

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 13'200'000.- pour financer la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période de 2012 à 2015

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Lors de sa séance du 29 septembre 2010, le Conseil d'Etat a validé les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau routier vaudois dans le rapport "Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC 2020)". Cette stratégie de maintenance (entretien) a été principalement établie afin de s'assurer du maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers et de la préservation de la substance patrimoniale.

Le scénario d'entretien proposé consiste à maintenir l'état moyen des ouvrages d'art (OA) dans un état "acceptable" selon la nomenclature admise pour la gestion de ces derniers. Le patrimoine OA est traité comme un héritage à préserver et à transmettre, en réalisant les travaux qui s'imposent afin de lui assurer dans la durée un niveau de sécurité "acceptable".

Pour permettre la priorisation de l'entretien d'une première série d'OA, un crédit d'étude de CHF 385'000.- a été sollicité et octroyé le 30 juin 2011 par la commission des finances du Grand Conseil (Cofin).

La présente demande de crédit-cadre intègre seize ouvrages dont l'entretien est prioritaire par rapport aux autres.

1.2 Bases légales

Ces travaux d'assainissement découlent de l'art. 20, al. 1, let. a de la Loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), qui prévoit que l'entretien des routes cantonales hors traversée des localité incombe au Canton, qui en est le propriétaire (art. 7 LRou). Dans ce cadre, les ouvrages d'art – lesquels font partie de la route selon la définition donnée par l'art. 2 LRou – doivent être entretenus, afin de satisfaire aux impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8, al. 2 LRou).

1.3 Stratégie de maintenance des ouvrages

Les besoins financiers liés à l'entretien des ouvrages varient en fonction du type d'ouvrage, du type de matériaux et surtout en fonction de leur état. En premier lieu, il est primordial de connaître la composition du patrimoine OA puis, par des inspections régulières, de suivre l'évolution de son état afin d'identifier le moment opportun d'une intervention.

1.3.1 Patrimoine ouvrages d'art

Depuis 2008, de nombreux contrôles *in situ*, ont permis de consolider l'inventaire des OA. Ce patrimoine est composé de plus de 750 ouvrages, qui sont constitués de différents matériaux suivant leur époque de construction et des travaux ultérieurs d'aménagement qu'ils ont subis. Ces matériaux sont les suivants:

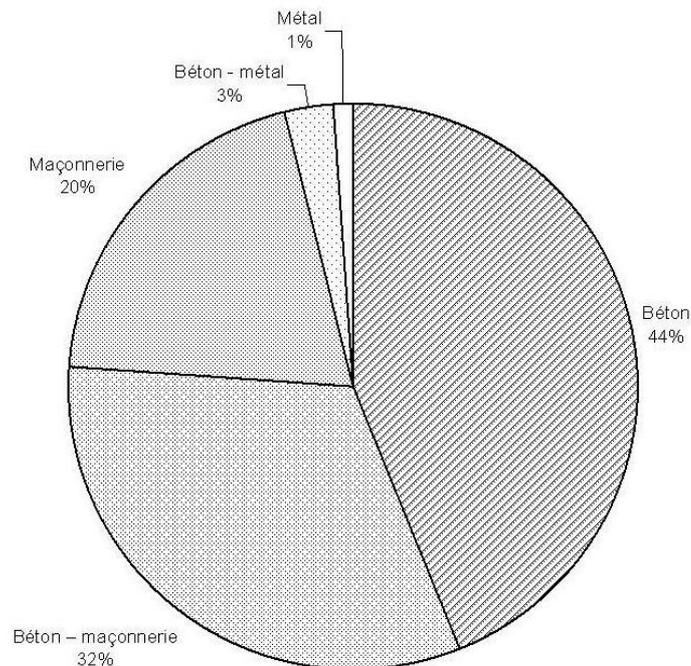


Figure 1 : répartition des ouvrages selon les matériaux de construction

Dans la phase de priorisation, cette catégorisation a permis de prévoir de manière différente l'évolution de l'état des structures sachant que ces matériaux ne vieillissent pas de façon identique sous les sollicitations extérieures.

