

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 14'400'000.- pour financer les travaux de la réhabilitation de la RC 1-B-P entre Mies et Founex sur les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

En 2005, les autorités communales de Coppet, Founex, Mies, Tannay, le Conseil Régional du district de Nyon (ci-après : Régionnyon) et l'Etat de Vaud ont élaboré un concept directeur d'aménagement de la route cantonale RC 1-B-P (ci-après : RC 1) qui a été approuvé par l'ensemble des partenaires en octobre de la même année.

Le projet d'agglomération "Grand Genève" prévoit également, parmi ses mesures infrastructurelles, le réaménagement de routes principales dans le but d'assurer une meilleure intégration de certains axes dans leur environnement bâti, de promouvoir les mobilités douces et de favoriser la fluidité des transports publics (mesure n° 52-1). La réhabilitation de ce tronçon figure dans les mesures A du projet d'agglomération de 2007 dont l'arrêté fédéral, établi en 2009, prévoit une réalisation à partir de 2011.

Cette mesure n° 52-1 comprend une réhabilitation du tronçon allant de Bellevue à Founex, impliquant ainsi le canton de Genève et le canton de Vaud. Bien qu'une coordination ait été faite entre les différents projets menés sur chaque territoire, il a toutefois été défini que chaque canton réaliserait son projet indépendamment. La participation financière de la Confédération est répartie à 50 % pour chaque canton.

Le concept directeur d'aménagement a été réactualisé en 2009 en tenant compte des projets actuels et futurs, notamment des projets d'implantation de la Fédération Internationale de Basketball (FIBA) à Mies, du port du Torry à Tannay ainsi que des plans directeurs localisés de la gare de Coppet et "En la Fin" à Commugny. Afin de tenir compte de ces nouveaux développements, un complément d'étude de trafic a été réalisé.

Par ailleurs, le projet a fait l'objet, en 2010, d'un examen préalable auprès de différents services de l'Etat de Vaud ainsi que de deux présentations publiques et a été bien accueilli.

En 2014, les quatre communes et le Conseil régional de Nyon ont voté leur part du crédit d'étude de ce tronçon en vue de sa réalisation.

Le 30 juin 2015 une nouvelle présentation du projet avant la mise à l'enquête a été organisée par le COPIL pour l'ensemble des conseillers communaux des quatre communes concernées.

Le présent EMPD constitue la demande du crédit d'ouvrage pour la part vaudoise du projet.

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^{er}, 7 et 20, al. 1^{er}, lit. a, de la loi vaudoise sur les routes ; ci-après : LRou – RSV 725.01).

La LRou prévoit en particulier, lorsque cela s'avère nécessaire et comme c'est le cas en l'espèce, que 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 de l'Union suisse des professionnels de la route et directives de l'Office fédéral des routes ; ci-après : OFROU). En outre, conformément à l'article 2, alinéa 1, 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.

Les principes relatifs à la protection contre les atteintes nuisibles, que ce soit pour les personnes ou l'environnement en général, sont inscrits dans la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (ci-après : LPE ; RS 814.01). Ils imposent non seulement de prendre des mesures de protection mais également d'intervenir à titre préventif avant que de telles nuisances deviennent excessives, de façon à les réduire dès que et autant que possible. Cette législation impose les principes applicables aux limitations des émissions (art. 11 ss LPE) et aux valeurs limites d'immissions (art. 13 ss LPE), ainsi qu'à l'obligation d'assainir (art. 16 ss LPE).

Les bases légales de l'EMPD sont donc vérifiées.

1.3 Concept de réhabilitation de la RC 1-B-P

1.3.1 Situation actuelle

La RC 1 est un axe important de la mobilité valdo-genevoise. Avant la mise en service en 1964 de l'autoroute A1 Lausanne-Genève, elle était l'axe principal qui reliait, le long du lac Léman, les agglomérations de Lausanne et de Genève, en traversant les principaux bourgs des rives lémaniques. Cette route n'a pas évolué parallèlement aux développements urbains et aux besoins en matière de mobilité douce.

