



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'120'000
pour financer l'assainissement des RC 751-IL-S et 752-IL-S
entre Maraçon et La Rogivue et la création d'un passage à batraciens**

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Généralités

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) collabore activement avec la Direction générale de l'environnement (DGE) pour la création de passages à batraciens. En 2014, un passage à batraciens a été réalisé par la DGMR, avec un subventionnement de la DGE sur la RC 752-IL-S entre La Rogivue, sur la commune de Maraçon, et la frontière fribourgeoise.

Dans un tout autre secteur, un deuxième passage à batraciens a été construit lors de la réfection du revêtement de la route cantonale (RC) 54-B-P près de Gimel en 2016-2017.

La part DGMR de la réalisation de ces deux passages à batraciens a été financée par son budget de fonctionnement.

Fort de ces deux succès, résultat d'intérêts convergents entre la protection de la nature et l'entretien du réseau routier, la DGMR et la DGE souhaitent poursuivre cette collaboration pour éliminer le dernier obstacle routier à la migration des batraciens du marais des Mosses près de La Rogivue, site de reproduction de batraciens d'importance nationale.

Le passage construit en 2014 a sécurisé la migration des batraciens sur l'une des deux voies de migration du marais des Mosses. La deuxième croisant la RC 751-IL-S entre Maraçon et La Rogivue fait l'objet du présent EMPD.

Lors de l'analyse de la dernière campagne de relevé d'état des chaussées vaudoises de 2016, une partie du tronçon Maraçon-La Rogivue a été retenu comme l'un des tronçons devant être réfectionné à court terme, donnant ainsi l'opportunité de synchroniser les travaux de réfection de la chaussée avec la création de ce passage à batraciens.

1.2 Bases légales, normalisation et directives

1.2.1 Entretien des routes

Les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (loi sur les routes, LRou art. 3, al. 2^{ter}, 7 et 20, al. 1^{er}, lit. a - RSV 725.01).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire, comme c'est le cas en l'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. 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.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectifs d'effectuer des travaux d'entretien sur des routes dégradées 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 de l'association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

1.2.2 Protection de la nature

Au plan fédéral, le marais des Mosses de La Rogivue, est qualifié de biotope d'importance nationale (art. 18 al. 1^{er} de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, LPN – RS 451 ; art. 4a de la loi vaudoise sur la protection de la nature, des monuments et des sites, LPNMS – BLV 450.11). Il figure à l'inventaire des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale, à l'inventaire des hauts-marais et des marais de transition d'importance nationale ainsi qu'à l'inventaire des bas-marais d'importance nationale sous la référence la VD 286 de l'annexe I de l'ordonnance du 15 juin 2001 sur la protection des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (RS 451.34).

Au niveau cantonal, la tourbière des Mosses fait l'objet d'une décision de classement du 6 janvier 2010 (art. 20ss LPNMS).

1.3 Assainissement des RC 751-IL-S et 752-IL-S entre Maraçon et la Rogivue

Les RC 751-IL-S et 752-IL-S sont des routes du réseau secondaire (figure 1). Elles relient les localités de La Rogivue, Maraçon et Ecoteaux à la gare de Palézieux-Gare. Elles permettent également une liaison inter-cantonale dans le sens est-ouest en direction de Semsales – Vaulruz et dans le sens nord-sud en direction de Châtel-Saint-Denis – Vevey.

Le trafic journalier moyen est de 1'350 véhicules légers (VL) et 70 poids lourds (PL) en 2015 sur la RC 751 et de 1'200 VL / 20 PL sur la RC 752. La ligne de bus 10.385, Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue, assure 27 courses par jour, dont deux courses scolaires. Les transports scolaires sont assurés par CarPostal, environ dix élèves de La Rogivue sont concernés.

L'état des chaussées a fait l'objet d'une expertise routière à la fin de l'année 2018. Les deux routes qui nous occupent ont été construites par les équipes du Service des routes, il y a une cinquantaine d'années, et les travaux d'entretien se sont limités au strict minimum. La largeur moyenne est de 5,60 m, les fondations sont insuffisantes, les bords de chaussée fortement dégradés. Le croisement des poids lourds et des véhicules des transports publics y est difficile.

L'assainissement de ces deux routes cantonales figure dans la planification régionale à l'horizon 2020 – 2021.

Le projet de réfection vise notamment à

- adapter la largeur de la route cantonale au trafic actuel
- assainir la structure de la chaussée
- stabiliser les bords de chaussée.

L'ouvrage sera réalisé dans un secteur de protection des eaux üB. Aucune mesure particulière n'est donc nécessaire, les eaux de surface continueront d'être récoltées et conduites aux exutoires existants.

