

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 1'400'000.- pour financer les études d'assainissement et de renforcement du pont du Larrevoin de la RC 705, sur le territoire de la commune d'Aigle

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule.....	3
1.2 Bases légales.....	5
1.3 Situation actuelle.....	5
1.3.1 Localisation de l'ouvrage.....	5
1.3.2 Dates clefs.....	5
1.3.3 Dégâts constatés.....	6
1.3.4 Trafic journalier moyen.....	7
1.3.5 Transports publics.....	7
1.4 Description des études prévues.....	7
1.4.1 Interventions à étudier.....	7
1.4.2 Patrimoine.....	7
1.4.3 Développement durable.....	8
1.5 Aménagements cyclables.....	8
1.5.1 Généralités.....	8
1.5.2 Analyse des besoins cyclables.....	8
1.5.3 Evaluation.....	8
1.6 Planning.....	8
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	9
1.8 Coûts des études et des travaux prévus.....	9
1.8.1 Coût des études.....	9
1.8.2 Coût des travaux.....	9
2. Mode de conduite du projet.....	11
3. Conséquences du projet de décret.....	12
3.1 Budget d'investissement.....	12
3.2 Amortissement annuel.....	12
3.3 Charges d'intérêt.....	12
3.4 Ressources humaines.....	12
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	12
3.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	13
3.7 Environnement, durabilité et climat.....	13
3.8 Egalité entre femmes et hommes et inclusion.....	13
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ).....	13
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	13
3.10.1 Principe de la dépense.....	13
3.10.2 Quotité de la dépense.....	14
3.10.3 Moment de la dépense.....	14
3.10.4 Conclusion.....	14
3.11 Communes.....	14
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	14
3.13 Incidences informatiques.....	14
3.14 Simplifications administratives.....	14
3.15 Protection des données.....	14
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	15
4. Conclusion.....	16

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 pont du Larrevoin situé sur le territoire de la commune d'Aigle, objet de la présente demande de crédit.