1.3.2 Surveillance

Sur la base d'une directive d'inspection élaborée par l'EPFL, le Service des routes a procédé à l'inspection de 70% des ouvrages entre 2007 et 2011. Ces inspections avaient pour objectifs :

- d'identifier les ouvrages et leurs éléments de construction ⁽¹⁾ montrant des dommages affectant la durabilité
- de détecter de manière fiable les ouvrages avec une sécurité insuffisante ⁽²⁾
- d'obtenir l'information de base la plus objective possible concernant l'état de l'ouvrage afin de pouvoir identifier et planifier l'intervention appropriée.

⁽¹⁾chaque ouvrage est décomposé en éléments de construction structure (pile, dalle, culée, ...) ou d'équipement (garde corps, appareil d'appuis, conduite, ...)

⁽²⁾la notion de sécurité comporte la sécurité structurale et la sécurité d'exploitation (aptitude au service).

Pour réaliser ces inspections, les ouvrages ont été décomposés en élément de construction permettant de ce fait de mieux cerner l'état et surtout la fiabilité (la sécurité) de la structure. La note finale de l'inspection est une combinaison entre l'état constaté de l'élément (niveau de dégradation) et le risque (niveau de I à III) encouru en cas de défaillance. Cette note varie de 1 à 5 selon le vocable suivant:

Note	Appréciation de l'état	Dommages affectant		
		durabilité	aptitude au service	sécurité
1	en <u>bon</u> état	non	non	non
2	en état <u>acceptable</u>	oui	non	non
3	en état <u>défectueux</u>	oui	oui	non
4	en <u>mauvais</u> état	oui	oui	oui
5	en état <u>alarmant</u>	oui	oui	oui

Tableau 1 : matrice d'appréciation de l'état des ouvrages

Type de matériaux	Note				Total
	1	2	3	4	
Béton	64	194	63	8	329
Béton – métal	35	166	39	2	242
Maçonnerie – Béton	32	81	37	1	151
Maçonnerie	2	10	6	2	20
Métal	-	5	-	-	5
Total	133	456	145	13	747
	18%	61%	19%	2%	100%

Tableau 2 : état des ouvrages en fonction de leurs matériaux

Dans le tableau ci-dessus, la note 5 n'est pas recensée du fait qu'une intervention doit être entreprise dès la connaissance de cet état afin de sécuriser immédiatement l'ouvrage concerné (état alarmant). Pour information, il y a deux à trois interventions de sécurisation urgentes nécessaires par année sur des ouvrages (au vu de l'état dégradé du patrimoine).

1.3.3 Priorisation de la maintenance

Le choix des ouvrages de la présente demande est la combinaison entre les résultats de l'inspection (note de risque de 1 à 5) et les calculs de scénarios issus de l'application de priorisation pour la planification de la maintenance des ouvrages d'art. Cette application permet en simulant l'évolution de l'état des ouvrages dans le temps (augmentation du risque) de définir une stratégie d'intervention avec un besoin financier optimum tout en conservant un niveau de sécurité "acceptable" des ouvrages. Elle permet également de déterminer le moment optimal d'intervention ayant le meilleur ratio coût/efficacité. Les règles suivantes sont appliquées pour le calcul des scénarios:

- la priorisation se base sur l'état des OA (niveau de risque) et non sur leur âge (année de construction) ;
- aucune intervention n'est proposée lorsque moins de 10% de la surface totale d'un ouvrage est classé en 3 "défectueuse" pour les OA en béton-métal et métal et en 4 "mauvais" pour le solde des ouvrages (voir tableau 3) ;
- pour garantir un niveau de sécurité suffisant des usagers, une intervention sera planifiée lorsque la probabilité d'un ouvrage d'être classé en 5 "alarmant" est supérieur à 5% ;
- lorsqu'une intervention est préconisée sur un OA (surface "défectueuse" 10%), tous les

éléments, respectivement tous les dégâts, sont réparés ⁽¹⁾;

- après la remise en état d'un OA, aucune intervention ne doit intervenir dans les 15 à 20 ans qui suivent la remise en état.

⁽¹⁾ Une politique d'entretien consistant à remettre en état uniquement les parties dégradées des ouvrages ne permet pas de faire une gestion adéquate de ces derniers. Elle nécessiterait la présence fréquente de nombreux chantiers qui créeraient des perturbations de trafic (gêne des usagers). Cette façon de faire induit des montants d'entretien annuels supérieurs à ceux prévus lorsqu'il n'y a plus d'intervention durant 15 à 20 ans.

Type de matériaux	Note				
	1	2	3	4	5
Béton	Entretien préventif ⁽²⁾	Entretien préventif	Entretien préventif	Remise en état	Remplacement ⁽³⁾
Béton – métal	Entretien préventif	Entretien préventif	Remise en état ⁽³⁾	Remise en état	Remplacement
Maçonnerie – Béton	Entretien préventif	Entretien préventif	Entretien préventif	Remise en état	Remplacement
Maçonnerie	Entretien préventif	Entretien préventif	Entretien préventif	Remise en état	Remplacement
Métal	Entretien préventif	Entretien préventif	Remise en état	Remise en état	Remplacement

Tableau 3 : stratégie de maintenance et de priorisation des ouvrages d'art

⁽²⁾ entretien préventif : interventions courantes financées par le budget ordinaire

⁽³⁾ remise en état / remplacement : interventions financées dans le cadre de la stratégie de maintenance des OA via des dépenses d'investissement

1.3.4 Analyse des scénarios de maintenance

L'objectif est de déterminer les besoins financiers optimum permettant de conserver un état moyen des OA "acceptable" tout au long de la période allant de 2012 à 2051.

Suite à cette analyse, l'investissement optimum couvrant cette période a été déterminé, il est de CHF 340 millions soit un budget moyen de CHF 8.5 mio/an.

Tout scénario couvrant la période de 2012 à 2051 avec une enveloppe budgétaire inférieure entrainera une perte de valeur du patrimoine OA avec pour conséquences, une augmentation du risque de défaillance d'un élément d'ouvrage) et, à terme, des coûts d'entretien plus élevés.

La récapitulation ci-dessous, reprend les quatre principaux scénarios sur les douze analysés lors de la priorisation, il s'agit des N° 3, 6, 9 et 12 :

Scénario 3: Maintenance des OA, selon les investissements octroyés pour la période de 1995 - 2007.

Pour ce scénario, l'investissement de 2012 – 2051 serait de CHF 168 mio, ce qui représente un budget de CHF 4.2 mio/an.

L'investissement pour la période de 2012 à 2026 serait de CHF 63 mio.

Bien que ce scénario présente la charge financière la plus faible des scénarios analysés pour la période de 2012 à 2026, il ne permet pas à l'horizon de 2018 (cf fig. 2) de garantir un niveau moyen "acceptable" des ouvrages. Ce qui impliquerait une augmentation du risque de défaillance d'un élément d'ouvrage et, de fait, une augmentation du risque pour les usagers. Ce scénario n'a pour ces raisons pas été retenu.

Scénario 6: L'investissement de 2012 – 2051 serait de CHF 330 mio.

Il comprend une phase de "rattrapage" avec un budget de CHF 9.5 mio/an de 2012 à 2026, puis un

investissement constant de CHF 7.5 mio/an sur le solde de la période analysée.

L'investissement pour la période de 2012 à 2026 serait de CHF 143 mio.

Scénario 9: L'investissement de 2012 – 2051 serait de CHF 335 mio

Il comprend également une phase de "rattrapage" de CHF 9.0 mio/an de 2012 à 2026, puis un investissement constant de CHF 8.0 mio/an sur le solde de la période analysée.

L'investissement pour la période de 2012 à 2026 serait de CHF 135 mio.

Scénario 12: L'investissement de 2012 – 2051 serait de CHF 340 mio

Ce scénario propose un investissement constant sur l'ensemble de la période de 2012 à 2051, soit un budget constant de CHF 8.5 mio/an.

L'investissement pour la période de 2012 à 2026 serait de CHF 128 mio. Ce scénario, à l'exception du N° 3, présente un investissement moindre pour la période de 2012 à 2026, tout en stabilisant l'état moyen des ouvrages.

La synthèse de l'évolution de l'état (CE) du patrimoine pour les quatre scénarios est indiquée dans la figure 2. Après analyse, le scénario 12 a été retenu.

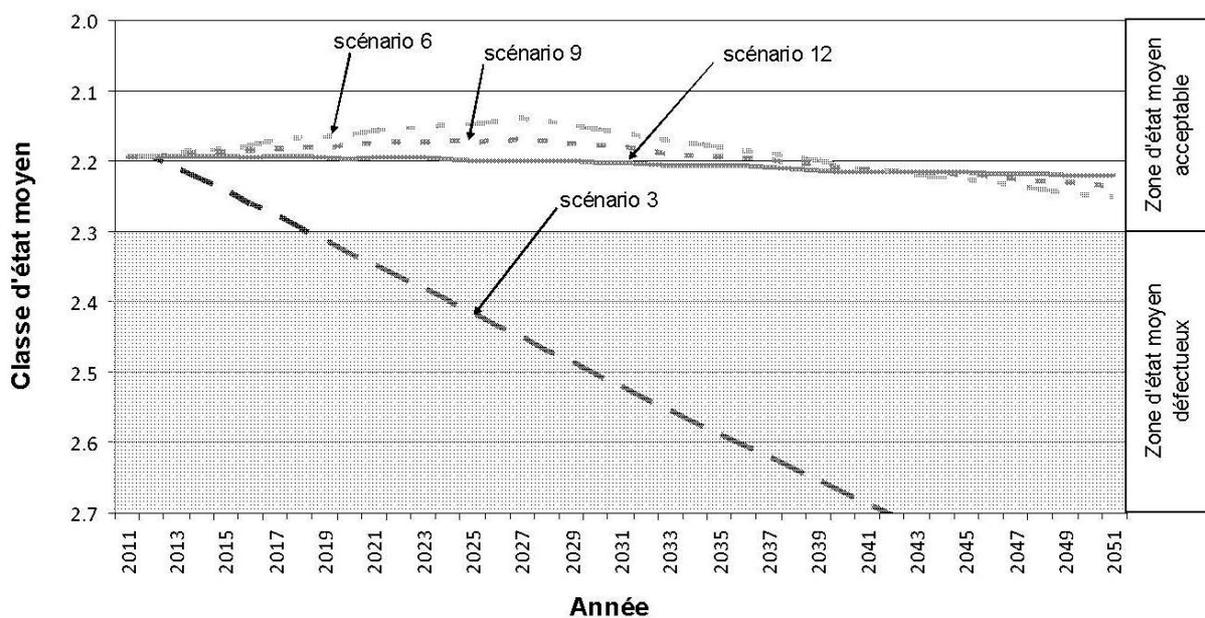


Figure 2 : évolution de l'état du patrimoine pour les scénarios 3, 6, 9 et 12

1.4 Liste des ouvrages

La liste des ouvrages priorités ci-dessous, objet de la présente demande de crédit, est issue du scénario 12

N° RC	Commune	N° ouvrage	Nom
78	Bussigny-près-Lausanne	078P2809	Pont sur la Venoge-Saint-Germain
251	Vallorbe	251P4022	Pont du Day – CFF
251	Les Clées	251E4014	Estacade des Combes
289	Chavornay	289P6032	Pont de Sadaz
297	Essertines/Yverdon	297P6046	Pont sur le Buron-La Robellaz
401	Valeyres-Ursins	401P6049	Pont sur le Buron-Les Sauges
401	Vuarrens	401PI5118	PI RC 293 – Chollet
559	Lausanne	559PS2503	PS RC 559 - En Marin
601	Moudon	601V5522	Viaduc de Moudon
702	Château d'Oex	702P3127	Pont des Riaux
702	Château d'Oex	702P3133	Pont du Flendruz
705	Ormont-Dessous	705P3201	Pont de Champillon
706	Ormont-Dessous	706E3308	Estacade des Fiodeyres 1
706	Ormont-Dessous	706E3314	Estacade du premier Fenil 1
706	Ormont-Dessous	706W3313	Voûtage du Frachey
744	Chardonne	744E3638	Estacade de Jongny

Tableau 4 : liste des ouvrages

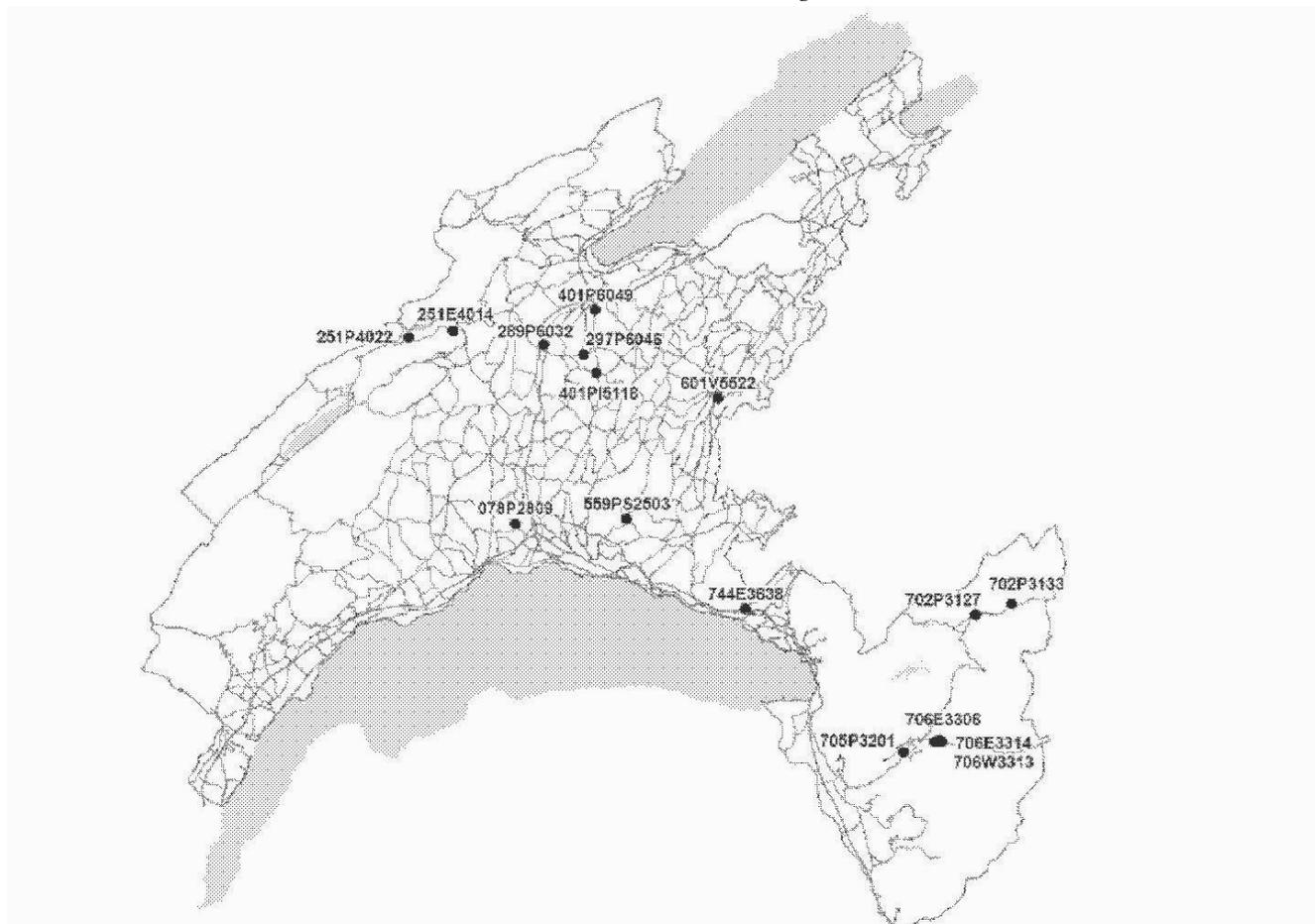


Figure 3 : localisation des ouvrages

1.5 Type d'intervention

Suite à la priorisation et après contrôles *in situ*, les principes de réhabilitation des ouvrages susmentionnés ont été identifiés par matériaux, il s'agit principalement:

Béton (9 ouvrages) :

- Assainissement des parties dégradées en béton.
- Remplacement ou suppression des joints de chaussée.
- Renouvellement de l'étanchéité et du revêtement.
- Remplacement des garde-corps.

Béton – métal (-) : Pas d'ouvrage prévu dans ce crédit.

Maçonnerie – Béton (1 ouvrage) :

- Assainissement de la maçonnerie.
- Assainissement des parties dégradées en béton, principalement le tablier.
- Clavage des joints de dilatation.
- Renouvellement de l'étanchéité et du revêtement.
- Remplacement des garde-corps.

Maçonnerie (6 ouvrages):

- Assainissement de la maçonnerie.
- Protection des voûtes en maçonnerie par la mise en œuvre d'une dalle en béton (y.c. étanchéité).
- Renouvellement du revêtement.
- Remplacement des garde-corps.

Métal (-) : Pas d'ouvrage prévu dans ce crédit.

L'objectif de ces interventions est de conserver et/ou de rétablir la substance des structures en réhabilitant les parties dégradées. Elles permettront ainsi de maintenir un état moyen "acceptable" du patrimoine en pérennisant les structures.

1.6 Incidence en cas de non mise en oeuvre de la stratégie de maintenance des ouvrages d'art

La dégradation des ouvrages, bien que lente au départ, s'accélère avec le temps et conduit inmanquablement à une perte significative de la valeur patrimoniale si les mesures d'entretien sont insuffisantes et à une augmentation des coûts de maintenance des ouvrages.

Tôt ou tard, les ouvrages peu ou mal entretenus présenteront des risques pour les usagers, qui sont de deux types :

- réduction de l'aptitude au service (état dégradé de la chaussée, des joints de dilatation, etc.) qui pourrait engendrer des problèmes de sécurité pour les usagers (risque d'accident de circulation, etc.) ;
- réduction de la sécurité structurale par une augmentation de la probabilité de ruine d'un ouvrage.

1.7 Planification intentionnelle et coût des travaux

Type de matériaux	Nom de l'ouvrage	2012	2013	2014	2015	Total [TTC]
béton	Pont sur la Venoge-Saint-Germain	598'000	598'000			1'196'000
béton	Pont du Day - CFF				1'217'000	1'217'000
béton	Estacade des Combes	400'000	211'000			611'000
béton	Pont de Sadaz	175'000	100'000			275'000
maçonnerie	Pont sur le Buron-La Robellaz		268'000			268'000
maçonnerie	Pont sur le Buron-Les Sauges				316'000	316'000
béton	PI RC 293 - Chollet	400'000	318'000			718'000
béton	PS RC 559 - En Marin				782'000	782'000
béton	Viaduc de Moudon		2'591'000			2'591'000
béton	Pont des Riaux			1'349'000		1'349'000
maçonnerie	Pont du Flendruz			356'000		356'000
béton	Pont de Champillon				1'086'000	1'086'000
maçonnerie	Estacade des Fiodeyres 1			639'000		639'000
maçonnerie	Estacade du premier Fenil 1		436'000			436'000
maçonnerie	Voûtage du Frachey				104'000	104'000
maçonnerie-béton	Estacade de Jongny			871'000		871'000
* Amortissement crédit d'études - CECE112]		385'000				385'000
Montants annuels des travaux [TTC]		1'958'000	4'522'000	3'215'000	3'505'000	13'200'000

Tableau 5 : planification intentionnelle et coût annuel des travaux (TTC)

* Crédit d'études validé par la Cofin le 30 juin 2011.

Afin de respecter la stratégie de maintenance des ouvrages d'art proposée dans le présent crédit-cadre, différentes demandes vont être soumises au Grand Conseil afin d'obtenir un montant cumulé moyen de l'ordre de CHF 8.5 mio/an selon les conclusions du scénario 12.

Nom de l'ouvrage	Travaux [HT]	Honoraires [HT]	réserve travaux 25% [HT]	réserve honoraires 25% [HT]	Total [HT]	TVA 8% (arrondi)	Total [TTC]	
Pont sur la Venoge-Saint-Germain	773'600	111'200	193'400	27'800	1'106'000	90'000	1'196'000	
Pont du Day - CFF	800'000	100'800	200'000	25'200	1'126'000	91'000	1'217'000	
Estacade des Combes	396'000	56'000	99'000	14'000	565'000	46'000	611'000	
Pont de Sadaz	180'000	23'200	45'000	5'800	254'000	21'000	275'000	
Pont sur le Buron-La Robellaz	175'200	22'400	43'800	5'600	247'000	21'000	268'000	
Pont sur le Buron-Les Sauges	205'600	28'000	51'400	7'000	292'000	24'000	316'000	
PI RC 293 - Chollet	465'600	65'600	116'400	16'400	664'000	54'000	718'000	
PS RC 559 - En Marin	506'400	72'000	126'600	18'000	723'000	59'000	782'000	
Viaduc de Moudon	1'674'400	244'000	418'600	61'000	2'398'000	193'000	2'591'000	
Pont des Riaux	872'800	125'600	218'200	31'400	1'248'000	101'000	1'349'000	
Pont du Flendruz	231'200	31'200	57'800	7'800	328'000	28'000	356'000	
Pont de Champillon	702'400	100'800	175'600	25'200	1'004'000	82'000	1'086'000	
Estacade des Fiodeyres 1	415'200	57'600	103'800	14'400	591'000	48'000	639'000	
Estacade du premier Fenil 1	284'000	38'400	71'000	9'600	403'000	33'000	436'000	
Voûtage du Frachey	68'800	8'000	17'200	2'000	96'000	8'000	104'000	
Estacade de Jongny	564'800	80'000	141'200	20'000	806'000	65'000	871'000	
Amortissement crédit d'études CECE112 [TTC]							385'000	
		8'316'000	1'164'800	2'079'000	291'200	11'851'000	964'000	13'200'000

Tableau 6 : coût des travaux par ouvrage

Les montants du tableau 6 comprennent :

- les travaux de maintenance ;
- les honoraires d'ingénieurs ;
- une réserve d'environ 25% sur le montant estimé des travaux et des honoraires ;

- la TVA (8 %).

Le montant du crédit-cadre a été estimé sur la base de coûts de travaux pour des projets de même nature ainsi que sur notre expérience réalisée en particulier sur l'axe des Mosses.

Pour les objets du présent crédit-cadre, seule une inspection *in situa* été effectuée ainsi qu'un inventaire des éléments principaux à réfectionner. A ce stade des études, correspondant à une étude préliminaire et selon les constats effectués sur différents chantiers, il est raisonnable de prévoir une réserve d'environ 25%.

Il faut mentionner que les inspections faites sur place ne permettent pas de mettre en évidence l'état effectif de chaque ouvrage. La mise en œuvre des travaux peut parfois révéler une étendue et un état de dégradation plus important que l'estimation faite lors de l'élaboration des devis, raison également pour laquelle une réserve a été budgétisée.

Il est à préciser que cette réserve ne sera pas utilisée à d'autres fins que celles décrites ci-dessus.

Le renchérissement sera calculé selon l'indice des coûts de production (ICP). La référence des coûts du budget est le premier semestre 2011.

Le crédit d'étude octroyé en juin 2011 a permis entre autre:

- l'investigation *in situes* ouvrages ;
- le démarrage des études (études de variantes) des quatre projets pour les travaux prévus en 2012 ;
- la préparation d'une base de devis pour les futurs travaux d'entretien des ouvrages.

Le montant engagé à fin octobre 2011 est d'environ CHF 210'000.- TTC. Le solde du crédit d'études servira à financer le solde des études (projet d'ouvrage et dossier de soumission) et la mise en soumission des quatre projets prévus en 2012 ainsi que la base des devis pour les futures demandes de crédit d'investissement.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le suivi de projet de la totalité de ces ouvrages sera assuré par les collaborateurs du SR, division Infrastructure routière, qui assureront la direction générale des études et des travaux.

Des bureaux d'ingénieurs privés assureront les prestations suivantes:

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

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 Procofiev N° 600'516

En milliers de francs

Intitulé	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	1'958	4'522	3'215	3'505	13'200
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	-	-	-	-	-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	1'958	4'522	3'215	3'505	13'200
b) Informatique : dépenses brutes	-	-	-	-	-
b) Informatique : recettes de tiers	-	-	-	-	-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses brutes	1'958	4'522	3'215	3'505	13'200
c) Investissement total : recettes de tiers	-	-	-	-	-
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'958	4'522	3'215	3'505	13'200

L'objet Procofiev 600'516 est prévu au budget 2012 et au plan d'investissement 2013-2015 avec les montants suivants :

Année 2012 : CHF 1'880'000.-

Année 2013 : CHF 1'900'000.-

Année 2014 : CHF 1'500'000.-

Année 2015 : CHF 1'800'000.-

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 20 ans à raison de CHF 660'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de:

$(13'200'000 \times 5 \times 0.55) / 100 = \text{CHF } 363'000.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

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

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Tous ces ouvrages d'art font partie du réseau cantonal hors traversée de localité, dont l'entretien incombe au Canton. Par conséquent, les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget du SR affectée à l'entretien courant (exploitation).

3.6 Conséquences sur les communes

Pour ces projets, il n'y a pas d'effet direct sur les communes, à l'exception du maintien d'un réseau routier en bon état, ce qui leur garantit ainsi une accessibilité optimale.

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

Pour ces projets, il n'y a pas d'incidence notable sur les différents pôles (environnement, économie et société). L'élaboration des projets se fera dans un objectif incitatif d'utilisation de matériaux ayant un bilan énergétique plus favorable.

3.8 Programme de législature (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 destinés à assurer la pérennité des OA qui font l'objet du présent crédit-cadre doivent être qualifiés de charges liées au regard de l'art. 163, al. 2 Cst-VD.

S'agissant du principe de la dépense, celle-ci résulte directement de la loi. Le Canton est en effet chargé de l'entretien des ouvrages d'art situés sur les routes cantonales hors traversée de localité (art. 2, al. 2, 7 et 20, al. 1, let. a LRou), qu'il convient de maintenir dans un état "acceptable".

Or, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques sont en principe des dépenses liées (ATF 103 Ia 284 cons. 5 et 105 Ia 80 cons. 6). En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Quant aux critères de la quotité de la dépense et du moment auquel celle-ci doit être engagée, ils sont également remplis en l'espèce, comme le démontrent les explications fournies, notamment aux chiffres 1.3, 1.5. et 1.6, auxquels il est fait référence. Comme indiqué plus haut, les travaux envisagés sur les OA, qui ont été sélectionnés à l'issue de la procédure de priorisation, sont absolument indispensables pour les maintenir à un état "acceptable" tout en dépensant le minimum nécessaire pour y parvenir. Un report de ces travaux serait pernicieux compte tenu du principe selon lequel la dégradation des ouvrages est exponentielle au fil du temps. Ainsi, plus l'entretien tarde à être réalisé plus graves seront les détériorations. Cela aurait pour conséquence d'engendrer des dépenses beaucoup plus importantes pour remettre à niveau les OA.

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

Néant.

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 sont les suivantes:

Objet Procofiev N° 600'516

En milliers de francs

Intitulé	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt	-	363.0	363.0	363.0	1'089.0
Amortissement	-	660.0	660.0	660.0	1'980.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	-	-	-	-	-
Diminution de charges	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires	-	-	-	-	-
Total net	-	1'023.0	1'023.0	1'023.0	3'069.0

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 13'200'000.- pour financer la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période de 2012 à 2015

du 2 mai 2012

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 13'200'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la maintenance des ouvrages d'art du réseau routier cantonal pour la période de 2012 à 2015

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 2 mai 2012.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean