

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'928'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 414 entre Fey et Montandrey sur le territoire des communes de Fey et de Villars-Le-Terroir

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien et d'aménagement de la RC 414 entre Fey et le hameau de Montandrey sur le territoire des communes de Fey et Villars-Le-Terroir. La chaussée de ce tronçon de route cantonale trop étroite est particulièrement dégradée avec un réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages déficients.

Cet exposé des motifs est accompagné d'un projet de décret destiné à solliciter du Grand Conseil un crédit de CHF 4'928'000.- pour la réalisation des travaux liés à ce projet.

Une fois le projet réalisé, la fonction de liaison à l'échelle régionale de ce tronçon routier, qui offre un parcours direct entre Villars-Le-Terroir et Bercher satisfera aux exigences légales de sécurité, de fluidité et d'entretien des routes cantonales. L'entretien et l'aménagement de ce tronçon routier sont donc nécessaires pour répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés par cet axe régional.

1.2 Bases légales

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 aménagés en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic ainsi qu'aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou). Ces éléments 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.

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. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie. De

plus, on note une accélération des altérations ces dernières années due aux hivers particulièrement rigoureux.

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

Une fois le projet réalisé, on améliore de manière significative la fonction de ce tronçon de route pour qu'il puisse enfin répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés.

1.3 Exposé de la situation

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. rapport N° 9 de mai 2002). Le Grand Conseil vaudois avait accepté que soit mise en place une méthode de priorisation et de choix des projets routiers, et que cette approche intègre la prise en compte de critères du développement durable dans l'analyse d'opportunité d'un projet routier.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagements des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont priorisés selon cette méthode, puis intégrés à la planification quadriennale. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la qualité actuelle du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

1.3.1 Situation actuelle

Dans le cas d'espèce, la route cantonale RC 414 est actuellement une route secondaire de classe "c", à trafic d'intérêt régional, reliant Villars-Le-Terroir à Bercher. Elle a donc une fonction de route de liaison à l'échelle de la région. C'est la raison pour laquelle, dans la nouvelle hiérarchie du réseau cantonal, elle est intégrée au réseau dit "de base", c'est-à-dire le premier niveau de hiérarchisation qui donne la base structurante au réseau cantonal dans sa globalité. Au vu de cette planification du réseau routier vaudois à l'horizon 2020, cette route est donc vouée à renforcer sa fonction d'axe principal régional.

Selon les comptages effectués en 2005 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 2'600 véhicules/jour, dont une centaine de poids lourds. Il est à noter que le centre collecteur de céréales de Bercher ainsi que la scierie de Rueyres occasionnent une charge de trafic relativement importante sur ce tronçon de route. La réhabilitation de cette route s'inscrit donc également dans un objectif de développement économique régional.

1.3.2 Problèmes à résoudre

La route actuelle située dans le secteur entre le hameau de Montandrey et la commune de Fey, se trouve dans un état de dégradation avancé, laissant apparaître une surface extrêmement déformée et parsemée de nombreux nids de poule. Le revêtement supérieur se détache par plaques et le soubassement affaissé entraîne une déformation générale de toute la chaussée.

Dix-huit prélèvements du revêtement par carottage ont été faits. Ces carottes ont révélé des épaisseurs de revêtement comprises entre 5 et 18 cm. L'épaisseur totale de revêtement pour une telle route doit être de 20 cm dans l'optique d'un dimensionnement durable. De plus, la connexion entre les différentes couches est clairement déficiente. En effet, les carottes montrent des décollements entre les couches qui devraient être parfaitement collées entre elles pour éviter une dégradation rapide de la chaussée. L'absence de fondation ainsi qu'un revêtement inadapté sur ce tronçon entre le hameau de Montandrey et la commune de Fey ont conduit à de très fortes dégradations et au faïençage du revêtement. Ceci a

pour effet que, chaque année, le Service des routes consacre plusieurs dizaines de milliers de francs à maintenir cette chaussée en service. La réfection de cette route s'impose donc dans les meilleurs délais. Enfin, sur tout ce tronçon, la largeur actuelle de la chaussée est comprise entre 5.40 et 5.80 m, ce qui est insuffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640 201. En effet, la norme VSS recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée de 6.50 m (cas du croisement d'une auto avec un poids lourds de 2.50 de large) et de 7.30 m pour le croisement de deux poids lourds. 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, qui se dégradent au passage des gros véhicules, lesquels doivent "mordre" sur les banquettes pour croiser. En raison du volume relativement élevé de poids lourds circulant sur cet axe de développement économique régional, un élargissement à 7 m est désormais nécessaire. En limitant la chaussée à une largeur à 7 m, les poids lourds doivent "lever le pied" pour se croiser à une vitesse inférieure à 80 km/h, ce qui induit une utilisation mesurée du territoire.

Inscrite à la planification routière 2002-2005 pour une réfection partielle, puis mise en veilleuse en raison des disponibilités financières limitées de l'Etat de Vaud durant ces dernières années, cette route a, depuis lors, encore subi les effets néfastes de quelques hivers rigoureux.

Au vu de tout ce qui précède et en vue de garantir une durabilité optimale ainsi qu'une sécurité routière adéquate sur ce tronçon, un assainissement complet s'impose donc rapidement. Il est à noter que le Service des routes ainsi que le Conseil d'Etat ont reçu tous deux des lettres de la commune de Fey faisant avis de leur préoccupation quant à l'état actuel de ce tronçon de route.

1.3.3 Variantes

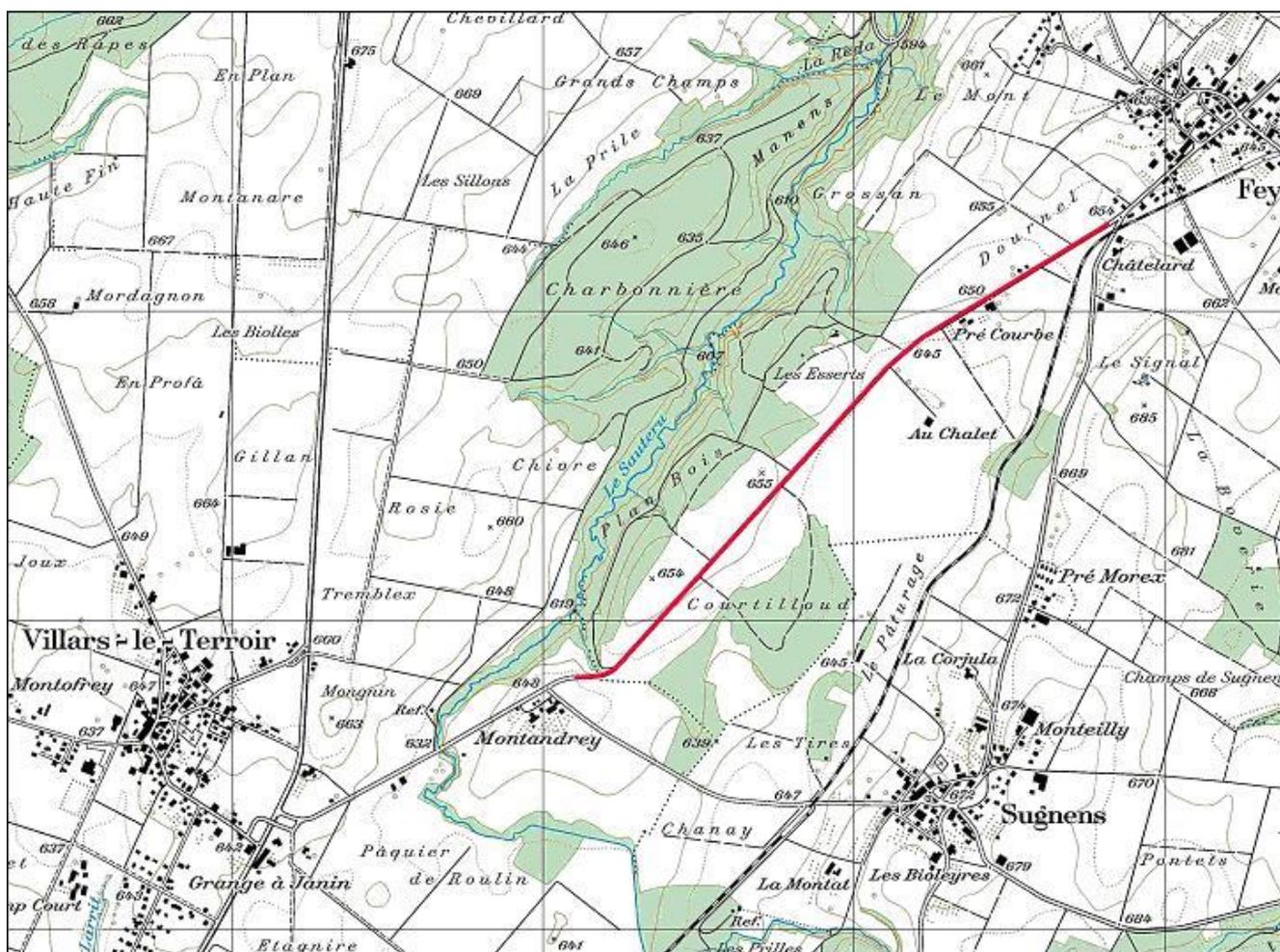
Voici un bref résumé des différentes variantes envisagées:

- la première variante consistait au renforcement de l'infrastructure existante par le rabotage d'une partie de l'enrobé et le rechargement avec de nouvelles couches. Celle-ci a été abandonnée car elle n'aurait pas empêché la réapparition de fissures après quelques années déjà. De plus, la portance de la fondation sur les bords n'est pas suffisante pour permettre l'élargissement ;
- la deuxième variante consistait à maintenir le centre de la fondation qui connaît une portance suffisante et de réhabiliter la portance de la fondation sur ses bords. Cependant, celle-ci a été abandonnée en raison de l'inhomogénéité de la fondation ainsi créée. Le fonctionnement adéquat du drainage de celle-ci, qui est manquant actuellement, et qui est nécessaire à sa pérennité à long terme en la protégeant du gel, ne serait pas garanti. De plus, la déformation du profil en long ne répond plus aux standards actuels définis dans les normes professionnelles (VSS). Un renouvellement de la fondation dans son entier est donc nécessaire ;
- enfin, la nécessité de doter ce tronçon de route cantonale d'un système d'évacuation des eaux performant afin de garantir sa pérennité à long terme nécessite la réhabilitation de l'infrastructure dans son entier avec la création de chemises de drainage. Une infrastructure ainsi assainie garantit une durée de vie élevée et des travaux d'entretien à moindres coûts pour les générations futures. C'est ainsi que se définit la variante retenue.

1.4 Descriptif des travaux

Le présent EMPD se propose de réaliser un entretien lourd et l'aménagement du tronçon de route cantonale entre Fey et Montandrey.

1.4.1 Plan de situation



Le projet s'étend sur une longueur de 2'300 m entre la sortie Nord de Montandrey et l'entrée de la localité de Fey. Il est conçu de manière à suivre au plus près le tracé et la sinuosité de la route actuelle pour garantir des emprises minimales sur les parcelles riveraines et des terrassements minimaux.

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

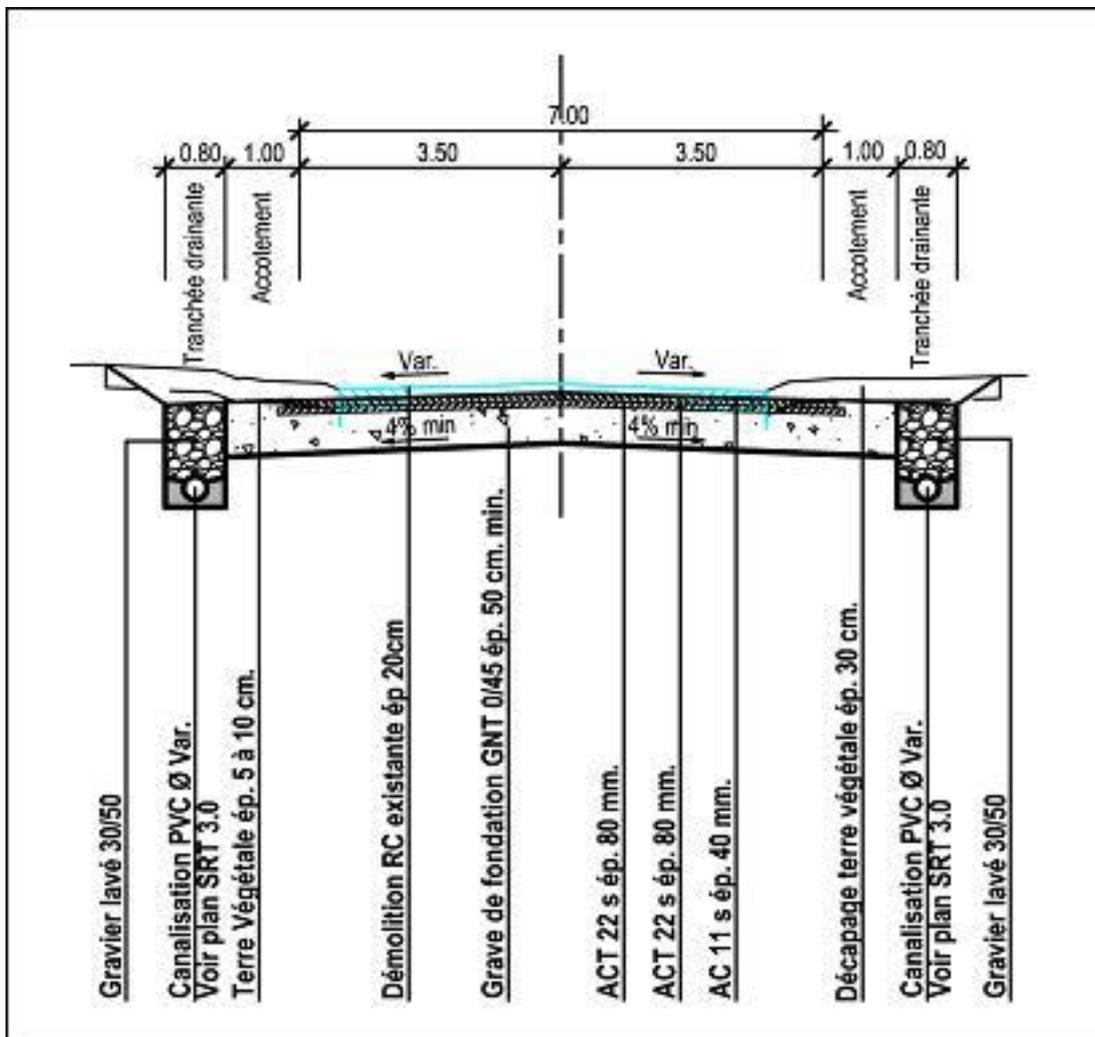
- renouvellement complet de l'infrastructure de la chaussée, comprenant deux voies de circulation de 3.50 m, deux accotements de 1 m et deux collecteurs avec chemise de drainage ;
- sur l'entier de ce tronçon particulièrement dégradé, réfection complète des couches de revêtement et élargissement à un profil en travers conforme aux normes VSS.

Le système d'évacuation des eaux claires sera également revu par la réhabilitation des canalisations existantes qui sont en fin de cycle de vie et qui, par conséquent, ne remplissent que très partiellement leur rôle. Celles-ci seront remplacées par deux chemises de drainage de part et d'autre du tronçon exclusivement aux endroits nécessaires en fonction de la nouvelle plateforme routière assainie. Le but est d'arriver à une gestion optimale des eaux de ruissellement de la chaussée, garante d'une sécurité accrue de la plateforme routière, et d'assurer le drainage de la fondation de la route afin de garantir sa pérennité à long terme en la protégeant contre le gel. Cette conception respecte les normes VSS 640 340-360 (évacuation des eaux de chaussée) et la norme SIA 190.

Les exutoires du système d'évacuation des eaux de la route sont des canalisations qui appartiennent à la commune de Fey. Une adaptation de ce système de canalisations communal est donc nécessaire en vue de la charge nouvelle qu'il devra supporter à la fin des travaux. Une convention a donc été passée avec la commune pour régler sa participation financière.

Enfin, l'emprise du projet nécessite au total l'expropriation de 43 m² de terres agricoles sur la commune de Villars-Le-Terroir et de 10'128 m² de terres agricoles sur la commune de Fey.

1.4.2 Profil type retenu



Caractéristiques du profil type:

- chaussée : deux voies de circulation de 3.50 m de largeur ;
- le choix d'une largeur de 7 m est légèrement inférieur aux minima de la norme VSS 640 201 et s'inscrit dans une volonté d'utilisation mesurée du territoire ;
- deux banquettes de 1 m de largeur ;
- un drainage collecteur de part et d'autre pour récolter les eaux de surface et les eaux d'infiltration de la fondation, ce qui est garant de la pérennité de la fondation à long terme en la protégeant contre le gel ;
- pas de bandes cyclables étant donné que la mobilité douce bénéficie d'un itinéraire SuisseMobile à vélo entre Villars-Le-Terroir et Fey parallèle à l'axe routier de la RC 414, en site propre et donc mieux sécurisé.

1.4.3 Gestion du trafic en phase travaux

Ces travaux se feront sur un tronçon de route totalement fermé à la circulation et une déviation sera mise en place. Par contre, ils seront réalisés par étapes afin de garantir le maintien de l'accessibilité pour les riverains ainsi que pour les exploitants agricoles durant toute la durée des travaux. Ce mode de gestion du trafic permet une sécurité du chantier ainsi qu'une qualité d'exécution accrue pour une durée des travaux réduite. La pose de la couche de roulement se fera l'année suivante.

1.5 Crédit sollicité

Le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la RC 414 entre Fey et Montandrey a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du DINF. Le montant des travaux est estimé à CHF 4'928'000.-.

1.5.1 Bases du devis

Les coûts sont estimés sur la base de soumissions rentrées en novembre 2010 ainsi que sur des offres d'honoraires d'ingénieurs et de géomètres déposées en juin 2010.

L'expropriation de 10'171 m² de terrain agricole à CHF 4.50.-/m² auquel s'ajoute un montant d'indemnités de CHF 30'000.- nous permet d'évaluer le coût de l'acquisition de terrain à environ CHF 76'000.-.

Conformément à l'art. 4.1.32 du règlement SIA 103 (édition 2003), la marge d'approximation de prévision des coûts au stade de projet d'ouvrage telle qu'indiquée au poste "Réserves" est évaluée à 10 % du montant prévu pour les travaux. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

1.5.2 Durée des travaux

Les travaux dureront environ dix mois. Ils débuteront au printemps 2012 et prendront fin en automne 2012. Le tapis sera posé durant l'été 2013, sous réserve des résultats de l'enquête expropriation et, également, sous réserve de l'octroi des crédits. S'agissant de l'enquête travaux, elle a déjà eu lieu et tous les opposants ont levé leur opposition à la suite de l'intégration de leurs demandes de modifications de projet. Ainsi, l'enquête expropriation ne devrait être qu'une formalité vu l'attrait réitéré des riverains à la réalisation de ces travaux.

1.5.3 Devis

Le coût de réalisation de ce projet se répartit de la façon suivante :

Poste budgétaire	N° de Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	
100	1	Dépenses générales	Dépenses générales	
	112	Honoraires		
			<i>Ingénieurs civil</i>	178'891
			<i>Géomètre</i>	50'000
			Total dépenses générales HT	228'891
200	2	Terrains	Terrains	
	221	Acquisitions de terrains		
			<i>Honoraire pour géomètre- abonnement</i>	60'440
			<i>Achat</i>	45'770
	222	Indemnités		30'000
		Total terrains HT	136'210	
300	3	Tracé	Tracé	
	331	Chaussée		
			<i>Travaux préparatoires</i>	182'243
			<i>Superstructure</i>	1'928'582
			<i>Infrastructure</i>	496'126
			<i>Dispositifs de retenue</i>	21'500
			<i>Canalisation - collecteur SR</i>	1'050'447
			<i>Marquage</i>	40'000
			<i>Signalisation</i>	3'500
			<i>Défrichements, travaux forestiers</i>	1'449
	335	Essais de matériaux, sondages		40'000
			Total tracé HT	3'763'847
400	4	Ouvrages d'art	Ouvrages d'art	
	443	Ouvrage divers		
			<i>Voûtage</i>	5'030
		Total ouvrages d'art HT	5'030	
600	6	Frais divers	Frais divers	
	661	Divers		50'000
		Total frais divers HT	50'000	
700	7	Réserves	Imprévus / Réserves	
		~10%		418'398
			Total HT avant recettes	4'602'376
800	8	Recettes	Recettes	
	881	Participation (commune de Fe y)		39'333
			Total recettes HT	39'333
			Total HT	4'563'043
			TVA 8.0%, arrondie à	365'043
			Total général TTC	4'928'086

Clé : Code d'isolation pour la comptabilité analytique

Arrondi à CHF 4'928'000.-

1.6 Risques liés à la non réalisation de ce projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ce projet devrait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes:

1.6.1 Risques pour les usagers

Le mauvais état actuel de ce tronçon de RC (chaussée dégradée, largeur de la chaussée très faible, banquettes affaissée, 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 414 pourrait ainsi être complètement défoncé (perte de planéité, aquaplaning, faux dévers locaux, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, d'ici là des interventions ponctuelles de colmatage de fissure et recharge de nids de poule devraient être faites, comme souvent dans l'urgence, par les services d'entretien. Ceci n'éviterait pas les travaux de réhabilitation à effectuer ultérieurement, lesquels seraient significativement plus importants.

A titre d'information, 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 de ces 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 414, les indices sont qualifiés de critique à mauvais, ce qui représente clairement le dernier niveau d'alerte en terme d'obligation de réaliser des travaux d'entretien.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'élaboration du projet de la RC 414 entre Fey et Montandrey a été assurée par la division Infrastructure routière du Service des routes de l'Etat de Vaud. La préparation des dossiers d'exécution ainsi que la direction générale des travaux seront également assurées par les collaborateurs du Service des routes, jusqu'au décompte final de ce chantier. La direction locale des travaux et un appui à la direction générale des travaux seront quant à eux assurés par un mandataire externe.

L'acquisition des marchés de services et de travaux se fera conformément à la loi sur les marchés publics.

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet N° 600'472

En milliers de francs

Intitulé	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	4'000	970	0	4'970
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	42	0	42
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	4'000	928	0	4'928
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	4'000	970	0	4'970
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	42	0	42
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	4'000	928	0	4'928

L'objet Procofiév 600'472 est prévu au budget 2011 et au plan d'investissement 2012-2014 avec les montants suivants :

Année 2011 : CHF 800'000.-

Année 2012 : CHF 1'300'000.-

Année 2013 : CHF 770'000.-

Année 2014 : CHF 460'000.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédits 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 246'400.- par an.

$(4'928'000 / 20 = \text{CHF } 246'400.-)$

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de

$(4'928'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 135'600.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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

Ces travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien excessifs de cette route pour les consacrer à d'autres parties du réseau cantonal.

Par contre, 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'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, les communes concernées disposeront d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien d'un réseau routier en bon état. Qui plus est, l'accessibilité en sera améliorée.

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

Ce projet de réhabilitation a des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie. En effet, sa réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tout en rétablissant la sécurité des usagers et des riverains de la route.

Au surplus, ce projet de réhabilitation a été priorisé et choisi avec une méthodologie qui prend en compte et intègre les principes du développement durable.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été 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 législation (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Le projet est conforme à la mesure N° 12 du programme de législation du Conseil d'Etat par la mise en oeuvre du plan directeur cantonal, en particulier le développement des infrastructures de transport et des projets d'agglomération pour un canton attractif et concurrentiel.

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.

L'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En effet, la LRou impose d'adapter les tracés des voies publiques existantes en fonction des impératifs

de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou cf. ch. 1.2 du présent EMPD). Comme le démontre le présent EMPD, dans leur principe, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier en fin de cycle de vie relèvent des obligations du canton en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 7 et 20 LRou). Etant donné qu'ils visent à rétablir, en vue d'augmenter 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), les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Au surplus, on note que la jurisprudence du Tribunal fédéral considère que les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques, notamment de sécurité, sont en principe des dépenses liées. En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, ce projet d'investissement est conforme en matière de financement. En effet, la dépense envisagée ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte. La solution technique standard proposée a uniquement été élaborée de manière à rendre ce tronçon de route conforme aux lois, normes professionnelles et directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite donc uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ce tronçon de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point il convient également de se référer au chapitre 1.6 ci-dessus.

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)

Ce projet 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 du le budget de fonctionnement

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

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	135.6	135.6	135.6	406.8
Amortissement	0	0	246.4	246.4	492.8
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	135.6	382.0	382.0	899.6
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Total net	0	135.6	382.0	382.0	899.6

4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après:

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 4'928'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 414 entre Fey et Montandrey sur le territoire des communes de Fey et de Villars-Le-Terroir

du 28 septembre 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'ouvrage de CHF 4'928'000. - est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la route cantonale 414 entre Fey et Montandrey sur le territoire des communes de Fey et de Villars-Le-Terroir.

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 28 septembre 2011.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean