

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 1'645'000.- pour financer les études d'assainissement et de renforcement du viaduc sur la Grande Eau et les voies CFF de la RC 705, sur le territoire des communes d'Aigle et d'Yverne**

## TABLE DES MATIERES

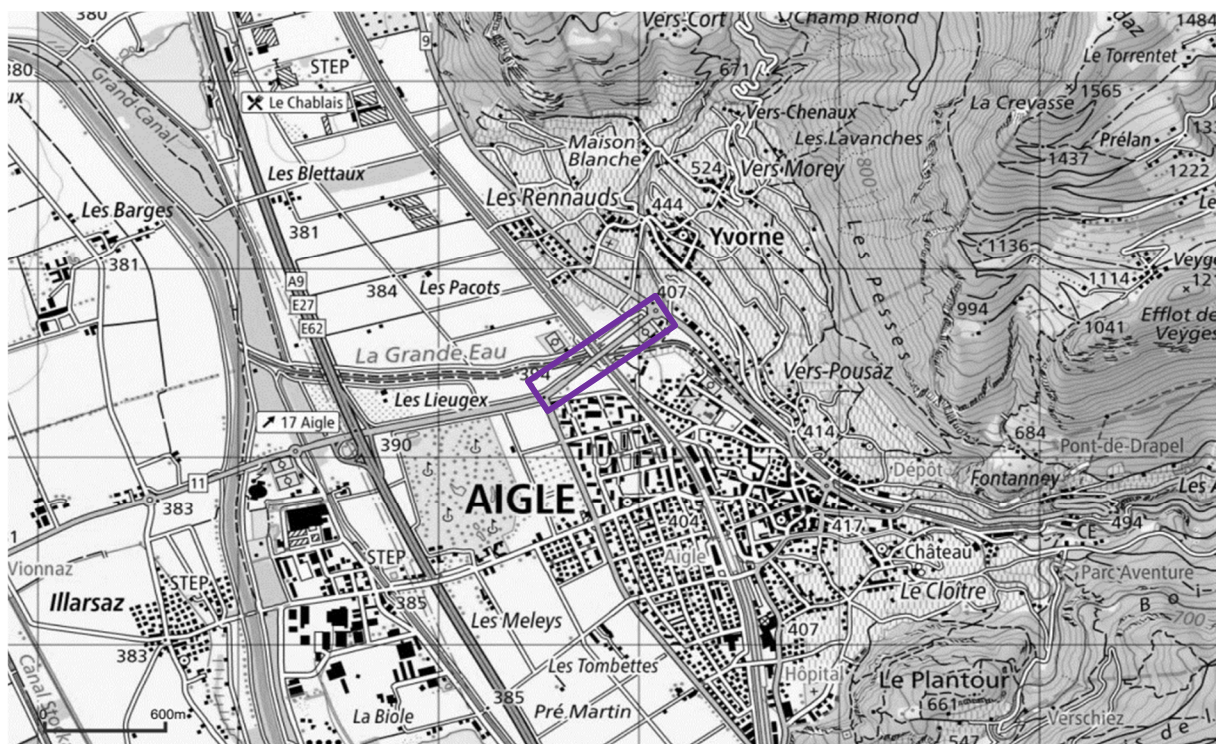
<b>1. Présentation du projet</b> .....	<b>3</b>
1.1 Préambule .....	3
1.2 Bases légales .....	4
1.3 Situation actuelle .....	4
1.3.1 Localisation de l'ouvrage .....	4
1.3.2 Dates clefs .....	5
1.3.3 Dégâts constatés .....	5
1.3.4 Trafic journalier moyen .....	6
1.3.5 Transports publics .....	6
1.4 Description des études prévues .....	7
1.5 Aménagements cyclables .....	7
1.5.1 Généralités .....	7
1.5.2 Analyse des besoins cyclables sur le viaduc d'Aigle et aux alentours .....	7
1.5.3 Evaluation .....	8
1.6 Planning .....	8
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet .....	8
1.8 Coûts des études et des travaux prévus .....	9
1.8.1 Coût des études .....	9
1.8.2 Coût des travaux .....	9
<b>2. Mode de conduite du projet</b> .....	<b>10</b>
<b>3. Conséquences du projet de décret</b> .....	<b>11</b>
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement .....	11
3.2 Amortissement annuel .....	11
3.3 Charges d'intérêt .....	11
3.4 Ressources humaines .....	11
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement .....	11
3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	12
3.7 Environnement, durabilité et climat .....	12
3.8 Égalité entre femmes et hommes et inclusion .....	12
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ) .....	12
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....	12
3.10.1 Principe de la dépense .....	12
3.10.2 Quotité de la dépense .....	13
3.10.3 Moment de la dépense .....	13
3.10.4 Conclusion .....	13
3.11 Communes .....	13
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....	13
3.13 Incidences informatiques .....	13
3.14 Simplifications administratives .....	13
3.15 Protection des données .....	13
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement .....	14
<b>4. Conclusion</b> .....	<b>15</b>

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### 1.1 Préambule

La route cantonale RC 705 est un axe structurant du réseau cantonal de base permettant de relier la vallée du Rhône et le Pays d'Enhaut, via le col des Mosses, et permet également l'accès à Leysin, au col du Pillon et aux Diablerets. Cet axe présente un intérêt fort pour le développement économique et touristique de la région et répond à de nombreux usages (transports motorisés individuels, poids lourds, transports publics, convois exceptionnels, etc.).

La RC 705 est composée d'une multitude d'ouvrages d'art dont le viaduc sur la Grande Eau et les voies CFF, situé en plaine sur le territoire des communes d'Aigle et d'Yvorne, objet de la présente demande de crédit d'étude.



Situation

Le viaduc sur la Grande Eau et les voies CFF, appelé plus communément le viaduc d'Aigle, a été construit en 1975 et permet le franchissement de la Grande Eau et de la ligne de chemin de fer CFF Lausanne-Simplon. Il est long de 545 m, et a une largeur de chaussée variable de 9 m à 15 m, supportant deux à trois voies bidirectionnelles.

Selon le rapport d'examen établi le 14 mai 2021, l'ouvrage est en état « détérioré », classé 4/5 - mauvais état - selon la directive OFROU sur la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art. De plus, dès sa construction, l'ouvrage a subi des tassements significatifs qui, malgré certaines mesures entreprises, perdurent.

Dans ce contexte, des études, financées par le budget de fonctionnement des ouvrages d'art ont été menées par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) jusqu'en 2019, pour identifier les différents problèmes liés à ce viaduc, aussi bien vis-à-vis des questions constructives qu'au niveau des dégradations subies par l'ouvrage au fil des années.

Les phases d'étude de l'avant-projet au projet définitif de l'ouvrage, à savoir les phases SIA 31 et 32 ont été financées par le CECE 166 (cf. 1.8.1).

La présente demande de crédit d'étude a pour objectif d'assurer le financement des études d'exécution de l'assainissement et du renforcement du viaduc d'Aigle afin de réaliser les travaux nécessaires à sa pérennisation.

## **1.2 Bases légales**

Il ressort de l'article 2 alinéa 2 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; BLV 725.01) que les ouvrages nécessaires tels que les ponts ou tunnels font également partie de la route. L'article 7 LRou indique que les routes cantonales sont la propriété du canton. L'article 3 alinéa 2ter LRou dispose que la compétence pour administrer le réseau des routes cantonales revient au département. Quant à l'entretien des routes cantonales hors traversée des localités, celui-ci incombe à l'Etat selon l'article 20, alinéa 1, lettre a LRou.

Il convient par ailleurs de tenir compte de l'article 35 LRou qui précise que les propriétaires voisins portent une responsabilité si le danger créé sur une route provient d'une intervention de leur part provoquant un risque de mouvement de terrain ou d'un ouvrage dont ils sont propriétaires, ainsi que de l'article 6a alinéa 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) qui dispose 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.