Selon les comptages effectués en 2015, le trafic journalier moyen (TJM) est de 11'500 vhc/j en moyenne entre Mies et Founex, dont environ 150 poids lourds et un trafic deux roues léger de 130 vhc/j.

La RC 1 est un axe routier principal de première classe ouvert aux transports exceptionnels de classe I (poids max. d'un convoi 480 tonnes, largeur max. d'un convoi 6,50 m).

La chaussée actuelle a une largeur de neuf mètres sur le tronçon côté Founex et jusqu'à 11 mètres par endroit côté Mies, ceci sans présélection. Sur une grande partie du tracé, la chaussée est bordée de voies mixtes vélos/piétons sans continuité aux carrefours. Ailleurs, les piétons disposent d'un trottoir unilatéral côté lac et les vélos circulent sur la chaussée sans aménagements spécifiques. La vitesse de circulation est limitée à 80 km/h sur l'ensemble du tronçon.

Actuellement, la RC 1 compte un nombre relativement important d'accès latéraux. Du côté lac, il existe aujourd'hui près d'une centaine de débouchés privés, le bâti le long des rives se composant essentiellement de villas et de grandes propriétés. Cette situation ne devrait pas évoluer, dans la mesure où les plans d'affectation ne prévoient pas de densification en bordure du lac et les possibilités de regroupement des accès privés sont très limitées. Trois sites bénéficient cependant de débouchés d'une certaine importance avec un potentiel de développement, à savoir le secteur des Garages proche de la FIBA (Mies), le port du Torry (Mies-Tannay) et la Paroisse catholique de St-Robert (Founex).

C'est naturellement du côté Jura que débouchent les routes et chemins de plus grande importance. Cinq routes donnant accès au nord des voies ferrées débouchent sur la RC 1 : la route de la Gare (RC 2, Mies), la route F.-L. Duvillard (Tannay), la rue des Murs (RC 6, Coppet), les routes de Courte-Raie et des Soufflettes (Founex). Quelques autres débouchés ne se prolongent pas au-delà des voies ferrées mais donnent néanmoins accès à des quartiers d'une certaine taille.

La chaussée est composée en grande partie de dalles en béton revêtues par un enrobé bitumineux. Ce dernier est ancien et fissuré. Certaines dalles sont instables à la charge et tapent au passage de poids lourds.

1.3.2 Accidentologie

En dehors des carrefours, le tronçon concerné par le projet de requalification n'est pas un tronçon particulièrement accidentogène. Un cas a été signalé impliquant malheureusement un piéton près du giratoire de Mies.

Par contre, le débouché de la RC 6 sur la RC 1-B-P dans Coppet est répertorié dans la liste des points noirs à assainir. Ce point spécifique est situé en traversée de localité et ne fait pas partie du projet.

1.3.3 Nuisances liées au bruit routier

Les dossiers d'assainissement contre le bruit des quatre communes ont été approuvés par le Conseil d'Etat : pour Coppet le 19 décembre 2011, pour Founex le 27 juin 2012, pour Mies le 29 août 2012 et pour Tannay le 22 août 2012.

Il ressort de ces études les éléments suivants :

Pour les quatre communes, une modération du trafic (création de trois giratoires, réduction de la largeur de la chaussée) et la pose d'un revêtement phonoabsorbant sont nécessaires.

Situation sonore	Dépassement des valeurs limites d'immission (vli)						Dépassement des valeurs d'alarme (va)	
	Bruit (db)		Nb de bâtiments		Nb de personnes		Nb de bâtiments	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Coppet	1 à 13	1 à 8	29	16	225	120	5	0
Founex	1 à 11	1 à 6	54	14	285	70	0	0
Mies	1 à 15	1 à 10	64	24	365	125	1	0
Tannay	1 à 10	1 à 5	22	9	140	70	0	0
Total			169	63	1015	385	6	0

Valeur limite d'immission (vli) : assainissement nécessaire de l'infrastructure routière

