

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit additionnel de CHF 3'400'000.- au décret de CHF 13'700'000.- du 10 janvier 2012 pour financer le renforcement et l'assainissement du solde des ouvrages non conformes au trafic 40 t du réseau routier cantonal

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Cette demande s'inscrit dans la démarche initiée en 2004 pour la mise en conformité au trafic 40 tonnes du réseau routier cantonal.

La demande de crédit initiale du 10 janvier 2012 (EMPD n° 431) intégrait le solde des ouvrages à renforcer du réseau routier cantonal, soit 21 ouvrages. Bien que ces derniers soient situés principalement sur des axes IL (routes d'intérêt local) comportant un trafic poids lourd relativement faible, l'intervention se justifie néanmoins en raison, d'une part, de l'état de dégradation des structures et, d'autre part, du positionnement de ces ouvrages sur des routes d'approvisionnement (axes de convois exceptionnels).

Cet exposé des motifs complète le projet de reconstruction de deux ouvrages d'art de la route cantonale 290-IL-S (RC 290) qui fait partie du réseau d'intérêt local (IL-S) selon la nouvelle hiérarchie des routes cantonales. Ce projet se situe entre Ependes et Mathod, sur le territoire des communes de Suscévaz et de Mathod.

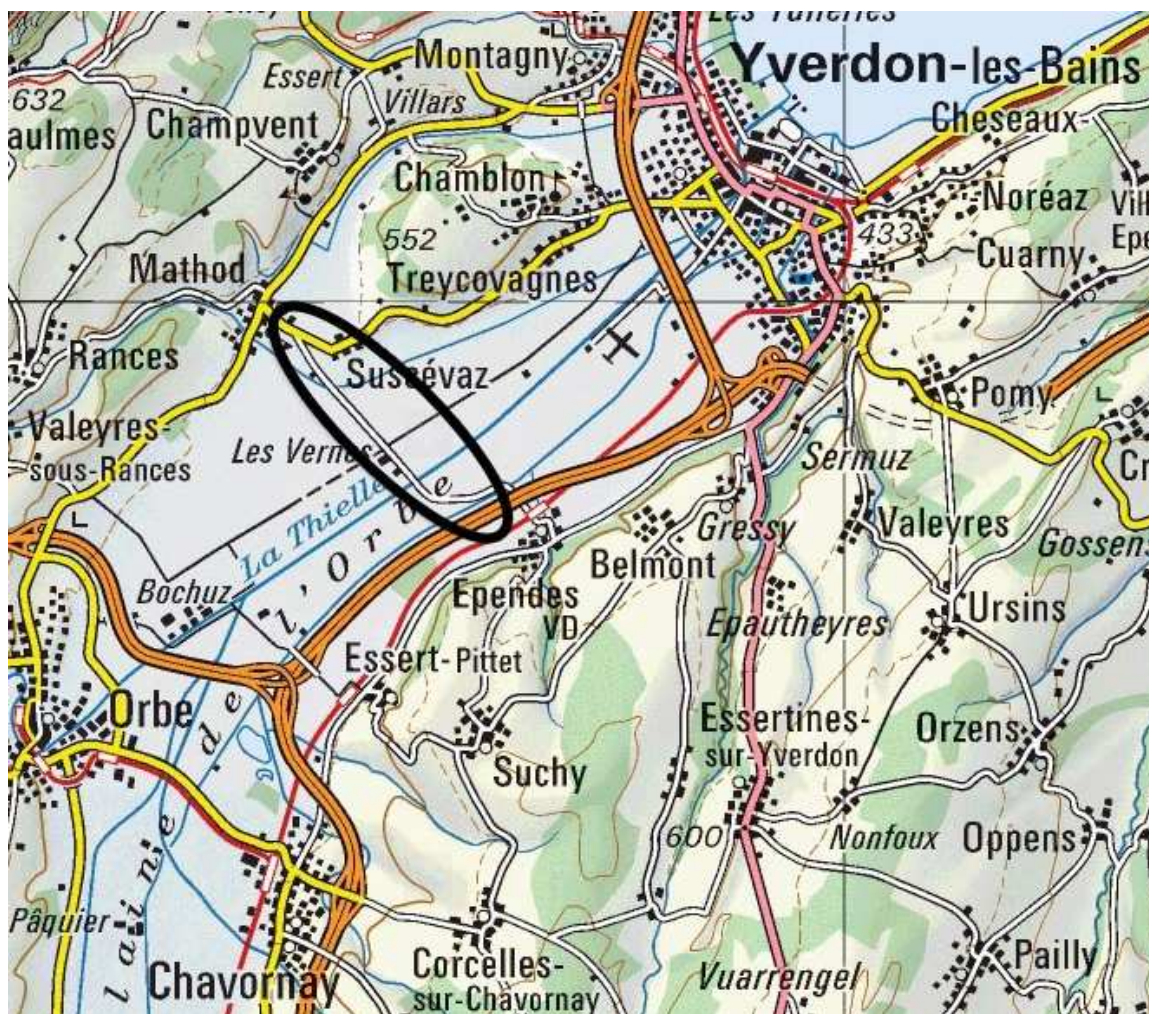


Fig. 1 - Plan de situation général RC 290 - 1:100'000

Cette route permet d'éviter Yverdon-les-Bains pour passer d'un côté à l'autre de la plaine de l'Orbe et sert d'itinéraire de délestage de l'autoroute A1 en cas de problème de circulation à Chavornay ou à Yverdon-les-Bains.

Le crédit-cadre, adopté par le Grand Conseil le 10 janvier 2012, pour financer le renforcement au trafic 40 tonnes du solde des ouvrages du réseau routier cantonal (n° EOTP I.000226.01) comprend le financement de la reconstruction des ponts sur le Mujon et sur la Thielle pour un montant de CHF 3'475'000.-, mais dans leur position actuelle en altitude.

Les travaux de ces deux ouvrages n'ont pas encore eu lieu en raison des durées des différentes procédures d'autorisation.

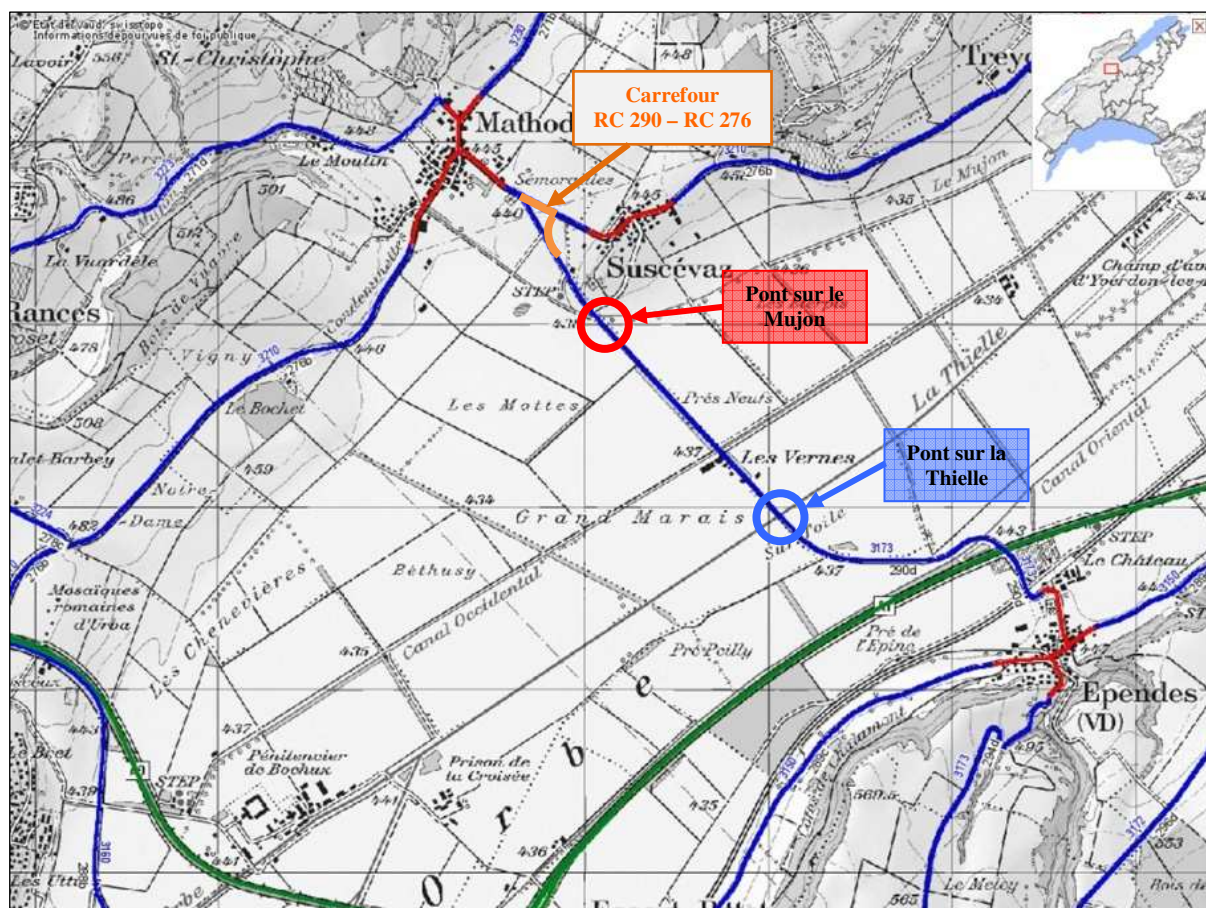


Fig. 2 – Position des ouvrages

Sur requête de la Direction générale de l'environnement (ci-après, DGE), le gabarit hydraulique (gabarit pour le passage de l'eau) a dû être augmenté pour le Mujon et la Thielle, ce qui oblige à changer le profil en long de la route de part et d'autre de ces deux ouvrages.

Cette demande de la DGE implique des travaux supplémentaires non-prévus lors de la demande du crédit-cadre de 2012, et est la raison du présent crédit additionnel.

