

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 5'578'000.- pour financer les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 19 : Trélex, giratoires des Migerendes et du Derby, RC 254 : tronçon Essert-sous-Champvent - Peney)

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Les études d'accidentologie faites pour les périodes 1999-2001 et 2003-2005 ont été déterminantes pour le programme d'élimination des points noirs du réseau routier cantonal hors traversée de localité et ont permis au Service des routes (SR) d'entamer, dès 2002, une campagne d'assainissement de tronçons et carrefours particulièrement dangereux.

Le présent exposé des motifs et projet de décret est destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit-cadre pour une période de quatre ans qui permettra de financer les travaux nécessaires à l'élimination de trois points noirs ciblés parmi les plus dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité.

Le tronçon de la RC 254 entre Essert-sous-Champvent et Peney a fait l'objet d'un rapport de la commission thématique des pétitions et a valu plusieurs interpellations du Grand Conseil au Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat a transmis au président du Grand Conseil la réponse à la pétition "Pour une sécurité accrue de la route d'Essert-sous-Champvent à Peney au lieu dit Le Pilon qui subit années après années de graves accidents", déposée en septembre 2009. Le Gouvernement partage les préoccupations des pétitionnaires ; il a lancé une étude sécuritaire qui a conclu à un bon état général de la route, à l'exception de deux zones présentant des risques.

La création de deux giratoires supplémentaires sur la RC 19 (Route Blanche) sécurisera les deux intersections avec les RC 23 et 12 (giratoires des Migerendes et du Derby, respectivement) qui constituent des carrefours parmi les plus dangereux de cet axe chargé et dangereux à cause de la vitesse des usagers.

Le présent projet s'inscrit aussi dans la politique de la Confédération (rapport Via Sicura adopté par le Conseil fédéral en février 2010) et du Conseil d'Etat (plan directeur cantonal) visant à diminuer de moitié le nombre de blessés et de morts sur le réseau routier cantonal.

1.2 Bases légales

Conformément à l'art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2^{ter}, 7 et 20 al. 1^{er}, lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2, al. 1^{er} LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

Dans son ensemble, le présent projet a pour objectif de rétablir, en vue d'assurer la sécurité routière des usagers, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route).

1.3 Exposé de la situation

1.3.1 Situation actuelle

En 2002, lors du lancement par la Confédération du projet qui a mené au rapport Via Sicura publié en 2005 et mentionné dans le paragraphe 1.1, le nombre de blessés par an s'élevait à 3263 et le nombre de morts à 62 en ce qui concerne le canton de Vaud. En 2009, ces chiffres se montaient à 2543 pour les premiers et à 43 pour les seconds, ce qui représentait une diminution de 22 % du nombre de blessés et de 31 % du nombre de morts. Ces résultats ont été obtenus grâce à une présence plus marquée de la police cantonale (pose de radars, contrôles des vitesses en voitures banalisées plus intensifs et contrôles d'alcoolémie) ainsi qu'à la mise en route d'un programme d'assainissement des points noirs entrepris par le SR.

1.3.2 Problèmes à résoudre

Si le nombre de blessés a continué de diminuer en 2009 par rapport à 2007 (2877), il n'en est pas de même du nombre de morts (38 en 2007), à nouveau en augmentation. Bien que cet état de fait ne soit pas consolidé du point de vue statistique, des mesures plus soutenues doivent être mises en œuvre. Si les mesures de police ont montré leurs effets, il s'agit également d'entreprendre les travaux d'assainissement de carrefours et de tronçons routiers dangereux.

1.4 Risques liés à la non réalisation de ces projets

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ces projets devraient être repoussés, les conséquences seraient les suivantes:

1.4.1 Risques pour les usagers

Le programme d'assainissement des trois points noirs devrait être repoussé faisant courir des risques aux usagers de la route.

En effet, le mauvais état actuel du tronçon de la RC 254 (gestion des eaux claires en fin de cycle de vie, mauvaise adhérence du revêtement, acquisition de tracé insuffisante, dévers transversaux insuffisants voire faux dévers, transitions de dévers inadaptées, etc.) fait courir des risques 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 qualité de propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO).

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant. A moyen terme, ce tronçon de chaussée de la RC 254 pourrait ainsi ne plus respecter les standards de qualité définis dans les normes professionnelles (pertes d'adhérence, aquaplaning, perte de planéité, faux dévers locaux, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, un report impliquerait que des interventions ponctuelles d'assainissement du système d'évacuation des eaux ainsi que de recharges du revêtement (pour lui redonner de l'adhérence) et des dévers adéquats soient entreprises, dans l'urgence, par les services d'entretien. Ces interventions provisoires ne feraient que retarder les travaux de réhabilitation à réaliser, lesquels seraient par conséquent significativement plus importants.

Il existe une méthode d'évaluation de l'état des routes basée sur des indices d'état spécifiques. Le premier de ces indices rend compte des dégradations de surface qui est l'élément qui déclenche une analyse plus poussée sur les causes des dégradations. Tout le réseau cantonal vaudois est ainsi représenté en fonction de cet indice afin de localiser les tronçons les plus dégradés. Les notes attribuées à cet indice vont de bon à mauvais en passant par moyen, suffisant et critique.

En ce qui concerne la RC 254, les indices sont qualifiés de moyens à critiques, sans parler de la glissance de la surface qui est à la limite des normes professionnelles.

Sur la RC 19 le problème est différent et un certain nombre de mesures ont été prises avant l'été 2009 afin de modérer le trafic sur cet axe mouvementé utilisé par certains usagers comme une "piste pour courses de côte". Des bandes rugueuses transversales à la chaussée ont été disposées entre le pied du Jura et Saint-Cergue et un giratoire provisoire a été placé au lieu dit "Les Migerendes" à l'intersection avec la RC 23. Les statistiques provisoires ont montré une diminution des accidents et de leur gravité pour la période été 2009 – été 2010. Bien qu'une statistique significative ne puisse-t-elle être établie qu'après trois années, le Service des routes examine avec satisfaction l'évolution positive de l'accidentologie. Il s'agit donc d'aménager le giratoire provisoire des Migerendes en giratoire définitif et, par la même occasion, de réaliser un nouveau giratoire au carrefour du Derby, qui est sujet à une problématique identique. Ainsi, les mesures provisoires déjà réalisées doivent être complétées, respectivement aménagées de manière définitive dans les meilleurs délais pour assurer une sécurité suffisante.

Les études d'accidentologie se fondent sur la norme SN 640 009a qui traite des accidents de la circulation routière et plus particulièrement de la localisation et du classement des points noirs. Cette norme donne des valeurs indicatives des valeurs seuils pour la localisation de points noirs par intervalle et période. La période est de deux ans et les chiffres actuellement en possession du SR datent de la période 2003-2005. Il n'est toutefois nul doute que des accidents se sont encore produits entre temps. Ainsi, la valeur seuil pour le nombre d'accidents avec dommages corporels (blessés légers, graves et morts) sur des routes principales et secondaires hors traversée de localité – que ce soit des tronçons ou des carrefours – est de 4. Or, celle-ci était déjà dépassée dans le cas des trois points noirs à la période précitée. Il s'agissait donc bel et bien de points noirs selon cette norme.

Enfin, cette même norme donne une méthode de détermination du classement des points noirs. Il s'agit d'une formule pondérée en fonction de la gravité des suites d'accidents. Dans les trois cas d'espèce, on note un total des valeurs du point noir établi par pondération (S_p) relativement important qui a permis de les classer parmi les plus dangereux du canton. C'est pourquoi, dans le cas particulier, ces trois points noirs sont prioritaires par rapport à d'autres.

Voici un tableau qui résume les données utilisées dans cette analyse :

Point noir	Local	Acc.	Dégâts matériels U _{MS}	Blessés légers U _{LV}	Blessés graves U _{SV}	Morts U _G	Blessés et morts	Valeur seuil	Note \$
RC 254	PR450 à PR500	9	8	6	4		10	4	112
	PR550 à PR600	9	8	7	1		8		56
Derby		7	11	4	1		5		47
Migerendes		6	9	6	1	1	8		78

1.5 Exposé de la situation sur les études engagées

1.5.1 Crédit d'étude

Le crédit d'étude octroyé par le Conseil d'Etat le 11 août 2010 et la Commission des finances du Grand Conseil, d'un montant total de CHF 148'000 TTC, couvre l'établissement des projets de la mise à l'enquête publique et des mises en soumission pour l'assainissement des trois points noirs. Il est composé ainsi:

- RC 254 : Tronçon Peney – Essert-sous-Champvent CHF 17'000.-
 - RC 19 et 23 : Giratoire des Migerendes à Trélex CHF 64'000.-
 - RC 19 et 12 : Giratoire du Derby à Trélex CHF 67'000.-
- CHF 148'000.- TTC

Ce montant sera amorti dans le présent objet Procofiév n° 600'514 "RC 254-19, crédit-cadre pour correction de trois points noirs".

1.5.2 Déroulement des études

Les études portent sur l'assainissement définitif de trois points noirs parmi les plus dangereux du réseau routier vaudois, à savoir :

- le tronçon de la RC 254 situé entre les communes d'Essert-sous-Champvent et Peney ;
- le carrefour des Migerendes au croisement des RC 23 et 19 (Route Blanche) à Trélex ;
- le carrefour du Derby au croisement des RC 12 et 19 (Route Blanche) à Trélex.

Ces études arrivent à bout touchant et les mises en soumission ainsi que les mises à l'enquête sont prévues pour l'automne 2011.

1.5.3 Etudes et travaux prévus ultérieurement

Le projet d'exécution et la direction des travaux sont intégrés dans le présent crédit-cadre.

1.6 Decriptif des travaux

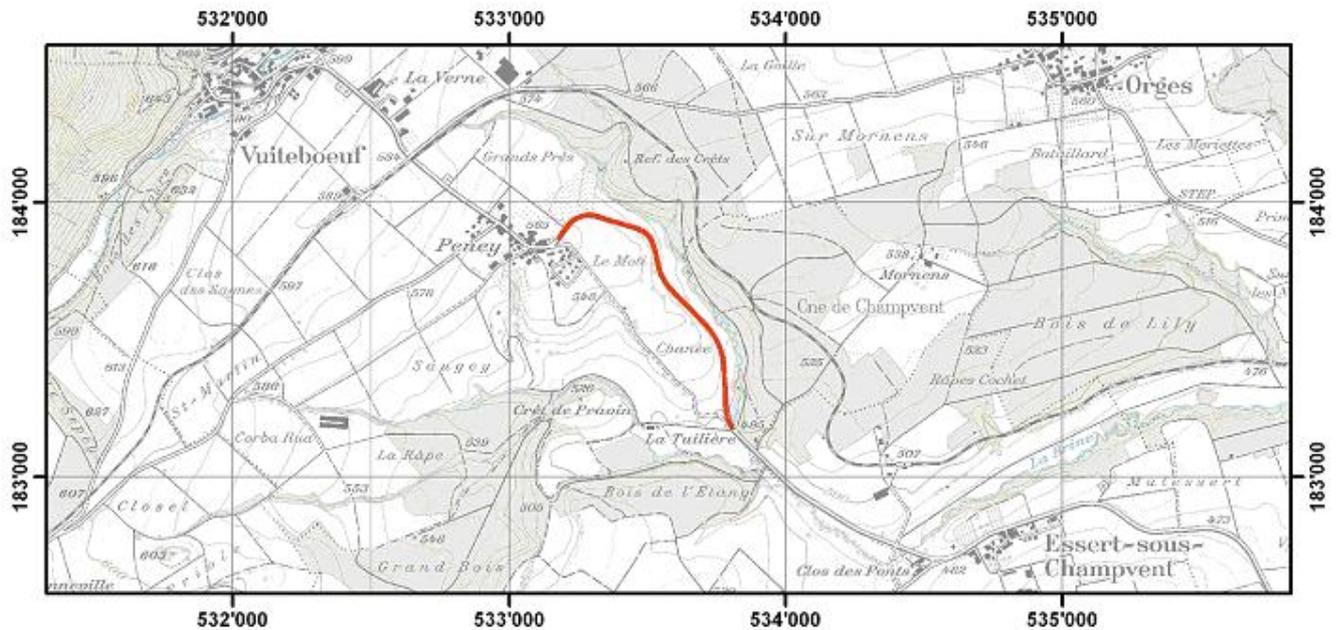
Le présent EMPD se propose de réaliser l'assainissement définitif de trois points noirs parmi les plus dangereux du réseau routier vaudois, à savoir :

- le tronçon de la RC 254 situé entre les communes d'Essert-sous-Champvent et Peney, entre

les points de repère 475 et 600 ;

- le carrefour des Migerendes au croisement des RC 23 et 19 (Route Blanche) à Trélex, actuellement sous forme de giratoire provisoire ;
- le carrefour du Derby au croisement des RC 12 et 19 (Route Blanche) à Trélex.

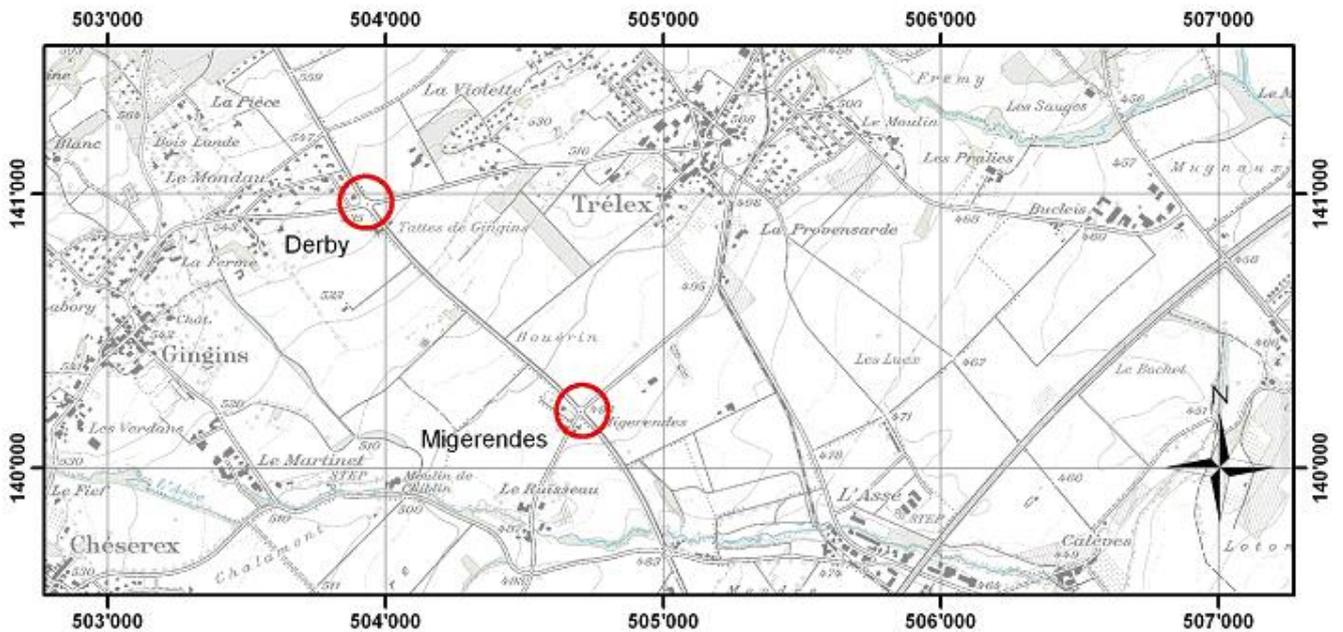
1.6.1 Tronçon de route cantonale entre Essert-sous-Champvent et Peney



Le tronçon de la route cantonale RC 254 défini ci-dessus fait partie des plus dangereux du réseau des routes cantonales vaudoises. Les accidents qui y surviennent sont souvent mortels. On en veut notamment pour preuve la pétition évoquée au ch. 1.1. Suite aux investigations effectuées sur le site (mesures de la glissance de la chaussée, mesures de la vitesse des véhicules), des mesures ont déjà été prises (balisage renforcé dans les virages, bandes sonores), mais un assainissement rapide de ce tronçon reste impératif. Diverses mesures d'amélioration ont été proposées, dont deux ont été mises en œuvre, soit la limitation des zones d'ombre en traversées de forêt par abattage d'arbres et l'amélioration de la distance de visibilité. Les autres mesures à réaliser une fois le financement accordé sont : la pose de glissières de sécurité supplémentaires, le renouvellement du revêtement bitumineux pour améliorer l'adhérence et la correction des dévers et amélioration des transitions de dévers entre les virages en "S". Le système d'évacuation des eaux sera également revu par la réhabilitation des canalisations existantes qui sont en fin de cycle de vie et qui, par conséquent, ne remplissent plus que partiellement leur rôle. Celles-ci seront remplacées par une chemise de drainage tout le long du côté amont du tronçon et par la création de prises d'eaux ponctuelles du côté aval exclusivement aux endroits nécessaires en fonction de la nouvelle plateforme routière assainie. Le but étant de garantir une gestion optimale des eaux garante d'une sécurité accrue de la plateforme routière et de sa pérennité à long terme.

Ces travaux seront réalisés par étapes afin de permettre le maintien de l'essentiel de la circulation sur cet axe structurant à l'échelle de la région Yverdon - Sainte-Croix qui connaît un trafic journalier moyen relativement important, de l'ordre de 5'300 véhicules par jour. De plus, environ deux cents poids lourds fréquentent quotidiennement cet axe du lundi au vendredi (valeurs issues des comptages 2005). Une à deux journées complètes seront toutefois vraisemblablement nécessaires lors de la mise en place de la dernière couche des revêtements bitumineux afin d'assurer un travail exécuté selon les règles de l'art.

1.6.2 Giratoires des Migerendes et du Derby



Au vu des explications données au ch. 1.4.1, il s'agit d'aménager le giratoire provisoire des Migerendes en giratoire définitif et, par la même occasion, de réaliser un nouveau giratoire au carrefour du Derby, qui est sujet à une problématique identique.

En effet, les accidents mortels survenus au droit de ces deux carrefours consistaient en des chocs entre un véhicule se déplaçant à vive allure sur la RC 19 et un véhicule tentant de traverser le carrefours ou de s'engager sur le même axe. La trop grande différence de vitesse entre ces deux axes concourants est donc l'une des principales causes des accidents qui se sont produits.

Le but premier d'un giratoire est de forcer les usagers à diminuer leur vitesse d'approche par perte de priorité. Un tel aménagement permet également de fluidifier le trafic sur toutes ses branches, ce qui est appréciable aux abords d'un axe déjà très chargé. Ainsi, le fait de traverser ou de s'engager sur la RC 19 n'en sera que facilité, et surtout, sécurisé. C'est pourquoi, en l'espèce, la variante consistant en l'aménagement d'un giratoire représente la solution la mieux adaptée au problème.

Ces travaux seront réalisés par étapes afin de permettre le maintien de l'essentiel de la circulation sur cet axe structurant à l'échelle de la région Nyon – Saint-Cergue qui connaît un trafic journalier moyen relativement important, de l'ordre de 5'850 véhicules par jour. De plus, environ nonante poids lourds fréquentent quotidiennement cet axe du lundi au vendredi (valeurs issues des comptages 2005). Une à deux journées de fermeture complètes seront toutefois vraisemblablement nécessaires lors de la mise en place de la dernière couche des revêtements bitumineux afin d'assurer un travail exécuté selon les règles de l'art.

1.7 Crédit sollicité

Le projet d'assainissement définitif de ces trois points noirs a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du DINF pour la période 2010–2013. Les montants arrondis des travaux sont les suivants:

▪ Tronçon de route cantonale entre Essert-sous-Champvent et Perey	CHF	2'321'300.-
▪ Giratoire définitif des Migerendes	CHF	1'455'560.-
▪ Giratoire du Derby	CHF	<u>1'387'954.-</u>
TOTAL INTERMEDIAIRE	CHF	5'164'814.-
TVA 8 % arrondie	CHF	<u>413'186.-</u>
TOTAL TTC	CHF	5'578'000.-
Montant du crédit-cadre sollicité	CHF	5'578'000.-

Le montant ci-dessus tient compte de l'amortissement du crédit d'étude de CHF 1'48'000.- (ch. 1.5.1)

1.7.1 Bases des devis

Les coûts sont estimés sur la base d'avant projets et de prix du dernier trimestre 2010. Ces prix unitaires sont issus de soumissions rentrées pour des travaux analogues.

Conformément à l'art. 4.1.31 du règlement SIA 103 (édition 2003), la marge d'approximation de prévision des coûts au stade d'avant projet telle qu'indiquée au poste "Réserves" est évaluée à 20 % du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Les travaux dureront environ six mois. Ils débuteront au printemps 2012, sous réserve des résultats des enquêtes travaux et expropriation et de l'octroi des crédits.

1.7.2 Tronçon de route cantonale entre Essert-sous-Champvent et Peney (RC 254)

Poste budgétaire	N° de Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
100	1	Dépenses générales	Dépenses générales	
	111	Dépenses avant vote du décret	CECE octroyé HT	15'800
	112	Honoraire		
			Ingénieurs civil	40'231
			Géomètre	40'000
			Total dépenses générales HT	96'031
200	2	Terrains	Terrains	
	221	Acquisitions de terrains		
			Honoraire pour géomètre- abornement	8'000
			Achat	4'000
	222	Indemnités		10'000
		Total terrains HT	22'000	
300	3	Tracé	Tracé	
	331	Chaussée		
			Travaux préparatoires	210'515
			Superstructure	868'342
			Infrastructure	406'685
			Dispositifs de retenue	20'000
			Canalisation - collecteur SR	237'092
			Marquage	20'000
			Signalisation	3'708
			Total tracé HT	1'766'342
600	6	Frais divers	Frais divers	
	661	Divers		50'000
			Total frais divers HT	50'000
700	7	Réserves	Imprévis / Réserves	
		~20%		386'924
			Total réserves HT	386'924
		Total HT avant recettes	2'321'297	
		Total HT	2'321'297	
		TVA 8.0% arrondie	185'703	
		Total général TTC	2'507'000	

CECE : Crédit d'Etude du Conseil d'Etat

Clé : Code d'isolation pour la comptabilité analytique

1.7.3 Giratoire définitif des Migerendes (RC 19)

Poste budgétaire	N° de Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
100	1	Dépenses générales	Dépenses générales	
	111	Dépenses avant vote du décret	<i>CECE octroyé HT</i>	59'480
	112	Honoraire		
			<i>Ingénieurs civil</i>	68'410
			<i>Géomètre</i>	30'000
			Total dépenses générales HT	157'890
200	2	Terrains	Terrains	
	221	Acquisitions de terrains		
			<i>Honoraire pour géomètre - abornement</i>	17'250
	222	Indemnités		5'000
		Total terrains HT	22'250	
300	3	Tracé	Tracé	
	332	Giratoire		
			<i>Travaux en régie</i>	25'000
			<i>Installation de chantier</i>	45'000
			<i>Travaux provisoires</i>	45'000
			<i>Superstructure</i>	392'500
			<i>Infrastructure</i>	340'000
			<i>Canalisation - collecteur SR</i>	80'000
			<i>Marquage</i>	10'500
			<i>Signalisation</i>	24'500
	335	Essais de matériaux		20'000
			Total tracé HT	982'500
600	6	Frais divers	Frais divers	
	661	Divers		50'000
			Total frais divers HT	50'000
700	7	Réserves	Imprévus / Réserves	
		~20%		242'916
			Total réserves HT	242'916
		Total HT avant recettes	1'455'556	
		Total HT	1'455'556	
		TVA 8.0% arrondie	116'444	
		Total général TTC	1'572'000	

1.7.4 Giratoire du Derby (RC 19)

Poste budgétaire	N° de Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
100	1	Dépenses générales	Dépenses générales	
	111	Dépenses avant vote du décret	CECE octroyé HT	62'270
	112	Honoraire		
			Ingénieurs civil	74'230
			Géomètre	30'000
			Total dépenses générales HT	166'500
200	2	Terrains	Terrains	
	221	Acquisitions de terrains		
			Honoraire pour géomètre- abornement	20'250
			Achat	279
	222	Indemnités		5'000
		Total terrains HT	25'529	
300	3	Tracé	Tracé	
	332	Giratoire		
			Travaux en régie	22'500
			Installation de chantier	40'000
			Travaux provisoires	50'000
			Superstructure	41'5'000
			Infrastructure	277'500
			Canalisation - collecteur SR	65'000
			Marquage	9'000
			Signalisation	24'500
	335	Essais de matériaux		20'000
			Total tracé HT	923'500
600	6	Frais divers	Frais divers	
	661	Divers		50'000
		Total frais divers HT	50'000	
700	7	Réserves	Imprévu / Réserves	
		~20%		233'545
		Total réserves HT	233'545	
		Total HT avant recettes	1'399'074	
800	8	Recettes	Recettes	
	882	Subvention	Bruit (subvention Confédération) *	11'111
			Total recettes HT	11'111
		Total HT	1'387'963	
		TVA 8.0% arrondie	111'037	
		Total général TTC	1'499'000	

* La Confédération octroie des subventions dans le cadre de la convention-programme pour la lutte contre le bruit. Pour ce projet, le montant de la subvention se monte à CHF 12'000.- TTC.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les bureaux d'ingénieurs privés assumeront les prestations suivantes:

- élaboration des projets ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

Les collaborateurs du SR, division Infrastructure routière, seront en charge des prestations suivantes :

- direction générale des travaux.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le projet d'investissement

Objet N° 600'514

En milliers de francs

Intitulé	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	5'000	590	0	5'590
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	12	0	12
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	5'000	578	0	5'578
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	0	5'000	590	0	5'590
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	12	0	12
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	5'000	578	0	5'578

Le montant prévu au budget 2011 est de CHF 1'200'000.- et ceux au plan d'investissement 2012-2014 les suivants :

Année 2012 : CHF 640'000.-

Année 2013 : CHF 320'000.-

Année 2014 : CHF 0.-

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 20 ans à raison de CHF 278'900.- par an.

(5'578'000 / 20 = CHF 278'900.-)

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêt sera de

(5'578'000 x 5 x 0.55) / 100 = CHF 153'400.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du SR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Toutes ces routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises. Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du SR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux d'assainissements des points noirs achevés, les communes concernées disposeront d'une amélioration significative de la sécurité routière.

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

Ces projets ont incontestablement des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.

En effet, leurs réalisations permettront d'améliorer les conditions de circulation tant pour les transports individuels que pour les transports en commun et la mobilité douce, tout en améliorant la sécurité des usagers de la route.

De plus, la création de giratoires offre une meilleure fluidité du trafic garante d'une diminution de la pollution, du bruit et de la consommation d'énergie.

Au surplus, les projets d'assainissement des points noirs sont priorisés et choisis avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux seront élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

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

Le projet est conforme à la mesure N° 12 du programme de législature du Conseil d'Etat par la mise en oeuvre du plan directeur cantonal.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, 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.

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 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Comme le démontre le présent EMPD, 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). En tant qu'ils visent à la correction de tronçons ne répondant plus aux exigences de la sécurité routière, notamment en raison du nombre élevé d'accidents (élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois), les travaux pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent donc directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. En outre, des critères stricts découlant d'études d'accidentologie ont permis au SR d'identifier les tronçons à réfectionner de manière prioritaire (cf. ch. 1.4 de l'EMPD). Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, les travaux projetés ne constituent rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à rétablir une sécurité suffisante sur les tronçons concernés. Les aménagements projetés ont en effet été définis comme étant à même d'éliminer les défauts relevés lors des analyses sécuritaires, de manière à rendre ces tronçons de routes conformes aux normes professionnelles et directives en vigueur (normes VSS et directives de l'OFROU). On se réfère notamment aux explications figurant au ch. 1.6 du présent exposé des motifs. 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.

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 de la route sur ces points noirs notoires du réseau cantonal. Il est renvoyé, sur ce point, aux explications détaillées fournies sous ch. 1.4 du présent EMPD. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

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

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

Le projet d'assainissement des points noirs est en conformité avec le plan directeur cantonal en vigueur depuis le 5 juin 2007.

En effet, il s'inscrit tout d'abord dans les objectifs de la stratégie A "Coordonner mobilité, urbanisation et environnement" et en particulier la ligne d'action A2 "Développer une mobilité multimodale", prévus par le plan directeur cantonal.

Plus précisément, il s'inscrit dans la mesure A22 "Réseaux routiers" dans lequel il est stipulé que le canton élabore la planification du réseau routier qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base, entre autres, de la sécurité. L'indicateur choisi pour cette mesure est le nombre de victimes d'accidents de la circulation (morts et blessés).

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

Néant.

3.13 Simplifications administratives

Néant.

3.14 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences sur le budget de fonctionnement en relation avec les projets sont les suivantes:

Objet N° 600'514

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	153.4	153.4	153.4	460.2
Amortissement	0	0	278.9	278.9	557.8
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	153.4	432.3	432.3	1018
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	153.4	432.3	432.3	1018

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-cadre de CHF 5'578'000.- pour financer les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 19 : Trélex, giratoires des Migerendes et du Derby, RC 254 : tronçon Essert-sous-Champvent - Peney)

du 17 août 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-cadre de CHF 5'578'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 19 : Trélex, giratoires des Migerendes et du Derby, RC 254 : tronçon Essert-sous-Champvent - Peney).

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. 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 17 août 2011.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean