne permettait plus d'augmenter le nombre de chantiers sur certaines routes (RC 702, RC 705). Ces derniers sont planifiés en 2019 et 2020.

Afin de poursuivre cette démarche, le Conseil d'Etat sollicite un troisième crédit-cadre pour financer les travaux de maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal.

Les cinq objets concernés pour la période 2019-2023 sont :

1. le pont des Grands-Prêts - RC 251 Lausanne-Vallorbe – Commune des Clées ;
2. le viaduc de Corcelles– RC 601 Lausanne – Berne – Commune de Corcelles-près-Payerne ;
3. le pont des Fenils – RC 702 – Commune de Rougemont ;
4. des murs de soutènement et longrines – RC 705 Aigle – Château-d'Oex, Communes d'Aigle, Ormont-Dessus, Ormont Dessus, Château-d'Oex ;
5. l'étude générale pour le crédit cadre 2022-2025.

1.2 Bases légales

Ces travaux d'assainissement découlent de l'art. 20, al. 1, let. a de la loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou RSV 725.01), qui prévoit que l'entretien des routes cantonales hors traversée des localités incombe au Canton, qui en est le propriétaire (art. 7 LRou). Dans ce cadre, les ouvrages d'art – lesquels font partie de la route selon la définition donnée par l'art. 2 LRou – doivent être entretenus, afin de satisfaire aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou). Il a été tenu compte de l'art. 35 LRou qui précise que les propriétaires voisins portent une responsabilité si le danger créé sur une route provient d'une intervention de leur part provoquant un risque de mouvement de terrain ou d'un ouvrage dont ils sont propriétaires.

La loi sur la circulation routière précise également (LCR RS 741.01 ; art.6a) que la Confédération, les cantons et les communes tiennent compte de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière.

1.3 Stratégie d'intervention

Le choix des ouvrages de la présente demande est la combinaison entre les résultats de l'inspection (note de risque de 1 à 5), les déclarations de dégâts de la Division entretien de la DGMR, de la nouvelle analyse des risques des murs de soutènement et des calculs de scénarios issus de l'application de priorisation pour la planification de la maintenance des ouvrages d'art. Cette application permet, en simulant l'évolution de l'état des ouvrages dans le temps (augmentation du risque), de définir une stratégie d'intervention avec un besoin financier optimum tout en conservant un niveau de sécurité « acceptable » des ouvrages. Elle permet également de déterminer le moment optimal d'intervention ayant le meilleur ratio coût/efficacité. Les règles suivantes sont appliquées pour le calcul des scénarios en se basant sur l'état des OA (niveau de risque) et non sur leur âge (année de construction) :

- pas d'intervention proposée lorsque moins de 10 % de la surface totale d'un ouvrage est classé en note 3 « défectueuse » pour les OA en béton-métal et métal et en note 4 « mauvais » pour le solde des ouvrages (voir tableau 1) ;
- pas d'intervention après la remise en état d'un OA dans les 15 à 20 ans qui suivent ;
- intervention préconisée : lorsque la probabilité d'un ouvrage d'être classé en 5 « alarmant » est supérieure à 5 %, afin de garantir un niveau de sécurité suffisant pour les usagers ;
- intervention préconisée : lorsque la surface « défectueuse » d'un OA est supérieure à 10 %, tous les éléments, respectivement tous les dégâts, sont réparés.

Note	Appréciation de l'état	Dommages affectant		
		durabilité	aptitude au service	sécurité
1	en <u>bon</u> état	non	non	non
2	en état <u>acceptable</u>	oui	non	non
3	en état <u>défectueux</u>	oui	oui	non
4	en <u>mauvais</u> état	oui	oui	oui
5	en état <u>alarmant</u>	oui	oui	oui

Tableau 1 : matrice d'appréciation de l'état des ouvrages

1.4 Descriptif des projets

Le tableau et le plan ci-dessous résument la situation des cinq objets concernés par la présente demande :

N° sur plan	RC	Commune (s)	Nom	TJM 2015
1	251	Les Clées	Pont des Grands Crêts	2'350
2	601	Corcelles-près-Payerne	Viaduc sur l'Arbogne et CFF	6'200
3	702	Rougemont	Pont des Fenils	4'150
4	705	Aigle, Ormonts Dessous et Dessus, Château-d'Oex	Murs et longrines	5'700
	VD		Etude générale	-

Tableau 2 : liste des objets

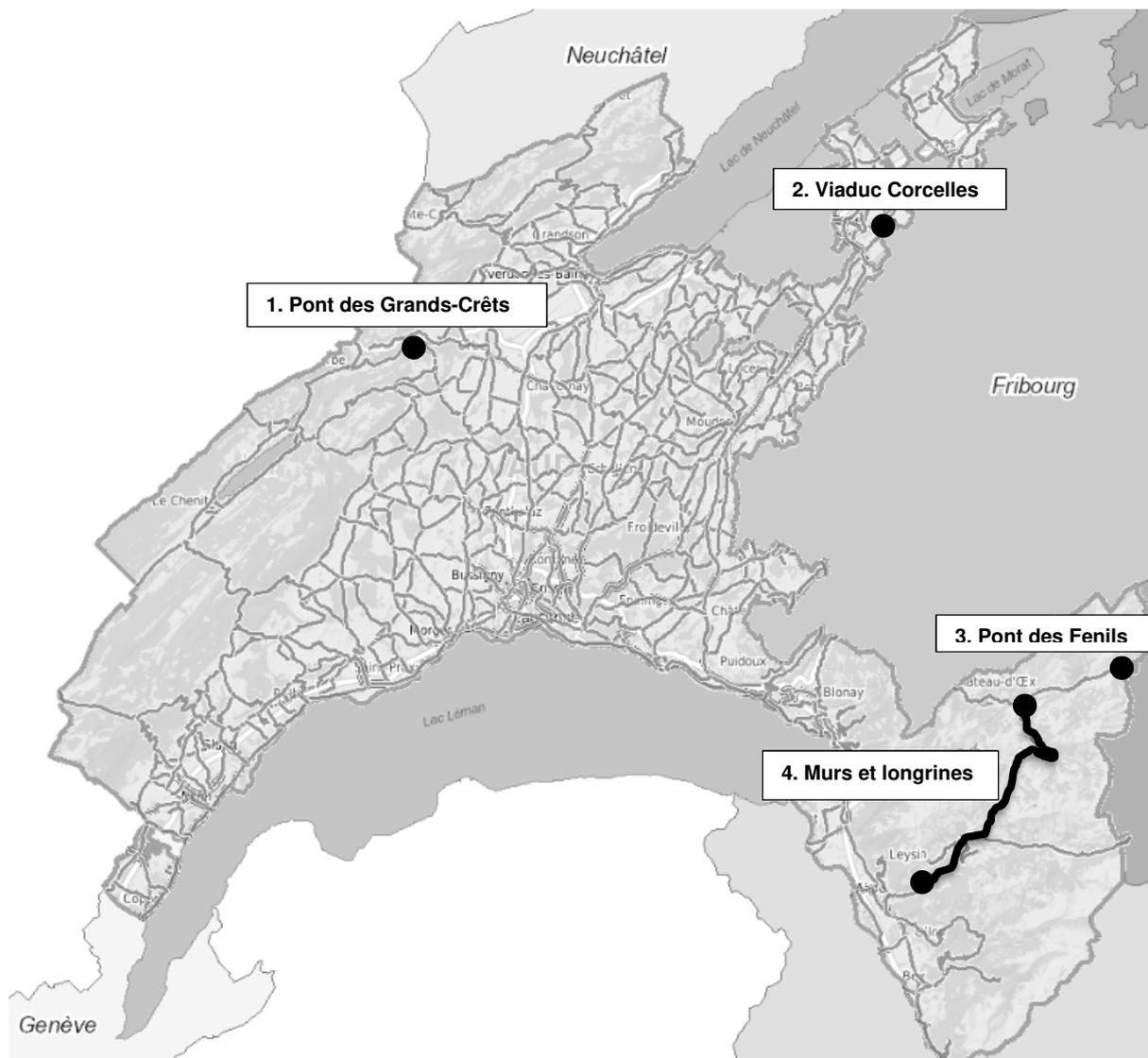


Figure 1 : situation des ouvrages

Les annexes 1 à 4 présentent des plans simplifiés et des photographies des dégâts principaux relevés sur ces ouvrages.

1.4.1 RC 251-C-P- Pont des Grands Crêts, commune des Clées (construction 1958, réfection partielle en 1990)

Ce pont, de 76 m de longueur, en béton armé permet de franchir un vallon le long de la rive droite de l'Orbe sur la route entre La Sarraz et Vallorbe. Il est situé à côté de la ligne CFF Lausanne-Vallorbe, à flanc de coteau.



Photo 1 : vue générale latérale

L'inspection principale de 2018 a montré que les dégâts à l'ouvrage s'étaient fortement accentués et que celui-ci devait être remis en état dans les deux ans à venir.

Les dégâts principaux sont des fissures dans les poutres principales dont les aciers sont fortement corrodés, ce qui met en péril sa capacité portante et son aptitude au service. Les couches d'étanchéité et de revêtements doivent être remplacés.

Les équipements (bordures, glissières, joints et appuis) sont en fin de vie et doivent être remplacés ou mis en conformité avec les normes actuelles.

Cet ouvrage nécessite donc un entretien lourd afin de maintenir sa structure en état acceptable, de garantir la sécurité des usagers, de le mettre en conformité avec les normes actuelles et d'assurer sa pérennité.

1.4.2 RC 601 B-P – Viaduc de sur l'Arbogne et CFF, (construction 1963, réfection partielle 1997-1998)

Le viaduc de Corcelles, de 294 m de longueur, enjambe la rivière de l'Arbogne et la ligne CFF Lausanne – Payerne sur la commune de Corcelles-près-Payerne. L'ouvrage fait partie du contournement de Payerne par la RC 601 (route de Berne).



Photo 2 : Vue générale

Ce viaduc en béton armé et précontraint avec des structures évidées est de conception identique au viaduc de Moudon, assaini lors du premier crédit-cadre de 2012.

Il présente les mêmes défauts et dégâts que ce dernier ouvrage. Les dégâts sont dus aux infiltrations d'eau salée, au vieillissement des couches d'étanchéité et de revêtement. Des équipements (glissières, joints de dilatation, appui...) sont en bout de vie et doivent être changés. Des coûts d'entretien non-négligeables sont investis pour ceux-ci chaque année.

Une rénovation partielle a eu lieu en 1998. Toutefois, l'intervention principale de cette époque, soit le clavage des joints, a été faite selon une méthode qui n'est plus satisfaisante selon les normes et les connaissances actuelles. Un risque de rupture de ces joints n'est pas négligeable à moyen terme.

Aux extrémités de l'ouvrage, les murs de culées sont fortement endommagés en raison du déplacement du tablier dû aux écarts saisonniers de température. La sécurité structurale n'est pas garantie à moyen terme et ces éléments doivent être renforcés rapidement. Les travaux porteront essentiellement sur l'assainissement des joints, des culées et le changement des équipements.

1.4.3 RC 702 B-P – Pont des Fenils (construction 1988)

Le pont des Fenils, de 90 m de longueur, enjambe le ruisseau homonyme. Il fait partie du contournement de Rougemont sur la route qui relie Bulle à Gstaad (H 20). Cette route fait partie du réseau d'approvisionnement national pour les transports exceptionnels jusqu'à 90 tonnes.



Photo 3 : vue générale

Ce pont a été réalisé en construction mixte acier et béton armé.

Cet ouvrage est exposé aux conditions climatiques difficiles du Pays-d'Enhaut. Des dégâts au béton armé et aux poutres métalliques doivent être assainis afin de garantir la pérennité de l'ouvrage. Les dégâts les plus importants concernent la peinture de protection contre la corrosion. Sur toute la surface de la structure métallique, la peinture a vieilli (cloques, éclats) et ne protège plus l'acier. Des zones de corrosion sont présentes et doivent être assainies.

Le pont et ses équipements doivent être adaptés aux normes et aux exigences actuelles, afin d'en garantir la pérennité (soudures, glissières).

1.4.4 RC 705 B-P– Murs et longrines sur la RC 705, Communes d'Aigle, Ormont-Dessous, Ormont-Dessus, Château-d'Oex

La route RC 705 B-P Aigle-Château-d'Oex est une route de montagne d'importance interrégionale pour relier le Chablais au Pays-d'Enhaut. Elle permet également le passage des transports exceptionnels jusqu'à 90 tonnes depuis le Valais ou la France vers les alpes vaudoises, fribourgeoises et bernoises.

Comme toutes les routes de montagne, le tracé actuel est une évolution des chemins muletiers, puis des voies à char et des agrandissements successifs, principalement du 20^e siècle.

Les coûts d'entretien très élevés sont également une caractéristique particulière de ces tronçons. Ces routes sont soumises à des conditions météorologiques beaucoup plus dures que celles du plateau. Elles sont soumises à des écarts de températures importants, exposées aux sels de déverglaçage, aux glissements de terrain, aux laves torrentielles et aux avalanches et en fonction de la géographie nécessitent des ouvrages et des travaux plus importants.

Ainsi, la seule RC 705 ne comprend pas moins de 134 ouvrages d'art (ponts, estacades, galeries couvertes), de 362 murs de soutènement et de dizaines de filets de protection. Ce décompte ne concerne que les tronçons hors traversée de localité à la charge du canton.

Cette route a été ouverte au trafic 40 tonnes en 2012 avec des investissements limités. Pour la plupart, ces ouvrages sont anciens. Ils ont été transformés et adaptés aux normes en vigueur et nécessitent un entretien important.



Photo 4 : longrines fortement dégradées sur mur en maçonnerie

Les travaux consistent à la réfection des longrines en béton (couronnement) en sommet des murs qui sont très endommagées. Les dispositifs de retenue ne sont plus en état de remplir leur office et doivent être remplacés. De nombreux murs en maçonnerie de pierre se sont déformés localement sous la pression du terrain et doivent être reconstruits ou réparés.

Ces travaux sont nécessaires pour assurer la sécurité des usagers et éviter des effondrements locaux de chaussée.

1.4.5 RC diverses– Etudes générales pour le crédit cadre 2022-2025

Afin de poursuivre la démarche décrite sous 1.3 et de maintenir la substance et le patrimoine des ouvrages d'art cantonaux, des études prospectives sont nécessaires. Ces dernières ne doivent pas grever le budget de fonctionnement (compte n° 3141), alloué à des interventions de moindre importance.

C'est pourquoi, la présente demande de crédit intègre une part d'études générales, qui permettent d'amener les projets à un niveau de maturité suffisant pour aboutir à des concepts d'intervention et à des devis consolidés. Ces études portent sur les ouvrages d'art répartis sur l'ensemble du territoire cantonal, et en conformité avec les résultats d'inspections annuelles et le processus de priorisation des interventions.

1.5 Risques liés à la non-réalisation du projet

1.5.1 RC251-C-P- Pont des Grands Crêts, commune des Clées

En cas de report des travaux, la dégradation de l'ouvrage va se poursuivre. A court terme, les dégâts de corrosion s'accroîtront, ce qui entraînera des coûts élevés de réparation et une intervention d'urgence dans les deux ans. A moyen terme (10 ans), l'ouvrage devra être remplacé, nécessitant un coût d'environ 4 mio CHF et la fermeture de la route.

1.5.2 RC 601 B-P - Viaduc de sur l'Arbogne et CFF

En cas de report des travaux, les joints de chaussée devront être remplacés à court terme pour des raisons de sécurité. A moyen terme, le remplacement du viaduc sera nécessaire, ceci avec des coûts environ quatre fois plus élevés que l'assainissement proposé et nécessitera la fermeture de cet axe important (Lausanne – Berne).

1.5.3 RC 702 B-P – Pont des Fenils

En cas de report des travaux, la culée côté Berne de l'ouvrage et les joints de chaussée devront être refaits en urgence avec le risque de devoir fermer l'ouvrage. La dégradation se poursuivra, nécessitant une intervention deux fois plus conséquente à moyen terme.

1.5.4 RC 705 B-P– Murs et longrines

La RC 705 (route des Mosses) est une route touristique très fréquentée. Elle est la seule route qui permet la liaison entre le Chablais, les stations de Leysin, Les Diablerets et le Pays-d'Enhaut. La forte proportion de trafic poids lourds démontre également son importance pour l'économie de la région.

Il est nécessaire que des investissements réguliers soient prévus et cela sur une longue durée. Depuis des années, des travaux sont ainsi exécutés.

En cas de report des travaux, le risque de coupure de la RC 705 augmentera et au vu des dimensions des ouvrages, un effondrement de ces murs pourrait entraîner non seulement des coûts de reconstruction très élevés mais aussi des coûts économiques conséquents et menacer gravement la sécurité des usagers.

1.5.5 Etudes générales pour le crédit cadre 2020-2023

Les études générales sont nécessaires pour définir et planifier les futurs entretiens des ouvrages du réseau vaudois. Sans elles, il n'est pas possible d'obtenir une estimation financière suffisamment précise pour le prochain crédit-cadre d'entretien des ouvrages d'art.

1.6 Planning opérationnel et coût des projets

Du point de vue du planning, les études atteignent un haut niveau de maturité pour la plupart des projets et aboutiront en 2019. Les travaux sont prévus entre 2020 et 2023.

Les coûts, devisés par nos mandataires ou selon des expériences sur des ouvrages similaires déjà réalisés, sont détaillés dans le tableau ci-dessous (honoraires et travaux).

RC	Nom de l'ouvrage	2019	2020	2021	2022	2023	Total [TTC]
251	Pont des Grands-Crêts	100'000	500'000	300'000			900'000
601	Viaduc de Corcelles	100'000	100'000	2'500'000	1'800'000	500'000	5'000'000
702	Pont des Fenils	50'000	500'000	700'000	100'000		1'350'000
705	Murs et longrines		200'000	200'000	200'000		600'000
Diverses	Etude générale		150'000	150'000			300'000
Montants annuels des travaux [TTC]		250'000	1'450'000	3'850'000	2'100'000	500'000	8'150'000

Le crédit d'ouvrage (EOTP I 000546.01) « campagne 2019-23 entret lourd ouvr art » s'établit comme suit :

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total HT
		Honoraires		
100	112	Ingénieur civil / géologue	645'000	960'000
	112	Géomètre Implantation	15'000	
	112	Etude générale	300'000	
		Terrains		
200	221	Achat terrain (expropriation)	0	0
		Chaussées		
300	331	Défrichements et travaux forestiers	0	0
		Ouvrages d'art		
400	441	Ponts et estacades	6'100'000	6'600'000
	442	Murs de soutènement	500'000	
		Frais divers		
600	661	Informations aux riverains – séances, rapports, etc.	10'000	10'000
		Total HT sans recettes		7'570'000
	TVA	7.7 % (arrondi)		580'000
Total du crédit demandé TTC				8'150'000

Les travaux de maintenance et d'entretien ne sont pas comparables dans le domaine des ratios à ceux d'ouvrages neufs.

Les honoraires (sans les études générales 2020-2023) sont supérieurs aux 7.5 % du coût des travaux, ce qui est tout à fait habituel dans ce genre d'intervention. De plus, les ressources humaines de la DGMR étant déjà en charge de nombreux projets, il est nécessaire d'externaliser une part importante des prestations.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

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

Les collaborateurs de la DGMR, Division infrastructures, sont en charge des prestations suivantes :

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

Les bureaux d'ingénieurs privés assument les prestations suivantes :

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

L'acquisition de marchés de services et de travaux sera effectuée conformément à la loi sur les marchés publics du 24 juin 1996 (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.000546.01 « campagne 2019-23 entret lourd ouvr art ». Il est prévu au projet de 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	2'000	2'000	2'000	1'000	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 ss	Total
Investissement total : dépenses brutes	250	1'450	3'850	2'600	+ 8'150
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	250	1'450	3'850	2'600	+ 8'150

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 20 ans à raison de CHF 8'150'000 / 20 = 407'500.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêts sera de : CHF 8'150'000 x 4% x 0.55 = CHF 179'300.-.

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 ouvrages font partie du réseau cantonal hors traversée de localité dont l'entretien incombe déjà au Canton. Par conséquent, les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée à l'entretien courant (exploitation).

3.6 Conséquences sur les communes

Les projets n'auront pas d'effets financiers sur les communes. En revanche, ces travaux contribueront au maintien d'un réseau routier en bon état, ce qui permettra de sécuriser et garantir l'accès à celui-ci.

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

L'élaboration de ces projets a été réalisée dans un objectif incitatif d'utilisation de matériaux ayant un bilan énergétique favorable.

En limitant le risque de fermeture de route, ces projets contribuent à garantir une accessibilité aux communes du canton et à éviter les déviations de trafic.

L'accès des poids lourds est aussi garanti, ce qui permet d'éviter de multiples allers-retours au moyen de véhicules plus légers.

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

Le projet est conforme au plan de législation 2017 – 2022 du Conseil d'Etat, article 2.8 et à la mesure 4.3 du programme du réseau routier vaudois 2020, RR VD 2020: « Analyse de la stratégie d'entretien des ouvrages d'art du réseau cantonal et des besoins financiers qui lui sont liés ».

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'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

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). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Comme expliqué au chapitre 1.2 « bases légales » ci-avant, la LRou, en son article 8, al. 2, 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. En outre, les travaux projetés relèvent des obligations du canton en ce qui concerne l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 20, let. a LRou).

Or, les travaux projetés résultent de la nécessité de renforcer ces ouvrages d'art afin qu'ils répondent aux exigences de la sécurité routière. Étant donné qu'ils visent à rétablir 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.

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense liée, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat.

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. Les solutions techniques standards proposées ont uniquement été élaborées de manière à rendre ces ouvrages 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 ce tronçon de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point il convient également de se référer au chapitre 1.5 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 charges liées au sens de l'art. 163, al. 2, Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation. Le décret n'est pas 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

Objet EOTP I.000546.01 « campagne 2019-23 entret lourd ouvr art ».

en milliers de francs

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	179.3	179.3	179.3	179.3	+ 717.2
Amortissement	0	407.5	407.5	407.5	407.5	+ 1'630.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	586.8	586.8	586.8	586.8	2'347.2
Diminution de charges	0	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0	0
Total net	0	586.8	586.8	586.8	586.8	2'347.2

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 :

ANNEXES

Annexe 1 : RC 251 C - P - Pont des Grands-Crêts, commune des Clées



Photo 6 : détails des dégâts sous le tablier



Photo 7 : fissure avec corrosion

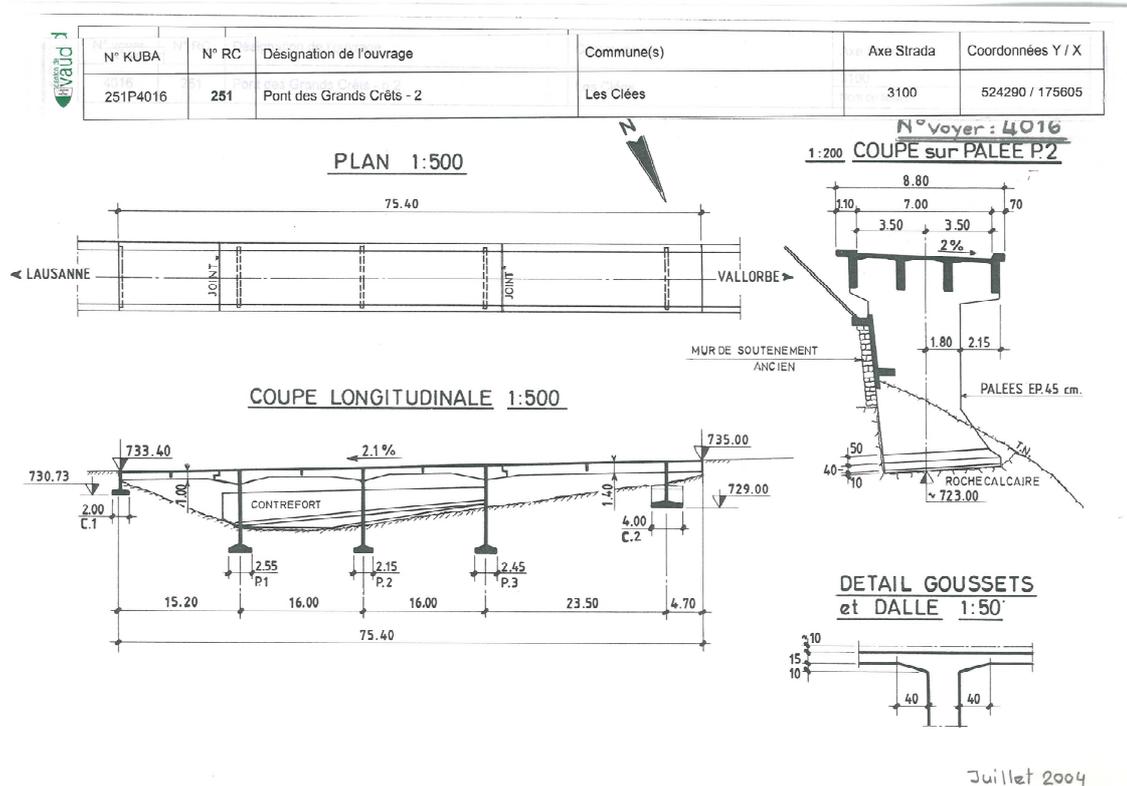


Schéma 1 : plan synoptique de l'ouvrage (sans échelle).

Annexe 2 : RC 601 B-P – Viaduc de Corcelles, commune de Corcelles-près-Payerne



Photo 8 : détails des dégâts culée



Photo 9 : détails des dégâts équipements

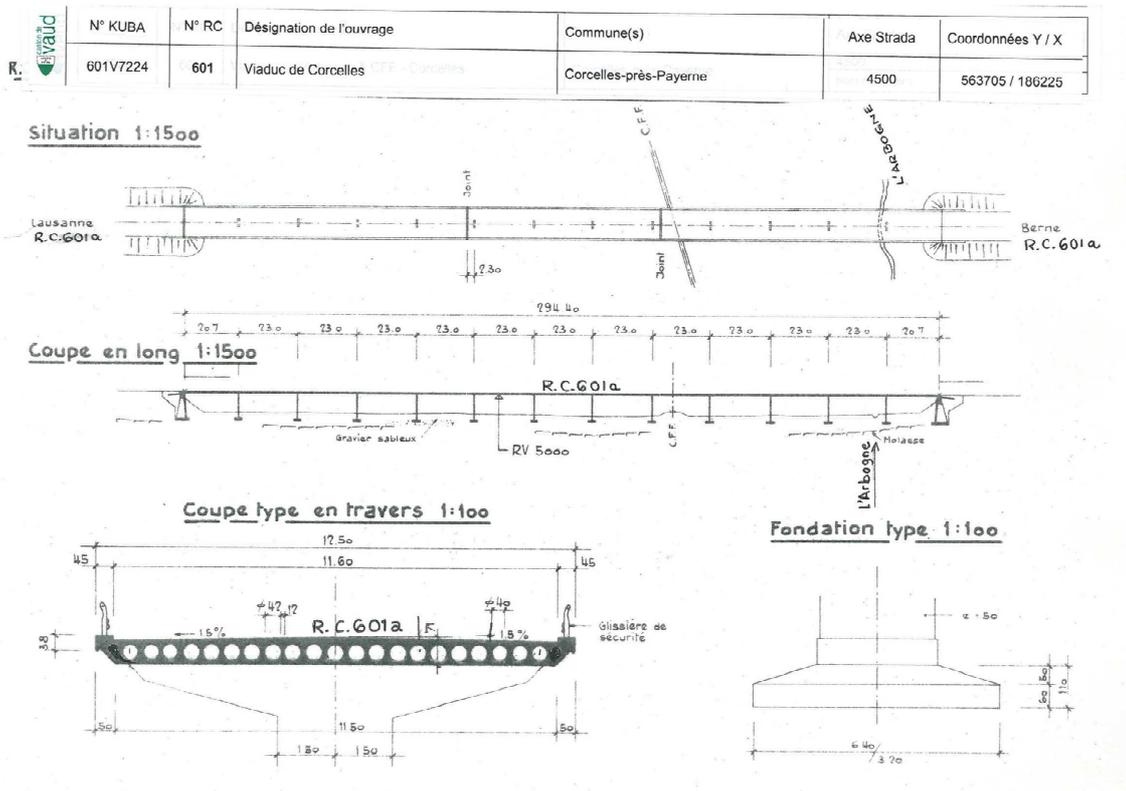


Schéma 2 : Plan synoptique (sans échelle)

Annexe 3 : RC 702 B-P – Pont des Fenils, Commune de Rougemont



Photo 10 : détails des dégâts culée



Photo 11 : détails des dégâts corrosion

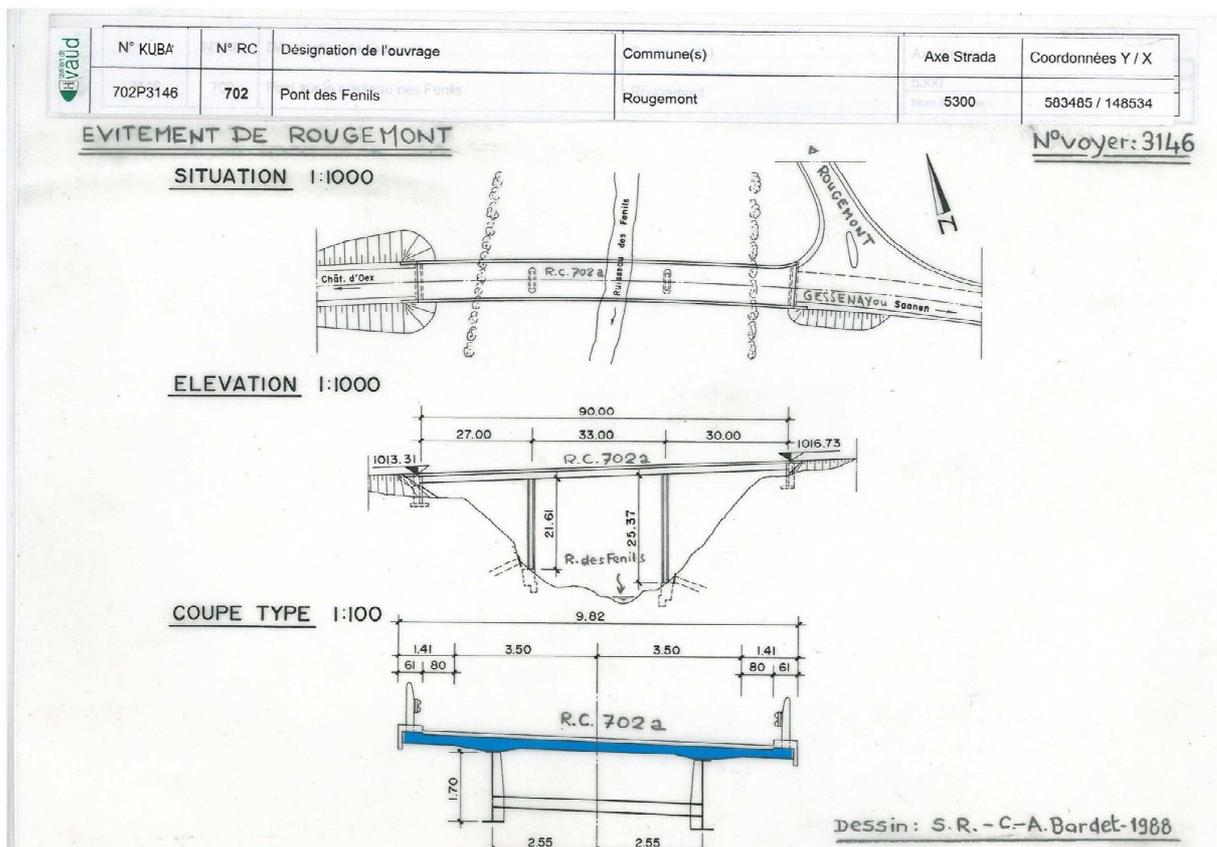


Schéma 3 : Plan synoptique (sans échelle)

Annexe 4 : RC 705 Mur et longrines, communes d'Aigle, Ormont-Dessus, Ormont-Dessous et Château-d'Oex



Photo 12 : longrines type RC /05

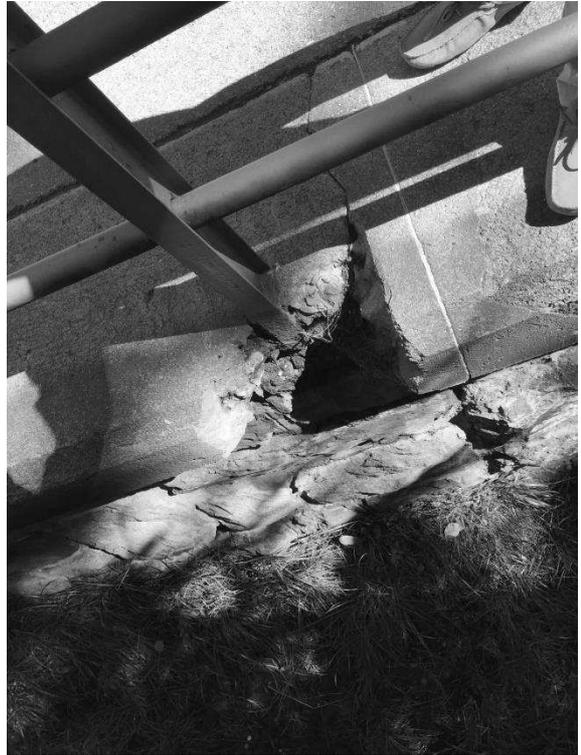


Photo13 : Dégâts longrine et scellement

Annexe 5 : Etude générale pour EMPD OA n°5



Photo 14 : Joint de chaussée dégradé



Photo15 : vue des piles avec chambres enterrées

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 8'150'000.- pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période 2019-2023 du 5 juin 2019

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 8'150'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de maintenance d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période 2019-2023.

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.

² Le présent décret entre en vigueur dès sa publication.