

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 2'570'000.-
pour financer les études de la RC 705 B-P pour la reconstruction du tronçon routier
du secteur de la Frasse sur la commune d'Ormont-Dessous**

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	4
1.3 Situation actuelle.....	4
1.3.1 Situation géographique.....	4
1.3.2 Trafic	5
1.3.3 Chaussée.....	5
1.3.4 Transports publics	6
1.3.5 Murs de soutènement	6
1.3.6 Nouvel ouvrage sur le Bay.....	6
1.4 Description du projet.....	7
1.4.1 Etude de variantes	7
1.4.2 Correction géométrique de la chaussée.....	7
1.4.3 Entretien de la chaussée	9
1.4.4 Murs de soutènement	9
1.4.5 Franchissement du Bay.....	9
1.5 Aménagements cyclables.....	10
1.5.1 Réseau cyclable cantonal et principes de mise en œuvre (stratégie cantonale de promotion du vélo 2035).....	10
1.5.2 Analyse des besoins cyclables de la RC 705 – La Frasse.....	10
1.5.3 Conclusion.....	10
1.6 Planning des études et travaux	10
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	10
1.8 Coûts des travaux et des études prévues pour le Canton.....	11
2. Mode de conduite du projet.....	13
3. Conséquences du projet de décret.....	14
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	14
3.2 Amortissement annuel.....	14
3.3 Charges d'intérêt.....	14
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	14
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	14
3.6 Conséquences sur les communes	14
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie....	14
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	15
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	15
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	15
3.10.1 Principe de la dépense.....	15
3.10.2 Quotité de la dépense.....	15
3.10.3 Moment de la dépense	15
3.10.4 Conclusion.....	15
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	15
3.12 Incidences informatiques	16
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	16
3.14 Simplifications administratives	16
3.15 Protection des données.....	16
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	16
4. Conclusion.....	17
PROJET DE DECRET.....	18

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La route cantonale 705 (RC 705 B-P) assure la liaison entre la vallée du Rhône et le Pays-d'Enhaut, via le col des Mosses, tout en permettant l'accès à Leysin, au col du Pillon et aux Diablerets, ce qui en fait un axe important de liaison intercantonale avec le canton de Berne et pour le développement économique et touristique de la région. C'est également un itinéraire pour les transports spéciaux de type III (convois routiers de 90 t au maximum). Il s'agit d'une route principale du réseau de base qui relie la commune d'Aigle aux communes de Leysin, d'Ormont-Dessus et, via le col des Mosses, Château d'Oex.

Le glissement de la Frasse, qui est à l'origine des fortes déformations de la route, se situe peu avant la bifurcation au niveau du Sépey (Fig. 1).

L'histoire du glissement dans le secteur de la Frasse débute avec la route du Sépey, construite de 1836 à 1840, pour remplacer le chemin passant auparavant sur l'autre versant de la vallée.

La nouvelle route ne tarde pas à montrer des signes manifestes de mouvements de terrain pour devenir impraticable en 1867 déjà, moment où la déformation atteint 20 m environ en déplacement latéral et 9 m dans le sens vertical. Depuis, le glissement au droit de la route a subi six phases principales d'accélération (1913-1919, 1966, 1977, début 1982, 1987 et 1993-1994) qui, à chaque fois, ont été précédées par de longues périodes de fortes précipitations, l'une des conditions d'activation du glissement.

Au total, depuis sa construction voici 180 ans, on constate un déplacement latéral cumulé de la RC 705 atteignant environ 100 m dans le secteur le plus actif du glissement.

Pour remédier à ce problème géologique, la zone de glissement a fait l'objet d'importants travaux d'assainissement entre août 2007 et mars 2009 (percement d'une galerie et réalisation de forages de drainage) puis entre février 2010 et avril 2011 (aménagement des berges et du lit de la Grande Eau).

Une période d'observation et de suivi des masses glissées a permis de vérifier l'efficacité de l'intervention mentionnée ci-dessus. Actuellement, le glissement ne se déplace plus que de 2 à 3 cm par an, alors que le mouvement moyen était de l'ordre d'environ 30 cm par an avant les travaux d'assainissement.

Dès lors, le glissement au droit du tronçon de route concerné peut aujourd'hui être considéré comme suffisamment stable pour envisager une intervention lourde, et surtout durable, sur l'infrastructure.