La largeur actuelle, comprise entre 4.80 m et 5.80 m, sauf pour la partie entre le PR 210 et 215, ne permet pas le croisement de deux véhicules légers à 80 km/h. Dans un tel cas de figure, et les RC 751 et 752 ne font pas exception, les bords de chaussée et les banquettes sont fortement endommagés et présentent de nombreuses fissures et affaissements.

Pour la sécurité du trafic et pour remédier de manière durable à l'affaissement des bords, la chaussée sera portée à 6.20 m (6.00 m utile).

La superstructure de la chaussée n'avait pas été dimensionnée pour le trafic actuel et nécessite un renforcement. Les revêtements existants, majoritairement une pénétration et des couches successives de gravillonnage, seront laissés en place privilégiant ainsi la solution de pose en surépaisseur. Cette solution, souvent pratiquée sur les routes d'intérêt local, permet d'économiser les frais de fraisage et d'évacuation tout en garantissant, par la pose de deux nouvelles couches, la durabilité de la chaussée.

La couche de liaison sera un enrobé à basse température (EBT) de type ACT 16 N de 70 mm et la couche de roulement de 40 mm un AC 11 N avec granulats durs de type « S ». Une troisième couche de base sera posée dans les élargissements et les renforcements. Il s'agit d'un ACF 22 de 100 mm d'épaisseur.

La DGMR privilégie l'utilisation d'enrobés recyclés dans ses appels d'offres publics. Le taux de recyclage est un des critères d'adjudication important. L'analyse des offres a montré que le taux de recyclage des différentes couches de revêtement routier sera compris entre 15 et 70 %.

La DGMR favorise également l'usage de grave recyclée. Ainsi, pour ce projet, l'emploi partiel de grave recyclée dont 20% au moins devra provenir de béton concassé est exigé.

Globalement pour cette réalisation, la part utilisée de matériaux recyclés sera supérieure aux déchets produits par la déconstruction des bords de chaussée. Le chantier produira 2'700 tonnes de déchets lors de la déconstruction dont 1'000 tonnes seront déposées en décharge bioactive. Les nouveaux revêtements utiliseront 4'800 tonnes de granulats recyclés.

Les collecteurs existants de récolte des eaux de surface sont dans un état satisfaisant. Seuls quelques travaux d'entretien sont prévus.

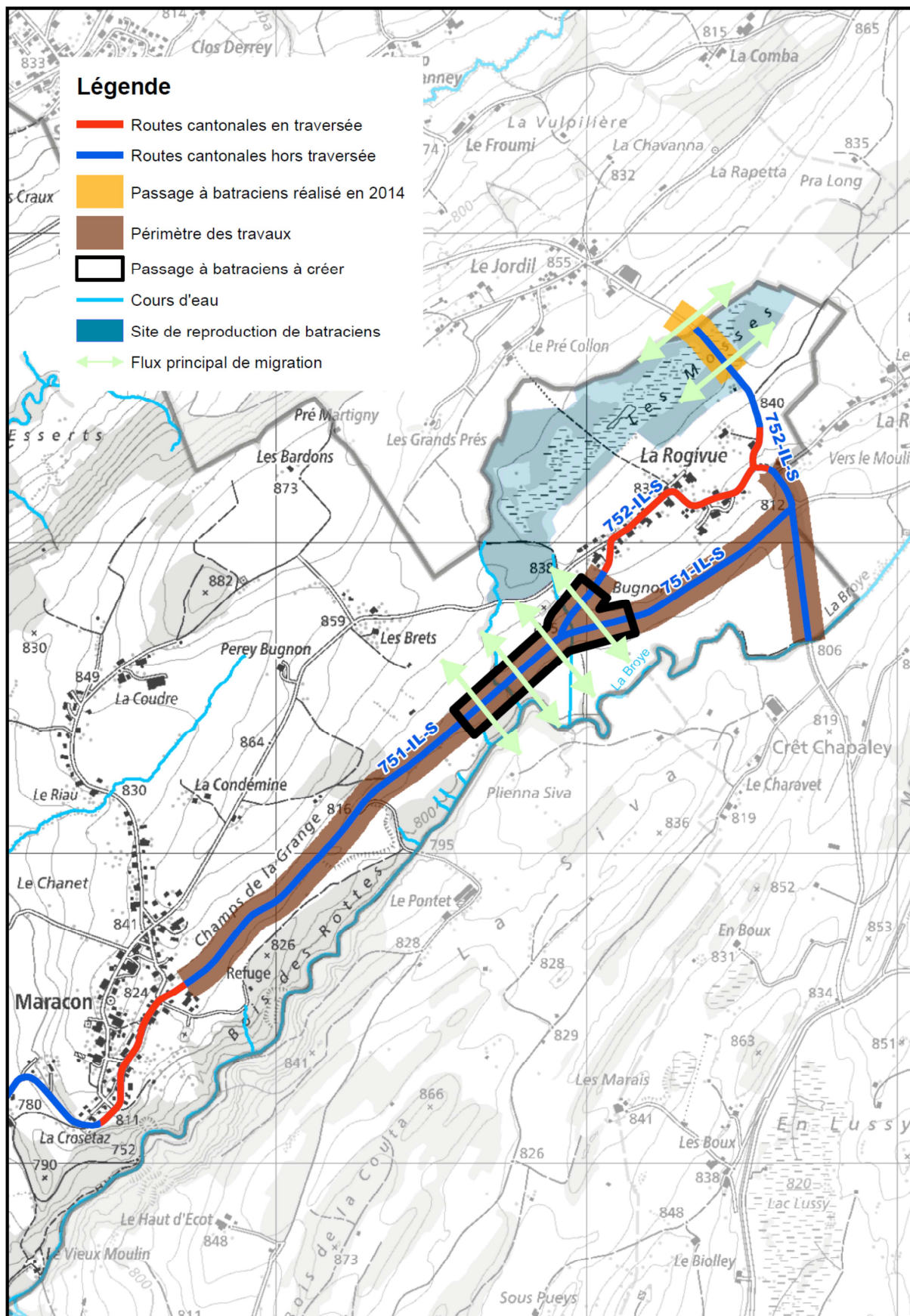


Figure 1 : plan de situation des travaux

1.4 Besoins cyclables

1.4.1 Généralités

Chaque projet élaboré par la DGMR comprend une analyse visant à déterminer la nécessité de réaliser des aménagements cyclables répondant aux objectifs de la stratégie cantonale de promotion du vélo. Le plan du réseau cyclable cantonal (figure 2) synthétise et coordonne les mesures infrastructurelles définies dans la stratégie cantonale de promotion du vélo. Il regroupe les réseaux cyclables définis dans les agglomérations, le réseau de rabattement vers les gares des centres régionaux, des éléments de liaisons complémentaires, ainsi que les itinéraires du réseau La Suisse à vélo.

Si l'axe concerné est inscrit dans le réseau cyclable cantonal, les conditions locales (différentiel de vitesse, volume de trafic, topographie, clientèle particulière, etc.) sont examinées pour déterminer si des aménagements cyclables sont nécessaires ou si une mixité peut être admise. La DGMR s'appuie sur le « Guide de recommandations mobilité douce n° 5 - Conception d'itinéraires cyclables » édité par la Confédération.

1.4.2 Analyse de la RC 751

La RC 751 ne figure pas dans le réseau cyclable cantonal défini dans la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020. En effet, elle n'est pas inscrite dans un réseau cyclable d'agglomération, n'a pas une fonction de rabattement vers une gare d'un centre régional ou de liaison complémentaire et n'est pas parcourue par un itinéraire de loisir la Suisse à vélo.

Les besoins cyclables le long de cet axe sont donc d'intérêt local. Par ailleurs, la DGMR relève que l'analyse des conditions locales montre que la RC 751, sans aménagement cyclables, est propice à une bonne cohabitation entre cyclistes et automobilistes. En effet, la route cantonale enregistre un volume de trafic faible (1350 vh/j), une topographie clémente et de bonnes conditions de visibilité. De plus, les cyclistes disposent d'une alternative par la route des Brets.

1.4.3 Analyse de la RC 752

La RC 752 est inscrite dans le réseau cyclable cantonal car elle est parcourue par l'itinéraire La Suisse à vélo n° 62.

L'analyse des conditions locales montre que la RC 752, sans aménagements cyclables, est propice à une bonne cohabitation entre cyclistes et automobilistes. En effet, la route cantonale enregistre un faible volume de trafic (950 à 1200 vh/j selon le tronçon considéré), qui n'a pas évolué entre 2010 et 2015, et de bonnes conditions de visibilité sur l'ensemble de l'axe. La réalisation d'aménagements cyclables n'est donc pas nécessaire.

1.4.4 Evaluation des conséquences de la mise en place de deux bandes cyclables

Pour permettre la création de deux bandes cyclable, il est nécessaire que la largeur de la chaussée soit portée à 8.5 m. Dans le cas présent, il serait nécessaire d'élargir la chaussée actuelle de 2.5 m (1.25 m de chaque côté).

