

## **EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 39'600'000.- pour financer les travaux 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

<b>1. Présentation du projet .....</b>	<b>3</b>
1.1 Préambule .....	3
1.2 Bases légales .....	4
1.3 Situation actuelle .....	5
1.3.1 Situation géographique .....	5
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 Ouvrage sur le ruisseau du Bay .....	6
1.4 Description du projet.....	7
1.4.1 Etude de variantes .....	7
1.4.2 Remboursement du compte FAIR (Fonds pour l'acquisition de droits réels et d'immeubles de réserve) .....	7
1.4.3 Correction géométrique de la chaussée .....	8
1.4.4 Entretien de la chaussée.....	9
1.4.5 Murs de soutènement.....	9
1.4.6 Franchissement du Bay.....	9
1.5 Aménagements cyclables.....	10
1.6 Planning des travaux .....	11
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	11
1.8 Coûts des études et des travaux .....	11
<b>2. Mode de conduite du projet .....</b>	<b>13</b>
<b>3. Conséquences du projet de décret .....</b>	<b>14</b>
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement .....	14
3.2 Amortissement annuel .....	14
3.3 Charges d'intérêt.....	14
3.4 Ressources humaines .....	14
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement .....	14
3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	15
3.7 Environnement, durabilité et climat .....	15
3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion.....	15
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ) .....	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 .....	16
3.10.3 Moment de la dépense .....	16
3.10.4 Conclusion.....	16
3.11 Communes .....	16
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	16
3.13 Incidences informatiques.....	16
3.14 Simplifications administratives.....	16
3.15 Protection des données.....	16
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	17
<b>4. Conclusion.....</b>	<b>18</b>
PROJET DE DECRET.....	18

## **1. PRESENTATION DU PROJET**

### **1.1 Préambule**

La route cantonale 705 est une route principale du réseau de base (RC 705 B-P), elle 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 qui relie la commune d'Aigle aux communes de Leysin, d'Ormont-Dessous, d'Ormont-Dessus et, via le col des Mosses, de 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. 2).

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 mètres environ en déplacement latéral et 9 mètres dans le sens vertical.

Depuis, le glissement au droit de la route a subi six phases principales d'accélération (1913-1919, 1966, 1977, 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 189 ans, on constate un déplacement latéral cumulé de la RC 705 atteignant environ 100 mètres 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 (perçement d'une galerie et réalisation de forages drainants) puis entre février 2010 et avril 2011 (aménagement des berges et du lit de la Grande Eau). Ces travaux ont été financés par la DGE.

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.