Valeur d'alarme (va) : assainissement nécessaire de l'infrastructure routière et sur le bâtiment

L'interprétation du dépassement des valeurs de bruit admissible se fait comme suit :

Une réduction du bruit de 3db (A) équivaut à une diminution de 50 % du trafic

Une réduction du bruit de 6db (A) équivaut à une diminution de 75 % du trafic

Une réduction du bruit de 10db (A) équivaut à une diminution de 90 % du trafic

(A) Exprime la réduction du bruit selon la courbe de pondération adaptée à l'acoustique humaine

1.3.4 Concept général de réhabilitation de la RC 1 B-P

Le concept a été développé en 2005, puis mis à jour en 2010 pour tenir compte des développements récents dans le secteur.

L'objectif général du projet est de redéfinir la voirie en délimitant clairement les voies de circulation des véhicules motorisés, les voies cyclables, les trottoirs et les accès aux parcelles riveraines.

Le statut de la route dans le réseau de base principal est maintenu. A ce titre la fluidité du trafic et la sécurité sont favorisées par la création de trois giratoires.

Une réflexion sur l'intégration de la mobilité douce a été menée. Elle a permis de définir les endroits les plus appropriés pour les aides à la traversée, de manière à améliorer la sécurité des piétons.

Le concept retenu privilégie une mobilité multimodale, par la redéfinition des différentes voies prévues pour :

- les cycles ;
- les piétons ;
- le trafic individuel ;
- le trafic de desserte pour les zones d'intérêts publics lacustres.

Ce concept améliore également les liaisons transversales entre les différentes communes (voir plan en chapitre 1.4). Il facilite également les échanges entre les bourgs et les zones d'utilités publiques le long du lac.

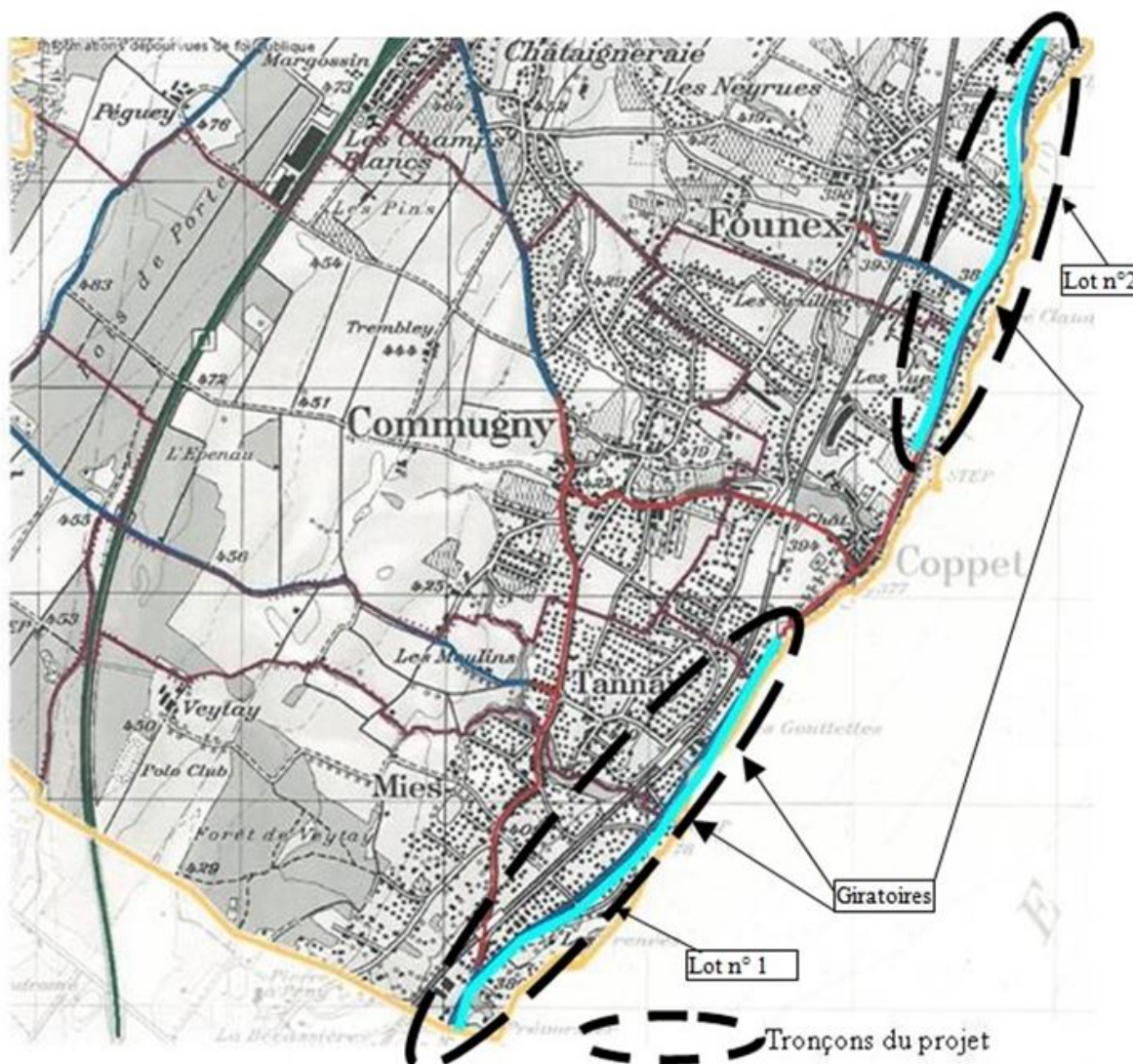
Plus particulièrement, les aménagements des carrefours en giratoire (Duvillard et Courte-Raie) se justifient non seulement pour résoudre les mouvements dangereux, mais également pour permettre le fonctionnement général du dispositif (éviter le tourner à gauche aux heures de pointe par le rebroussement aux giratoires). Le giratoire du port du Tory se justifie quant à lui pour des questions de sécurité, notamment pendant la période estivale, en raison de la forte fréquentation du port et des difficultés d'insertion sur la RC 1 " en tourner à gauche " en provenance des débouchés côté lac.