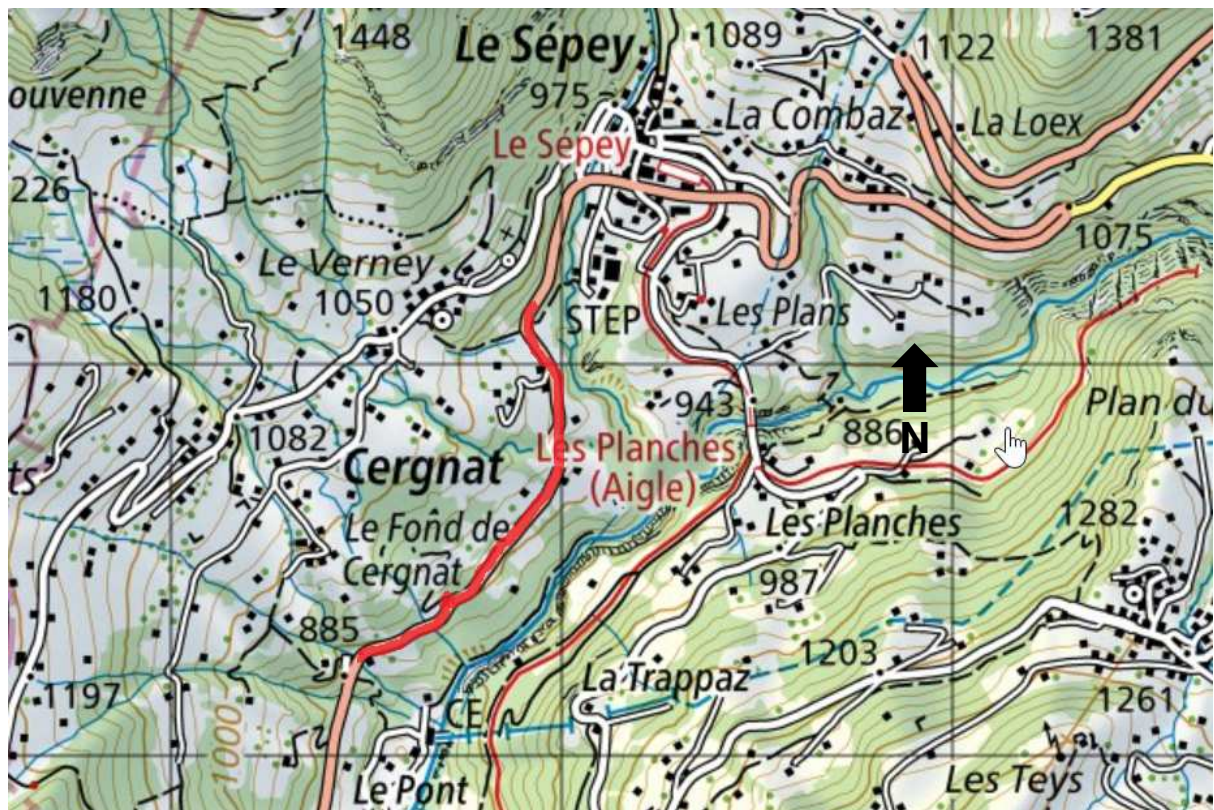


Fig. 1 Situation générale

L'objectif principal du projet est la sécurisation du trafic par les moyens suivants :

- la correction géométrique du tracé routier (en situation, en profil en long et en profil en travers) afin de respecter les normes VSS ;
- la reconstruction complète de la chaussée, ainsi que du système de récolte des eaux de surface ;
- la construction de nouveaux ouvrages de soutènement à l'amont et à l'aval ;
- la création d'un nouvel ouvrage pour le franchissement du Bay.

Les mesures précitées permettront ainsi d'améliorer la sécurité des usagers et l'état général du tronçon, réputé pour son état particulièrement déformé.

Le tronçon de la RC 705 qui fait l'objet de la présente demande de crédit s'étend sur une longueur d'environ 1.1 km ; il a fait l'objet d'une étude préliminaire pour la réhabilitation de la route ainsi que d'études spécifiques pour la réfection des murs de soutènement et le franchissement du Bay (voir chapitre 1.8.1).

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer le financement cantonal pour réaliser les études et investigations nécessaires à la réhabilitation de la RC 705 dans le secteur de la Frasse, de l'avant-projet jusqu'à l'appel d'offres, y compris l'enquête publique (voir chapitre 1.8.1). Une nouvelle demande de crédit sera présentée pour le financement des travaux (voir chapitre 1.8.2).

1.2 Bases légales

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 de la loi sur les routes ; ci-après, LRou ; BLV 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.

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection, mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose ainsi les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels et futurs de la commune territoriale (Ormont-Dessous) en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité, fixées dans les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route).

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Situation géographique

Le tronçon de la RC 705, concerné par la présente demande de crédit, s'étend sur une longueur de 1'120 m à l'amont du pont de Champillon (point d'entrée de la galerie drainante actuelle). Il se situe à une altitude variant de 885 m à 950 m et se trouve dans un terrain en relief, surplombant la Grande Eau. Il traverse le glissement de la Frasse sur presque toute la longueur du tracé (Fig. 2).

