

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 4'000'000.- pour financer le solde de la correction de la route RC 761d entre Puidoux et les Thioleyres, sur le territoire des communes de Puidoux et des Thioleyres

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le présent exposé des motifs présente le projet du solde de la correction de la RC 761d entre Puidoux et Les Thioleyres, sur le territoire des communes de Puidoux et des Thioleyres.

La route cantonale RC 761d est une route secondaire d'intérêt régional, reliant la région de Palézieux à Puidoux et sa jonction autoroutière. Elle présente la particularité d'être le tracé le plus court, donc de réduire les distances parcourues, la pollution de l'air (gaz d'échappement, poussières d'usure des freins, des pneus) et les déchets (pièces d'usure des véhicules).

La moitié de la longueur de cet axe (partie centrale et extrémités) a déjà été réfectionnée dès 1997 par étapes successives ; il subsiste deux tronçons dégradés : les soldes des étapes 2 et 3, côté Puidoux et côté Thioleyres. Leur superstructure est endommagée, les bords sont affaissés par le passage des poids lourds sur une route trop étroite, les dévers et profils en longs sont déformés et la récolte des eaux de surface est perfectible.

Le présent exposé des motifs est accompagné par un projet de décret destiné à demander au Grand Conseil un crédit de CHF 4'000'000.- pour financer les études, achats de terrains et travaux du solde des deux dernières étapes à charge de l'Etat de Vaud.

Une fois les travaux de rénovation prévus dans le présent exposé des motifs achevés, cet axe routier retrouvera une pleine homogénéité et des caractéristiques conformes aux normes professionnelles, pour assurer la sécurité de ses usagers.

1.2 Bases légales

Le solde du tronçon de route cantonale (RC 761d), en fin de cycle de vie et fortement altéré, est propriété du Canton (art. 7 de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou)). L'entretien des routes (et des installations accessoires nécessaires à son entretien et son exploitation qui en font partie ; cf. art. 2 LRou) incombe à l'État pour les routes cantonales hors traversée des localités (art. 20, al. 1, lit. a LRou). Lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent en outre être adaptés en vue de répondre aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou), lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des normes professionnelles en vigueur (ensemble des normes VSS et art. 12 LRou).

En vertu de ces exigences légales, on peut considérer que les travaux concernant ce tronçon de route cantonale situé hors traversée et faisant l'objet du présent EMPD remplissent la première condition – du principe – de la notion de dépense liée. Dans son ensemble, le présent projet a en effet pour objectif de rétablir, en vue de garantir la sécurité routière des usagers, des standards de conditions de circulation suffisants, qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

Une fois le projet réalisé, la fonction de liaison à l'échelle régionale de ce tronçon de route sera améliorée ; elle offrira un parcours direct entre la jonction autoroutière A9 de Puidoux et la région de Palézieux. Sa réhabilitation est donc nécessaire pour répondre de manière satisfaisante aux besoins des usagers et riverains concernés par cet axe régional.

Il est rappelé que, par définition, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes.

Le paragraphe 1.3 ci-après expose, de manière détaillée, en quoi consiste le besoin de ces travaux d'entretien / renouvellement projetés sur ce tronçon de route cantonale. Le paragraphe 1.4 présente pour sa part les risques liés à un éventuel retard dans la mise en œuvre de ces travaux. Le paragraphe 1.5 détaille les arguments qui justifient, tant dans leur principe que dans leur quotité, le détail des travaux projetés. Le paragraphe 1.6 indique les éventuels aménagements dans le cadre de la mobilité douce. Le paragraphe 1.7 décrit le devis de ce projet.

1.3 Opportunité du projet

La méthode de planification des projets routiers a été présentée dans le Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières pour la période 2002-2005 (cf. EMPD N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté la mise en place d'une méthode de priorisation et de choix des projets routiers ; cette approche intègrait la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagement des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont planifiés et priorisés avec cette méthode. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la substance du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance des infra- et superstructures routières.

En l'espèce, selon l'EMPD précité, le projet objet du présent EMPD n'avait pas été retenu à l'époque pour la planification 2002-2005 car sa note (3,06) ne dépassait 4, selon la priorisation.

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen (TJM) s'élève à environ 1'500 véhicules/jour, dont 10 poids lourds.

La RC 761d n'est pas un axe pour les transports spéciaux et n'est pas desservie par les transports publics. Cette route ne figure pas dans le réseau cantonal des itinéraires cyclistes.