1.4 Description des travaux à réaliser

Les principales contraintes qui ont servi de base à l'établissement du projet d'exécution sont les suivantes :

- réalisation de travaux par demi-chaussée (maintien de la circulation en tout temps avec interruptions de courte durée) ;
- limitation au maximum de l'utilisation de feux ;
- emprises minimales des giratoires sur les parcelles voisines ;
- démontage de l'ensemble des dalles de béton existantes à la suite de l'analyse de la superstructure.

Les aménagements prévus portent sur deux tronçons d'une longueur totale de 5'200 mètres comme présenté ci-dessous :



Projet de réhabilitation de la chaussée

Le projet conserve le profil en long, ce qui permet d'éviter les modifications des accès latéraux existants.

Les profils-types retenus sont (voir schéma ci-dessous) :

1. profil chaussée avec contre-allée :
une chaussée de 6,50 m avec deux banquettes de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée, un trottoir et une piste cyclable accolés de 2 x 1,50 m de large d'un côté et une contre-allée de 3,50 m pour l'accès aux zones de détente et de desserte et un trottoir de 1,50 m de l'autre ;
2. profil chaussée avec deux pistes mixtes :
une chaussée de 6,50 m avec deux banquettes de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée, un trottoir et une piste cyclable accolés de 2 x 1,50 m de large de chaque côté ;
3. profil d'accès à une propriété privée :
le principe général des raccordements entre les accès privés et les voies de circulation est de maintenir le profil en long de la piste cyclable.