Le coût financier d'une telle opération se monte à CHF 3'520'000.- (3'370'000.- pour la chaussée et 150'000.- pour les deux ouvrages canalisant les ruisseaux), ce qui reviendrait à quasiment doubler le coût du projet.

A cet impact financier il y a lieu d'ajouter les 8'000 m² de terrain agricole qu'il y a lieu d'exproprier pour réaliser l'élargissement, dont la perte de 1'675 m² de surface d'assolement (SDA) et le défrichement de 412 m² de forêt.

1.4.5 Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, aucun aménagement cyclable n'a été prévu dans le cadre de ce projet. D'une part, la création de bandes cyclables n'est pas nécessaire sous l'angle de la cohabitation cycles-véhicules motorisés et d'autre part, les élargissements nécessaires auraient un impact négatif important quant à l'utilisation des ressources naturelles dont fait partie le territoire.

La largeur de chaussée a été dimensionnée en tenant compte des recommandations relatives à la cohabitation entre cyclistes et automobiliste du "guide de recommandations mobilité douce n° 5 - Conception d'itinéraires cyclables". Une chaussée d'une largeur comprise entre 5 et 6 m pour favoriser la cohabitation cyclistes/automobilistes est recommandée, car elle impose clairement aux automobilistes une manœuvre de dépassement. La largeur utile des deux routes cantonales est fixée à 6.00 m.

Plan cantonal du réseau cyclable

Illustration schématique

SM/FS - janv. 2010

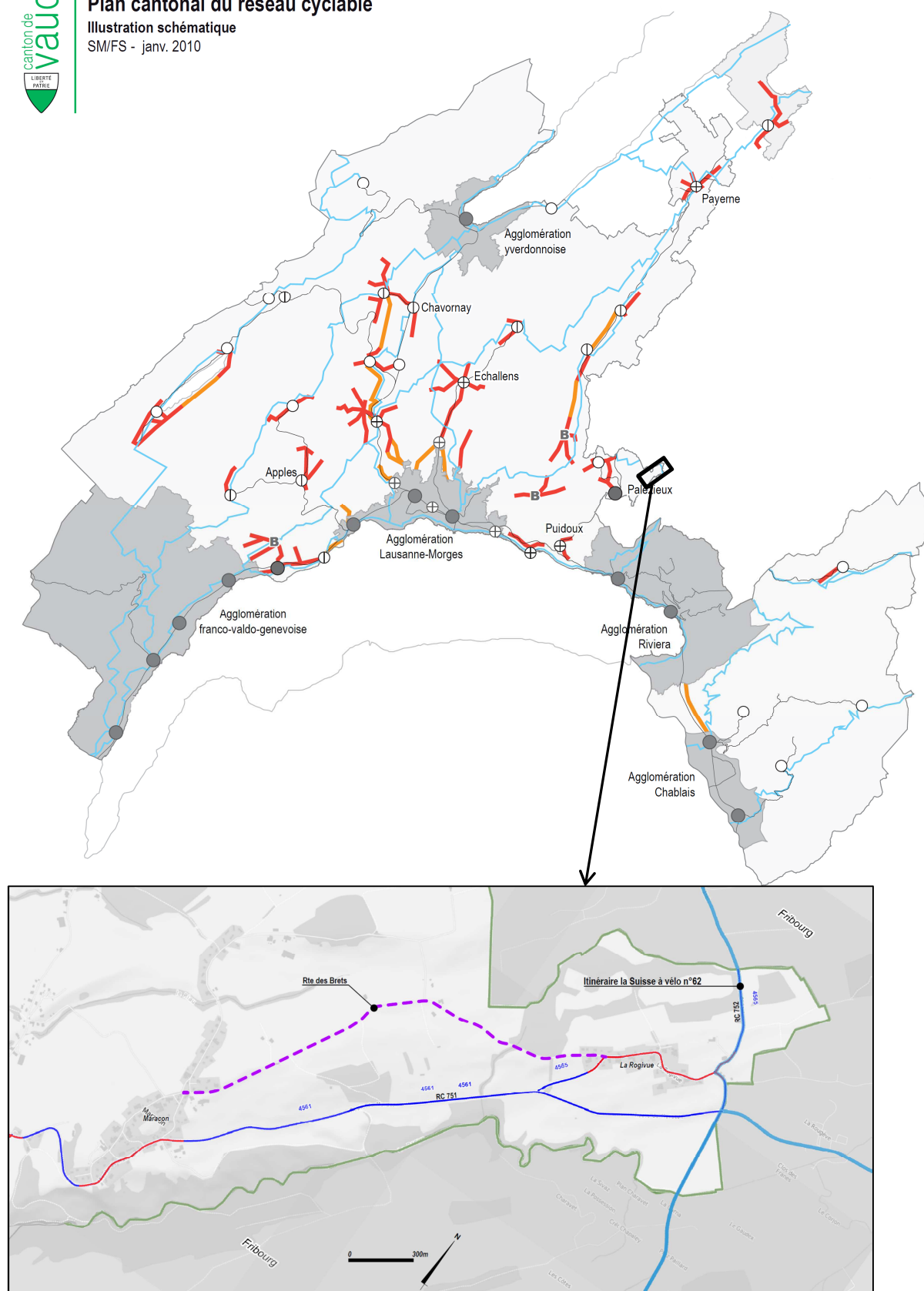


Figure 2 : Illustration schématique du plan du réseau cyclable cantonal.

Source : Etat de Vaud, Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, octobre 2010

1.5 Passage à batraciens

Le marais des Mosses (figure 3) est un site d'importance nationale (IBN VD286 Maraçon, Les Mosses de La Rogivue) pour la reproduction des batraciens. Il est situé au nord des RC 751-IL-S et 752-IL-S qui constituent un obstacle à la migration. Chaque année, plus de 12'000 batraciens migrent du biotope humide de la Broye au marais pour se reproduire. Actuellement, des mandataires de la DGE, aidés par les volontaires et la protection civile (PC) locale assurent chaque année la pose de barrières de protection, la récolte et le déplacement des animaux afin de limiter l'écrasement par le trafic routier des batraciens en migration.

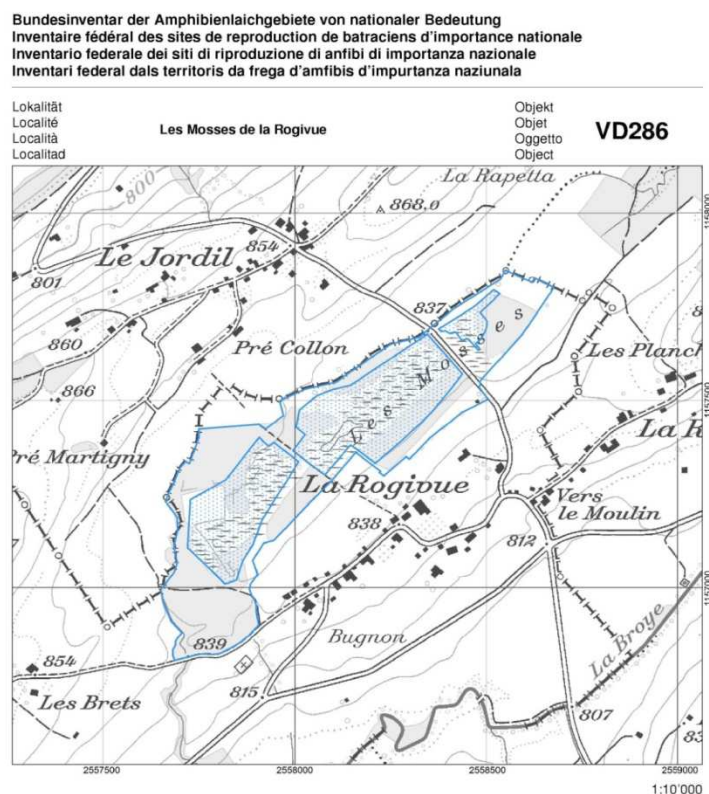


Figure 3 : Extrait inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale

Dans le cadre de sa Stratégie Biodiversité Suisse 2017-2020, le Conseil fédéral a décidé en mai 2018 de consacrer des moyens supplémentaires pour la mise en œuvre de mesures d'urgence. Ces mesures visent en premier lieu la restauration, l'entretien et la protection de biotopes d'importance nationale. Dans le canton de Vaud, deux sites d'importance nationale sont encore à assainir. Celui de la Rogivue fait l'objet du présent EMPD. Ce projet est le résultat d'intérêts convergents entre la protection de la nature et l'entretien du réseau routier.

L'ouvrage prévu a une longueur totale de 640 mètres sur la RC 751-IL-S et de 200 mètres sur la RC 752-IL-S (voir figure 1).

Il sera constitué de :

- 17 tunnels de franchissement en éléments préfabriqués d'une section rectangulaire de 100 par 60 cm équipés de supports permettant la fixation d'un système de comptage automatique.
- Plus de 1'500 mètres de caniveaux des deux côtés des routes cantonales composés d'éléments préfabriqués de 40 cm de hauteur avec la partie supérieure en saillie.
- Caniveaux d'arrêts à grille pour le franchissement des accès aux parcelles privées et communales.

Les photos du passage à batraciens de Gimel, construit sur le même principe illustrent les travaux qui seront entrepris entre Maraçon et La Rogivue.



Figure 4 : illustration du passage à batracien

Le projet a fait l'objet d'un examen préalable achevé le 21 juin 2019 et d'une présentation publique à Maraçon le 12 juin 2019. Les propriétaires riverains, les exploitants et la population de Maraçon et de La Rogivue ont manifesté un intérêt réjouissant.

Le dossier a été mis à l'enquête le 6 août 2019 et n'a pas fait l'objet d'opposition.

Des conventions sont en cours d'établissement avec les propriétaires fonciers concernés pour obtenir des servitudes permettant la construction et l'entretien de quelques sorties ou entrées dans les passages.

Enfin, des surfaces de promotion de la biodiversité (SPB) anciennement surfaces de compensations écologiques, sont à l'étude, notamment l'implantation de surfaces herbeuses et de haies discontinues en bordure du projet. Ces SPB seront réalisées d'entente avec les propriétaires riverains et les exploitants.

1.6 Coût des travaux

Le tableau 1 présente les données caractéristiques des différents éléments du présent EMPD. Cet EMPD porte le n° d'EOTP I.000694.01.

N°	N° RC	Tronçons	Travaux	Long. M	TJM 2015	TJMPL 2015	Montants TTC Fr
0	-	Etude	CECE de 250'000.- pour réaliser les études et les dossiers d'enquête et d'appel d'offres (EOTP I.000694.02)				250'000
1	751-IL-S	Maracon – Frontière FR au PR 215	Elargissement de la chaussée à 6m, renforcement des bords, purges locales, réfection de la couche de base et de roulement	2'522	1350	70	1'437'000
2	752-IL-S	Carrefour RC 751 – La Rogivue La Rogivue – frontière FR au PR 210	Elargissement de la chaussée à 6m, renforcement des bords, purges locales, réfection de la couche de base et de roulement Fraisage généralisé, couche de liaison et de roulement	273 575	 1'200	 20	433'000
3	751-IL-S 752-IL-S	Passage à batraciens	Passage à batraciens comprenant l'500 m de caniveaux, 17 passages sous la route et divers aménagements paysagers.	-	-	-	1'875'000
Total longueurs et coûts				3'370	-	-	3'995'000
Subventions gérées par la DGE							
5	Convention-programme fédéral concernant les objectifs fixés dans le domaine Nature et paysage 2016-2019			Financement paritaire 50% VD – CH		1'000'000	
6	Financement complémentaire accordé selon décision de l'OFEV du 18 juillet 2018 concernant l'octroi d'indemnités selon LPN			Financement 35% - 65% VD – CH		875'000	
Montant des recettes							1'875'000
Montant net du crédit							2'120'000

Ces travaux ont d'ores et déjà fait l'objet d'un appel d'offres public ; ainsi les montants des travaux sont devisés sur la base de soumissions rentrées.

Les montants pour les contrôles de fabrication et de mise en œuvre mandatés à des laboratoires privés ainsi que ceux du marquage et de la signalisation de chantier sont inclus dans les montants du tableau ci-dessus.

Les travaux d'entretien des deux routes cantonales correspondent à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr pour tous les usagers des routes, du cycliste à l'automobiliste, en passant par les transports publics et les véhicules utilitaires.

Les études nécessaires à la réalisation du projet et à l'appel d'offres ont été financées par un crédit d'étude du Conseil d'Etat (EOTP I.000694.02 « CECE 148 RC-751-752 Rogivue ») de CHF 250'000.- qui est amorti dans le présent EMPD. Au 16 septembre 2019, il est utilisé à hauteur de CHF 90'292.35.

1.7 Risques en cas de non réalisation des travaux

Le report des travaux aggraverait la détérioration des revêtements qui demanderait dès lors des mesures de réparation plus lourdes, donc des moyens financiers plus conséquents pour une remise en état tout en accroissant les risques d'accident pour les usagers circulant sur ces routes.

A terme, le risque de n'être plus en mesure d'assurer la viabilité du réseau et la sécurité des usagers est réel. 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).

Si ces travaux de fond ne peuvent pas être réalisés, la DGMR sera tenue de prendre des mesures palliatives (par exemple : gravillonnage, colmatage des fissures, etc.) sur ce tronçon en mauvais état. Ces mesures ne ralentissent en rien le processus de dégradation de la chaussée et n'évitent pas les travaux de réhabilitation préconisés dans cet EMPD.

La collecte des batraciens mise en place actuellement, pose de barrières de protection, récolte et déplacement des animaux par des mandataires de la DGE, aidés par des volontaires et la PC, n'est pas optimale et un nombre non négligeable de batraciens finit encore sous les roues des automobilistes. Sans la création du passage à batracien, cette situation bancal perdurera avec le risque que le nombre de batraciens écrasés augmente. Notons également que cela rend la chaussée extrêmement glissante et que la sécurité des usagers n'est plus garantie.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Ce projet d'assainissement a été étudié par le pôle revêtement et subvention et le voyer de la région Est de la Division entretien (ER) de la DGMR. Le tronçon proposé a fait l'objet d'une étude établie par un bureau spécialisé mandaté. Les couches en place et les dégradations sont identifiées sur la base de carottages et d'analyses de laboratoire.

La règle générale appliquée au sein de la DGMR pour conduire aux choix techniques adaptés à chaque renouvellement de revêtement est toujours la sélection de la meilleure solution technique connue, en regard d'un prix adapté, ce qui conduit à la mise en place d'un nouveau revêtement offrant le meilleur rapport coût/avantage possible.

Ce chantier a fait l'objet d'un appel d'offres public publié dans la Feuille des avis officielle ceci conformément à la loi sur les marchés publics (LMP-VD, RSV 726.01).

Tous les documents d'appel d'offres (DAOF) comportent des exigences particulières propres à la DGMR. Il s'agit des conditions administratives et techniques (CAT SR) et de son complément liées à l'environnement (CAT SR – Complément environnemental).

Ce dernier document liste les exigences particulières liées notamment la protection des eaux, la protection de l'air, la protection contre le bruit, la gestion des déchets, la protection de la faune et de la flore, la protection des terres végétales et matériaux terreux.

Ces deux documents sont disponibles sur le site de la DGMR (<https://www.vd.ch/toutes-les-autorites/departements/departement-des-infrastructures-et-des-ressources-humaines-dirh/direction-generale-de-la-mobilite-et-des-routes-dgmr/documents-techniques/>).

Les soumissionnaires sont tenus de fournir le descriptif des mesures envisagées dans leur dossier soumission.

La DGMR promeut en particulier l'utilisation de matériaux de proximité pour les graves et graves recyclées, d'enrobés tièdes (permettant de diminuer la quantité de CO2 rejetée dans l'atmosphère) et de fraisats dans la composition des enrobés bitumineux.

Certaines exigences environnementales sont évaluées spécifiquement à savoir ; « Contribution de l'entrepreneur à la composante environnementale du développement durable » et « Recyclage (RA) dans les bétons bitumineux de type ACF et ACT ». Ces deux critères représentent le 10% de la note attribuée aux soumissionnaires. De plus, le critère « organisation pour l'exécution du marché » comprend des éléments de notation liés aux actions entreprises par le soumissionnaire pour le climat.

Le suivi de la phase réalisation sera assuré par le personnel de la DGMR et par des mandataires, jusqu'au décompte final du chantier. Les contrôles de fabrication et de mise en œuvre seront mandatés par le pôle revêtement et subvention.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le passage à batraciens, un mandat spécifique a été attribué à un bureau d'études spécialisé pour le suivi environnemental du projet.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000694.01 « RC 751 + 752 Rogivue (ER) ». Il est prévu au projet de budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024
Projet de budget d'investissement 2020 et plan 2021-2024	1'000	1'000	0	0	0

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Investissement total : dépenses brutes	3'400	595	0	0	+3'995
Investissement total : subventions de tiers	-1'875	0	0	0	-1'875
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'525	595	0	0	+2'120

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 106'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 2'120'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 46'700.-$.

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

Néant.

3.6 Conséquences sur les communes

Pas d'effet direct sur les communes concernées, à l'exception du maintien d'un réseau routier en bon état.

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

Le remplacement d'un revêtement usé par un revêtement en bon état réduit de 2 à 5 dB la charge sonore pour les riverains proches de l'axe routier concerné. Pour rappel, une diminution de 3 dB correspond à une réduction de l'intensité sonore d'un trafic diminué de moitié.

Les revêtements fraisés sont traités conformément à la Directive cantonale de la Direction générale de l'environnement "Déchets de démolition des routes" (DCPE 874 de février 2017).

La Direction générale de la mobilité et des routes privilégie, chaque fois que cela est possible, l'utilisation d'enrobés recyclés et/ou d'enrobés tièdes (EBT). Ces deux mesures permettent de réintroduire les enrobés fraisés dans la chaîne de fabrication, de réduire les stocks de fraisat routier des entreprises et de diminuer les émissions de CO₂.

La création du passage à batracien, éliminera le dernier obstacle routier à la migration des batraciens du marais des Mosses près de La Rogivue, site de reproduction de batraciens d'importance nationale.

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

Cet investissement s'inscrit dans les mesures suivantes du programme de législature du Conseil d'Etat 2017-2022 :

La mesure 1.13.

Mettre en œuvre une politique environnementale cohérente : développer la stratégie énergétique 2050. Élaborer une politique climatique cantonale cohérente par rapport aux lignes directrices fédérales et internationales. Gérer de manière durable les ressources naturelles, minérales et forestières du canton, en particulier la biodiversité, et en maintenant l'attractivité et la qualité du paysage naturel.

Actions du programme de législature 2017–2022

Établir et mettre en œuvre un plan d'action en faveur de la biodiversité avec le soutien de la Confédération.

Mesure 2.8

Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité.

Actions en cours:

Poursuivre l'amélioration de l'état du réseau routier cantonal.

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

Néant.

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

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD; RSV 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 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.

3.10.1 Principe de la dépense

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). Les travaux projetés d'entretien de ces deux tronçons routiers (RC 751-IL-S et RC 752-IL-S) en fin de cycle de vie relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne 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 depuis le marais des Mosses (site de reproduction de batraciens d'importance nationale), les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées par la VSS, l'entretien des deux tronçons de ce présent crédit résulte directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Conformément à la jurisprudence, 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). En effet, de telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

S'agissant plus particulièrement du passage à batraciens, tant la législation cantonale que fédérale (cf. bases légales sous point 1.2 ci-dessus) impose de prendre toute mesure afin de protéger les biotopes d'importance nationale ou cantonale, ce qui est le cas du biotope du marais et de la tourbière des Mosses.

Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

3.10.2 Quotité de la dépense

Les solutions techniques proposées sont basées sur les standards qui répondent de manière ciblée aux problèmes identifiés. Le coût des travaux à effectuer est en adéquation avec l'objectif recherché qui sera atteint dans les règles de l'art et dans les meilleures conditions financières.

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. Les solutions techniques standards proposées ont uniquement été élaborées de manière à rendre ces tronçons de route conformes 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 à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr en préservant l'environnement.

Les mêmes considérations ont conduit au financement du passage à batraciens.

Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

3.10.3 Moment de la dépense

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 ces tronçons de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels.

La réalisation des passages à batraciens dépend étroitement de la réfection de la chaussée et ne peut donc pas être différée.

De plus, le report des travaux aggraverait la détérioration des revêtements qui demanderaient dès lors des mesures de réfection plus lourdes, donc des moyens financiers plus conséquents pour une remise en état (cf. ch.1.5 du présent EMPD).

Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

3.10.4 Conclusion

Comme exposé ci-avant, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de charges liées au regard de l'art. 163, al. 2 Cst-VD. En effet, l'entretien des routes incombe à l'Etat pour les routes cantonales hors traversées des localités et les travaux concernés permettront de répondre aux exigences de sécurité routière et aux normes d'usage (art. 20 LRou, RSV 725.01 ; ATF 103 Ia 284, cons. 5 et 105 Ia 80 cons. 7).

Il ressort des explications précédentes que l'autorité ne dispose d'aucune marge de manœuvre, qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment. Par conséquent, le crédit demandé pour les travaux d'entretien des revêtements routiers doit être qualifié de charge liée au sens de l'article 7, al. 2 LFin. Il est conforme à la Constitution et n'est donc pas soumis à compensation au regard de l'article 163, al. 2 Cst-VD.

Cependant, dans la mesure où l'Etat dispose d'une marge d'appréciation, notamment quant à la quotité de la dépense, le décret est soumis au référendum facultatif.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, 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

Les conséquences de l'EOTP I.000694.01 sur le budget de fonctionnement sont les suivantes:

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	46.7	46.7	46.7	+140.1
Amortissement	0	106.0	106.0	106.0	+318.0
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	152.7	152.7	152.7	+458.1
Diminution de charges	0	0	0	0	-0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	-0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	-0
Total net	0	152.7	152.7	152.7	+ 458.1

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 2'120'000 pour financer l'assainissement des RC 751-IL-S et 752-IL-S entre Maraçon et La Rogivue et la création d'un passage à batraciens

du 18 décembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 2'120'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer l'assainissement des RC 751-IL-S et 752-IL-S entre Maraçon et La Rogivue et la création d'un passage à batraciens.

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.