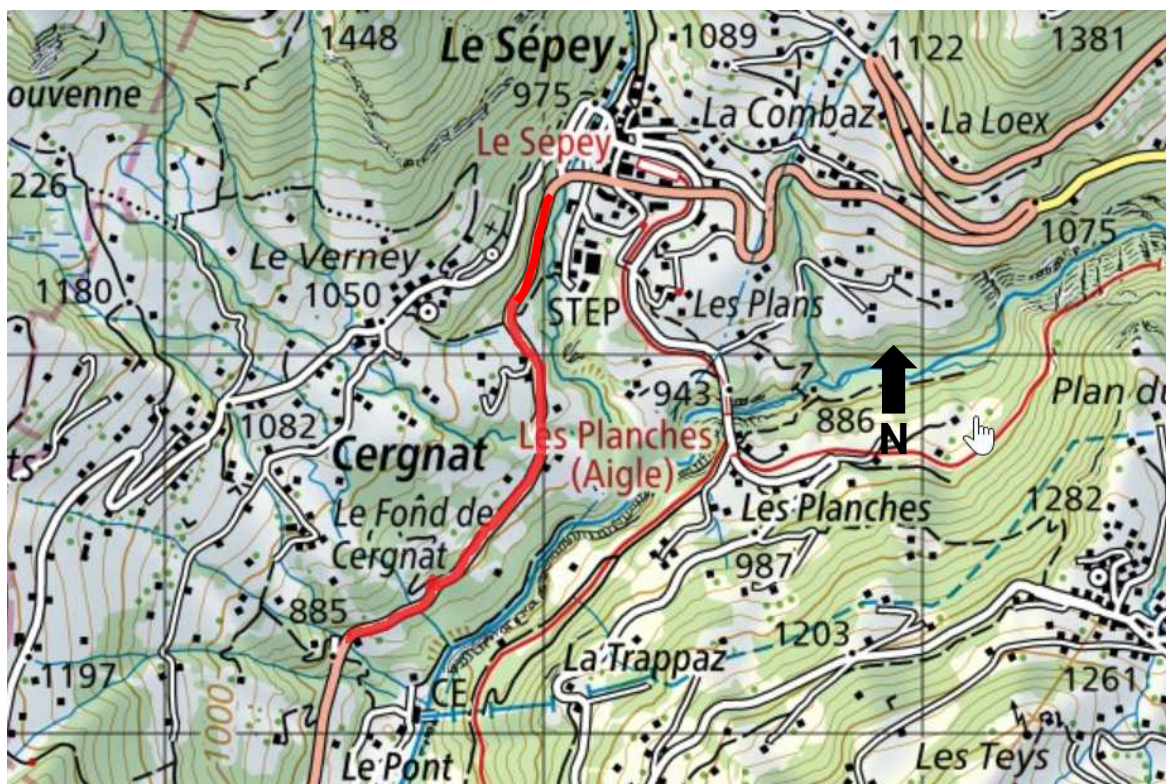


Fig. 1 Situation générale

Les objectifs principaux du projet de réhabilitation sont la sécurisation de l'infrastructure et des usagers par les moyens suivants :

- la correction géométrique du tracé routier (en situation, en profils en long et 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 dégradé par les fortes déformations subies.

Le tronçon de la RC 705 B-P qui fait l'objet de la présente demande de crédit d'ouvrage s'étend sur une longueur d'environ 1.4 km ; il a fait l'objet d'une étude préliminaire EPRC (cf. 1.8) pour la réhabilitation de la route ainsi que d'études spécifiques pour la réfection des murs de soutènement et le franchissement du Bay.

La présente demande de crédit d'ouvrage a pour objectif d'assurer le financement cantonal pour réaliser les travaux nécessaires à la réhabilitation de la RC 705 B-P dans le secteur de la Frasse.

## 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 d'ouvrage, s'étend sur une longueur de 1'400 mètres 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 à flanc de coteau dans un terrain en forte pente, surplombant la Grande Eau. Il traverse le glissement de la Frasse sur presque toute la longueur du tracé (Fig. 2).

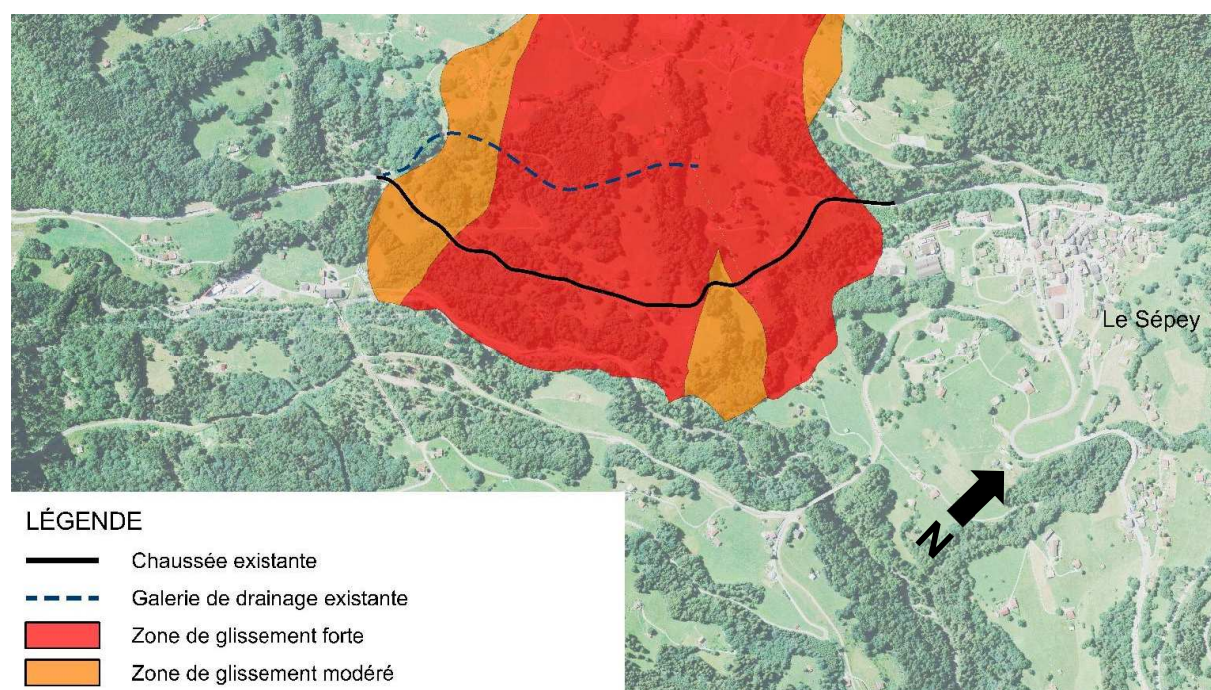


Fig. 2 Situation du glissement de la Frasse

#### 1.3.2 Trafic

Selon les comptages effectués en 2022 par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), ainsi que le comptage fixe de l'OFROU à la sortie d'Aigle, le trafic journalier moyen (TJM) est de 6'800 vhc/j en moyenne sur le tronçon concerné, dont environ 240 poids lourds et un faible trafic deux-roues léger.

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 mètres à certains endroits) et souvent insuffisante pour permettre le croisement des véhicules en toute sécurité ; et dans tous les cas non-conforme aux normes VSS.

Le profil en long de la chaussée existante 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 en travers 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.

#### *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 l'emprunter en cas de problème ou de travaux sur les lignes ferroviaires Aigle-Sépey-Diablerets ou Aigle-Leysin.

Nous relevons à ce stade 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*

Tous les murs de soutènement existants (sauf un) présentent des dégradations préjudiciables à leur pérennité et certains sont à remplacer à cause de la correction géométrique du tracé.

#### *1.3.6 Ouvrage sur le ruisseau du Bay*

Le franchissement du ruisseau du Bay présente actuellement une géométrie inadaptée avec une succession de virages serrés entraînant des problèmes de visibilité.



*Fig. 3 Chaussée déformée*



*Fig. 4 Tracé sinueux et manquant de visibilité*

## 1.4 Description du projet

### 1.4.1 Etude de variantes

Une étude de variantes, financée par un CECE (cf. 1.8), a été menée. 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 a fait l'objet d'une optimisation de son tracé qui 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 (parois clouées ou berlinoises 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 Sépey.
- Variante 4 : Pont, avec un nouveau tracé, à l'aval de la route actuelle.

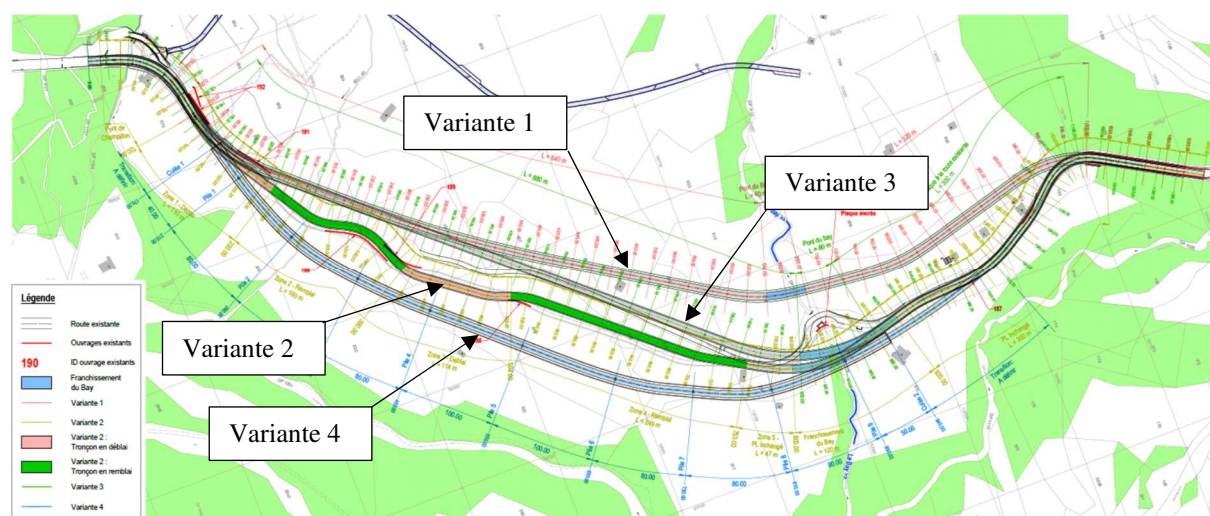


Fig. 5 Schéma des variantes analysées

Après une analyse multicritère, 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 minimum d'ouvrages complexes dans ce secteur particulier, tout en atteignant l'ensemble des objectifs du projet. Elle est également la meilleure du point de vue environnemental (moins de défrichements, conservation du paysage).