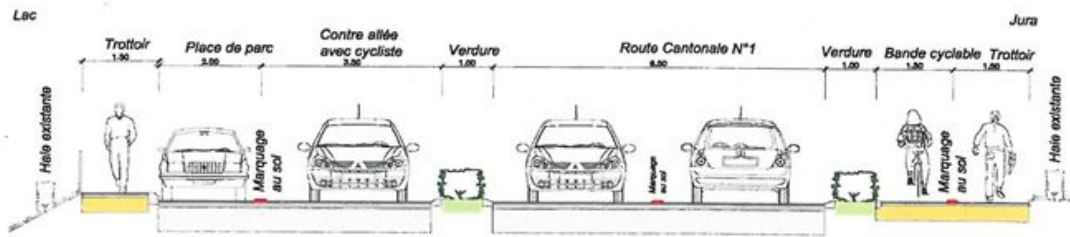
Les revêtements seront de type phonoabsorbants. Ceci permettra de diminuer le bruit routier ambiant, en particulier lors des périodes pluvieuses.

La contrainte des convois exceptionnels a été intégrée aux données de base pour la largeur minimale de la chaussée, pour l'aménagement des îlots pour l'aide à la traversée ainsi que pour la conception des giratoires.

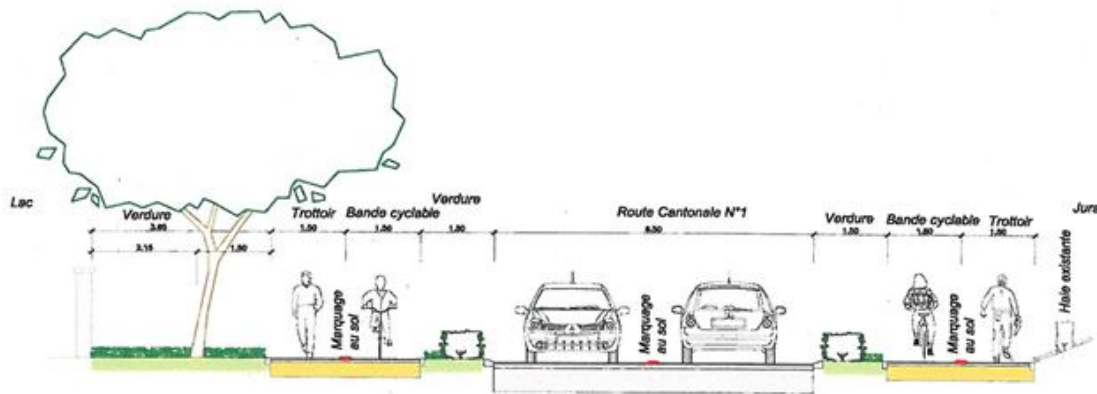
La conception du réaménagement routier a été étudiée afin de tenir compte des projets d'aménagements communaux.

Coupe type de la chaussée

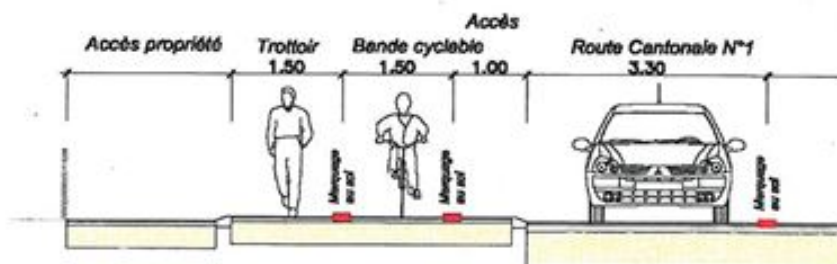
Profil chaussée avec contre-allée :



Profil chaussée avec deux zones mixtes :



Profil d'accès à une propriété privée :



Collecte des eaux

Les surfaces imperméables des voies de circulations du projet seront inférieures aux surfaces actuelles. Dès lors, le système de récolte des eaux actuel sera maintenu là où son état le permet. Les tronçons en mauvais état seront remis à neuf. Il n'y a pas d'installation de rétention à prévoir. L'ensemble des sacs dépotoirs sera reconstruit et les traversées de route remises à neuf.

Accès aux parcelles et aux chemins rivaux

L'ensemble des accès est maintenu et adapté à la nouvelle configuration de la voirie.