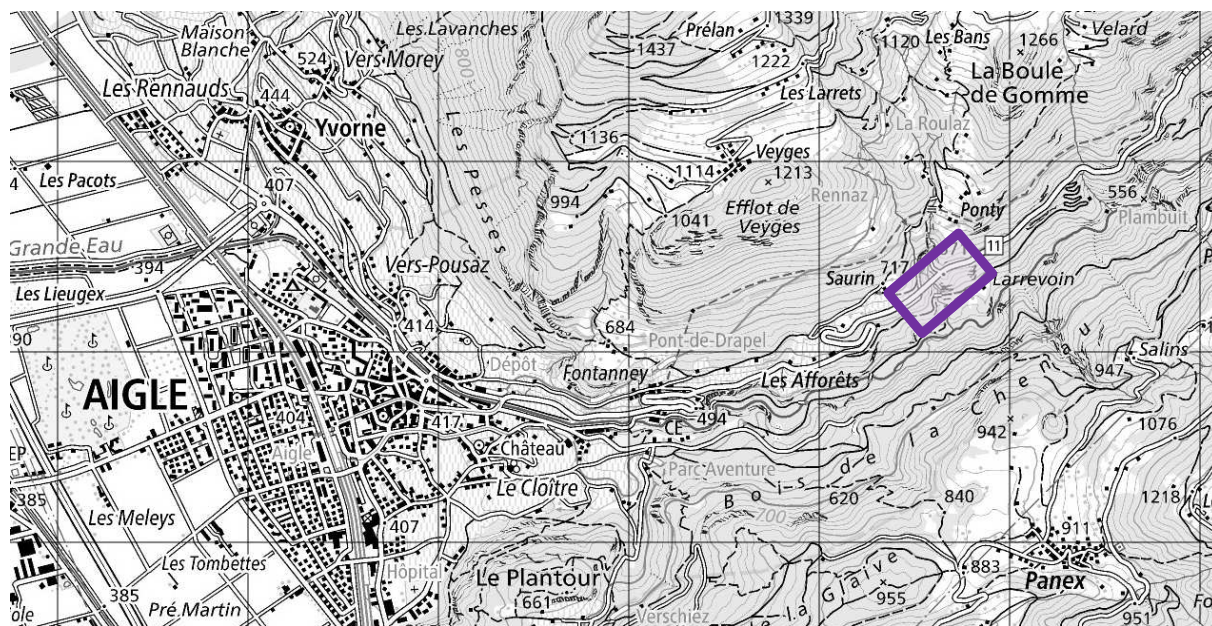


Figure 1. Situation

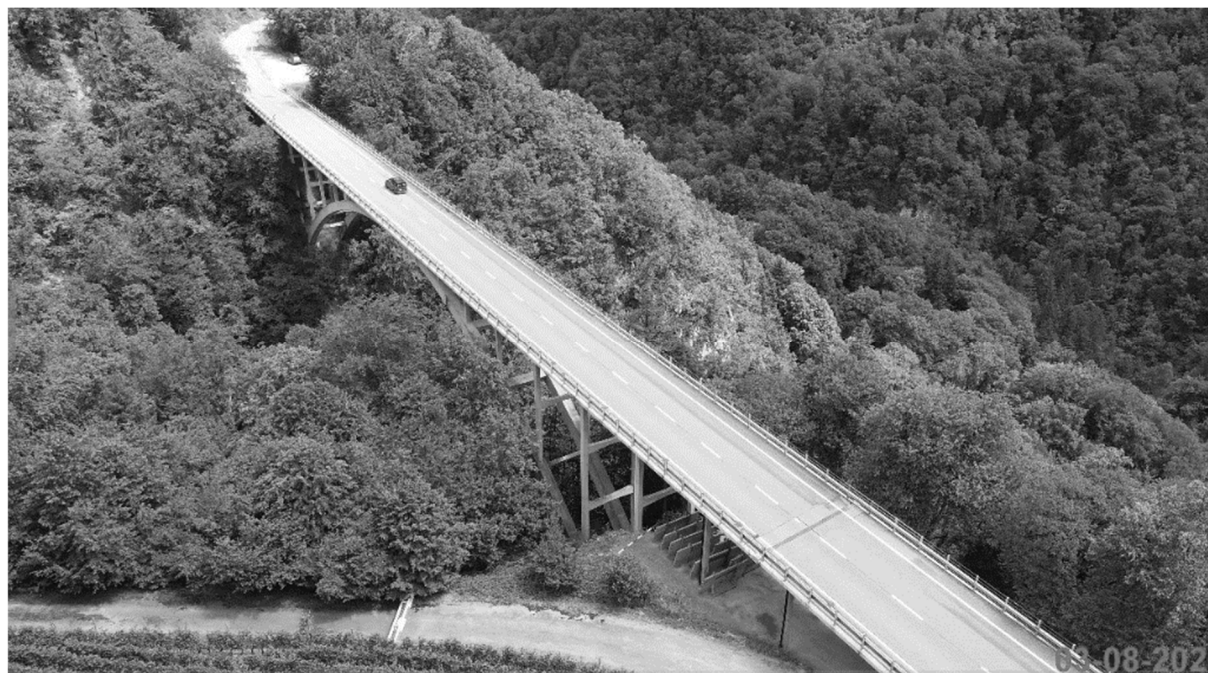


Figure 2. Pont du Larrevoin

Le pont du Larrevoin a été construit en 1965 pour couper le lacet que présentait l'ancienne route cantonale 705, en s'enfonçant dans la gorge du Ponty, et ainsi franchir par un tracé rectiligne le ruisseau du Larrevoin et l'ancienne route.

La dénomination « pont du Larrevoin » utilisée dans cette demande de crédit regroupe plusieurs ouvrages d'art sur une longueur totale d'env. 282 m, qui ont permis l'optimisation du tracé de la RC 705 en 1965, à savoir depuis le côté Aigle :

- A_ Un mur de soutènement de type poids, d'une longueur d'environ 45 m (non représenté sur le plan ci-dessous) ;
- B_ Une estacade en console, d'une longueur d'environ 25.20 m, avec confortation du porte-à-faux par une succession de bécilles métalliques, mises en place lors de la suppression des bouteroues en 1998 ;
- C_ Un viaduc d'accès, d'une longueur totale d'environ 97m, comportant 9 travées de 8.00 m et 8.25 m ;
- D_ Un pont en arc, d'une longueur totale d'environ 90.50 m, avec des travées variant de 6.25 m à 8.25 m ;
- E_ Un viaduc d'accès, d'une longueur totale d'environ 24m, comportant 3 travées de 7.50 m et 8.25 m.

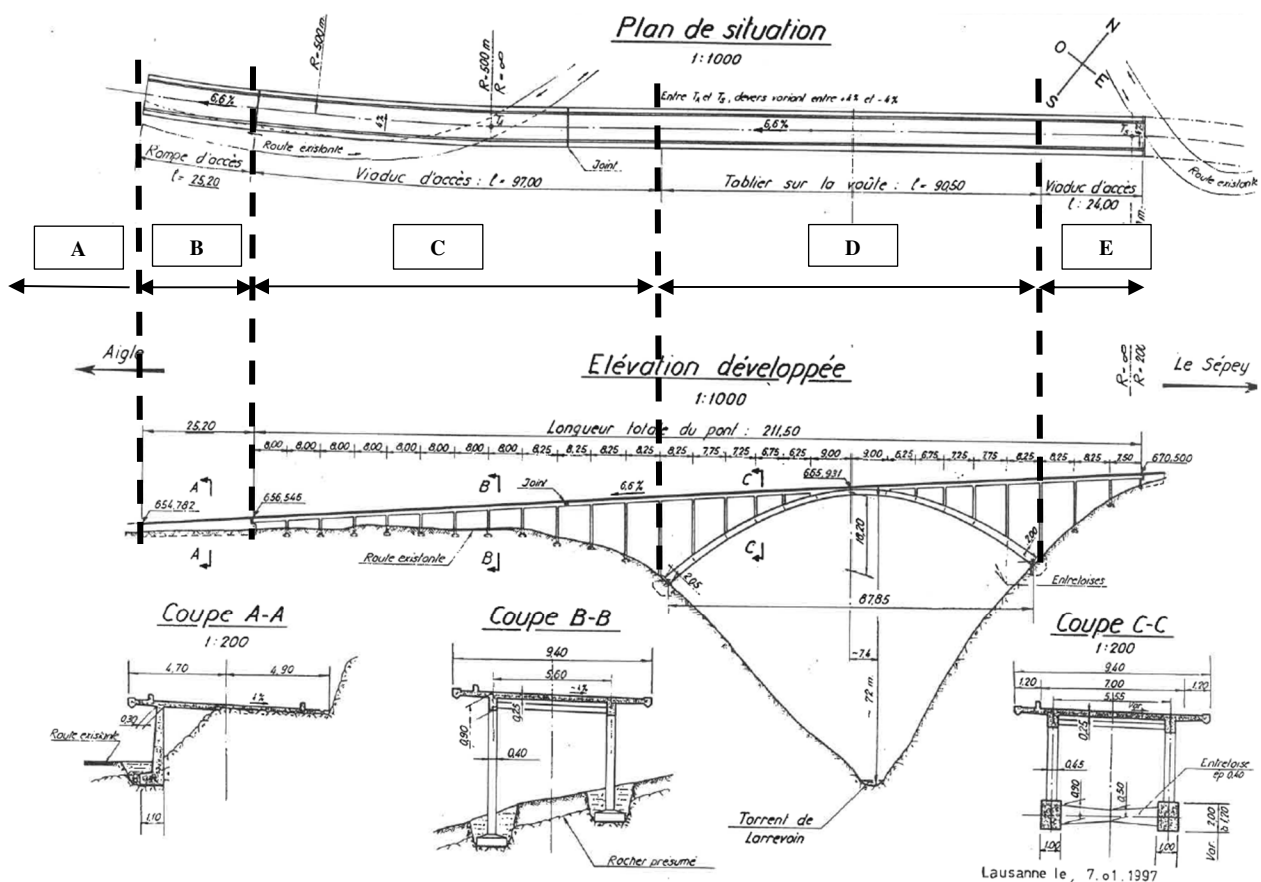


Figure 3. Plan synoptique du pont du Larrevoin

Sur l'ensemble des ouvrages, la chaussée a une largeur de 8.80 m supportant deux voies de circulation bidirectionnelles.

L'ensemble des ouvrages décrits ci-dessus fait partie de la présente demande de crédit. Par simplification, cet ensemble sera regroupé sous l'appellation « pont du Larrevoin ».

Selon le rapport d'examen établi le 17 août 2023 financé par le budget de fonctionnement de la section des ouvrages d'art, l'ouvrage est globalement en mauvais état, note de 3/5, selon la directive OFROU sur la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art. De récentes investigations menées dans le cadre de la vérification statique de l'ouvrage et du concept d'intervention d'assainissement, ont montré de nombreux dégâts potentiellement alarmants pour le bon fonctionnement du pont, notamment au niveau de la partie du pont en arc.

Dans ce contexte, des études, financées par le budget de fonctionnement des ouvrages d'art de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), ont été menées entre 2024 et mi-2025, pour identifier les différents problèmes liés à cet ouvrage, aussi bien vis-à-vis des problématiques liées à

l'étude des normes et des charges sur les ouvrages et celle du séisme qu'au niveau des dégradations subies par l'ouvrage au fil des années (exposition au gel, dégel et sels de déverglaçage).

La présente demande de crédit d'étude a pour objectif d'assurer la suite du financement des études approfondies de l'assainissement et du renforcement du pont du Larrevoin 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 de 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 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'étudier l'assainissement et le renforcement de pont du Larrevoin, une succession d'ouvrages d'art situés sur un tronçon de la RC 705 hors localité. Ces études permettront de définir précisément les travaux d'assainissement qui doivent être entrepris ainsi que leurs coûts, afin de satisfaire aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic. Par conséquent, elles se conforment aux obligations découlant des normes légales susmentionnées.

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Localisation de l'ouvrage

Le pont du Larrevoin est localisé sur le territoire de la commune d'Aigle. Il permet le franchissement de la gorge et du ruisseau du Larrevoin. Il se situe sur la RC 705 permettant de relier la ville d'Aigle et le Sépey



Figure 4. Pont sur le ruisseau du Larrevoin – pont en arc

1.3.2 Dates clefs

Le pont du Larrevoin (ensemble des ouvrages A à E) a été construit en 1965 et a subi les interventions suivantes depuis sa construction :

- 1987 : réfections localisées de la chape de roulement en béton armé ;
- 1998 : assainissement de l'ouvrage, avec notamment l'élimination du béton d'enrobage de la chape de roulement (contamination aux chlorures) et reconstitution par mortier de ciment,

pose d'un système d'étanchéité / revêtement, qui a nécessité la mise en place de cornières sur les bordures (insuffisance de la remontée de bordure), remplacement des appareils d'appui des culées et de tous les joints de chaussée, mise en œuvre de béquilles métallique pour soutenir le porte-à-faux de l'estacade ;

- 2024 : pose d'un dispositif d'étayage provisoire d'urgence sous l'articulation de type Gerber.

Les ouvrages conçus pour une durée de 100 ans, sont actuellement à « mi-vie » et présentent des dégradations de fonctionnement relativement courantes pour 60 années et ne correspondent plus aux normes de sécurité actuelles.

1.3.3 Dégâts constatés

La description de l'état des ouvrages et de ses dégâts est basée sur les investigations menées en 2024. Les dégâts majeurs, objets de l'étude dont il est question dans ce projet de décret, sont les suivants :

- Le tablier du pont en arc (D) présente des insuffisances structurelles.
- Les bordures, de conception ancienne (A à E), sont en mauvais état et trop basses par rapport au niveau de la chaussée (contamination par les chlorures, bordure non étanche vis-à-vis du tablier, goutte pendante sous-dimensionnée).
- Les dispositifs de retenue (glissières) ne correspondent plus aux normes actuelles.
- Le système d'évacuation des eaux des ouvrages (A à E) ne correspond plus aux standards actuels et est localement défectueux.
- La chape et le revêtement de la dalle de roulement sont défectueux et ne répondent plus aux normes actuelles (ouvrages C à E).
- Une corrosion importante des armatures des piliers en béton crée des éclatements qui doivent être régulièrement purgés et réparés pour garantir la sécurité des usagers (ouvrages C à E).
- Les joints de chaussées sont dans un état dégradé, et ne répondent plus aux exigences normatives actuelles (ouvrages C à E).
- Les culées (ouvrages C et E) 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).
- Certains éléments présentent des fissures importantes et une qualité de béton relativement mauvaise (présence de réaction alcali-granulat à un stade avancé dans l'arc).
- L'articulation de type Gerber entre les ouvrages C et D est dans un état alarmant et doit être supprimée et/ou modifiée.



Figure 5. Fissuration et béton de mauvaise qualité en pied de l'arc (à gauche) – Eclat de béton d'un pilier (à droite)



Figure 6. Béton de mauvaise qualité sur un mur (à gauche) – Fissure ouverte en tête de pilier (à droite)

1.3.4 Trafic journalier moyen

Le trafic journalier moyen (TJM selon comptage 2022) sur la RC 705 au droit du pont est de 7'300 vhc/j dont 240 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 mais cette route peut être utilisée par les transports de substitution en cas de fermeture par les TPC des lignes de train Aigle – Le Sépey – Les Diablerets et Aigle-Leysin.

1.4 Description des études prévues

1.4.1 Interventions à étudier

Le concept d'intervention et les investigations réalisées à ce jour ont mis en évidence certaines actions nécessaires pour enrayer les dégradations en cours, mettre l'ouvrage en conformité vis-à-vis des normes actuelles, et garantir la fonctionnalité de l'ouvrage à long terme.

Les mesures qui doivent être étudiées et analysées en détail afin d'établir un projet d'assainissement viable, sont les suivantes :

- Le renforcement du tablier en béton ;
- L'assainissement 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 ;
- La suppression et/ou la modification du joint de type Gerber ;
- La confortation des arcs en béton armé vis-à-vis des dégradations dues à la réaction alcali-granulats (RAG).

1.4.2 Patrimoine

L'assainissement du pont du Larrevoin s'inscrit dans la volonté de conservation du patrimoine du Canton, d'autant que cet ouvrage est recensé au patrimoine architectural du Canton avec la note de 2, à savoir qu'il s'agit d'un objet d'importance cantonale, dont l'inscription à l'inventaire est requise (LPrPCI ; BLV 451.16, articles 15 et suivants du 30 novembre 2022) et exigeant la conservation de sa forme et de sa substance.

1.4.3 Développement durable

Les études qui seront financées par la présente demande, seront axées sur la sauvegarde et la pérennisation de l'ouvrage, afin de lui permettre de supporter l'augmentation constante du trafic et des charges relatives.

Ces travaux, réalisés à la suite de ces études approfondies, permettront de mettre en conformité l'ouvrage vis-à-vis des exigences environnementales, notamment en réhabilitant le réseau d'évacuation des eaux de chaussée selon les prescriptions légales en vigueur.

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 d'une part, 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 d'autre part, 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

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.

En raison du très faible potentiel d'utilisateurs quotidiens (distance et dénivelé importants), l'axe de la RC 705 entre Aigle et le Sépey n'est pas inscrit dans le réseau cyclable cantonal utilitaire. Il ne figure pas non plus dans le réseau cantonal de loisirs qui privilégie, si possible, des itinéraires avec peu de trafic.

1.5.3 Evaluation

Le pont du Larvein, localisé entre Aigle et le Sépey, ne se situe pas sur un axe cyclable structurant ni dans le réseau cantonal de loisirs. Il n'est donc pas prévu d'aménagements cyclables dans le projet d'assainissement de cet ouvrage.

1.6 Planning

Sous réserve de l'octroi de la présente demande de crédit, les études déjà en cours, financées par le budget de fonctionnement de la section des ouvrages d'art, seront poursuivies selon le calendrier prévisionnel suivant :

- | | |
|--|--------------------------------|
| • établissement du dossier d'appel d'offres ingénieurs | janvier 2026 |
| • obtention du crédit d'étude (présent EMPD) | 1 ^{er} trimestre 2026 |
| • établissement du dossier de soumission travaux | été 2027 |
| • publication du marché public de travaux | début 2028 |
| • retour des offres | printemps 2028 |
| • obtention du crédit d'ouvrage (EMPD) | fin 2028 |
| • réalisation des travaux | 2029 – 2030 |

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. Les dégradations de l'ouvrage se poursuivront, 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

Le coût de l'ensemble des études relatives à la présente demande de crédit, à savoir, l'avant-projet (phase SIA 31), le projet d'ouvrage (phase SIA 32), l'établissement du dossier d'appel d'offres (phase SIA 41), la réalisation du dossier d'exécution ainsi que le suivi des travaux (phases SIA 52 à 53) est estimé à CHF 1'400'000.- TTC.

Le mandat principal d'ingénierie civile sera confié à un bureau d'ingénieurs civils. L'attribution du mandat a lieu en une seule phase relative à la présente demande de crédit d'étude concernant les phases SIA 31 à 53 (l'avant-projet, le projet d'ouvrage, établissement du dossier d'appel d'offre travaux, projet d'exécution de l'ouvrage, direction locale des travaux, réalisation du dossier d'ouvrage exécuté).

Le tableau suivant présente les montants des honoraires :

Poste budgétaire	Clé	Libellé de la clé	Montants CHF
100	112	Ingénieurs civils, géotechniciens et suivi environnemental	1'300'000
Total HT			1'300'000
TVA et arrondi		8.1%	100'000
Total du crédit demandé TTC			1'400'000

1.8.2 Coût des travaux

Le coût total des travaux estimés sur la base du concept d'intervention (concept d'intervention financé par le budget de fonctionnement d'ouvrages d'art) est d'environ CHF 10'000'000.-.

La part des honoraires est de 14% du montant estimé des travaux. Ce pourcentage élevé s'explique notamment par les différents aspects suivants :

- Les études portent sur une succession d'ouvrages de typologie distinctes (pont du Larrevoin, estacade et mur de soutènement, viaduc d'accès). En raison de leur continuité fonctionnelle, leur analyse ne peut être conduite séparément. Une approche globale et cohérente des choix techniques s'impose donc pour garantir la faisabilité technique des renforcements à mettre en œuvre sur l'ensemble des ouvrages.
- Le recensement au patrimoine architectural du Canton (note 2) du pont du Larrevoin impose des études approfondies des renforcements à mettre en œuvre pour garantir le maintien de sa substance tout en assurant sa sécurité structurale.
- Le franchissement du vallon du Larrevoin d'une profondeur de plus de 70m exige la mise en œuvre de solutions techniques garantissant la réalisation des travaux dans des conditions de sécurité conformes aux normes en vigueur, tout en assurant une exécution efficace et maîtrisée.
- Les ouvrages concernés par la présente demande sont situés sur la RC 705, axe majeur pour l'accès à Leysin, aux Mosses et aux Diablerets. Les études financées par la présente demande devront intégrer l'exigence du maintien du trafic en tout temps durant les travaux, imposant la mise au point de solutions techniques innovantes et robustes. Les choix techniques opérés devront garantir la sécurité des usagers, la continuité de l'exploitation et la qualité des renforcements réalisés sous trafic.

Le montant d'investissement nécessaire à la réalisation des travaux fera l'objet d'un futur projet de décret EOTP I.001090.02 « CO – RC 705 assain. pont sur le Larrevoin ». Ce projet est indépendant de celui du futur chantier Les afforêts (EOTP I.001067.02 « CO - RC 705 Requalification Les afforêts ») voisin, mais dont les temporalités ne peuvent être combinées pour des raisons d'organisation de chantier et de priorité des travaux.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

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

Pour les études d'avant-projet, 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 Budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.001090.01 « CE – RC 705 assain. pont sur le Larrevoin ». Il n'est pas prévu au budget 2026 ni au plan d'investissement 2027-2030 :

(En milliers de CHF)

Etudes d'assainissement du pont du Larrevoin	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)

Etudes d'assainissement du pont du Larrevoin	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029 et ss	Total
Investissement total : dépenses brutes	300	300	300	500	+1'400
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	300	300	300	500	+1'400

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 140'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (1'400'000.- x 4% x 0.55) CHF 30'800.-.

3.4 Ressources humaines

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

EOTP I.001090.01 « CE – RC 705 assain. pont sur le Larrevoin »

En milliers de francs sans décimale

Etudes d'assainissement du pont du Larrevoin	SP / CB 2 positions	2026	2027	2028	2029
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
A Total des charges supplémentaires					
Diminutions de charges					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
B Total des diminutions de charges					

	Augmentation des revenus					
C	Augmentation de revenus					
	Autres revenus d'exploitation					
C	Total des augmentations de revenus					

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 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

Le projet d'assainissement et de renforcement du pont du Larvein 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 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 ; 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, qui sont 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 pont du Larvein résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art. 20 al. 1^{er} lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (cf. notamment l'art. 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 pont du Larrevoin 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 constatée 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)

Etudes d'assainissement du pont du Larrevoin	SP / CB 2 positions	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Personnel supplémentaire (ETP)					

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/ compensation					
...					
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)		31	31	31	31
Charge d'amortissement (F)		140	140	140	140

Total net (H = D + E + F)		171	171	171	171
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

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 1'400'000.- pour financer les études d'assainissement et de renforcement du pont du Larrevoin de la RC 705, sur le territoire de la commune d'Aigle

du 22 avril 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'étude de CHF 1'400'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les études d'assainissement et de renforcement du pont du Larrevoin de la RC 705, sur le territoire de la commune d'Aigle.

Art. 2

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

Art. 3

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

² Le présent décret entre en vigueur dès sa publication.