Il sied enfin de tenir compte ici de l'article 58 du Code des obligations (CO ; RS 220), relatif à la responsabilité du propriétaire de l'ouvrage en cas de dommage causé par les vices de construction ou les défauts d'entretien.

En l'occurrence, le présent projet a pour objectif d'assainir et de renforcer le viaduc d'Aigle, un ouvrage d'art situé sur un tronçon de la RC 705 hors localité. Les travaux d'assainissement prévus doivent être entrepris afin de satisfaire aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic. Par conséquent, ils se conforment aux obligations découlant des normes légales susmentionnées.

## **1.3 Situation actuelle**

### *1.3.1 Localisation de l'ouvrage*

Le viaduc d'Aigle est localisé sur le territoire des communes d'Aigle et d'Yvorne. Il permet l'accès à la jonction de l'autoroute A1 en direction de Lausanne et Martigny.

Le viaduc permet, depuis Yvorne en direction d'Aigle, le franchissement du sentier pédestre Caroline Olivier-Ruchet, de la ligne CFF Lausanne – Simplon, de la Grande Eau ainsi que du chemin communal des Ponts pour les convois agricoles.



*Viaduc d'Aigle franchissant le sentier pédestre, la ligne CFF, la Grande-Eau, et l'accès aux convois agricoles*

### 1.3.2 Dates clefs

Le viaduc d'Aigle a été construit en 1975 et n'a fait l'objet d'aucune intervention lourde depuis sa construction.

L'ouvrage, conçu pour une durée de 100 ans, est actuellement à « mi-vie » et présente certains problèmes significatifs pour ses 50 années de fonctionnement.

### 1.3.3 Dégâts constatés

La description de l'état de l'ouvrage et de ses dégâts est basée sur le rapport d'examen de 2021. Les dégâts majeurs, objets de l'étude dont il est question dans ce projet de décret, sont les suivants :

- Les bordures, de conception ancienne, sont en mauvais état (éclatements locaux du béton, bordure non étanche vis-à-vis du tablier, goutte pendante sous-dimensionnée).
- Les dispositifs de retenue (glissières) ne correspondent plus aux normes actuelles et ne fonctionnent plus correctement vis-à-vis des dilatations de l'ouvrage.
- Le système d'évacuation des eaux de l'ouvrage ne correspond plus aux standards actuels et est localement défectueux.
- L'étanchéité et le revêtement de la dalle de roulement sont défectueux.
- Une corrosion importante des armatures des porte-à-faux de la dalle de roulement en béton crée des éclatements qui doivent être régulièrement purgés pour garantir la sécurité des usagers sous ouvrage.
- Les joints de chaussées sont dans un état dégradé, ils n'ont pas été conçus correctement lors de la construction du viaduc et ne répondent plus aux exigences normatives actuelles.
- Les culées sont sujettes à des ruissellements importants, dus notamment aux joints de chaussée défectueux. Elles présentent une fissuration importante, des éclats de béton et des armatures fortement corrodées. Leur conception est ancienne et ne permet pas un entretien aisé de l'ouvrage (évacuation des eaux et joints de dilatation).
- Certaines piles du viaduc se tassent depuis la construction ; ces tassements se sont notamment accélérés à la suite des travaux sur les digues de la Grande-Eau et du remplacement du pont CFF

situé sous le viaduc, entre 2015 et 2017. Ils engendrent des efforts supplémentaires dans le viaduc, qui ne pourront pas être supportés par la structure sans renforcement lors d'une prochaine intervention. La problématique géotechnique liée aux tassements doit être étudiée plus en détail pour limiter ces phénomènes et permettre de préserver l'ouvrage à long terme.

- Les appareils d'appuis sont dégradés et ne fonctionnent plus correctement, notamment lors de fortes chaleurs estivales.
- Les piles et les fondations en béton ont un enrobage insuffisant impliquant corrosion de l'armature, fissures et éclatements du béton.
- Les poutres principales en acier sont localement corrodées et dégradées.



*Corrosion sur une des poutres métalliques (à gauche) – Corrosion en sous face du tablier (à droite)*



*Dégradations multiples culée côté Yvorne (à gauche) – Zones humides culée côté Aigle (à droite)*

#### *1.3.4 Trafic journalier moyen*

Le trafic journalier moyen (TJM selon comptage 2022) sur la RC 705 au droit du viaduc est de 10'000 vhc/j dont 220 poids lourds.

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

#### *1.3.5 Transports publics*

Il n'y a pas de ligne de bus régulière sur ce viaduc.

## 1.4 Description des études prévues

Les différentes pré-études réalisées à ce jour ont mis en évidence certaines interventions nécessaires pour enrayer les dégradations en cours, mettre l'ouvrage en conformité vis-à-vis des normes actuelles et garantir la durabilité de l'ouvrage à long terme.

Ces mesures sont les suivantes :

- Le remplacement des bordures et des glissières existantes ;
- Le remplacement des grilles et du système de récoltes des eaux de chaussée ;
- Le remplacement de l'étanchéité et du revêtement ;
- Les réparations et/ou le remplacement d'éléments de béton dégradé ;
- Le remplacement des joints de chaussée ;
- L'assainissement des culées et notamment l'élargissement des bancs d'appui afin de sécuriser le tablier contre une chute en cas de séisme ;
- Une analyse du sol et son renforcement potentiel pour maîtriser les tassements ;
- Le remplacement des appareils d'appuis ;
- Le renforcement de certaines piles contre le risque sismique ;
- Des renforts ponctuels des poutres en acier pour une mise en conformité aux normes actuelles.

L'ensemble de ces mesures doit être étudié et analysé en détail afin d'établir un projet d'assainissement viable et en estimer les coûts. La présente demande de décret vise à financer ces études et analyses des phases SIA 31 à 53.

## 1.5 Aménagements cyclables

### 1.5.1 Généralités

La « Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 » vise à augmenter la part des déplacements effectués à vélo dans le Canton et à renforcer le rôle du vélo, utilisé seul ou en complément à d'autres modes de transport, comme moyen de déplacement quotidien et de loisirs.

L'action cantonale entend notamment offrir un soutien accru aux communes et développer un réseau cyclable cantonal avec des standards d'équipement élevés. Le plan du réseau structurant précise les liaisons cyclables au potentiel de demande les plus importantes et permettant d'offrir des liaisons directes entre les pôles d'importance. À ce titre, le réseau structurant bénéficie d'une politique d'aménagement proactive.

Le réseau structurant est complété par un réseau cantonal complémentaire (à définir) qui permet de connecter au réseau structurant les localités, interfaces de transport et lieux d'activité de moindre importance et par le réseau cantonal de loisirs constitué des itinéraires SuisseMobile nationaux, régionaux et locaux de la Suisse à vélo et de la Suisse à VTT. La définition du réseau complémentaire devra faire l'objet d'études additionnelles. Afin d'obtenir un maillage suffisant, les régions mèneront des études visant à préciser les réseaux cyclables régionaux, en complément des réseaux cantonaux.

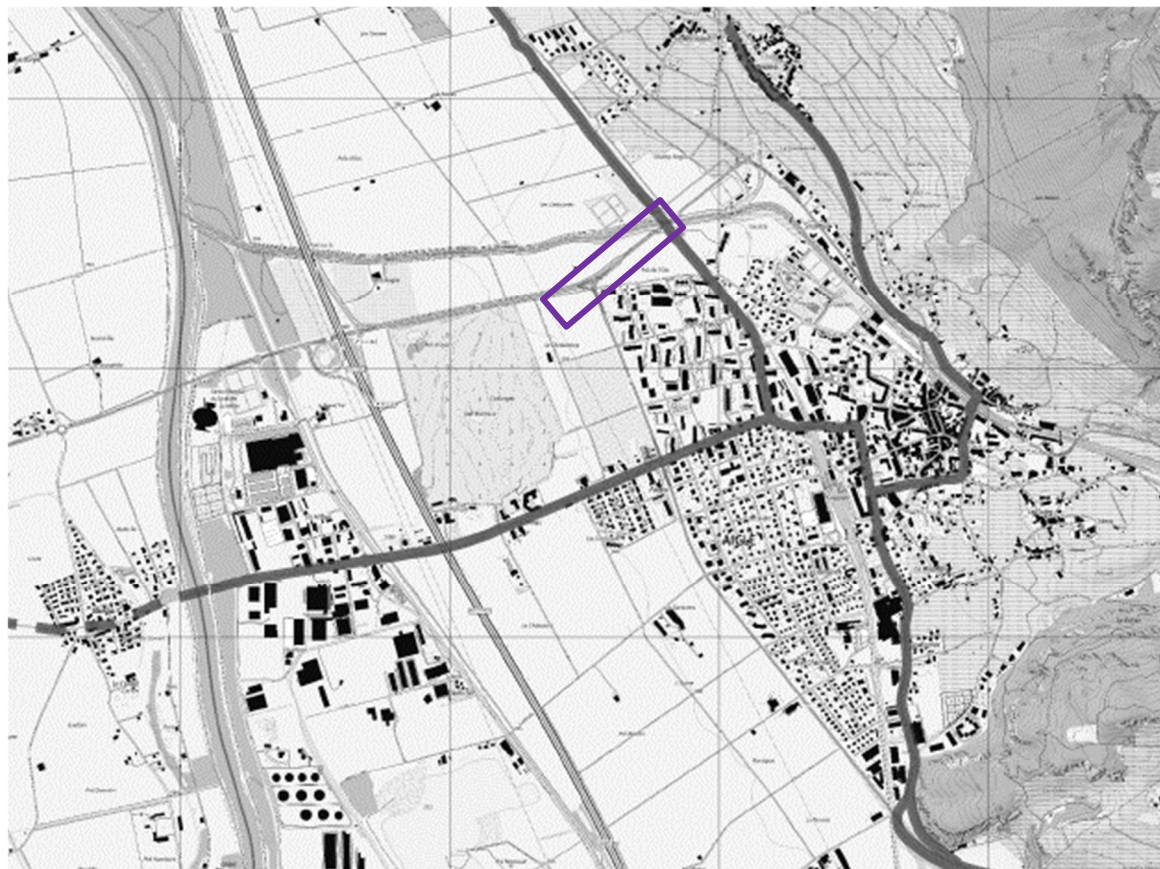
### 1.5.2 Analyse des besoins cyclables sur le viaduc d'Aigle et aux alentours

Chaque projet élaboré par la DGMR comprend une analyse visant à déterminer la nécessité de réaliser des aménagements cyclables en cohérence avec les objectifs de la stratégie cantonale de promotion du vélo.

Entre Aigle et le Valais (Illarsaz, Vouvry, etc.), l'axe structurant cyclable privilégie la route d'Evian, où des aménagements sont prévus par la commune d'Aigle, et la passerelle d'Illarsaz, qui sera allongée et rénovée dans le cadre des travaux de 3<sup>ème</sup> correction du Rhône.

En raison d'importantes charges de trafic, de la présence de la jonction autoroutière et de la proximité de l'axe « route d'Evian – passerelle d'Illarsaz », la RC 705 n'est inscrite ni dans le réseau structurant cantonal, ni dans le réseau de loisir. Pour ces mêmes raisons, cet axe ne sera vraisemblablement pas

non plus inscrit dans les réseaux complémentaires ou régionaux. Aucun aménagement cyclable n'est donc prévu sur le viaduc d'Aigle.



Extrait de la carte "Stratégie cantonale à vélo à l'horizon 2035" à proximité du viaduc d'Aigle

### 1.5.3 Evaluation

Le viaduc d'Aigle ne se situe pas sur un axe cyclable structurant. Il n'est donc pas prévu d'aménagements cyclables dans le projet d'ouvrage.

## 1.6 Planning

Sous réserve de l'octroi de la présente demande de crédit d'étude, les études concernant cet ouvrage déjà en cours, seront poursuivies selon le calendrier prévisionnel suivant :

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| • Première partie des études financées par le CECE 166 et l'EPRC | sept.2024 à mars 2026 |
| • Obtention du crédit d'étude (présent EMPD)                     | mai 2026              |
| • Etablissement du dossier d'appel d'offre entreprise            | mai à août 2026       |
| • Publication du marché public de travaux                        | fin août 2026         |
| • Retour des offres financières                                  | fin octobre 2026      |
| • Obtention du crédit d'ouvrage (EMPD)                           | mi-2027               |
| • Réalisation des travaux  | octobre 2027 à 2029   |

## 1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet

En cas de report des études, les travaux d'assainissement et de renforcement ne pourront être prévus et agendés. La dégradation de l'ouvrage se poursuivra, nécessitant une intervention plus conséquente à moyen terme pour garantir la sécurité des usagers.

## 1.8 Coûts des études et des travaux prévus

### 1.8.1 Coût des études

Source de financement	Désignation	EOTP	Accepté par... Le...	Montant	Dépensé à hauteur de CHF...	Au...
CECE	CECE 166 RC 705 viaduc d'Aigle	1.000888.0 3	CE 27.03.2024 COFIN 18.04.2024	395'000	328'545.-	31.12.2025
EPRC	EPRC - RC 705 - Viaduc d'Aigle	1.000888.0 4	CE 12.09.1994	200'000	172'920.2 0	31.12.2025
EMPD étude	CE RC 705 viaduc d'Aigle		Objet de la présente demande	1'645'000		
EMPD ouvrage	RC705 viaduc d'Aigle assain. et renforc.	1.000888.0 2		12'800'000 (estimation)		

Le présent crédit d'étude inclut également l'amortissement du CECE ainsi que l'EPRC.

Le coût de l'ensemble des études relatives à la présente demande de crédit d'étude, à savoir l'avant-projet, le projet d'ouvrage, l'établissement du dossier d'appel d'offres, la réalisation du dossier d'exécution (phase SIA 41) ainsi que le suivi des travaux (phases SIA 52 à 53) est estimé à CHF 1'645'000.- TTC.

Le mandat principal d'ingénierie civile sera confié à un bureau d'ingénieurs civils.

Le tableau suivant détaille les montants des honoraires, y compris les dépenses susmentionnées, effectuées avant le vote du décret :

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montants CHF
100	112	CECE n° 166 EOTP 1.000888.03	365'000
	112	EPRC	185'000
	112	Ingénieurs civils et géotechniciens	950'000
	112	Interaction projet DGMR et CFF	20'000
Total HT			1'520'000
TVA arrondi		8.1%	125'000
<b>Total du crédit demandé TTC</b>			<b>1'645'000</b>

### 1.8.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux, qui fera l'objet d'un futur projet de décret, estimé sur la base des études préliminaires (financées par le budget de fonctionnement d'ouvrages d'art) est d'environ CHF 12'800'000.- (±30%). La part des études est de 12.9% du montant estimé des travaux. Ce pourcentage s'explique notamment par les différents aspects suivants :

- Calculs de structure complexes, en particulier liés aux exigences sismiques, nécessitant des modélisations et vérifications détaillées.
- État dégradé de l'ouvrage, impliquant la réalisation d'investigations sur les matériaux (tablier en béton, poutres métalliques, pieux, ...).
- Contraintes géotechniques importantes, impliquant la réalisation de sondages spécifiques et d'analyses détaillées en lien avec le tassement des piles.
- Phasage de chantier complexe, nécessitant des études spécifiques et l'intervention d'ingénieurs spécialisés en gestion de trafic.
- Présence de la ligne ferroviaire Lausanne-Brig, impliquant une coordination étroite avec les CFF ainsi que le recours à des spécialistes pour les questions de mise à la terre et de sécurité ferroviaire.
- Exigences environnementales, en lien avec la proximité de la Grande Eau, nécessitant des études et mesures spécifiques.

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

Les études préliminaires ont été conduites par la DGMR, avec l'appui de bureaux d'ingénieurs civils.

Pour les études de projet, la mise en soumission des travaux, le projet d'exécution et la direction locale 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 (A-IMP du 15.11.2019 : BLV 726.91).

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

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

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000888.01 « CE RC 705 viaduc d'Aigle ». Il n'est pas prévu au budget 2026 ni au plan d'investissement 2027-2030.

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029	Année 2030
Budget d'investissement 2026 et plan 2027-2030	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 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	845	200	300	300	1'645
Investissement total : recettes de tiers	0				-
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>845</b>	<b>200</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>1'645</b>

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

#### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 10 ans à raison de CHF 164'500.- par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 1'645'000 x 4% x 0.55) CHF 36'200.-.

#### 3.4 Ressources humaines

Néant.

#### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

EOTP I.000888.01 « CE RC 705 viaduc d'Aigle »

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</b>	<b>Total des charges supplémentaires</b>		-		

Diminutions de charges					
	Charges de personnel				

	Autres charges d'exploitation					
<b>B</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 ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (réseaux routiers), lesquelles sont prévues 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 d'assainissement et de renforcement du viaduc d'Aigle aura des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et sur la consommation d'énergie. Ce projet sera réalisé de façon à utiliser un maximum de matériaux recyclés, ou de matériaux ayant un bilan énergétique favorable. Il sera également conçu de façon à limiter le risque de fermeture de route, garantissant l'accessibilité aux communes environnantes et évitant les déviations de trafic.

### 3.8 Égalité 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 ; 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. Selon l'article 7 alinéa 2 de la loi sur les finances (LFin ; BLV 610.11), 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. 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 aux chapitres 1.2 (Bases légales) et 1.4 (Description des études prévues), les travaux d'assainissement et de renforcement du viaduc d'Aigle résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art. 20 al. 1<sup>er</sup> lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (cf. 6a al. 1 LCR).

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.

Les travaux 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*

En ce qui concerne la quotité de la dépense, le crédit d'investissement projeté se limite aux dépenses indispensables au financement des études nécessaires à l'assainissement et au renforcement de l'ouvrage. Ainsi, la dépense envisagée 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. A cet égard, les solutions techniques standards proposées ont rigoureusement été élaborées dans le but de rendre le viaduc d'Aigle conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (en particulier : art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En définitive, les études prévues s'en tiennent étroitement 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 celui-ci ne saurait être différé au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de la 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.

#### *3.10.4 Conclusion*

Au vu de l'analyse qui précède, les études pour lesquelles le crédit est demandé, doivent être qualifiées de charges liées au sens de l'art. 163, al. 2, Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation. Le décret n'est pas soumis au référendum facultatif.

### **3.11 Communes**

Néant

### **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)

	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)		36	36	36	36
Charge d'amortissement (F)		165	165	165	165

<b>Total net (H = D + E + F)</b>		<b>201</b>	<b>201</b>	<b>201</b>	<b>201</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'étude de CHF 1'645'000.- pour financer les études d'assainissement et de renforcement du viaduc sur la Grande Eau et les voies CFF de la RC 705, sur le territoire des communes d'Aigle et d'Yverne**

### **du 25 mars 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'étude de CHF 1'645'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études d'assainissement et de renforcement du viaduc sur la Grande Eau et les voies CFF de la RC 705, sur le territoire des communes d'Aigle et d'Yverne

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 10 ans.

#### **Art. 3**

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

<sup>2</sup> Le présent décret entre en vigueur dès sa publication.