Mobilités douces

Les zones d'attractivité du bord du lac sont reliées aux zones d'habitations et aux localités situées à l'amont de la route par

des aides à la traversée éclairées réparties le long du tracé. Les aides à la traversée permettent aux piétons de ne traverser qu'une voie de circulation à la fois et d'être protégés par un îlot à mi-parcours.

Emprises nécessaires

Les emprises définitives sur les parcelles limitrophes ont été minimisées. Les différentes voies de circulation seront construites sur le domaine public. Seuls les giratoires nécessitent une emprise sur le domaine privé.

Phasage et organisation des travaux

La longueur du chantier est de 5,2 km et est coupé en deux par le bourg de Coppet. Afin de limiter les nuisances lors des travaux, nous avons pris l'option d'une réalisation simultanée des deux tronçons. Pour garantir un trafic bidirectionnel les travaux s'effectueront par étape de 300 m environ sans feu entre Mies et Coppet. De Coppet à Founex le chantier sera géré par des feux, et ainsi garantira le meilleur compromis entre rapidité de réalisation et respect des usagers et des riverains.

Le début des travaux est prévu en 2017 pour une durée d'environ 30 mois ; ils devraient s'achever fin 2019. Les travaux de mise en place de la couche de roulement de la route seront réalisés en 2020.

La réalisation du projet améliorera de manière significative la fonction et la vocation de cet axe de route essentiel pour la région, qui pourra enfin répondre de manière satisfaisante aux nouvelles attentes des usagers et des riverains.

Dans son ensemble, le présent projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels et futurs des communes territoriales (Coppet, Founex, Mies et Tannay) en vue de garantir la sécurité routière des usagers et de répondre aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS et aux exigences légales de protection contre le bruit.

1.5 Coût des travaux prévus sur la RC 1-B-P

1.5.1 Dépenses engagées

La clé de répartition entre canton, région et communes est calculée selon les longueurs de routes en/hors traversée de localité. Hors de la traversée de Coppet la convention du 3 juillet 2013 lie l'ensemble des partenaires. La clef de répartition est la suivante :

- Canton de Vaud 70.76 %
- Commune de Coppet 6.66 %
- Commune de Founex 4.33 %
- Commune de Mies 8.12 %
- Commune de Tannay 4.29 %
- Conseil régional de Nyon 5.84 %

La première phase des études a fait l'objet d'un premier EMPD voté par le Grand Conseil le 10 décembre 2014.

Les points déjà réalisés sont les suivants :

- contrôles caméra des canalisations d'eaux claires ;
- sondages de l'infrastructure ;
- carottages de la superstructure ;
- études géologiques / géotechniques ;
- avant-projet de réhabilitation routière ;
- projet d'ouvrage de réhabilitation routière ;
- étude préliminaire des ouvrages de soutènement ;
- nivellement poussé de zones spécifiques et des entrées des riverains ;
- dossier pour l'enquête ;
- mise à l'enquête du 7 novembre 2015 au 6 décembre 2015 ;
- contrôle des enrobés présents pour les teneurs en HAP.

1.5.2 Répartition des coûts des dépenses à réaliser

- honoraires phase de réalisation ;
- expropriation ;
- travaux.

1.5.3 Montant des travaux à charge de l'Etat de Vaud

Les coûts des travaux sont estimés sur la base de soumissions rentrées le 27 mai 2016.

Les prestations d'honoraires d'ingénieurs sont estimées sur la base du contrat du groupement d'ingénieurs civils daté

du 17 février 2014

Les prestations d'honoraires géomètres sont estimées selon l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

Les coûts d'expropriation sont définis par la commission cantonale immobilière (CCI).

1.5.4 Devis

Le début des travaux est prévu en 2017 et il devra être tenu compte des coûts de renchérissement qui seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Le coût de réalisation à charge du canton de ce projet se répartit de la façon suivante :

Poste budg.	N° Clé	Libellé de la clé	Libellé "sous structure pour devis"	Montant
100	1	Honoraires		
	112	Honoraires	Réalisation	1'000'000
			Total honoraires HT	1'000'000
200	2	Terrains		
	221	Acquisitions de terrains		400'000
	222	Indemnités	Culture etc.	150'000
			Total terrains HT	550'000
300	3	Tracé		
	331	Chaussée	Travaux chaussée	13'400'000
	331	Marquage signalisation		1'000'000
	335	Essais matériaux, sondages		150'000
			Total tracé HT	14'550'000
600	6	Frais divers		
	661	Communication		80'000
			Total divers HT	80'000
			Total HT des coûts avant recettes	16'180'000
800	8	Recettes	Recettes HT	
	881	Participation confédération	Forfait	2'290'000
			Subvention bruit	550'000
			Total recettes HT	2'840'000
			Total des coûts HT à charge du canton	13'340'000
			TVA 8.0 % arrondie à	1'060'000
			Total général des coûts TTC à charge du canton	14'400'000

La subvention fédérale découle de la convention pour la mesure 52-1 (ARE 6621.057) inscrite dans l'accord sur les prestations du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, partie transport et urbanisation de 1^{ère} génération 2007.

1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si les travaux envisagés ne pouvaient être entrepris rapidement les conséquences seraient les suivantes :

a. Risques pour la sécurité des usagers de la RC 1

Le statu quo aurait pour conséquence le maintien du réseau routier actuel et de la situation insatisfaisante décrite au chapitre 1.3, notamment en raison de la sécurité insuffisante du trafic des cyclistes et des piétons.

b. Risques pour les riverains de la RC 1

Si aucun changement n'est apporté au réseau routier, les nuisances dues au bruit routier perdureront, avec les conséquences qui en découlent sur les riverains directement concernés.

L'exigence légale fixée dans la LPE demeure et le propriétaire de la route (soit l'Etat de Vaud) aura l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard pour obtenir la subvention fédérale.

Les études ont été menées sur chacune des quatre communes concernées. En cas de non-réalisation dans les délais de l'assainissement prévu, le Canton pourrait être contraint de payer des indemnités aux riverains allant de quelques

centaines de francs par année et par bâtiment à plusieurs millions en une fois correspondant au tiers de la valeur du bien.

c. Risques pour l'avenir des projets de l'agglomération "Grand Genève"

La suppression d'une partie de la mesure inscrite dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui a fait l'objet d'une convention entre les cantons de Vaud et Genève et la Confédération, pourrait mettre en cause le financement de l'ensemble du programme et des autres mesures. De plus, ce projet, porté initialement par les quatre communes et Régionyon avec la collaboration du Canton, a fait l'objet en 2006 d'une convention engageant l'ensemble des partenaires.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour la réalisation des travaux, la DGMR s'adjoit les services des bureaux d'ingénieurs en raison de la complexité et du volume des tâches inhérentes à ce type de projet.

L'attribution des marchés de service est soumise à la loi vaudoise sur les marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01) et au règlement d'application de la loi sur les marchés publics (RLMP-VD ; RSV 726.01.1). La DGMR, par sa Division infrastructure routière, assurera la direction générale des études et des travaux, alors que les mandataires garantiront les prestations suivantes :

- élaboration du projet d'exécution (70 %) ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux (BAMO).

3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

N° EOTP I.000524.01 – RC1, Mies – Founex, requalification

En milliers de francs

Intitulé	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	4'000	5'987	5'980	1'500	17'467
a) Transformations immobilières : recettes de tiers					-
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	4'000	5'987	5'980	1'500	17'467
b) Informatique : dépenses brutes					+
b) Informatique : recettes de tiers					-
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat					+
c) Investissement total : dépenses brutes	4'000	5'987	5'980	1'500	17'467
c) Investissement total : recettes de tiers				-3'067	-3'067
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	4'000	5'987	5'980	-1'567	+14'400

Le n° EOTP I.000524.01 est prévu au budget 2017 et au plan d'investissement 2018-2021 avec les montants suivants :

Année 2017 CHF 3'900'000.-

Année 2018 CHF 3'400'000.-

Année 2019 CHF 2'000'000.-

Année 2020 CHF 1'400'000.-

Année 2021 CHF 1'300'000.-

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 20 ans à raison de CHF 720'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêt sera de :

$(14'400'000 \times 4 \% \times 0.55) = \text{CHF } 316'800.-$

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le tronçon routier touché par le projet fait partie du réseau routier cantonal hors traversée de localité ; le canton continuera à entretenir ce tronçon.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une convention a été établie le 2 juillet 2013 entre l'Etat de Vaud et les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay ainsi que le Conseil Régional du district de Nyon définissant la répartition des coûts du projet. La participation des Communes et du Conseil régional du district de Nyon pour les honoraires d'ingénieurs et des spécialistes et l'entreprise de génie civil s'élève à un montant devisé à HT CHF 5'660'000.- sur la base des pourcentages définis dans la convention.

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

Ce projet a des incidences favorables sur l'environnement. On relèvera notamment que ce projet permet d'améliorer la protection contre le bruit, les conditions de circulation des TI (transports individuels) et surtout favorise le développement des mobilités douces (cyclistes, piétons).

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

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale), la mesure A22 (Réseaux routiers) ainsi qu'avec la mesure A23 (Mobilité douce), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 4.3 (mobilité) figurant au programme de législature 2012 – 2017.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Aucune subvention LRou, au sens de la loi vaudoise sur les subventions (LSubv ; RSV 610.15), n'est octroyée dans le cadre de la requalification de la RC 1.

En revanche, ce projet fait partie des projets d'agglomération pouvant bénéficier d'une contribution fédérale définie dans la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure du 6 octobre 2006 (LFInfr, RS 725.13).

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

Conformément à l'article 163, alinéa 2, de la Constitution vaudoise (Cst-VD ; 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites "liées", soustraites à l'obligation précitée.

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 (art. 7 al. 2 LFin).

Principe de la dépense

Comme expliqué sous chiffres 1.2 (Bases légales) et 1.3 (concept de réhabilitation de la RC 1-B-P), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20, al. 1^{er}, lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 8 LRou).

Le projet repose en outre sur l'art. 52, alinéa 3, Cst-VD demande à l'Etat et aux communes de lutter contre toute forme de

pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement, notamment contre le bruit.

Quotité de la dépense

La solution technique proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de la protection contre le bruit. En effet, le projet a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. Le coût des travaux est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art. Le montant des travaux envisagés se limite à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli.

Moment de la dépense

L'exigence légale fixée dans la LPE pour le Canton, propriétaire de la route, lui impose l'obligation de réaliser l'entier de l'assainissement du bruit routier d'ici à 2018 au plus tard.

Selon le calendrier mentionné au chapitre 1.5.4 il est indispensable de poursuivre les études et d'engager les travaux sans tarder pour viser cet objectif.

Conclusion

Les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépense liée au sens de l'article 163, alinéa 2, Cst-VD. Ils ne sont donc pas soumis à compensation.

Cela dit, compte tenu de la jurisprudence restrictive du Tribunal fédéral qui commande de soumettre le projet au référendum facultatif dans les cas où l'Etat dispose d'une certaine marge de manœuvre quant au choix des variantes et au mode de réalisation du projet, il convient de soumettre le présent décret au référendum facultatif, selon l'article 84, al.1, let. a, Cst-VD, bien que la dépense soit liée.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt	0	316.8	316.8	316.8	950.4
Amortissement		720	720	720	2'160
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges	0	1'036.8	1'036.8	1'036.8	3'110.4
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net	0	1'036.8	1'036.8	1'036.8	3'110.4

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 14'400'000.- pour financer les travaux de la réhabilitation de la RC 1-B-P entre Mies et Founex sur les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay

du 8 mars 2017

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 14'400'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de la réhabilitation de la RC 1-B-P entre Mies et Founex sur les communes de Coppet, Founex, Mies et Tannay.

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 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 mars 2017.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean