

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 3'130'000.- pour financer les travaux d'entretien
lourd de murs de soutènement du réseau routier cantonal pour la période 2019-2022**

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 d'assurer le maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers et de la préservation de la substance patrimoniale.

Le présent-crédit cadre découle du crédit d'études de CHF 4'950'000.- (I.000231.01), accordé par le Grand Conseil le 5 février 2013, qui a permis de faire l'inventaire et l'étude de risque de l'ensemble des ouvrages de soutènement du réseau routier vaudois.

De nombreux ouvrages de soutènement existent le long du réseau routier cantonal ou à proximité ; ils soutiennent directement la chaussée (mur aval) ou le terrain situé à l'amont de la chaussée (mur amont). Les soutènements aval sont généralement propriété du Canton alors que les seconds peuvent être la propriété du Canton ou de tiers (privés, communes). Le premier objectif de l'inventaire précité a été d'identifier les ouvrages pouvant avoir une influence sur la sécurité du réseau routier en cas de défaillance et ceci, dans un premier temps, indépendamment de leurs propriétaires.

Après élaboration de l'inventaire, le second objectif des études a été d'identifier les risques que ces ouvrages font peser sur les usagers de la route en cas de défaillance, par une analyse multicritère simple, et ainsi permettre la priorisation de leur entretien.

L'étude a montré que le canton compte environ 4'500 murs de soutènement. Leur état est aujourd'hui en général satisfaisant, toutefois très peu d'investissements ont été effectués sur ces objets et l'état de certains est critique, entraînant un risque pour les usagers.

La priorisation des choix d'entretien a déjà permis de mettre en place un entretien régulier de nombreux murs. Les sommes investies ont été prises sur le budget de fonctionnement destiné à la maintenance des ouvrages d'art et des dégâts de forces de la nature.

Ce budget étant limité, seules des interventions d'urgence et de petite ampleur ont pu être menées.

Afin d'élargir cette démarche d'assainissement des murs de dimensions conséquentes, le Conseil d'Etat sollicite un premier crédit cadre pour financer les travaux d'entretien de trois objets importants, dont l'état présente actuellement un risque :

1. Les murs de soutènement de La Cézille - RC 32 – Commune de Bassins
2. Le mur de soutènement de Flendruz – RC 702 Commune de Rougemont
3. Les murs de soutènement de Fontanivent – RC 737 – Commune de Montreux.

1.2 Bases légales

Selon la loi sur les routes (LRou, RSV 725.01) font partie de la route, outre la chaussée proprement dite, toutes les installations accessoires nécessaires à son exploitation, tels que les ouvrages (art. 2 LRou). L'entretien de la route et de ses ouvrages incombe à l'Etat pour les routes cantonales hors traversée de localité et à la commune dans les autres cas (route cantonale en traversée de localité et routes communales) (art. 20 LRou). Selon l'article 34 LRou, l'entretien des murs de soutènement incombe en principe au propriétaire du terrain soutenu. Lorsqu'un ouvrage défectueux provient du fait du propriétaire du fonds riverain et que cela crée un danger pour la route, l'Etat peut sommer ce dernier de procéder aux travaux nécessaires. En cas d'urgence, l'Etat agit d'office aux frais de ce dernier ou du tiers responsable (art. 35 al. 2 et 3 LRou). Les objets concernés par le présent crédit-cadre sont situés hors traversée des localités et appartiennent au domaine public cantonal, aucun autre tiers n'est donc concerné par ces ouvrages.

L'art. 6a de la loi sur la circulation routière (LCR RS 741.01) précise également 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 Description des travaux prévus

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

N° sur plan	RC	Commune(s)	Ouvrage(s)	TJM 2015	TJM 2015 Poids lourds
1	32	Bassins	Murs de la Cézille	6'100	220
2	702	Rougemont	Mur de Flendruz	4'150	200
3	737	Montreux	Murs de Fontanivent	6'000	100

Tableau 1 : Liste des objets du crédit-cadre



Figure 1 : Situation des projets

1.3.1 RC 32-C-P- Murs de soutènement de La Cézille, commune de Bassins

La route cantonale RC 32 est une route principale du réseau complémentaire. Le tronçon concerné d'une longueur de 270 m est immédiatement à l'amont d'un tronçon corrigé et revêtu d'un nouvel enrobé en 2013. Il permet le trafic entre Begnins et Bassins, Arzier, Genolier et St-Cergue, ainsi que vers la France par un parcours alternatif moins sinueux que la RC 19 entre l'autoroute A1, sortie Gland, et la France, via St-Cergue. Il est utilisé pour les transports spéciaux de type III.

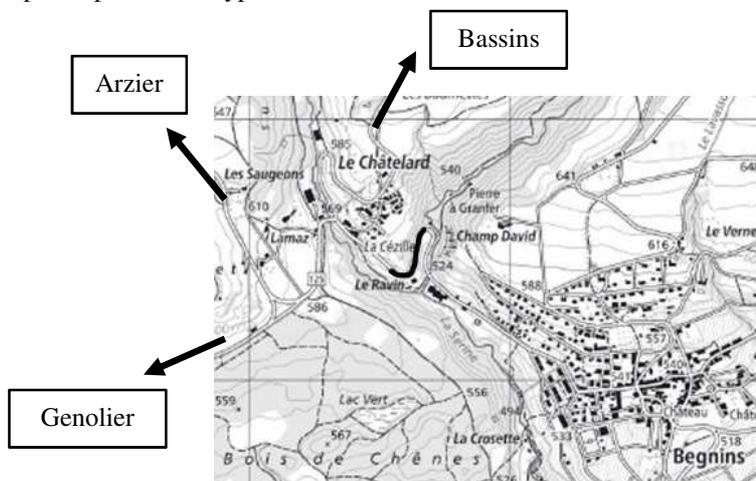


Figure 2 : Situation du projet RC32 - murs de La Cézille

Les ouvrages existants sur ce tronçon sont, à l'amont, un mur poids amont en blocs de béton préfabriqués sur une longueur d'environ 98 m et, à l'aval, une longrine (poutre longitudinale en béton armé) sur profilés métalliques d'une longueur d'environ 18 m.

Plusieurs déformations marquées de la route et du talus aval ont été observées sur une longueur d'environ 270 m et la nécessité de compléter le dispositif de protection contre les chutes de pierres est avérée par des interventions fréquentes sur cette zone. De plus, l'implantation des nouveaux ouvrages permet d'améliorer le tracé et d'adapter le gabarit actuel du tronçon au trafic comprenant deux virages serrés et emprunté par un important nombre de poids lourds. La visibilité en courbe sera ainsi aussi améliorée.

Les ouvrages projetés viennent, d'une part remplacer et compléter le mur poids qui fait aussi office de fossé de réception des pierres et blocs chutant de la falaise amont et, d'autre part compléter la longrine aval qui stabilise le bord de route.



Figure 3 : Déformations du talus aval, mesures de terrain, en arrière-fond mur en blocs de béton

Le mur amont projeté est constitué de trois types de mur, à savoir :

- un mur poids avec un couronnement faisant office de protection contre les chutes de pierres
- un mur en blocs de béton (récupérés de l'ouvrage existant) permettant la création d'un fossé de réception des pierres
- un mur à semelle arrière pour la même fonction dans une pente plus raide

Ces murs sont présentés sur les figures suivantes :

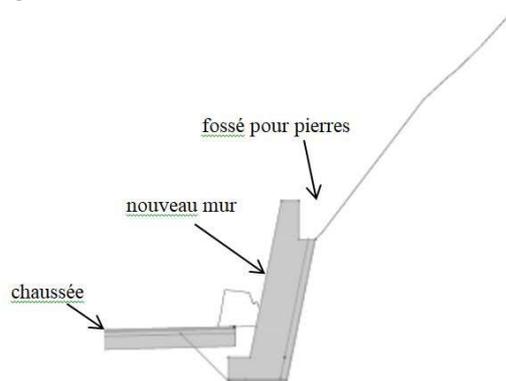


Figure 4 : Mur poids amont avec couronnement pour la réception des chutes de pierres

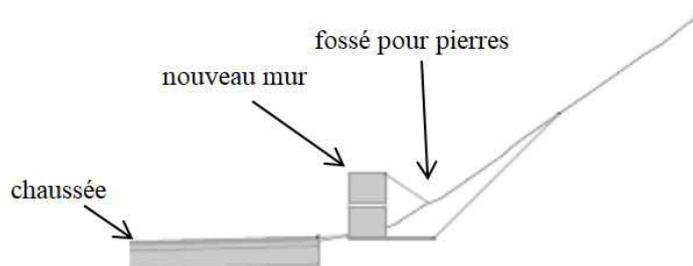


Figure 5 : Mur poids amont en blocs de béton et fossé de réception des chutes de pierres

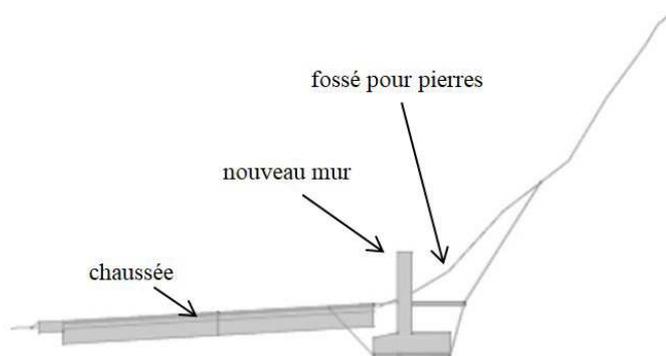


Figure 6 : Mur amont à semelle arrière et fossé de réception des chutes de pierres

Le mur aval projeté est de type mur à semelle arrière, il permet de stabiliser le bord de route et de s'affranchir des mouvements du talus aval selon la figure suivante :

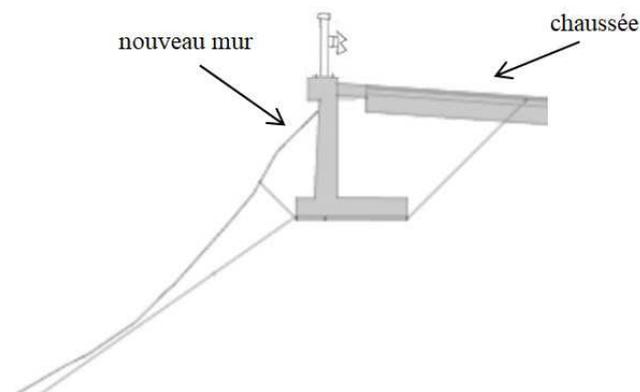


Figure 7 : Mur aval à semelle arrière

Les travaux sur ce tronçon intègrent également la réalisation d'un remblai aval et d'un talutage amont lorsqu'il est possible d'éviter la réalisation de murs. Par ailleurs, ils seront coordonnés avec les travaux d'entretien de la chaussée à la suite.

Les ouvrages projetés seront réalisés sur deux saisons estivales, à savoir la première pour les murs amont et la deuxième pour les murs aval. Ainsi les travaux se dérouleront sans fermeture de route avec une régulation par feux du trafic bidirectionnel.

1.3.2 RC 702-B-P- Mur de soutènement de Flendruz, commune de Rougemont

La route cantonale RC 702 est une route principale du réseau de base, elle relie Château-d'Oex à Rougemont et permet la liaison entre les cantons de Fribourg et de Berne. C'est également une route principale suisse qui sert aux transports spéciaux de type III.

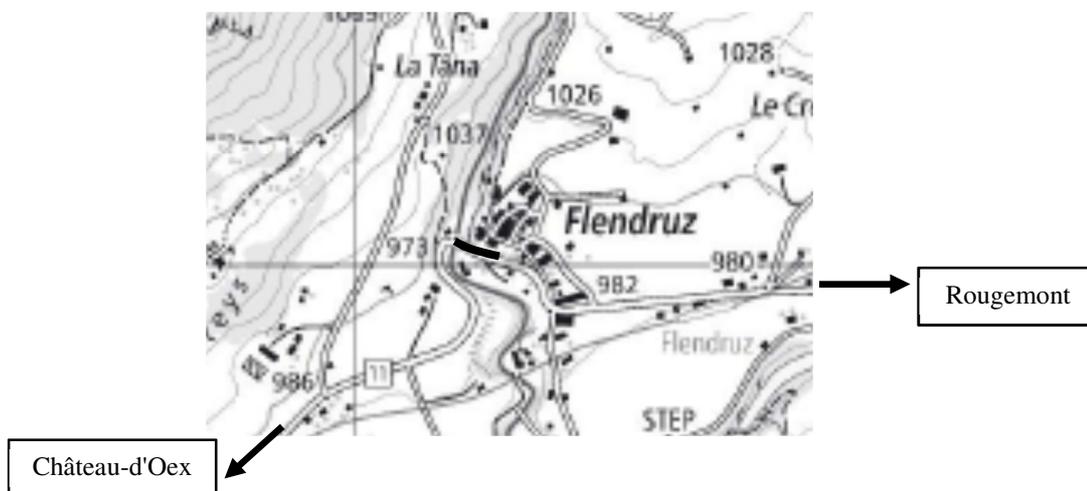


Figure 8 : Situation du projet RC702 - mur de Flendruz

Le mur poids aval existant, d'une longueur de 92 m environ est constitué d'une maçonnerie en moellons recouverte d'un crépi. Il montre de nombreux signes de détériorations, à la fois du crépi et des moellons de qualité variée, et de déformations, visibles aussi sur la chaussée. La longrine de couronnement du mur est très dégradée par les sels de déverglaçage et l'entretien hivernal, la barrière est corrodée et déformée à plusieurs endroits.



Figure 9 : Mur existant, partie ouest très dégradée



Figure 10 : Mur existant, partie centrale très dégradée au couronnement



Figure 11 : Mur existant, partie est très dégradée

Ce mur nécessite une réfection lourde pour assurer sa stabilité et sa pérennité. Il est projeté de le reconstruire par un mur à semelle arrière de part et d'autre de l'ouvrage sur des longueurs de 22 m et de 16 m pour les hauteurs allant jusqu'à 3 à 4 m et de traiter la partie centrale, la plus dégradée au niveau du couronnement, par un mur poids en béton armé coulé contre le parement existant d'une longueur de 52 m pour une hauteur allant jusqu'à 6 m. Ceci permettra de réaliser une longrine continue sur tout l'ouvrage et d'y fixer une barrière de sécurité.

Le mur aval projeté de type mur à semelle arrière permet de stabiliser le bord de route selon la figure suivante :

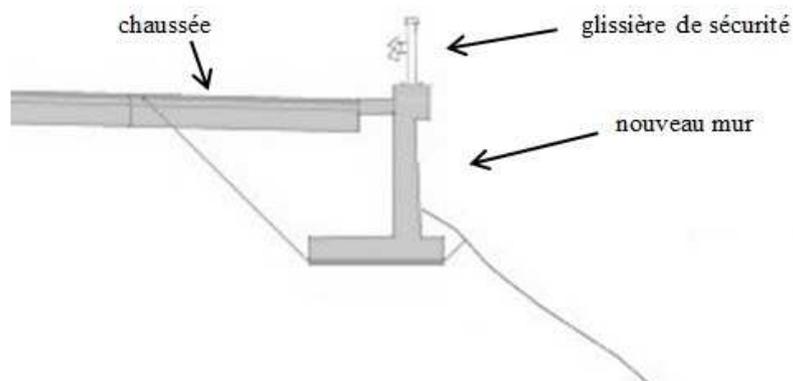


Figure 12 : Mur à semelle arrière, longueurs 22 m et 16 m de part et d'autre du mur poids central

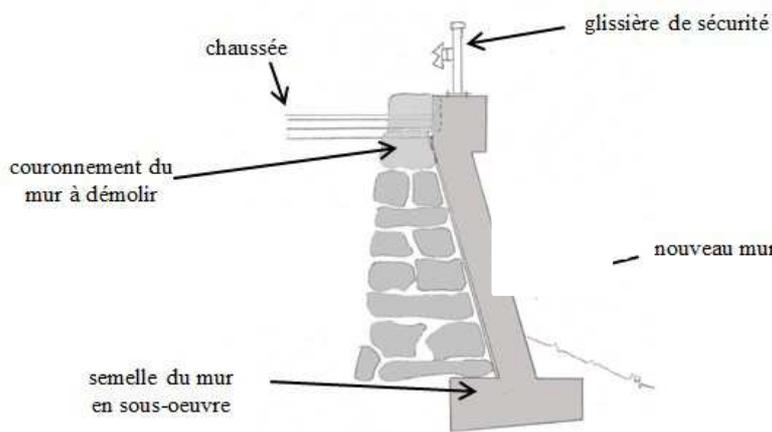


Figure 13 : Mur poids, zone centrale

Les travaux se dérouleront en bidirectionnel réglé par feux de signalisation sans fermeture de route sur une saison estivale.

1.3.3 RC 737-B-P- Murs de soutènement et autres petits ouvrages de Fontanivent, route de Brent, commune de Montreux

La route cantonale RC 737 B-P est une route principale du réseau de base. Elle permet de rejoindre l'autoroute A9 depuis les Avants, Chernex et Blonay Est. Il s'agit d'une route ouverte à la circulation des 40 tonnes et pour les transports spéciaux de type IV.

Les ouvrages à réaliser se trouvent sur un tronçon hors localité d'une longueur de 520 m à réhabiliter et situé sur le territoire de la commune de Montreux.

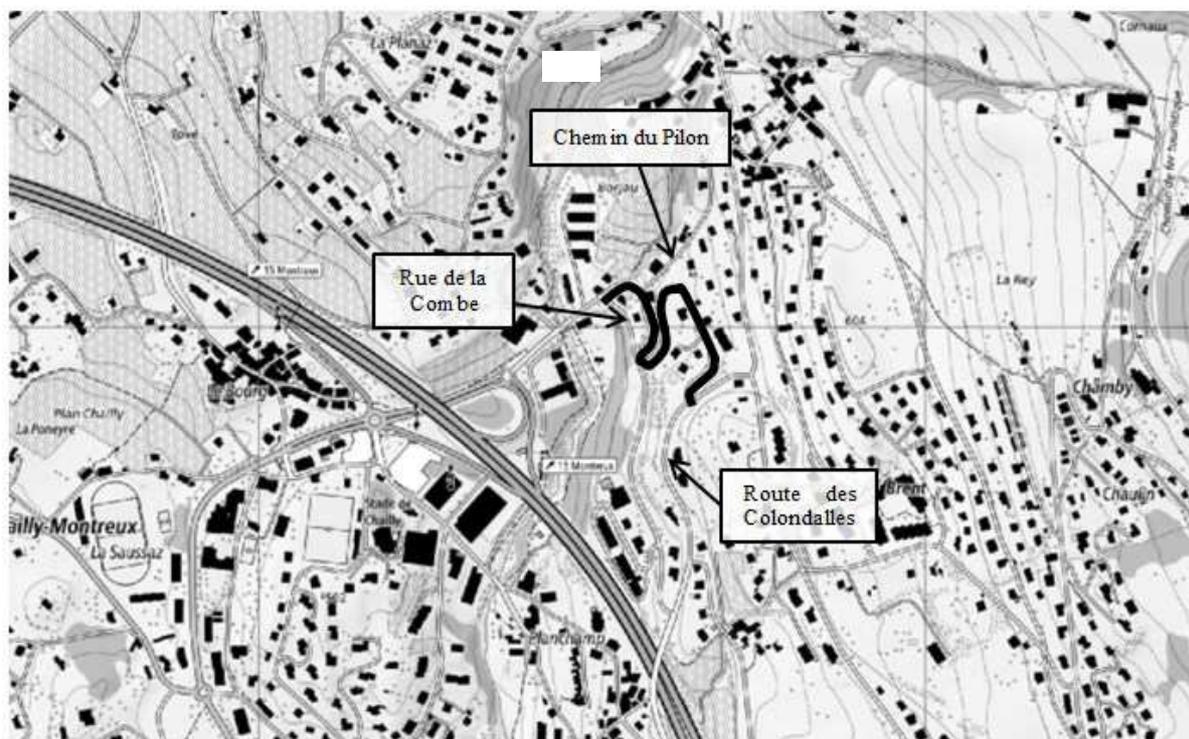


Figure 14 : Situation du projet RC 737 – mur de soutènement, estacades et gabions

La ligne n° 208 des VMCV empruntait le tronçon concerné, cependant le tracé de cette ligne a été déplacé par le sud compte tenu de la largeur insuffisante pour croiser, du profil en travers (dévers) trop prononcé et de la géométrie actuelle de l'épingle. À la suite des travaux, le tronçon pourra être réemprunté par les transports publics. Deux arrêts se trouvent à la limite amont du tronçon.

En coordination avec les travaux d'entretien de la chaussée à la suite, le présent crédit-cadre permettra de réaliser les ouvrages suivants :

- Estacade sur le ruisseau de Brent;
- Estacade P34;
- Mur de soutènement en béton armé et maçonnerie avec tirants actifs;
- Mur de soutènement en gabions et drainage.

La future estacade sur le ruisseau de Brent sera un ouvrage en béton sur un mur existant qui permettra de donner un espace du côté aval de la chaussée et d'assurer la visibilité des usagers sur le passage des piétons entre le chemin du Pilon et le trottoir de la route cantonale. La largeur totale de l'estacade sera de 6 m sur une longueur de 10 m environ.

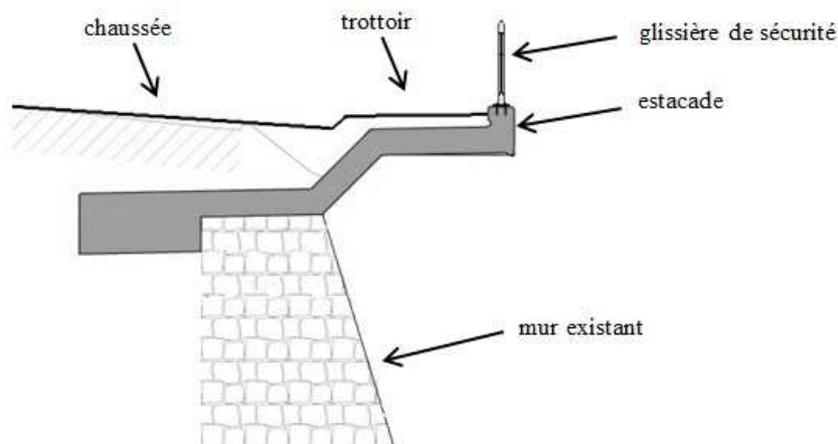


Figure 15 : Estacade sur le ruisseau de Brent, coupe-type sur le mur existant en maçonnerie

L'estacade P34 sera un petit ouvrage en béton sur un mur existant situé dans un virage très serré (épingle), présentant un risque de collision potentiellement important lors des croisements. La visibilité du véhicule montant en sera par ailleurs améliorée. La largeur totale de cet ouvrage est de 3 m sur une longueur de 10 m.

Ces deux estacades remplaceront le couronnement des murs en maçonnerie existants, qui seront par ailleurs réfectionnés, puisqu'il ne permet pas actuellement de reprendre un choc de véhicules ; elles seront équipées de glissières de sécurité.

Le mur de soutènement actuel en maçonnerie est dégradé et présente des déformations importantes, annonciatrices d'un effondrement partiel de l'ouvrage à terme. Cet ouvrage doit être remplacé et, de plus, la géométrie de l'épingle doit être modifiée. En effet, le profil en travers du virage en épingle ne satisfait pas aux normes avec des pentes transversales variant de 9 % sur la voie montante à 16 % sur la voie descendante au lieu d'un dévers normé maximal de 7 %. Ceci est confirmé par des dégâts sur les bus des lignes de transports publics, puisque les extrémités des véhicules touchent le revêtement et le passage de cette ligne est actuellement détourné sur une route adjacente.



Figure 16 : Mur existant déformé et dégradé, vue depuis l'amont

Le mur projeté sera implanté de manière à améliorer la situation routière et permettre le croisement de deux véhicules légers, mais surtout pour limiter la zone de conflit de croisement avec un poids lourd ou un bus. Le nouveau mur de soutènement sera construit en béton armé avec un parement en moellons, ce qui lui confère un aspect similaire à celui du mur existant. Il aura une longueur de 30 m. Par ailleurs, les dimensions du mur et la situation géologique imposent la mise en place de tirants actifs précontraints et permanents pour le stabiliser et éviter toutes déformations, qui pourraient mettre en péril la sécurité du talus amont.

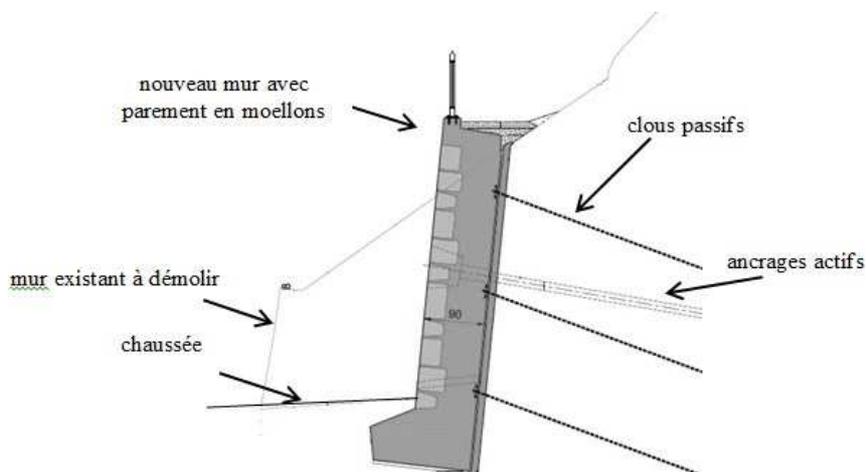


Figure 17 : Mur de soutènement en béton armé, parement en maçonnerie et tirants actifs

Le futur mur de soutènement amont en gabions (éléments de casiers en treillis de fils de fer remplis de pierres), d'une longueur de 50 m, se situera dans l'alignement à la suite du mur de soutènement en direction de Brent. Il permettra d'assurer la stabilité du talus amont, d'élargir la chaussée de 50 cm et de poser un collecteur drainant permettant de collecter les eaux de ruissellement du talus amont qui forment du verglas dans cette zone.



Figure 18 : Talus amont instable avec écoulement actuel des eaux

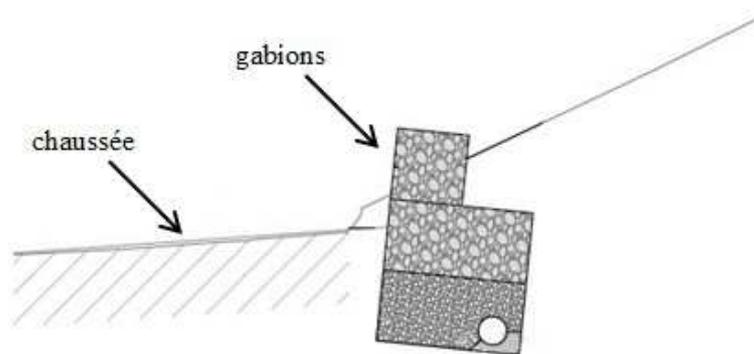


Figure 19 : Mur de soutènement en gabions, coupe-type

Compte tenu de l'exiguïté de ce tronçon et afin de garantir la sécurité des ouvriers et des usagers au vu des risques dus au chantier, les travaux se dérouleront durant une année sur route fermée en déviant le trafic sur la RC 735 voisine, en accord avec la commune.

1.4 Planning des travaux et coût des projets

Du point de vue du planning, les études de projet sont prévues en 2019 et les travaux sont prévus entre 2020 et 2021, en coordination avec la Division entretien (réfection des enrobés de chaussée, hors du présent crédit-cadre).

1.5 Risques liés à la non-réalisation du projet

1.5.1 RC 32-C-P- Murs de soutènement de La Cézille, commune de Bassins

Le maintien de la situation actuelle sur ce tronçon est risqué pour les usagers compte tenu des déformations du talus aval qui continue à s'accroître et des déficits de protection contre les chutes de pierres provenant de la falaise amont, d'où des risques non-traités pour les usagers. Il convient aussi de préciser que le tronçon immédiatement à l'aval a été amélioré en 2013 et que la transition entre les deux tronçons est très marquée.

1.5.2 RC 702-B-P- Mur de soutènement de Flendruz, commune de Rougemont

La non-réfection de ce mur de 92 m de longueur implique un risque pour les usagers en cas d'effondrement compte tenu qu'il est très dégradé. De plus, il en résulte des dépenses annuelles de remise en état de la chaussée. Par ailleurs, la barrière en tête de mur n'assure plus la sécurité requise en cas de choc.

1.5.3 RC 737-B-P- Murs de soutènement de Fontanivent, commune de Montreux

La non-réalisation de ce projet entraîne les trois problématiques principales suivantes :

Au niveau des estacades, le risque concerne la sécurité des déplacements des piétons, particulièrement des enfants, dans une zone étroite manquant de visibilité et d'espace protégé.

En ce qui concerne le mur de soutènement en maçonnerie, le risque de son effondrement est important avec le risque d'une fermeture de cette route pendant plusieurs mois. De même pour le mur en gabions qui doit permettre aussi de supprimer la zone de verglas.

Enfin, compte tenu de l'étroitesse de la route et de ses dévers non conformes aux normes, il subsistera des risques d'accident et la nécessité de maintenir le déplacement des transports publics sur une route avoisinante.

1.6 Coûts des travaux et des études prévues

1.6.1 Coût des travaux et des études pour le Canton

Les coûts associés aux ouvrages projetés sont donnés dans le tableau suivant selon les postes budgétaires et les clés. Ils sont estimés par des devis détaillés sur la base d'ouvrages similaires récemment construits.

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

La part des honoraires est de 11 % en raison de la complexité technique du projet. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitants notamment ; la topographie, la géologie et l'hydrogéologie, la géotechnique des sols et de la problématique des chutes de pierres et ainsi que le génie civil pour les ouvrages et l'assainissement des eaux de surface et souterraines.

poste budgétaire	%	clé	libellé de la clé	Montant HT	Total HT
			Honoraires		
100	11%	112	Ingénieur civil, géotechnicien, géologue, hydrogéologue et géomètre	310'000	310'000
			Ouvrages d'arts		
400	89%	442	RC 32 : murs de soutènement RC702 : murs de soutènement RC737 : mur de soutènement, estacades, gabions	1'270'000 370'000 950'000	2'590'000
	100%		Total HT		2'900'000
			TVA	7.7%	223'300
			arrondi		6'700
			Total du crédit demandé TTC		3'130'000

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'appels 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.000550.01 « Entr lourd murs soutènement 2019-2022 ». Il est prévu au budget 2019 et au plan d'investissement 2020-2023 avec les montants suivants :

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023	1'200	200	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	50	1'000	1'000	1'080	3'130
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	50	1'000	1'000	1'080	3'130

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 156'500 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 3'130'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 68'900.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Les trois 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

Néant.

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

L'élaboration de ces projets a été réalisée en maintenant le plus possible l'existant encore en état et en privilégiant la réutilisation des matériaux pour atteindre 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 engendrant de la consommation d'énergie supplémentaire et d'autres nuisances. Le passage des poids lourds est aussi garanti, ce qui permet d'éviter de multiples allers-retours au moyen de véhicules plus légers. Le développement durable sera particulièrement pris en compte par les critères de notation des appels d'offres.

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

Le projet est conforme au plan de législature 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. Ils ne sont donc pas soumis à compensation et le décret n'est pas soumis au référendum facultatif, puisque le Conseil d'Etat ne dispose d'aucune liberté de manœuvre.

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.000550.01 « Entr lourd murs soutènement 2019-2022 ».

En milliers de francs

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt	0	68.9	68.9	68.9	+206.7
Amortissement	0	156.5	156.5	156.5	+469.5
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges	0	225.4	225.4	225.4	676.2
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net	0	225.4	225.4	225.4	676.2

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.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 3'130'000.- pour financer les travaux d'entretien lourd de murs de soutènement du réseau routier cantonal pour la période 2019- 2022

du 18 septembre 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 3'130'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux d'entretien lourd de murs de soutènement du réseau routier cantonal pour la période 2019-2022.

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.