

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 10'775'000.- pour financer les travaux d'assainissement et de renforcement du viaduc de la RC 601 sur la Broye et les voies CFF, sur le territoire des communes de Lucens et Curtilles

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	3
1.3 Stratégie d'intervention	3
1.4 Situation actuelle	4
1.4.1 Trafic.....	4
1.4.2 Ouvrage existant	4
1.5 Procédure d'autorisation de construire	7
1.6 Description des travaux prévus	7
1.6.1 Principes généraux d'aménagement.....	7
1.6.2 Description du phasage des travaux.....	7
1.6.3 Collecte et traitement des eaux de chaussée	7
1.6.4 Transports exceptionnels	8
1.7 Aménagements cyclables.....	8
1.7.1 Généralités	8
1.7.2 Analyse du projet de l'assainissement du viaduc de Lucens sur la RC 601.....	8
1.1 Planning des travaux	9
1.2 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	9
1.3 Coûts des travaux.....	9
1.3.1 Coûts des travaux et des études pour le Canton.....	9
2. Mode de conduite du projet	12
3. Conséquences du projet de décret	13
3.1 Budget d'investissement.....	13
3.2 Amortissement annuel	13
3.3 Charges d'intérêt.....	13
3.4 Ressources humaines	13
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	13
3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	14
3.7 Environnement, durabilité et climat	14
3.8 Egalité entre femmes et hommes et inclusion.....	14
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)	14
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	14
3.10.2 Quotité de la dépense	15
3.10.3 Moment de la dépense.....	15
3.10.4 Conclusion.....	15
3.11 Communes	15
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	15
3.13 Incidences informatiques.....	15
3.14 Simplifications administratives.....	15
3.15 Protection des données.....	15
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 Direction générale de la mobilité et des routes, ci-après DGMR, planifie l'entretien de ses ouvrages d'art (OA) selon une démarche de maintenance (entretien) qui a été établie afin de s'assurer du maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers et de la préservation de la substance patrimoniale.

Le patrimoine des OA est traité comme un héritage à préserver et à transmettre, en réalisant les travaux qui s'imposent afin de lui assurer, dans la durée, un niveau de sécurité « acceptable ». Le choix des ouvrages à assainir est basé sur les déclarations de dégâts de la Division entretien de la DGMR et sur les inspections principales d'ouvrages qui ont lieu tous les cinq ans.

1.2 Bases légales

Ces travaux d'assainissement découlent de l'art. 20, al. 1, let. a de la loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou - BLV 725.01), qui prévoit que l'entretien des routes cantonales hors traversées des localités incombe au Canton, qui en est le propriétaire (art. 7 LRou). Dans ce cadre, les ouvrages d'art – lesquels font partie de la route selon la définition donnée par l'art. 2 LRou – doivent être entretenus, afin de satisfaire aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou).

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

1.3 Stratégie d'intervention

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

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

Note	Appréciation de l'état	Appréciation des dégâts	Dommages affectant		
			durabilité	aptitude au service	sécurité
1	En <u>bon</u> état	Aucun dégât (dégâts insignifiants)	non	non	non
2	En état <u>acceptable</u>	Dégâts mineurs n'ayant pas d'influence sur la sécurité et le fonctionnement, mais pouvant évoluer vers l'état 3	oui	non	non
3	En état <u>détérioré</u>	Dégâts de moyenne importance	oui	oui	non
4	En <u>mauvais</u> état	Dégâts importants	oui	oui	oui
5	En état <u>alarmant</u>	Sécurité compromise, intervention pressante	oui	oui	oui

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

Selon le dernier rapport d'inspection du 4 août 2022 et le rapport de l'étude préliminaire du 16 août 2019, le viaduc est en état « détérioré » – classe d'état 3/5 selon la directive de l'OFROU sur la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art.

1.4 Situation actuelle

1.4.1 Trafic

La route cantonale RC 601 est une route principale du réseau de base (601 B-P) qui relie Lausanne à Berne. En 2022, à cet endroit, le trafic journalier moyen (TJM) était de 11'000 véhicules par jour, en diminution par rapport à 2010 (11'800) et 2015 (12'600). Le TJM poids lourds est lui de 650 en 2022, en légère augmentation depuis 2005 (630).

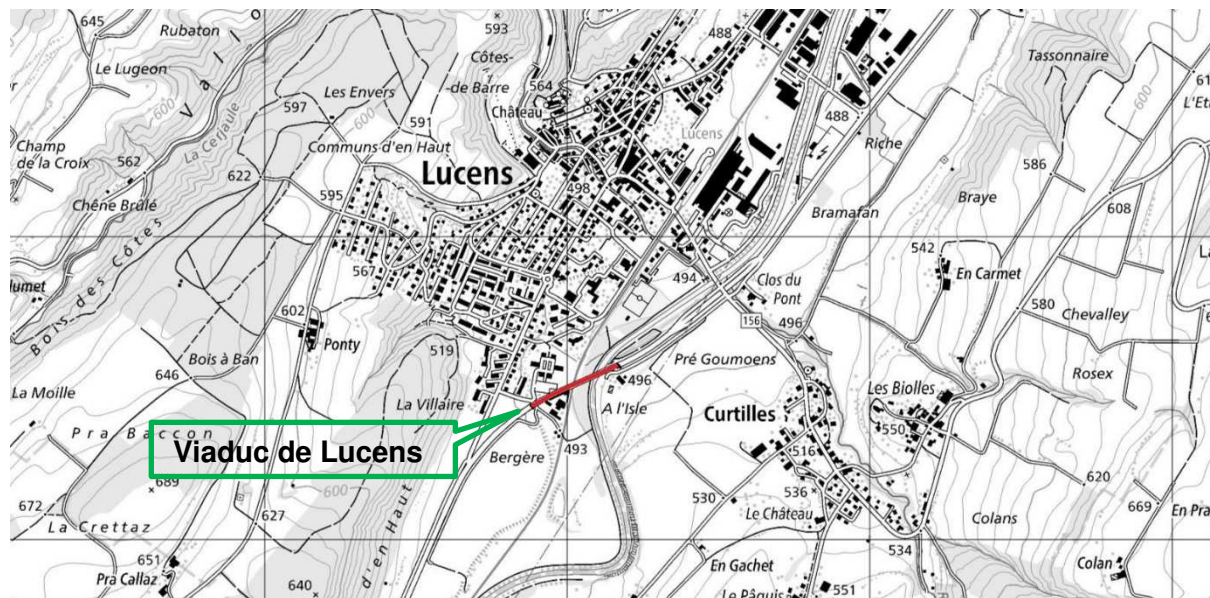


Figure 1 : Situation générale

1.4.2 Ouvrage existant

Le viaduc sur la Broye et les voies CFF, dit viaduc de Lucens, construit en 1963 se situe sur les communes de Lucens et de Curtilles et permet à la RC 601 de franchir la Broye et la ligne de chemin de fer Palézieux – Payerne.

La RC 601 correspond à cet endroit à une route d'approvisionnement de type III, pouvant accueillir des convois exceptionnels de 90 t.

Dans le futur, cet ouvrage devrait être susceptible de supporter des convois exceptionnels de type II (240 t).

Le viaduc de Lucens présente une longueur de 294.40 m sur 13 travées¹ et une largeur hors-tout de 12.50 m. La chaussée sur ouvrage, d'une largeur de 11.60 m, est constituée de 2 voies bidirectionnelles et de 2 banquettes.

Longitudinalement, l'ouvrage est divisé en 3 tronçons. Le profil en long présente une pente constante de 1.17 % direction Berne. L'ouvrage repose sur une succession de piles² avec des travées courantes de 23.00 m et des travées de rive de 20.70 m.

¹ Travée : espace situé entre deux éléments porteurs

² Pile : appui intermédiaire d'un tablier de pont à deux travées ou plus

L'ensemble des caractéristiques géométriques de l'ouvrage sont indiquées dans le schéma ci-dessous.

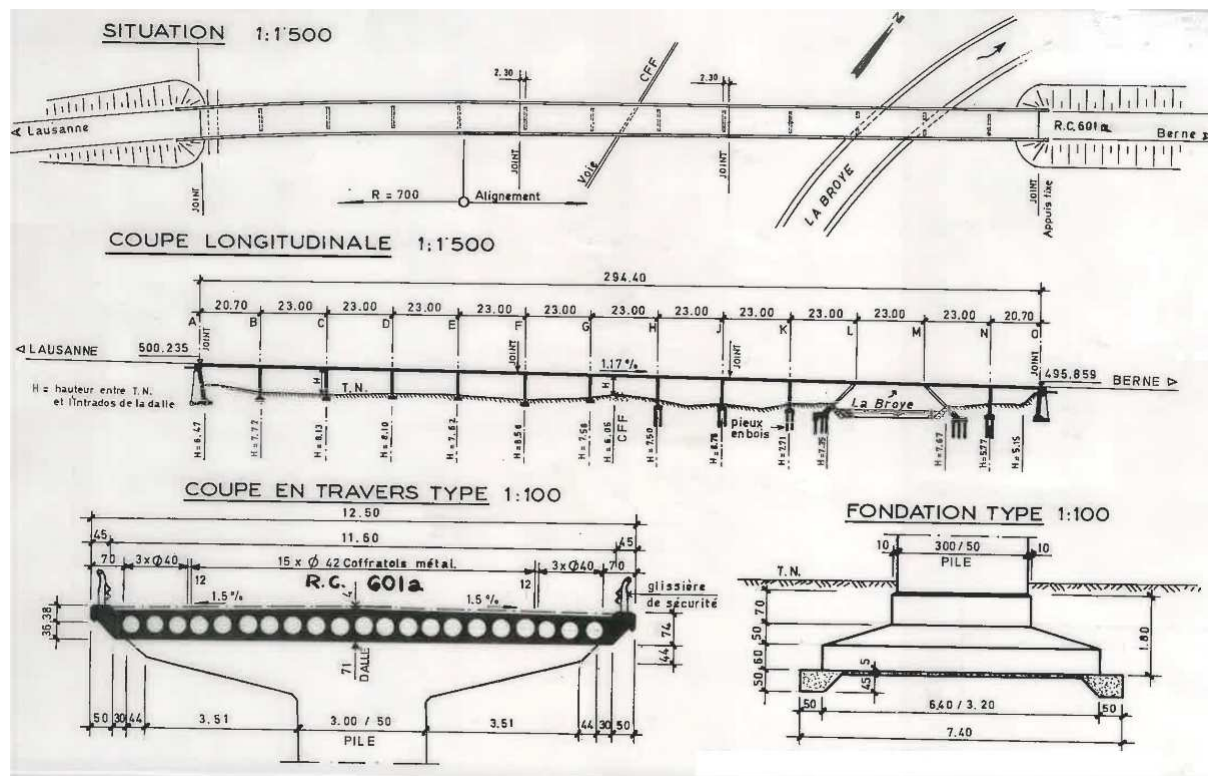


Figure 2 : Géométrie de l'ouvrage

Le viaduc sur la Broye et les voies CFF (viaduc de Lucens) présente des détériorations au niveau de pratiquement tous ses éléments d'ouvrage.

La description de l'état de l'ouvrage est basée sur le rapport d'inspection et l'étude préliminaire. L'état des différents éléments est décrit ci-dessous :

- Le revêtement présente un orniérage notamment sur la partie en courbe de l'ouvrage. Il est jugé en **état détérioré (3/5)**.
- L'étanchéité est dans un **état détérioré (3/5)** par rapport au constat d'infiltrations localisées.
- Les dispositifs de retenue (glissières) ne sont plus conformes aux normes et doivent être remplacés.
- La section de la dalle de roulement à proximité des culées présente de nombreux ruissellements accompagnés d'éclats de béton, de traces de calcite et des armatures corrodées. Elle est jugée en **mauvais état (4/5)**.
- Les culées sont sujettes à des ruissellements importants dus aux défauts d'étanchéité des joints de chaussée. Les bancs d'appuis et l'ensemble des murs présentent des éclats de béton et des fissures avec armature corrodée. Elles sont jugées en **état détérioré (3/5)**.
- L'ensemble des joints de chaussée présents sur l'ouvrage ne sont plus étanches et sont la source de dégradations importantes des parties sous ouvrage au niveau des articulations Gerber (joints intermédiaires) et des culées. Ils sont jugés en **mauvais état (4/5)**.
- Les appareils d'appuis sont jugés en **état détérioré (3/5)**.
- Le dispositif d'évacuation des eaux de chaussée est jugé en **état détérioré (3/5)**.



*Image 1 : Glissières et joint de chaussée
« Berne »*



Image 2 : Articulation Gerber



Image 3 : Culée « Lausanne »



Image 4 : Culée « Lausanne »



Image 5 : Joint de chaussée



Image 6 : Evacuation des eaux de chaussée

1.5 Procédure d'autorisation de construire

Le projet d'assainissement est entièrement dans le domaine public. Comme stipulé dans le Règlement d'application de la loi sur les routes (RLRou, art. 3, al. 2), les travaux d'adaptation et d'entretien sur le domaine public ne sont pas soumis à l'enquête publique.

1.6 Description des travaux prévus

1.6.1 Principes généraux d'aménagement

Les études préliminaires financées par le budget de fonctionnement de la DGMR et les études du projet d'ouvrage financées par le CECE 165 (cf. 1.10.1) ont mis en évidence la nécessité de certaines interventions pour enrayer les dégradations en cours, mettre l'ouvrage en conformité vis-à-vis des normes, conserver un niveau de service adéquat et garantir la durabilité de l'ouvrage.

Ces mesures sont les suivantes :

- Le déplacement des services suspendus à l'ouvrage (gaz, électricité, caténaire CFF) ;
- Modification de la ligne de contact (LC) des CFF ;
- Le remplacement des bordures et des glissières existantes ;
- Le remplacement des puits d'évacuation des eaux de chaussée ;
- La mise en place d'un nouveau système de récolte et d'évacuation des eaux de chaussée du viaduc. Séparation des eaux pluviales venant de la route cantonale et celles venant des routes communales et privées ;
- La réalisation d'un nouveau collecteur d'évacuation des eaux de chaussée passant sous la voie CFF (pousse-tube) et déversant les eaux dans la Broye ;
- L'élargissement des bancs d'appui sur culées et au droit des articulations Gerber afin de sécuriser le tablier vis-à-vis de la chute en cas de séisme ;
- Le remplacement de l'étanchéité et du revêtement ;
- Le remplacement des joints de chaussée ;
- Le remplacement des appareils d'appuis ;
- Les réparations des zones de béton dégradé ;
- Le clavage de l'articulation Gerber au droit de la pile F ;
- La remise en état de l'articulation Gerber au droit de la pile J ;
- Le réaménagement des culées inhérent à ces interventions et à la modification du système statique de l'ouvrage.

1.6.2 Description du phasage des travaux

Il est prévu que le viaduc reste ouvert à la circulation en tout temps. De ce fait, les travaux seront réalisés en deux phases. La première phase permettra une circulation bidirectionnelle sur l'ouvrage et la seconde se fera sur une voie unique avec des feux de signalisation aux extrémités de l'ouvrage.

Des travaux de nuit seront nécessaires pour réaliser les travaux d'assainissement du béton en sous-face du tablier au-dessus de la ligne CFF et permettre la mise en place des échafaudages de protection aux abords de la voie CFF. Cela nécessitera le déclenchement de la ligne de contact, et par conséquent l'interruption provisoire de la ligne de chemin de fer Palézieux – Payerne, sans impact pour le trafic ferroviaire.

La pose de la couche de roulement nécessitera la fermeture complète de l'ouvrage. Ces travaux seront réalisés sur un week-end et de nuit, de même que la pose complète du joint de chaussée côté Lausanne et de la pose du joint de chaussée côté Berne.

1.6.3 Collecte et traitement des eaux de chaussée

L'analyse effectuée pour l'évacuation des eaux de chaussée selon le guide « Gestion des eaux urbaines par temps de pluie » édité par l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) montre que le déversement des eaux de chaussée n'exige pas de traitement (pollution moyenne), et qu'aucune rétention n'est nécessaire avant le déversement dans la Broye.

1.6.4 Transports exceptionnels

La RC 601 est recensée comme une route pour convois exceptionnels de type III, à savoir de convois d'un poids maximal de 90 tonnes. Le projet a été dimensionné de façon à permettre le passage des convois exceptionnels de type II, c'est-à-dire de convois de 240 tonnes.

La finalité est de permettre à tous les ouvrages de la RC 601 (de Lausanne à Berne) de recevoir les convois exceptionnels de 240 tonnes, sans devoir les faire passer à l'intérieur des localités ; à l'intérieur de Lucens dans ce cas particulier.

1.7 Aménagements cyclables

1.7.1 Généralités

La Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035¹ adoptée en 2021 par le Conseil d'Etat et l'EMPD pour la première étape de mise en œuvre entrée en force en janvier 2023 (décret du 11.10.2022) fixent le cadre d'intervention du Canton en matière d'aménagements cyclables. Pour le surplus, la LRou (art. 54) s'applique.

Selon cette stratégie, le réseau cyclable cantonal² 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, loisir). 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 encore à définir dans le cadre d'études régionales en collaboration avec les régions et les communes. Ces deux réseaux d'intérêt cantonal se distinguent essentiellement par leur potentiel d'utilisateurs.

Sur les routes cantonales hors localité, le Canton intervient selon la stratégie de mise en œuvre suivante :

- Le réseau utilitaire structurant relie les centralités, interfaces de transports publics, localités et lieux culturels, touristiques, d'emploi ou de formation d'importance qui présentent les plus grands potentiels de déplacement à vélo à l'échelle cantonale. Il fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés ;
- Les liaisons du réseau complémentaire (à définir) bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible et 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 est 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 qui ne sont pas inscrites dans le réseau cyclable cantonal (utilitaire et loisir) présentent un potentiel moindre d'usage par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficient en principe d'aucune mesure d'aménagement à court terme, afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et de maximiser l'efficacité des investissements. Néanmoins, en cas de nécessité justifiée par des niveaux de trafic importants et en fonction des ressources disponibles, le Canton peut intégrer des aménagements cyclables demandés par les communes et financés à 50% en application de l'article 54 de la LRou.

1.7.2 Analyse du projet de l'assainissement du viaduc de Lucens sur la RC 601

Le tronçon considéré ne fait partie ni du réseau cantonal utilitaire, ni du réseau cantonal de loisirs.

Dans ce secteur, le réseau cantonal structurant vise à relier Moudon, Lucens, Romont et Granges-près-Marnand. Sur l'axe entre Moudon et Granges-près-Marnand, l'itinéraire quitte la RC 601 qui présente des volumes de trafic importants et privilégie un accès direct au centre du village.

Les itinéraires de loisirs SuisseMobile dans ce secteur privilégient également des routes parallèles avec peu de trafic et n'empruntent ni la RC 601, ni le viaduc de Lucens.

¹ Voir www.vd.ch/velo pour plus d'information

² Voir [Guichet cartographique professionnel de l'Etat de Vaud – Réseau cyclable](#)

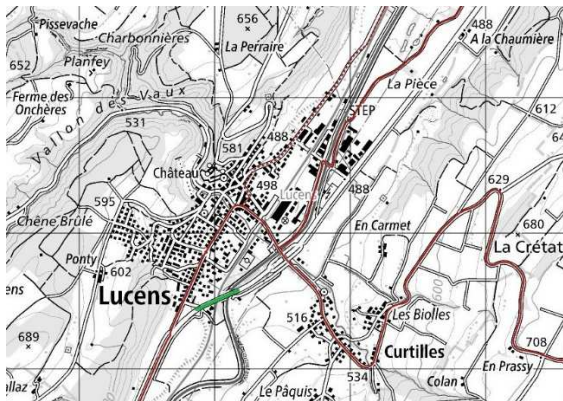


Figure 3 : Réseau cyclable utilitaire cantonal

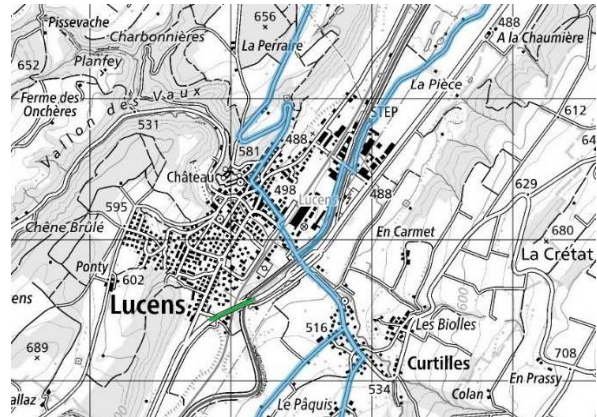


Figure 4 : Itinéraire SuisseMobile – A vélo

1.8 Planning des travaux

La rentrée des soumissions a eu lieu le 25 novembre 2025. L'acquisition du marché de travaux s'est effectuée conformément à l'accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (A-IMP 2019 - 726.91).

Les travaux principaux débuteront au début du printemps 2027 et se termineront à la fin de l'été 2028 avec la pose de la couche de roulement.

1.9 Risques liés à la non-réalisation du projet

En cas de report des travaux, la dégradation de l'ouvrage va se poursuivre. A court terme, les dégâts de corrosion s'accroîtront, ce qui entraînera des coûts élevés de réparation et une intervention d'urgence à court terme. A moyen terme (10 ans), la dégradation des bordures sera telle qu'elle nécessitera une intervention lourde.

Le risque de rupture d'un joint de chaussée pourrait mettre la sécurité des usagers en danger. En effet, certains éléments de joints de chaussée ont dû être changés à plusieurs reprises depuis 2013 (2013, 2018, 2024).

1.10 Coûts des travaux

1.10.1 Coûts des travaux et des études pour le Canton

Le présent crédit d'ouvrage inclut le crédit d'étude EOTP I.000887.02 (CECE 165 RC 601 viaduc Lucens) adopté par le Conseil d'Etat le 13 décembre 2023, validé par la COFIN le 8 février 2024, d'un montant de CHF 395'000.-, utilisé à hauteur de CHF 372'892.50 au 31 décembre 2025.

Le coût des travaux principaux est basé sur les soumissions rentrées (offres fermes établies par des entreprises de génie civil) au 4^e trimestre 2025. Les honoraires et travaux non soumissionnés sont évalués selon l'expérience de la DGMR sur des ouvrages similaires déjà réalisés (viaduc de Moudon et viaduc de Corcelles-près-Payerne).

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires et des travaux à charge de l'Etat de Vaud.

Le budget du projet EOTP I.00887.01 « RC 601 viaduc Lucens assain. et renforc. » s'établit comme suit :

(Montants en CHF)

Poste bud- gétaire	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total
100		Honoraires		
	112	CECE 165	345'000	
	112	Ingénieurs civils	528'000	
	112	Technique ferroviaire	76'000	
		Total honoraires		949'000
300		Tracé		
	331	Chaussée		
		Total tracé		
400		Ouvrages d'art		
	441	Ponts, viaducs	8'581'000	
	443	Ouvrages divers (CFF - LC)	430'000	
		Total ouvrages d'art		9'011'000
600		Frais divers		
	661	Divers	10'000	
		Total frais divers		10'000
		TOTAL intermédiaire		9'970'000
		TVA 8.1 % (arrondi)		805'000
		TOTAL TTC sans recettes		10'775'000
800		Recette		
		TOTAL TTC du crédit demandé		10'775'000

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

Le présent crédit d'ouvrage inclut le crédit d'étude EOTP I.000887.02 (CECE 165 RC 601 viaduc Lucens) adopté par le Conseil d'Etat le 13 décembre 2023, validé par la COFIN le 8 février 2024, d'un montant de CHF 395'000.- utilisé à hauteur de CHF 372'892.50 au 31 décembre 2025.

L'ensemble des honoraires représentent environ le 10.5 % du coût des travaux, ce qui est tout à fait habituel dans ce genre d'intervention.

Les prestations d'ingénieurs civils représentent 7.9% du coût des travaux. A cela s'ajoutent environ 1.0% du coût des travaux pour les prestations de relevé, d'investigations de l'ouvrage pour connaître son état de détérioration, ainsi que les prestations des CFF relatives aux interventions à proximité des voies CFF.

Les prestations durant les travaux pour le chargé de sécurité et le suivi environnemental de réalisation (SER) représentent encore environ 0.6% du coût des travaux.

Pour finir, les prestations de sécurité ferroviaire imposées par les CFF pendant les travaux constituent 1.0% du coût des travaux.

De plus, les ressources humaines de la DGMR ayant déjà la charge de nombreux projets, il est nécessaire d'externaliser une part importante des prestations.

Prestations d'ingénierie civile	7.9%	7.9%
Mesures par géoradar	0.3%	1.0%
Prestations de géomètres	0.5%	
Prestations de sécurité ferroviaire (investigations)	0.2%	
Prestations de chargé de sécurité	0.3%	0.6%
Prestations de SER	0.3%	
Prestations de sécurité ferroviaire (travaux)	0.9%	1.0%
Expertise échafaudage et plateforme au-dessus CFF	0.1%	

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour la réalisation des travaux, 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 prévues par l'ensemble de la législation en la matière. La DGMR, par sa Division infrastructures, assurera la direction générale des travaux (DGT), alors que les mandataires garantiront l'élaboration du projet d'exécution et la direction locale des travaux.

L'acquisition de marchés de travaux sera effectuée conformément à l'accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (A-IMP 2019 - 726.91).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000887.01 « RC 601 viaduc Lucens assain. et renforc. ». Il est prévu au 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
Budget d'investissement 2026 et plan 2027-2030	2'784	1'616	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 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Total
Investissement total : Dépenses brutes	672.0	9'050.0	1'048.0	5.0	10'775.0
Investissement total : Recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : Dépenses nettes à la charge de l'Etat	672.0	9'050.0	1'048.0	5.0	10'775.0

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 538'800.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 10'775'000 x 4% x 0.55) CHF 237'100.-.

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

Néant.

(En milliers de francs sans décimale)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Personnel supplémentaire (ETP)		0	0	0	0
Charges supplémentaires		0	0	0	0
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
A Total des charges supplémentaires		0	0	0	0
Diminutions de charges		0	0	0	0
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
B Total des diminutions de charges		0	0	0	0

(En milliers de francs
sans décimale)

Intitulé		SP / CB 2 posi- tions	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
	Augmentation des revenus		0	0	0	0
C	Augmentation de revenus					
	Autres revenus d'exploitation					
C	Total des augmentations de revenus		0	0	0	0
D	Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		0	0	0	0

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

Ce projet est conforme à la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue par le plan directeur cantonal. Ce projet est également conforme à la mesure 2.7 (aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les 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

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

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

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

3.8 Egalité entre femmes et hommes et inclusion

Les entreprises sous contrat avec la DGMR s'engagent à respecter strictement les critères d'égalité entre femmes et hommes, conformément à la loi d'application cantonale du 24 juin 1996 de la loi fédérale du 24 mars 1995 sur l'égalité entre femmes et hommes (LVLEg – BLV 173.63) et à l'Accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (A-IMP – BLV 726.91), article 12, alinéa 1.

3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)

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 d'ouvrage 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 cet ouvrage conforme 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 des tronçons 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 1.9.

3.10.4 Conclusion

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charges liées au sens de l'art. 163, al. 2, Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation.

Il n'y a pas de liberté de manœuvre du Conseil d'Etat puisque le projet ne consiste qu'à l'entretien d'une infrastructure existante, sans nouvelle fonctionnalité, tout en garantissant la fonctionnalité de l'infrastructure. Le projet n'est pas soumis au référendum facultatif.

3.11 Communes

Le projet n'aura pas d'effets financiers sur les communes. En revanche, ces travaux contribueront au maintien d'un réseau routier en bon état, ce qui permettra de sécuriser et garantir l'accès à ce dernier.

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 posi- tions	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Personnel supplémentaire (ETP)		0	0	0	0

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

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

Charge d'intérêt (E)		237	237	237	237
Charge d'amortissement (F)		539	539	539	539

Total net (H = D + E + F)		776	776	776	776
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

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 10'775'000.- pour financer les travaux d'assainissement et de renforcement du viaduc de la RC 601 sur la Broye et les voies CFF, sur le territoire des communes de Lucens et Curtilles
du 6 mai 2026

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'ouvrage de CHF 10'775'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux d'assainissement et de renforcement du viaduc de la RC 601 sur la Broye et les voies CFF, sur le territoire des communes de Lucens et Curtilles.

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, qui n'est pas sujet au référendum.

² Le présent décret entre en vigueur dès sa publication.