La correction de la RC 761d entre Les Thioleyres et Puidoux a été élaborée en trois étapes ; un premier tronçon (étape N° 1) a déjà été corrigé dans le cadre du plan de relance de la Confédération de 1997, pour un coût total de 1,8 millions de francs, dont CHF 255'000.- à charge de la Confédération. La chaussée a passé à 6,5 m de largeur, avec en plus des accotements latéraux d'un mètre chacun.

Par la suite, deux autres étapes (N° 2 et N° 3) ont été partiellement améliorées par le budget de fonctionnement des voyers d'arrondissements, avec le même gabarit. Des trottoirs existent déjà sur cette route, à la sortie des deux localités extrêmes (Puidoux et Les Thioleyres). Il subsiste encore 2 km de route à corriger, répartis en deux zones distinctes sur les deux étapes précitées.

Rappel chronologique :

- Ce projet routier a été élaboré par un mandataire extérieur en 1997 et 1998.
- L'enquête publique du projet routier a eu lieu du 12 juin au 13 juillet 1998.
- Le Département des infrastructures a approuvé le projet le 10 novembre 1998 (étapes N° 1 et 3) et le 28 mai 1999 (étape N° 2).
- Les enquêtes publiques pour l'expropriation des emprises ont eu lieu du 12 juin au 13 juillet 1998 (étapes N° 1 et 3) et du 16 juillet au 16 août 1999 (étape N° 2).
- Le Département des finances a autorisé les expropriations les 6 février (étapes N° 1 et 3) et 13 octobre 1999 (étape N° 2).
- L'étape N° 1 a été réalisée d'octobre 1998 à juillet 1999 ; les étapes N° 2 et N° 3 ont ensuite été partiellement réalisées les années suivantes. Il reste donc à corriger le solde de ces étapes N° 2 et N° 3.
- Le dossier des plans a été mis à jour en février 2007 (fonds cadastral, délimitation des tronçons encore à corriger sur les plans de situation, sélection correspondante des profils en travers) ; les caractéristiques techniques initiales du projet ont été maintenues.

Pour les deux tronçons à corriger, la route actuelle présente des caractéristiques inadaptées au trafic et non conformes aux normes VSS : largeur de 5.0 m à 5.5 m environ, absence de banquettes latérales correctement fondées, profil en long déformé et couche de roulement totalement dégradée. La sécurité des usagers de la route n'est pas assurée. Les principales normes concernées sont SN 640900a (gestion de l'entretien), SN 640324 (dimensionnement à la capacité portante), SN 670140b (dimensionnement au gel), SN 640201 (profil géométrique type) et SN 640120 (dévers).

Cette situation résulte de l'évolution de la dimension des véhicules au cours des trente dernières années et rend désormais le croisement de ceux-ci particulièrement périlleux. Les conséquences se remarquent notamment sur les accotements de la chaussée : ils se dégradent au passage des gros véhicules qui doivent "empiéter" sur les bas-côtés pour croiser. Un élargissement de cette chaussée est désormais nécessaire.

De plus, le relevé d'état des dégradations de surface, selon la norme SN 640925b, indique un indice I_0 le plus mauvais (= 4 à 5) pour les deux tronçons non encore aménagés ; ceci prouve la nécessité de l'entretien de la chaussée, selon la norme SN 640900a ; cette dernière fixe "les principes de base et le déroulement des activités pour l'exécution de la gestion de l'entretien avec comme objectif d'optimiser des mesures d'entretien, de réduire les entraves à la circulation afin de garantir la plus grande sécurité routière possible et ainsi de diminuer les coûts globaux".

Au vu de tout ce qui précède, en vue d'assurer une sécurité routière adéquate sur l'entier des deux kilomètres de ces deux tronçons et une homogénéité de réfection sur toute la route depuis Les Thioleyres jusqu'à Puidoux, un assainissement complet de la superstructure routière s'impose dès aujourd'hui sur le solde des étapes 2 et 3.

Les objectifs du présent projet sont donc :

1. achever la correction routière de cet axe actuellement hétérogène avec une alternance de zones réhabilitées (60 % de la longueur totale) et non réfectionnées (40 %) ;
2. obtenir des caractéristiques géométriques homogènes (largeur, dévers) ;
3. mise en conformité avec les normes professionnelles (sinuosité, évacuation des eaux, capacité portante de la superstructure, dimensions, visibilité).

Au vu de ce qui précède et afin de garantir une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, une reconstruction complète de la superstructure routière s'impose pour le solde des deux étapes, comme cela a déjà été fait pour l'étape 1.

1.4 Risques liés à la non-réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés ne pourraient pas être rapidement entrepris et que, par conséquent, la réfection de la RC 761d, pour le solde des deux étapes 2 et 3 entre Puidoux et Les Thioleyres, devait être repoussée, les conséquences seraient les suivantes:

a) Risques pour les usagers de la RC 761d

Le mauvais état actuel de la RC 761d (chaussée dégradée, largeur de la chaussée localement très faible, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques additionnels aux usagers de la route. En cas d'incidents imputables au mauvais état de la chaussée, un défaut d'entretien pourrait être reproché à l'Etat, engageant ainsi sa responsabilité civile en sa qualité de propriétaire d'ouvrage (article 58 du Code des Obligations (CO)).

Durant les six dernières années (2005 à 2010), deux accidents, ayant fait l'objet d'un rapport de police / gendarmerie, ont provoqué trois blessés.

Nous relevons toutefois qu'une surveillance accrue et la mise en place de restrictions supplémentaires de circulation (par exemple : abaissement de la vitesse, fermeture de la route à certaines catégories d'usagers - véhicules agricoles, poids lourds -, signalisation des dégradations, etc.) permettraient de limiter partiellement et temporairement le risque d'accidents. Une telle solution de rechange n'est toutefois ni adéquate ni satisfaisante du point de vue politique, dans une optique de moyen à long terme. Elle contribuerait en effet à créer rapidement de fortes disparités régionales, en laissant certaines parties du réseau routier cantonal régresser à des niveaux de service qui ne correspondraient plus du tout aux standards définis par le Conseil d'Etat (art. 12 LRou).

b) Surcoûts générés pour l'Etat – Service des routes

La non-réalisation des travaux projetés dès 2011 et un nouveau retard de plusieurs années engendreraient notamment la conséquence suivante d'un point de vue financier:

- des mesures palliatives devraient être mises en place, pour assurer le maintien d'une surface de roulement correcte : un enduit superficiel devrait être effectué ; en outre des interventions ponctuelles devraient survenir localement pour éliminer les trop forts dégâts localisés ici et là (par exemple pontages de fissures, reflâchage, consolidation des bords affaissés, améliorations de l'évacuation des eaux de la chaussée, etc.).

On peut résumer sommairement les impacts financiers comme suit:

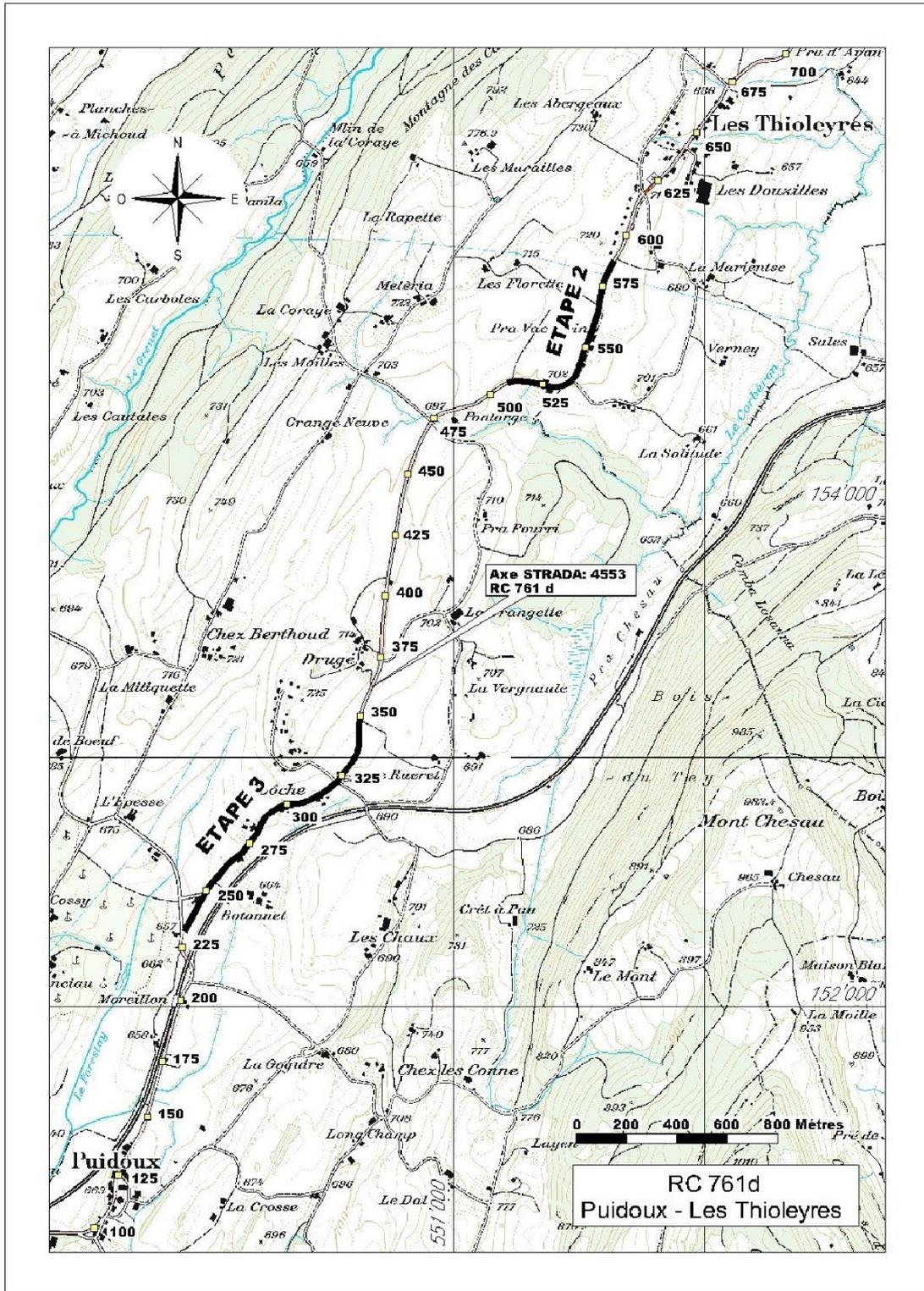
Surcoûts sur le budget de fonctionnement destiné à l'entretien des routes cantonales (RC)

- un gravillonnage : CHF 150'000.-
- interventions ponctuelles (2 x an) : CHF 100'000.-
- contrôles et inspections renforcées : CHF 20'000.-

surcoûts d'exploitation pour 5 ans : CHF 270'000.-

Relevons en outre que l'argent du budget d'entretien des RC, affecté au maintien de cette chaussée fortement altérée, fera bien évidemment défaut sur d'autres parties du réseau des routes cantonales.

1.5 Descriptif du projet

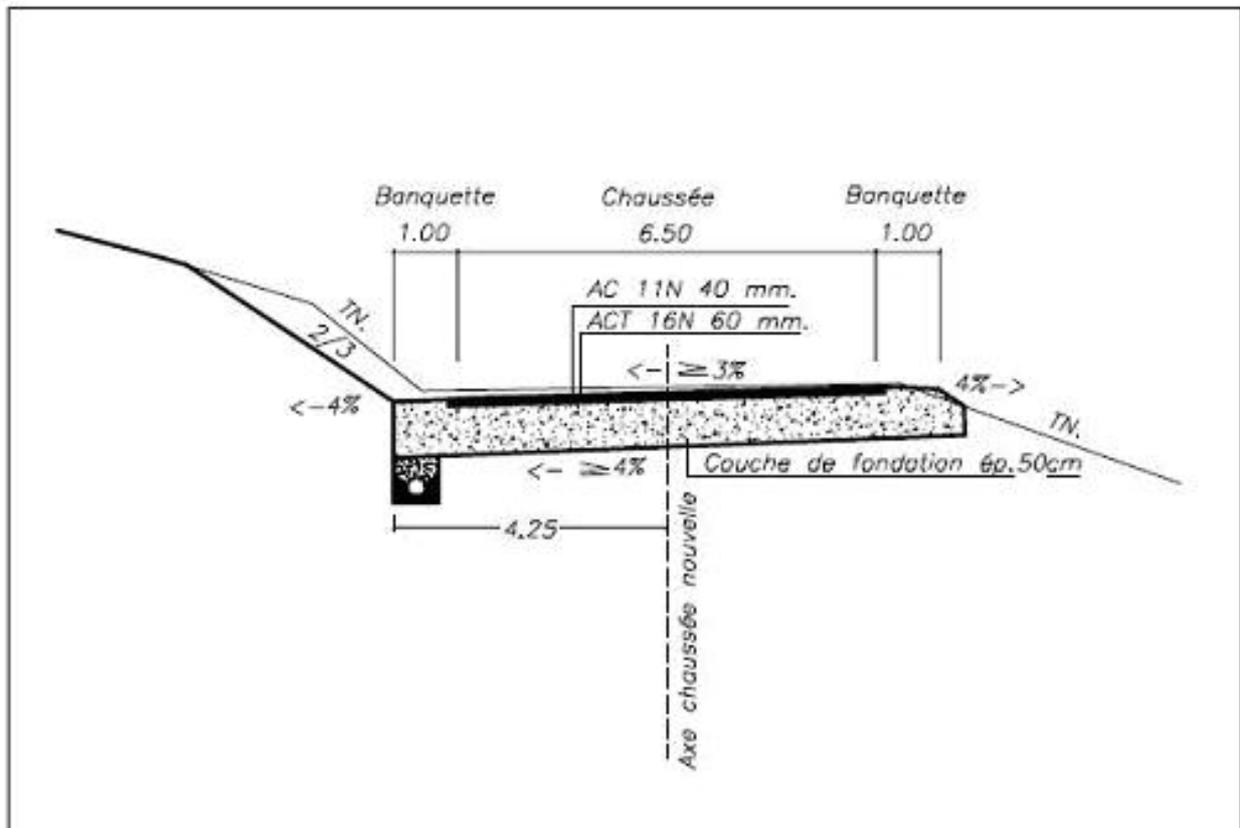


L'objectif du projet est de terminer la correction du tronçon Puidoux – Les Thioleyres en réfectionnant les deux derniers secteurs qui sont dans un état déplorable. C'est une amélioration générale des conditions de circulation sur cet axe pour la mise en conformité avec les normes professionnelles : largeur de la chaussée, superstructure dimensionnée au trafic lourd, à la portance et au gel, banquettes latérales avec fondation, évacuation efficace des eaux de surface, rétablissement des dévers.

Les conditions de sécurité pour tous les usagers seront ainsi retrouvées.

Le projet prévoit une largeur de chaussée de 6.5 m. Cette dimension comprend les marges prévues par les normes VSS (mouvement + sécurité + circulation bidirectionnelle) ; elle permet ainsi le croisement de base de deux voitures ou d'une voiture avec un poids lourd à 80 km/h. En revanche, deux poids lourds devront réduire leur vitesse à 50 km/h pour croiser, élément peu significatif pour cette route au vu du faible trafic lourd. La largeur de 6.5 m constitue donc un compromis acceptable entre une sécurité routière nettement améliorée, des emprises réduites et un coût limité des travaux.

La construction de la nouvelle fondation de la route et de ses banquettes latérales de 1,0 m chacune sera aussi l'occasion de rétablir le profil en long. Le secteur à corriger sur l'étape 2 a une longueur de 780 m et celui de l'étape 3 a une longueur de 1210 m.



Schématiquement, les travaux se dérouleront ainsi:

Le tracé de la route est maintenu à son emplacement actuel mais la superstructure routière sera entièrement reconstruite. Les couches liées actuelles (enrobés hydrocarbonés) et les matériaux de fondation existants seront démontés, triés, réutilisés sur place dans la mesure du possible ou acheminés dans des centres de recyclage (enrobés, grave) ou de traitement des enrobés contenant des goudrons toxiques (HAP). La forme sera réglée selon la largeur finale de la future chaussée (8,5 m avec banquettes) ; la nouvelle superstructure routière sera ensuite édifiée à l'aide d'une couche de fondation en grave, recouverte par les couches liées. Le réseau de récolte des eaux de surface sera amélioré dans la mesure où il est défectueux ou mal situé du fait de l'élargissement de la route : il rejoindra les exutoires existants. Les emprises seront limitées de part et d'autre de la route actuelle. Pour réduire les coûts d'exécution, augmenter la sécurité des usagers et des ouvriers, garantir une qualité accrue des travaux et diminuer la durée du chantier, la route sera fermée au trafic de transit pendant la réfection (10 mois). Un itinéraire de déviation sera mis en place, comme cela avait été le cas pour les travaux de l'étape 1.

1.6 Mobilité douce

Cet itinéraire ne fait ni partie de la stratégie cantonale vélo ni de SuisseMobile ; il n'y a pas de besoins spécifiques ou locaux. Situé hors traversée de localité, en rase campagne, il ne requiert pas d'aménagements particuliers pour les piétons.

1.7 Coût du projet

Le solde de la correction de la RC 761d non retenu dans le cadre de la planification quadriennale 2002-2005, avait un montant estimé des travaux de CHF 3'000'000.-.

Toutefois, le retard pris dans la réalisation de ces travaux (ce qui a accentué la dégradation de cette chaussée) et que la découverte de matériaux bitumineux pollués dans la superstructure de la route existante ont renchéri le coût de ce projet et confirme le renouvellement complet de l'infrastructure routière, avec élimination et traitement des anciens revêtements routiers pollués : c'est le résultat économiquement et techniquement optimal sur le long terme.

Cette solution est en effet un bon compromis quant au futur de cette chaussée : les matériaux pollués sont supprimés ; la variante technique retenue remet à neuf la superstructure routière du tronçon routier considéré.

La différence de coût d'un million de francs entre la planification quadriennale 2002 – 2005 et le présent EMPD provient des hausses conjoncturelles (CHF 600'000.-), des coûts nouveaux pas pertinents en 2002 (CHF 250'000.- pour surveillance des sources, élimination des enrobés avec des goudrons toxiques, essais supplémentaires, etc), de la majoration du poste Imprévu/réserves (CHF 40'000.-) et des travaux supplémentaires à cause de la dégradation de l'infrastructure routière depuis 2002 (CHF 110'000.- estimés).

1.7.1 Coûts de réalisation du projet

Les coûts estimatifs mentionnés ci-après sont TTC avec comme base de référence le troisième trimestre 2010. Ceux des travaux de génie civil sont issus de l'offre en seconde position des moins disantes suite à un appel d'offres en procédure ouverte des marchés publics ; l'analyse des offres n'est pas terminée. Cette analyse sera terminée vers fin juin 2011. Nous avons pris l'hypothèse que l'offre économiquement la plus avantageuse, au sens de l'art. 37 du règlement d'application de la loi du 24 juin 1996 sur les marchés publics (RLMP-VD) du 7 juillet 2004 (726.01.1), ne sera pas forcément la moins élevée. Cette option est dictée par notre expérience.

Les montants prévus pour les acquisitions foncières, la signalisation et le marquage, de même que pour la fourniture et la pose de glissières de sécurité, ont été estimés sur la base des prix indexés de l'étape N° 1 réalisée en 1999 et des récents chantiers similaires réalisés par le SR en 2010.

Les honoraires des prestataires de services pour le projet routier et l'abornement final proviennent des offres respectives des mandataires, attribuées de gré à gré, conformément aux dispositions de la Loi vaudoise sur les marchés publics. Ils seront indexés selon les tarifs KBOB.

				Prix TTC, CHF
100	10%	Dépenses générales	Dépenses générales	401'000.00
111		Dépenses avant vote du décret	honoraires études et sondages	118'000.00
112			Ingénieurs civil	150'000.00
			Géotechnicien, géologue	10'000.00
			Géomètre (sans abornement)	39'000.00
			Hydraulicien (surveillance sources)	29'000.00
			Expert (contrôle direction des travaux)	30'000.00
114		Essais de matériaux, sondages	Environnement (pédologue)	15'000.00
				10'000.00
200	3%	Terrains	Terrains	105'000.00
221		Acquisitions de terrains	Honoraires pour géomètre, abornement et mensuration	58'000.00
			Achat	40'000.00
222		Indemnités		7'000.00
300	76%	Tracé	Tracé	3'060'000.00
331		Chaussée	Superstructure	2'379'000.00
			Dispositifs de retenue	20'000.00
			Canalisations - collecteurs SR	610'000.00
			Marquage	10'000.00
			Signalisation	20'000.00
			Plantation	10'000.00
			Défrichements, travaux forestiers	11'000.00
600	1%	Frais divers	Frais divers	30'000.00
661		Divers	Factures diverses	30'000.00
700	10%	Réserves	Imprévis / Réserves	404'000.00
			TOTAL TTC	4'000'000.00

Ce coût est calculé sur la base d'un projet d'ouvrage et des quantités correspondantes. Le montant tient compte également d'environ CHF 133'000.- dans le poste "superstructure", dus à l'élimination des enrobés contenant des goudrons toxiques (HAP).

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.32, la marge d'approximation des prévisions de coût, au stade de projet d'ouvrage, telle qu'indiquée au poste "réserves", est évaluée à environ 10 %. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

La réfection couvre une longueur totale de 1990 m, avec une largeur de route de 6,5 m soit une surface de 12'935m². Le coût 2010 total, devisé et hors réserve par m² de route est de CHF 278.- TTC. Par comparaison, la facture finale des études et travaux en 1998 pour l'étape 1 de 1540 mètres de longueur aboutit à un coût de CHF180.- TTC par m² de route (prix 1998), donc à CHF 240.-/m² en 2010, avec un renchérissement moyen de 33,6 % selon les indices officiels des coûts de production ICP. La différence de CHF 38.- /m² provient pour moitié de nouveaux coûts en 2010 pas pertinents en 1998 (géotechnicien, surveillance sources + DLT, pédologie, HAP, essais supplémentaires, etc.) et pour le solde des quantités théoriques de la soumission + du calcul approchant de la hausse des prix entre 1998 et 2010 (moyenne de deux catégories).

Financement

Il n'y a pas de recettes de tiers (commune ou privés) ; la totalité du montant susmentionné est à charge du Canton de Vaud.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Il a été donné mandat à une association de bureaux de géomètre et d'ingénieur civil, sous la direction stratégique du Service des routes, pour l'étude du projet et la direction générale opérationnelle et locale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet n° 600'450

En milliers de francs

Intitulé	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	400	2'000	1'600	0	4'000
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	400	2'000	1'600	0	4'000
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	400	2'000	1'600	0	4'000
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	400	2'000	1'600	0	4'000

Le montant prévu au budget 2011 est de CHF 150'000.- et ceux au plan d'investissement 2012-2014 les

suivants :

Année 2012 CHF 1'300'000.-

Année 2013 CHF 480'000.-

Année 2014 CHF 300'000.-

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

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 200'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

CHF $(4'000'000 \times 5 \times 0.55) / 100 =$ CHF 110'000.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Cette route fait partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du Service des routes affectée au déneigement et à l'entretien courant.

3.6 Conséquences sur les communes

Il n'y a pas de conséquence financière pour les communes territorialement concernées par cette correction routière. Elles bénéficieront d'une desserte routière de meilleure qualité, plus sûre et adaptée aux besoins du trafic.

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

Ce projet a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable. En particulier :

- la sécurité des usagers de la route sera rétablie sur ce tronçon ;
- les documents d'appel d'offres travaux ont été élaborés avec un objectif incitant à utiliser des matériaux recyclés ;
- un contrôle strict du respect des règles de gestion des déchets de chantier sera fait ;
- cet investissement de rénovation de la chaussée réduira ensuite les coûts annuels d'entretien ;
- ce projet est établi en accord avec les autorités locales.

En contre partie, l'élargissement de la route provoque une imperméabilisation supplémentaire du sol.

3.8 Programme de législation (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)

Néant.

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

Au vu de l'ensemble de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charges liées, au regard de l'article 163 Cst-VD. Le crédit demandé est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation.

En effet, comme on l'a vu, le projet de correction du tronçon Puidoux - Les Thioleyres se fonde sur une base légale claire (cf chapitre 1.2). La réalisation de cette réfection est impérativement nécessaire aujourd'hui pour les raisons évoquées plus haut (cf chapitres 1.3 et 1.4). Enfin, s'agissant de la condition de la quotité de la dépense, le chapitre 1.7 détaille les différents postes de la dépense. En outre, la variante retenue présente le meilleur rapport qualité-prix. En effet, l'offre retenue l'a été dans le cadre d'une procédure de marché public après un appel d'offres en procédure ouverte.

3.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 et la mesure A22, lesquelles sont proposées dans le plan directeur cantonal.

3.12 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

3.13 Simplification administratives

Néant.

3.14 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	110	110	110	330
Amortissement	0	0	200	200	400
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	110	310	310	730
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	110	310	310	730

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'investissement de CHF 4'000'000.- pour financer le solde de la correction de la route RC 761d entre Puidoux et Les Thioleyres, sur le territoire des communes de Puidoux et des Thioleyres

du 18 mai 2011

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'investissement de CHF 4'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer le solde de la correction de la route RC 761d entre Puidoux et Les Thioleyres, sur le territoire des communes de Puidoux et des Thioleyres.

Art. 2

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

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 18 mai 2011.

Le président :

P. Broulis

La vice-chancelière :

S. Nicollier