Les variantes 1 et 3 plus à l'amont posent des problèmes de sécurité (entailles dans le glissement, risques géologiques) et sont plus gourmandes en défrichements.

La variante 4 (pont) est beaucoup plus chère.

L'impact sur le trafic durant les travaux n'est pas un critère déterminant, le chantier sera géré par feux.

Les études menées sur la variante 2 ont été financées par un EMPD crédit d'étude (cf. 1.8) et ont abouti aux résultats exposés ci-après.

### 1.4.2 Remboursement du compte FAIR (Fonds pour l'acquisition de droits réels et d'immeubles de réserve)

Les parcelles 818 et 834 de la Commune d'Ormont-Dessous, acquises en 1989 en prévision de la réfection de la RC705, et concernées par les expropriations, sont au FAIR. Cet EMPD prend en compte le remboursement du compte FAIR 317 :

- Parcelle 818 CHF 7'000.-
- Parcelle 834 CHF 95'480.-

### 1.4.3 Correction géométrique de la chaussée

L'élargissement de la chaussée a été analysé en regard des normes VSS, dans le but d'améliorer la sécurité du trafic lors des croisements notamment. Le choix du gabarit routier à atteindre a été effectué en fonction de la vitesse de base, 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 mètres 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), ont été mises en conformité avec les normes actuelles, ce qui améliore sensiblement la visibilité, le confort de circulation et par conséquent la sécurité des usagers.

Le phasage des travaux a été étudié pour permettre de maintenir la route ouverte sur une voie en gérant le trafic par feux, avec un chantier en activité de début avril à fin octobre, afin de réouvrir la chaussée durant la saison hivernale.

Les principes retenus à l'issue des études sont illustrés aux figures 6 et 7 ci-dessous.

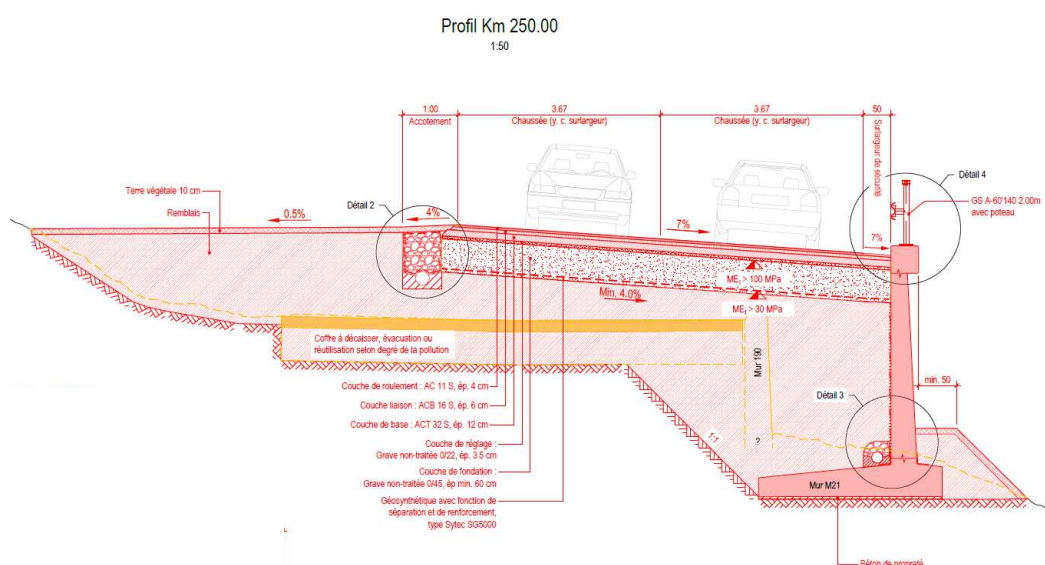


Fig. 6 Coupe de principe en remblai

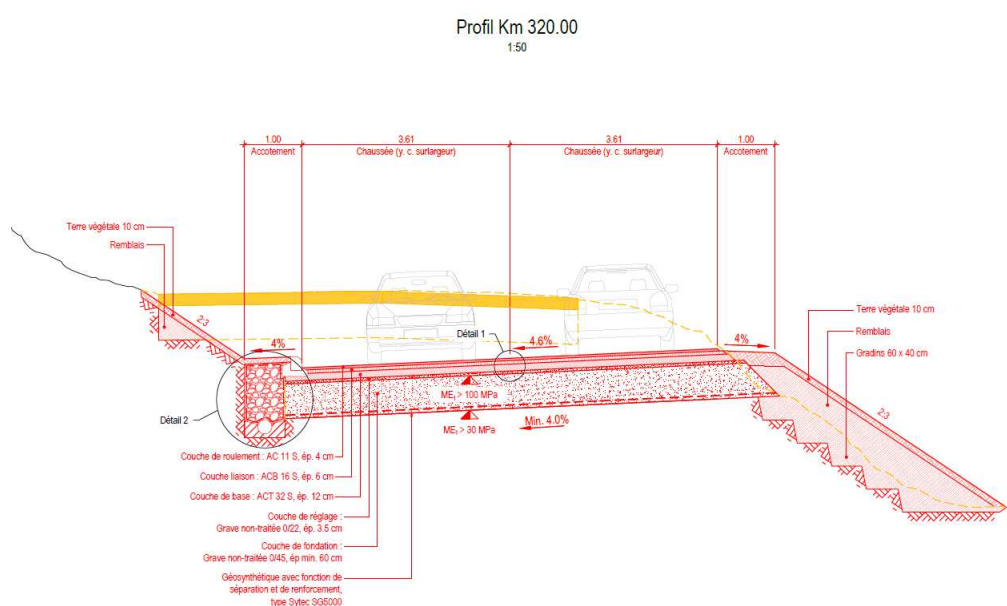


Fig. 7 Coupe de principe en déblai

#### *1.4.4 Entretien de la chaussée*

Afin de maintenir la substance et la pérennité de l'infrastructure, il est prévu d'assainir l'entier de 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'enrobés bitumineux seront remplacées. Afin de favoriser le développement durable, les nouveaux enrobés bitumineux contiendront un maximum de matériaux recyclés (teneurs admissibles selon les normes).

Le projet prévoit également d'améliorer le traitement des eaux de chaussée par la création d'un système complet d'évacuation des eaux et d'un traitement par séparation vortex hydrodynamique des sédiments, flottants et liquides légers présents dans les eaux de ruissellement assurant le non-relargage des polluants captés et stockés et permettant de récupérer les matières en suspension (MES), les hydrocarbures et les métaux lourds liés aux MES, ainsi que les huiles.

Les eaux claires (drainage des murs, tranchées drainantes, etc.) seront rejetées directement dans les différents cours d'eau le long du tronçon.

#### *1.4.5 Murs de soutènement*

Afin de garantir la sécurité et la pérennité des ouvrages, la majeure partie de ces derniers seront reconstruits à neuf. En effet, la correction du tracé impose des adaptations du dénivelé allant jusqu'à plus de 2.0 mètres (positif ou négatif), ainsi que des corrections en situation, de ce fait, de nouveaux ouvrages de soutènement doivent être créés selon les besoins du tracé et du profil en long. Certains ouvrages de soutènement existants qui se trouvent hors modifications géométriques présentent des dégradations préjudiciables et doivent également être reconstruits.

Ces nouveaux murs de soutènement représentent une longueur cumulée d'environ 750 mètres.

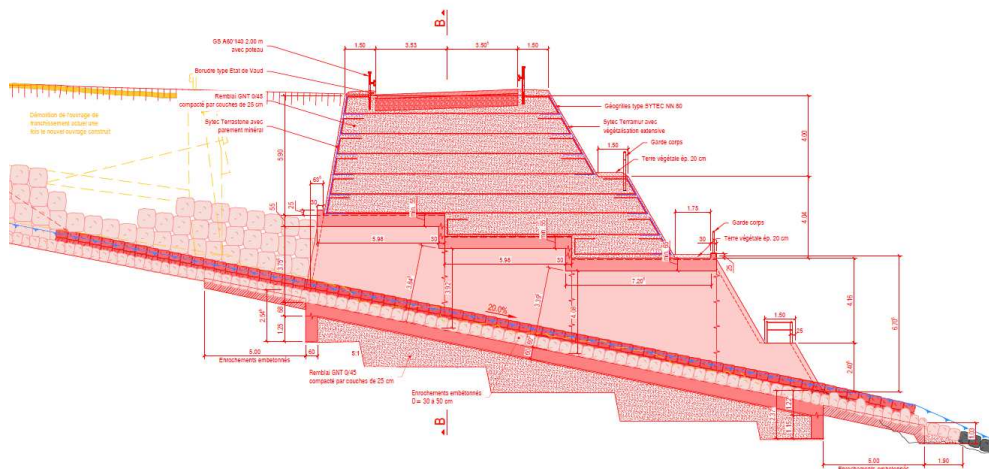
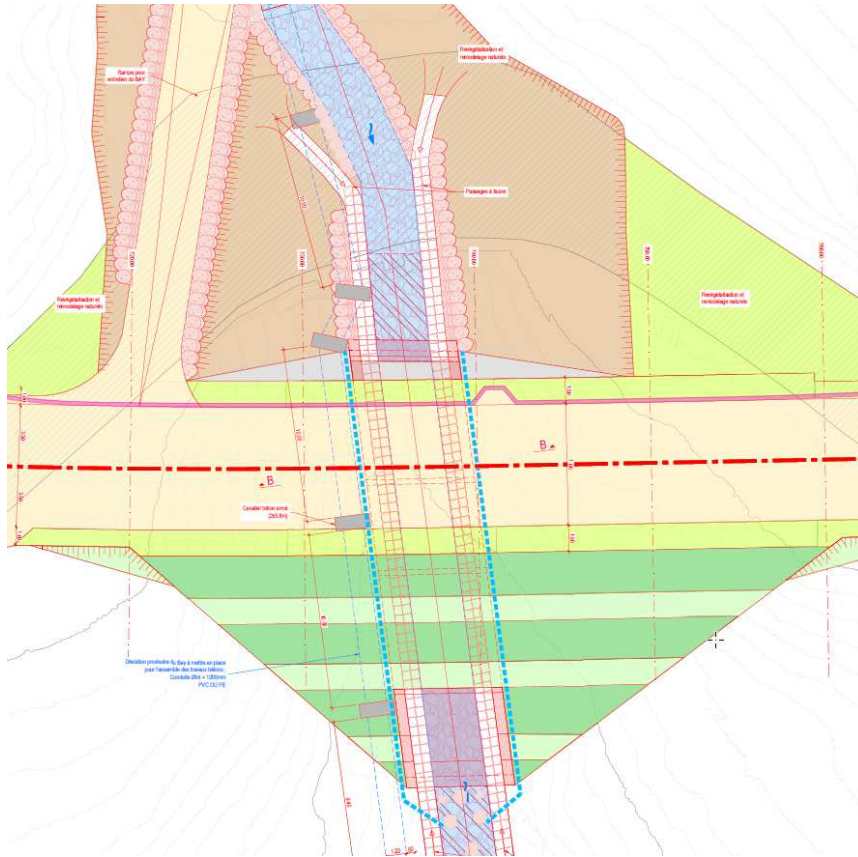
#### *1.4.6 Franchissement du Bay*

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 par-dessus un cadre béton (fig. 8 et 9) a été retenue pour des raisons techniques (résistance, durabilité, ...), pratiques (facilement réalisable) et économiques (par rapport à un pont).

Un passage à petite faune, par un aménagement spécifique, est prévu longitudinalement à travers l'ouvrage.

L'ancienne route sera déconstruite et renaturée, l'accès aux berges restera possible par la création d'une piste d'accès.



trafic. Des aménagements cyclables ne sont donc pas prévus sur la RC 705 dans le secteur de la Frasse.

## 1.6 Planning des travaux

Le planning prévoit un démarrage des travaux, liés au présent EMPD, en février 2026 (défrichement), la mise à l'enquête publique est en cours et le montant du présent EMPD est basé sur les soumissions travaux rentrées.

Les travaux sont prévus sur 6 ans (de début avril à fin octobre de chaque année), d'avril 2026 à octobre 2030, et la pose des couches de roulement et les finitions durant 4 mois en été 2031. La route sera ouverte et sans feux durant les mois d'hiver (saison touristique).

Le défrichement doit impérativement être fait en février-mars 2026 pour pouvoir commencer les travaux en avril.

## 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 impactant le budget de fonctionnement et limitant d'autres interventions ;
- 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 maintien de la situation existante présente des risques sécuritaires élevés.

## 1.8 Coûts des études et des travaux

Source de financement	Désignation	EOTP	Accepté par... le...	Montant total	Dépensé à hauteur de...	Au...
EPRC	EPRC RC705 reconstruction Frasse	I.000271.01	12.09.1994	17'950.00	-	30.04.2025
CECE 142	CECE142 RC 705 réfection secteur La Frasse	I.000271.03	CE 24.05.2017 COFIN 22.06.2017	380'000.00	-	30.04.2025
EMPD études	CE RC705 Aigle, reconstruction La Frasse	I.000271.04	CE 06.07.2022 GC 21.12.2022	2'570'000.00	1'883'726.44	30.09.2025
EMPD ouvrage	RC705, Aigle, reconstruction La Frasse	I.000271.02	Objet de la présente demande	39'600'000.00		

- Le projet a débuté par une étude préliminaire financée par l'EPRC.
- La suite de l'étude préliminaire et les études spécifiques sur les conditions géologiques et les murs de soutènement (2018-2021) ont été financées par le CECE 142.
- La suite des études, soit le levé de la situation spécifique de la topographie par un bureau de géomètre; les investigations complémentaires telles que la réalisation de sondages pour les ouvrages de soutènement et de carottes pour la chaussée ; les investigations concernant les matériaux pollués ; l'établissement de la notice d'impact sur l'environnement ; l'établissement du solde de l'avant-projet, du projet d'ouvrage et des dossiers d'enquête travaux, défrichement et expropriation ; l'établissement de la soumission et des plans pour l'appel d'offres aux entreprises et la mise en soumission des travaux, comparaison des offres et proposition d'adjudication (2021 – 2025) sont financées par l'EMPD études.

Le présent crédit d'ouvrage n'inclut pas ces trois crédits d'études. En effet, l'EPRC et le CECE sont amortis dans l'EMPD crédit d'études.

Le présent crédit d'ouvrage servira à financer les prestations suivantes :

- projet d'exécution et suivi du chantier ;
- les travaux durant 6 ans
- la direction locale des travaux (DLT) durant la réalisation ;
- l'établissement des plans conformes à l'issue des travaux ;
- soldes des investigations concernant les matériaux pollués et la gestion de ceux-ci en phase chantier;
- expertise d'un géologue ;
- acquisition des terrains, y compris le remboursement du compte FAIR ;
- suivi géométrique et abornement ;
- constats avant travaux ;

Le présent crédit d'ouvrage s'établit comme suit :

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

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montant
100		<b>Honoraires</b>	<b>2'400'000</b>
	112	Ingénieurs civils, géologues et géotechniciens	1'800'000
	112	Géomètres	150'000
	112	Spécialistes en environnement	150'000
	112	Spécialiste en sécurité	100'000
	112	Expert (glissement, preuves à futur, ...)	200'000
200		<b>Terrain</b>	<b>300'000</b>
	221	Acquisitions de terrains (y compris FAIR et abornement)	280'000
	222	Indemnités	20'000
300		<b>Chaussée</b>	<b>15'900'000</b>
	331	Travaux chaussée	15'900'000
400		<b>Ouvrages d'art</b>	<b>17'800'000</b>
	442	Passage du Bay	2'300'000
	442	Ouvrages de soutènement (y compris réserve géologique)	15'500'000
600		<b>Frais divers</b>	<b>200'000</b>
	661	Information - communication	200'000
		<b>Total HT</b>	<b>36'600'000</b>
		<b>TVA 8,1% (arrondi)</b>	<b>3'000'000</b>
		<b>Total du crédit d'ouvrage demandé TTC</b>	<b>39'600'000</b>

Dans le contexte économique actuel, les variations économiques sont particulièrement difficiles à évaluer.

Si des évolutions de prix extraordinaires devaient avoir lieu, alors d'autres méthodes reconnues par la KBOB (Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics) seront utilisées.

Les honoraires sont tout à fait habituels pour ce type de projets, avec une part importante d'honoraires pour prestations d'ingénieur, de géotechniciens et l'intervention de spécialistes traitants notamment de la géologie, de l'analyse et la gestion du trafic lors des phases de chantier, de la gestion de la sécurité lors des travaux et de la gestion de l'environnement (matériaux pollués) pendant les travaux.

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Les études de projet ont été conduites par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Pour les phases suivantes, la DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT).

Pour le reste des études du projet (le projet d'exécution et la direction locale des travaux), la DGMR s'est adjoint les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisés. L'attribution de tous les marchés a respecté les procédures des marchés publics (A-IMP ; BLV 726.91).

À cela s'ajoute un prestataire pour le suivi environnemental de réalisation (SER) et un coordinateur sécurité (CS) qui contrôlera la sécurité sur le chantier pendant toutes les phases des travaux.

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000271.02 « RC705, Aigle, reconstruction La Frasse ». Il est prévu au projet de budget 2026 et au plan d'investissement 2027-2030 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Année 2030
Projet de budget d'investissement 2026 et plan 2027-2030	3'000	3'000	3'000	6'000	3'500

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029 + ss	Total
Investissement total : dépenses brutes	7'000	8'000	8'000	16'600	39'600
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>7'000</b>	<b>8'000</b>	<b>8'000</b>	<b>16'600</b>	<b>39'600</b>

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

#### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 1'980'000.- par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 39'600'000.- x 4% x 0.55) CHF 871'200.-.

#### 3.4 Ressources humaines

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 de réduire le nombre d'interventions ponctuelles nécessaires à assurer la viabilité de ce tronçon.

En milliers de francs  
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	2026	2027	2028	2029
Personnel supplémentaire (ETP)					

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation		-			
<b>A Total des charges supplémentaires</b>		<b>-</b>			

Diminutions de charges					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
<b>B Total des diminutions de charges</b>					

	<b>Augmentation des revenus</b>					
C	Augmentation de revenus					
	Autres revenus d'exploitation					
<b>C</b>	<b>Total des augmentations de revenus</b>					

<b>D</b>	<b>Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)</b>		0	0	0	0
----------	--	--	---	---	---	---

### 3.6 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 2.7 (Aménager et entretenir le réseau routier y compris les infrastructures cyclables afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic) figurant au programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat.

### 3.7 Environnement, durabilité et climat

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 comprenant un prétraitement de ces dernières avant le rejet dans les cours d'eau.

Il tiendra également compte des besoins de la faune, en particulier en adaptant le franchissement du Bay avec un passage à petite faune permettant d'éviter les accidents avec le gibier.

### 3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion

Néant

### 3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)

Néant

### 3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'art. 163 al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 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 prévue par la disposition précitée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret (art. 7 al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, BLV 610.11). En revanche, est considérée comme nouvelle toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7 al. 1 LFin).

L'un des critères permettant d'établir la catégorie à laquelle appartient la dépense est celui de la liberté d'action plus ou moins étendue dont dispose l'autorité d'exécution quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense.

#### 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 let.

a LRou), lesquels doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 6a al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) et art. 8 LRou).

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 100 la 366 cons. 3 c ; ATF 103 la 284, cons. 5 ; ATF 105 la 80 cons. 7), car de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations légales qui lui incombent.

Le projet se conforme en outre à l'art. 52 al. 3 Cst-VD 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 en l'espèce avec la dépollution de la chaussée et de ses abords.

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

#### *3.10.2 Quotité de la dépense*

Relativement à la quotité de la dépense, le crédit d'ouvrage projeté se limite aux dépenses indispensables au financement de la solution technique standard proposée qui répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de l'entretien de la route.

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 ; il ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique prévue par les dispositions légales en la matière. En définitive, les travaux envisagés se limitent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Par conséquent, le critère de la quotité de la dépense est 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 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 ce qui précède, les travaux pour lesquels ce crédit d'ouvrage est demandé doivent donc être qualifiés de charges liées au sens de l'art. 7 al. 2 LFin. Il n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'art. 163 al. 2 Cst-VD.

En l'espèce, même si la nécessité de procéder à ces travaux ne fait pas de doute, l'ampleur du projet (devisé à quelque 40 millions de francs) étant important, il semble difficile de soutenir que l'Etat ne dispose d'aucune marge de manœuvre dans sa réalisation. Le décret est donc soumis au référendum facultatif.

### **3.11 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.

### **3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Néant.

### **3.13 Incidences informatiques**

Néant.

### **3.14 Simplifications administratives**

Néant.

### **3.15 Protection des données**

Néant.

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de  
francs  
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Personnel supplémentaire (ETP)					

<b>Charges supplémentaires</b>					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
...					
<b>Total des charges supplémentaires : (A)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Diminution de charges</b>					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
<b>Total des diminutions des charges : (B)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Revenus supplémentaires</b>					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
...					
<b>Total augmentation des revenus : (C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B- C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
---	--	----------	----------	----------	----------

Charge d'intérêt (E)		871	871	871	871
Charge d'amortissement (F)		1'980	1'980	1'980	1'980

<b>Total net (H = D + E + F)</b>		<b>2'851</b>	<b>2'851</b>	<b>2'851</b>	<b>2'851</b>
----------------------------------	--	--------------	--------------	--------------	--------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

#### **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'ouvrage de CHF 39'600'000.- pour financer les travaux de la RC 705 B-P pour la reconstruction du tronçon routier du secteur de la Frasse sur la commune d'Ormont-Dessous**

### **du 14 janvier 2026**

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décète*

#### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'ouvrage de CHF 39'600'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux 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**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

#### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.