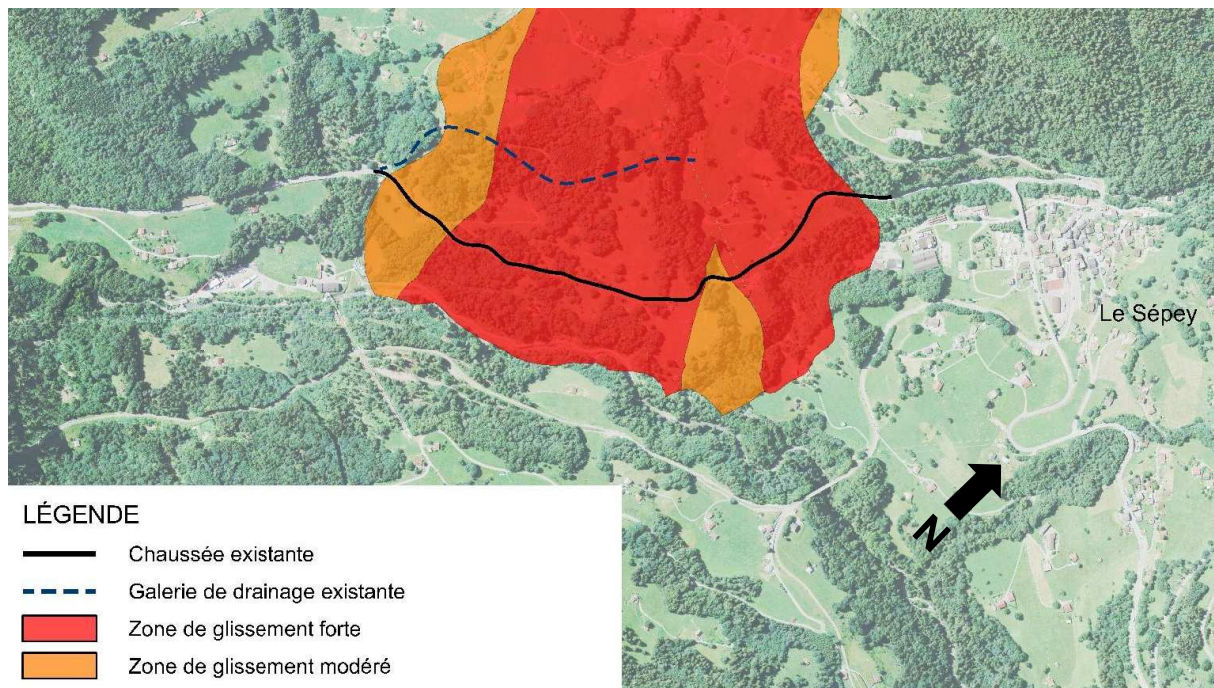


Fig. 2 Situation du glissement de la Frasse

1.3.2 Trafic

Selon les comptages effectués en 2015 par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), le trafic journalier moyen (TJM) est de 5'700 vhc/j en moyenne sur le tronçon concerné, dont environ 140 poids lourds et un trafic deux-roues léger de 10 vhc/j.

La RC 705 est un axe routier principal de première classe ouvert aux transports exceptionnels de classe III (poids maximal d'un convoi 90 tonnes, largeur maximale d'un convoi 4,50 m).

1.3.3 Chaussée

A cause du glissement, aujourd'hui stabilisé, la chaussée actuelle présente une géométrie inadaptée et un revêtement très dégradé tout au long du tracé, la largeur actuelle de ce tronçon est variable (moins de 6 m à certains endroits) et souvent insuffisante selon les normes VSS pour permettre le croisement de véhicules en toute sécurité.

Son profil en long est inadapté (conséquence de nombreuses années de glissement) et dangereux (Fig. 3). Le tronçon comporte plusieurs virages serrés, dont certains rayons sont inadaptés, et souffre d'un manque de visibilité (Fig. 4). La vitesse de circulation est limitée à 60 km/h sur l'ensemble du tronçon déformé.

Le profil de la chaussée existante n'est localement plus en adéquation avec les charges de trafic susmentionnées. Par ailleurs, la superstructure actuelle de la chaussée présente des dégradations significatives telles qu'affaissements ou fissurations. De plus, le manque de visibilité et des rayons inadaptés dans certaines courbes viennent péjorer la situation.



Fig. 3 Chaussée déformée



Fig. 4 Tracé sinueux et manque de visibilité

1.3.4 Transports publics

S'il n'y a pas de ligne de bus régulière sur le tronçon concerné, des bus de remplacement peuvent être utilisés en cas de problème ou de travaux sur la ligne ferroviaire Aigle-Sépey-Diablerets ou celle de l'Aigle-Leysin. A relever que des travaux sont planifiés sur la ligne ferroviaire Aigle-Leysin à l'horizon 2030 pour améliorer sa capacité, ce qui impliquera le passage de bus de remplacement.

1.3.5 Murs de soutènement

Les anciens murs de soutènement sont à réhabiliter sur le tronçon, et plusieurs nouveaux murs de soutènement sont à prévoir afin de stabiliser la future route, représentant une longueur cumulée d'environ 750 m. Certains ouvrages de soutènement existants présentent des dégradations préjudiciables à leur pérennité et devront être assainis ou remplacés.

1.3.6 Nouvel ouvrage sur le Bay

Le franchissement du Bay présente actuellement une géométrie inadaptée entraînant des problèmes de visibilité.

1.4 Description du projet

1.4.1 Etude de variantes

Une étude de variantes, financée par un CECE (cf. chap. 1.8), a été menée ces trois dernières années. Cette étude a permis de retenir la meilleure solution selon des critères tels que le coût, la sécurité des usagers, l'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Quatre variantes ont été analysées (Fig. 5) :

- Variante 1: Nouveau tracé à l'amont de la route actuelle.
- Variante 2: Réaménagement de la route actuelle. Cette variante 2 a fait l'objet d'une optimisation de son tracé à la suite de l'étude du phasage de sa réalisation. Cette optimisation a permis d'améliorer les rayons de courbures horizontaux par un léger déplacement de l'axe à l'amont ou à l'aval de l'axe du tracé existant, ainsi que de concevoir des soutènements provisoires moins conséquents (talus renforcé avec des clous en fibre de verre au lieu de parois de palplanches).
- Variante 3: Tracé mixte, avec un nouveau tracé, à l'amont de la route actuelle, sur les deux tiers côté Aigle, puis un raccordement à la route actuelle dans le tiers du tronçon côté Le Sépey.
- Variante 4 : Pont, avec un nouveau tracé, à l'aval de la route actuelle.

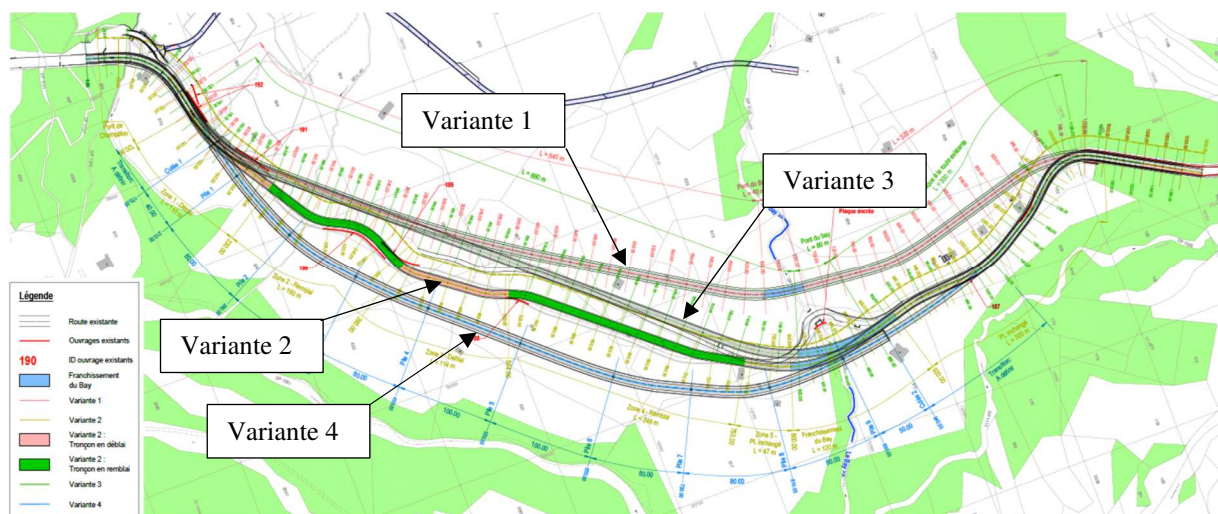


Fig. 5 Schéma des variantes analysées

Après une analyse multicritères, la variante 2 a été retenue ; elle consiste à réhabiliter le tracé actuel avec un nouveau franchissement du Bay. Cette variante est celle présentant le coût le moins élevé et nécessitant la construction du moins d'ouvrages complexes dans ce secteur particulier, tout en atteignant l'ensemble des objectifs du projet.

1.4.2 Correction géométrique de la chaussée

Lors de l'étude préliminaire, l'élargissement de la chaussée a été analysé en respectant les normes VSS afin d'améliorer la sécurité du trafic lors des croisements notamment. Le choix du type d'élargissement est effectué en fonction du coût et de la faisabilité technique compte tenu des conditions locales telles que la topographie ou les instabilités de terrain.

Deux voies d'une largeur de 3.50 m sont prévues, avec accotements de 1 m de chaque côté de la chaussée, garantissant la stabilité des bords et facilitant l'exploitation du tronçon, notamment en hiver.

Tant la géométrie verticale (profils en long) que transversale (profils en travers), sera mise en conformité avec les normes actuelles, ce qui améliorera sensiblement la visibilité, le confort de circulation et par conséquent la sécurité des usagers.

Un phasage des travaux permettant de maintenir la route ouverte au trafic unidirectionnel, géré par feu, sera également intégré à l'étude et pourra avoir une influence importante sur les ouvrages à réaliser.

Les principes retenus à l'issue de l'étude préliminaire sont illustrés aux figures 6 et 7 ci-dessous.

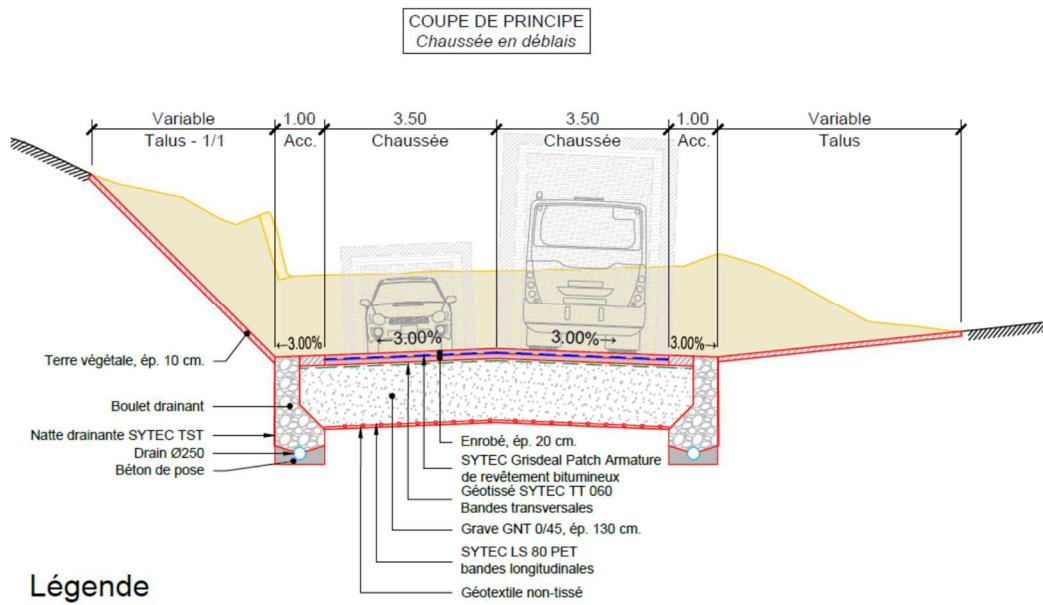


Fig. 6 Coupe de principe en déblai

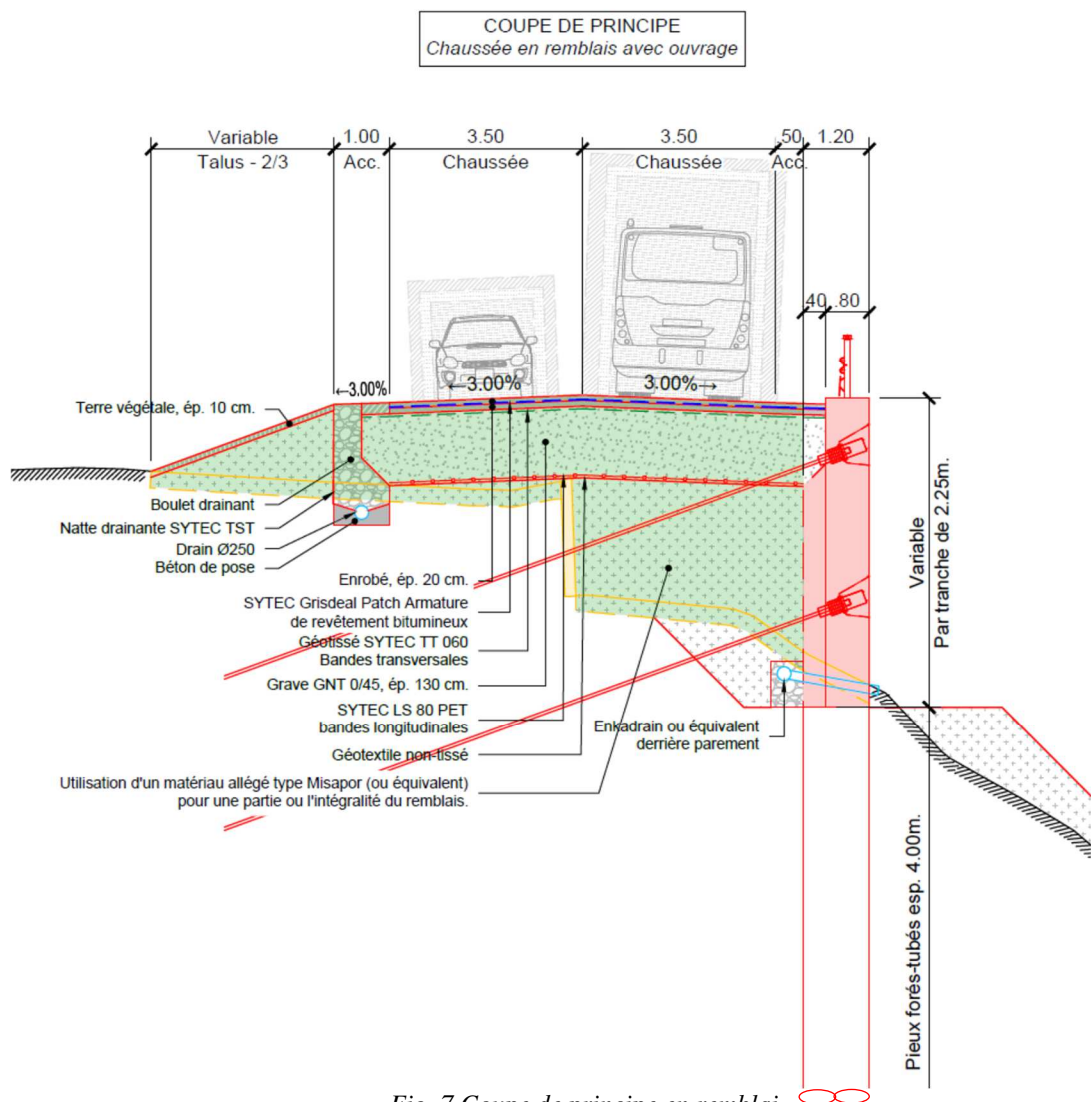


Fig. 7 Coupe de principe en remblai

1.4.3 Entretien de la chaussée

Afin de garantir la sécurité des usagers de la route, il est prévu d'assainir la structure de la chaussée qui présente des dégradations importantes, même en dehors de la zone de glissement. Sur la base d'investigations, des purges de la fondation de la route seront réalisées et les couches d'enrobé bitumineux seront remplacées. Afin de favoriser le développement durable, les nouveaux enrobés bitumineux contiendront un maximum de matériaux recyclés. Le projet prévoit également d'améliorer le traitement des eaux de chaussée par la création d'un système complet d'évacuation des eaux.

1.4.4 Murs de soutènement

Afin de garantir la sécurité et la pérennité de ces ouvrages, il est prévu de traiter les dégradations constatées soit en les reconstruisant, soit en les renforçant à l'aide de parois clouées, par exemple. De nouveaux ouvrages de soutènements seront créés selon les besoins du tracé.

Franchissement du Bay

Un nouvel ouvrage de franchissement du Bay sera créé afin d'améliorer la géométrie routière particulièrement inadaptée à cet endroit et posant un problème de visibilité.

Une solution de remblai avec buse (Fig. 8 et 9) a été retenue, pour des questions pratiques et économiques.

Un passage à petite faune, par un aménagement spécifique, est prévu longitudinalement à travers la buse.

L'ancien revêtement des virages ainsi évité sera déconstruit, cependant l'accès aux deux chemins à l'aval restera assuré.

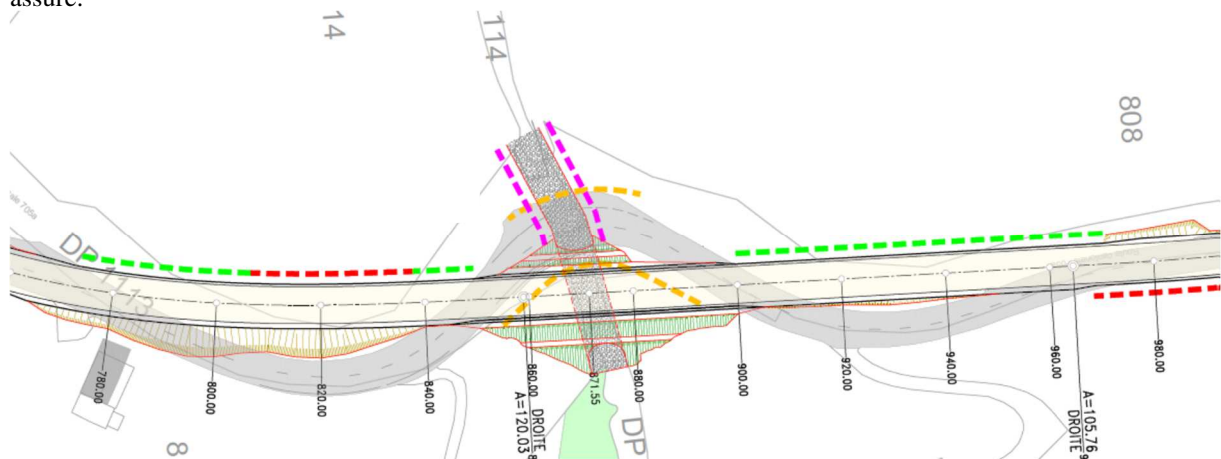


Fig. 8 Variante remblai et buse en situation

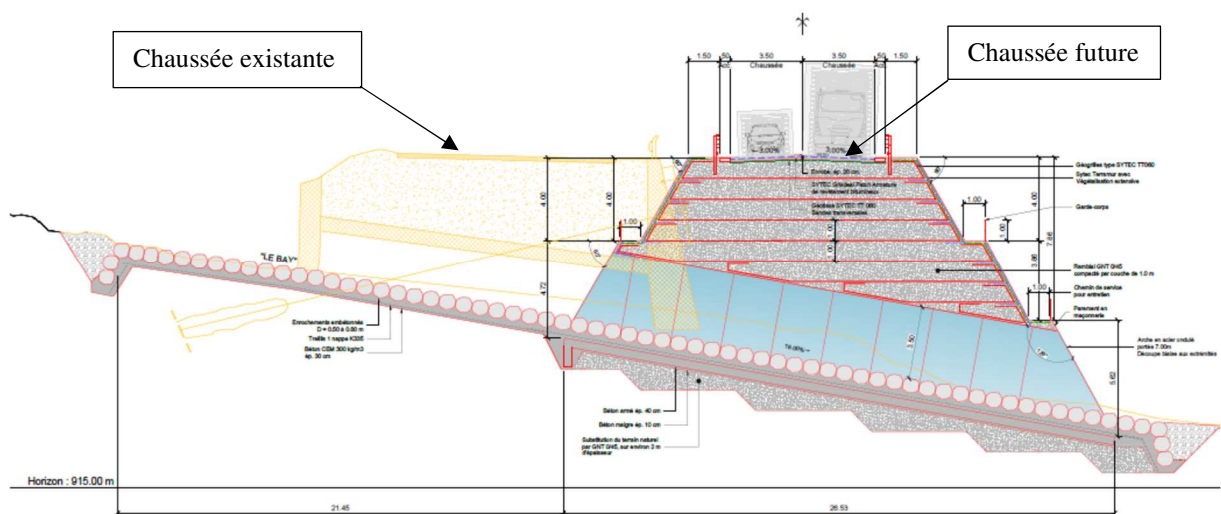


Fig. 9 Coupe sur la buse et le remblai

1.5 Aménagements cyclables

Le Conseil d'Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, en vue de l'examen, par le Grand Conseil, de l'EMPD se rapportant à la première étape de mise en œuvre de cette nouvelle stratégie.

Afin d'anticiper l'évolution souhaitée de la politique cantonale en matière de promotion du vélo, l'analyse des besoins cyclables a été effectuée sur la base de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Celle-ci propose notamment un réseau cyclable plus dense, une stratégie de mise en œuvre plus volontariste et des standards plus exigeants que la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

1.5.1 Réseau cyclable cantonal et principes de mise en œuvre (stratégie cantonale de promotion du vélo 2035)

Le réseau cyclable cantonal 2035 est composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire regroupe les itinéraires utilisés pour une pratique qualifiée de quotidienne (travail, formation, achats, divertissements). Il vise à optimiser l'efficacité du déplacement, en empruntant les itinéraires les plus directs. Il est composé d'un réseau utilitaire structurant et d'un réseau utilitaire complémentaire, qui se distinguent essentiellement par leur potentiel d'usagers (lien vers la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 : www.vd.ch/velo)

La stratégie de mise en œuvre du réseau cyclable sur les routes cantonales hors localité (Canton Maître d'ouvrage) se décline de la manière suivante :

- le réseau utilitaire structurant fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés en application de la norme de base vélo en cours de révision ;
- les liaisons du réseau complémentaire bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible dans la mesure des moyens financiers disponibles ;
- le réseau cantonal de loisirs est aménagé par opportunité. La politique d'aménagement consiste en priorité à assainir les passages dangereux ou inadaptés. La nécessité de mettre en œuvre des aménagements cyclables sera examinée selon les conditions locales (volumes de trafic, vitesse, etc.) et les aménagements répondront aux exigences fixées par les normes en vigueur ;
- les routes cantonales n'étant pas inscrites dans le réseau cyclable cantonal (utilitaire et loisir) présentent un très faible potentiel d'usage par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficieront, à court terme, d'aucune mesure d'aménagement afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et pour maximiser l'efficacité des investissements.

1.5.2 Analyse des besoins cyclables de la RC 705 – La Frasse

L'analyse du guichet vélo montre que cet axe n'est pas inscrit dans le réseau cyclable cantonal structurant, ni dans le réseau de loisir. De plus, en raison du très faible potentiel d'usagers quotidiens (distance et dénivelé important), il ne sera pas inscrit dans le réseau complémentaire.

1.5.3 Conclusion

Conformément à la stratégie cantonale de promotion à l'horizon 2035, des aménagements cyclables ne seront donc pas prévus sur la RC 705 dans le secteur de la Frasse.

1.6 Planning des études et travaux

Le planning prévoit un démarrage des études, liées au présent EMPD, à l'automne 2022, une mise à l'enquête publique début 2024 et l'établissement du dossier d'appel d'offres pour les entreprises en 2024.

Les travaux sont prévus de début avril 2026 à septembre 2029.

1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réhabilitation et de sécurisation de la RC 705 n'était pas réalisé, les conséquences seraient les suivantes :

- la dégradation de l'état de la chaussée se poursuivrait avec des conséquences sur la sécurité des usagers de la route et nécessiterait de futures interventions ponctuelles avec les coûts associés ;
- les murs de soutènement continueraient de se dégrader et nécessiteraient une surveillance accrue pour éviter d'éventuels éboulements, voire des frais d'entretien élevés (budget de fonctionnement) ;
- la déformation de la route s'accroîtrait, créant également des problèmes de sécurité, ainsi que des difficultés de circulation pour les poids lourds et les bus touristiques ;
- le statu quo de la situation existante est non sécuritaire.

1.8 Coûts des travaux et des études prévues pour le Canton

1.8.1 Coût des études

Les études menées à ce jour ont fait l'objet des crédits suivants :

- Une étude préliminaire couverte par un EPRC (EOTP I.000271.01, EPRC RC705 reconstruction Frasse) de CHF 17'950.- utilisé à hauteur de CHF 17'928.- (état à fin avril 2022).
- La suite de l'étude préliminaire et les études spécifiques sur les conditions géologiques et les murs de soutènement (2018-2021) couverts par le crédit d'étude CECE EOTP I.000271.03 (CECE142 RC 705 réfection secteur La Frasse) de CHF 380'000 accepté par le CE le 24.05.2017 et par la COFIN le 22.06.2017, utilisé à hauteur de CHF 355'003.35 (état à fin avril 2022).

Le présent crédit d'étude inclut ces deux crédits d'études.

Les études précitées ont permis d'élaborer des variantes et de sélectionner la meilleure solution à l'aide d'une analyse multicritères. Ces éléments constitueront les données de base pour la suite des études.

Le présent crédit servira à financer les prestations suivantes :

- levé de la situation spécifique de la topographie par un bureau de géomètre ;
- investigations complémentaires telles que la réalisation de sondages pour les ouvrages de soutènement et de carottes pour la chaussée ;
- investigations concernant les matériaux pollués ;
- établissement de la notice d'impact sur l'environnement et du rapport OPAM si nécessaire (ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs – RS 814.012), ;
- établissement du solde de l'avant-projet et des dossiers d'enquête travaux, défrichement et expropriation ;
- établissement de la soumission et des plans pour l'appel d'offres aux entreprises ;
- mise en soumission des travaux, comparaison des offres et proposition d'adjudication ;
- expertise d'un géologue ;
- constats pour preuve à futur ;
- conseils archéologiques, si nécessaires ;
- début du projet d'exécution.

L'EMPD subséquent relatif aux travaux à réaliser sera ainsi basé sur des offres d'entreprises (soumissions rentrées), après la mise à l'enquête publique du projet.

Le crédit d'étude inscrit sous l'EOTP I.000271.04 (CE RC705 Aigle, reconstruction La Frasse) s'établit comme suit :

poste budgétaire	Clé	libellé de la clé	Montant
100		Honoraires	1'806'000
	112	Frais d'études préliminaires (EPRC+CECE)	369'500
	112	Ingénieurs civils, géologue et géotechnicien	1'166'500
	112	Géomètre (sans abornement)	100'000
	112	Spécialistes en environnement (NIE, OPAM)	90'000
	112	Expert (géologue, archéologue, preuves à futur, ...)	80'000
300		Chaussée	80'000
	335	Sondages complémentaires (routiers et pollutions)	80'000
400		Ouvrages d'art	470'000
	445	Sondages complémentaires (géotechniques et murs de soutènement)	470'000
600		Frais divers	30'000
	661	Information - communication	30'000
		Total HT avec recettes	2'386'000
		TVA 7.7%	183'722
		Arrondi	278
		Total du crédit demandé TTC	2'570'000

Le montant des honoraires de l'ingénieur civil est basé sur des offres rentrées en avril 2022. Les autres montants sont estimés sur la base de l'expérience de la DGMR pour des prestations similaires.

Le crédit d'étude permettra d'affiner le montant de l'investissement nécessaire. En raison de la complexité du projet, il représente env. 10 % du coût de l'investissement estimé à CHF 25 mio. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitant notamment : la géologie et la géotechnique particulières des lieux, la réalisation des ouvrages de soutènement, l'analyse et la gestion du trafic lors des phases de chantier, la gestion de la sécurité lors des travaux, la gestion de l'environnement pendant les travaux.

1.8.2 Coût des travaux

A l'issue des études préliminaires, le devis du coût des travaux est estimé à environ CHF 25 mio.

Ce montant sera affiné au fur et à mesure de l'avancement des études.

Le montant d'investissement nécessaire fera l'objet d'un autre EMPD (EOTP I.000271.02 – RC 705, Aigle, reconstruction la Frasse).

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Jusqu'à ce jour, les études de projet ont été conduites par la DGMR, avec l'appui de bureaux d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Pour les phases suivantes, la DGMR participera à la direction générale des études, aux prises de décisions relatives à tous les domaines touchés par le projet, ainsi qu'aux discussions avec les partenaires du projet tels que la commune, les riverains, les associations ou les autres services de l'Etat concernés, par exemple.

Pour les études de projet la DGMR s'adjoindra les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respectera les procédures des marchés publics (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.000271.04 « CE RC705 Aigle, reconstruction La Frasse ». Il n'est prévu ni au budget 2022 ni au plan d'investissement 2023-2026

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Budget d'investissement 2022 et plan 2023-2026	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 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025 et suiv.	Total
Investissement total : dépenses brutes	200	900	900	570	2'570
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	200	900	900	570	2'570

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 10 ans à raison de CHF 257'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 2'570'000 \times 4\% \times 0.55)$ CHF 56'600.-

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

Le tronçon routier touché par le projet fait partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité. Les travaux auront pour conséquence d'en réduire les coûts d'entretien excessifs et de permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

3.6 Conséquences sur les communes

Le projet se situe sur le réseau routier cantonal hors traversée de localité. Dès lors, son financement est assuré par le Canton et il n'y a pas de participation des communes.

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

Ce projet de réhabilitation a des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tout en améliorant grandement la sécurité des usagers et des riverains de la route.

Les documents d'appel d'offres pour les travaux seront élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés pour la chaussée (graves et enrobés) et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

Pour les murs, le besoin de béton de haute qualité résistant au gel et aux sels de déverglaçage ne permet pas l'utilisation de matériau recyclé.

Le projet améliorera le traitement des eaux de chaussée par la création d'un système complet d'évacuation des eaux.

Il tiendra également compte des besoins de la petite faune, en particulier en adaptant le franchissement du Bay.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat.

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 Cst-VD, 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 précitée. 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 (art. 7 al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, BLV 610.11).

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 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.

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales) et 1.4 (Description du projet), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 8 LRou).

Le projet repose en outre sur l'art. 52 al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission à l'Etat et aux Communes de lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. Ce qui sera le cas avec la dépollution de la chaussée et de ses abords.

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

3.10.2 Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de l'entretien. En effet, le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché, et dans les meilleures conditions financières. Le montant des travaux envisagés se limite à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli.

3.10.3 Moment de la dépense

Le tronçon de la RC 705 présente des dégradations de la chaussée et des déformations qui rendent ce tronçon dangereux. Il est indispensable de poursuivre les études pour réaliser les travaux de sécurisation des usagers de la route dans les meilleurs délais.

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

3.10.4 Conclusion

Au vu de l'analyse qui précède, les études pour lesquelles le crédit est demandé doivent être qualifiées de dépenses liées au sens de l'art. 163 al. 2 Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises 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

EOTP I.000271.04

En milliers de francs

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		56.6	56.6	56.6	+169.8
Amortissement		257.0	257.0	257.0	+771.0
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		313.6	313.6	313.6	+940.8
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net		313.6	313.6	313.6	+940.8

4. CONCLUSION

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

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 2'570'000.- pour financer les études de la RC 705 B-P pour la reconstruction du tronçon routier du secteur de la Frasse sur la commune d'Ormont-Dessous

du 6 juillet 2022

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'étude de CHF 2'570'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études de la RC 705 B-P pour la reconstruction du tronçon routier du secteur de la Frasse sur la commune d'Ormont-Dessous.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 10 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.