Le nouveau gabarit hydraulique du pont sur la Thielle tient compte du projet de l'entreprise de correction fluviale (ECF) de la Thielle, soit un débit de $200 \text{ m}^3/\text{s}$ correspondant à la crue centennale Q_{100} . Le niveau bas du futur tablier doit en outre tenir compte d'un tirant d'air de 80 cm supplémentaire pour éviter les effets de barrage. De plus, les appuis intermédiaires devront être supprimés, ce qui engendre une modification du système statique de l'ouvrage, ainsi qu'une augmentation de sa portée statique.

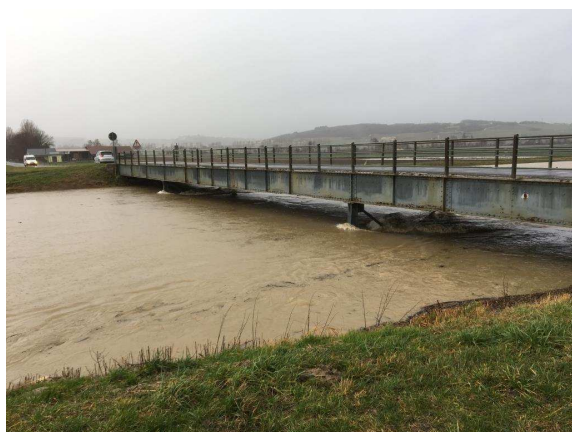
Le nouveau gabarit hydraulique du pont sur le Mujon tient compte des contraintes fixées par la DGE pour un tirant d'air supplémentaire de 80 cm.

La présente demande ne concerne donc que les travaux supplémentaires pour le pont sur le Mujon et le pont sur la Thielle résultant du rehaussement des culées des ouvrages et de la modification du profil en long de la route.

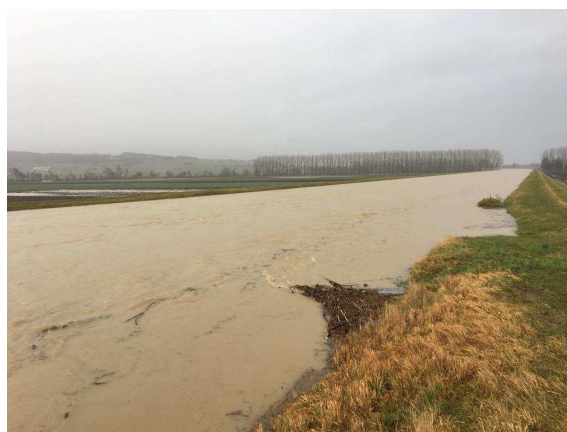
Le projet prévoit aussi une modification du tracé entre le chemin AF (DP 1023) et la RC 276-C-P pour éliminer le carrefour existant qui est dangereux en raison de sa mauvaise visibilité.

Le déplacement du carrefour permettra d'arriver sur la route de Suscévaz à angle droit, facilitant l'insertion dans le trafic grâce à une visibilité fortement améliorée et conforme aux normes actuelles.

Les travaux liés au carrefour sont financés par le budget de fonctionnement.



*Fig. 3 – Pont sur la Thielle – Crue du 22.01.2018
(débit de 160 m³/s correspondant à Q₃₀)*



*Fig. 4 – Crue 22.01.2018 de la Thielle
(débit de 160 m³/s correspondant à Q₃₀)*

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, qui assure une fonction de liaison à l'échelle régionale, satisfera aux exigences légales de sécurité sur la capacité portante des ouvrages d'art et permettra aux poids lourds de traverser la plaine de l'Orbe en évitant la traversée d'Orbe ou d'Yverdon-les-Bains, et facilitera l'exploitation maraîchère dans la région.

1.2 Bases légales

La nécessité de renforcer les ouvrages d'art au trafic 40 tonnes résulte tout d'abord des accords bilatéraux en matière de transports passés par la Confédération avec l'Union européenne qui ont permis, dès le 1^{er} janvier 2005, l'accès des véhicules de 40 tonnes au réseau routier helvétique (art. 67 al. 1 let. a de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur la circulation routière, OCR).

Ces travaux d'assainissement incombent au Canton, qui est le propriétaire des routes cantonales hors traversée de localité (art. 3 al. 2ter 7 et 20 al. 1 lettre a de la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991, LRou). En outre, conformément à l'article 2 alinéa 1er LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

Dans ce cadre, les ouvrages d'art dont la capacité portante a été jugée insuffisante, par expertises, pour permettre le trafic de poids lourds de 40 tonnes, doivent être renforcés, afin de satisfaire aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic (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 des directives de l'OFROU, Office fédéral des routes).

Enfin, conformément à l'article 6a alinéa premier, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR, RS 741.01), les cantons doivent tenir compte des impératifs de sécurité routière lors de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière.

Quant à la DGE, elle se base sur la loi cantonale sur la police des eaux dépendant du domaine public du 3 décembre 1957 (LPDP) pour déterminer le gabarit hydraulique afin de s'assurer du passage sans débordement de la crue centennale.

1.3 Situation actuelle

La RC 290 est actuellement limitée à 18 tonnes en raison de la capacité portante insuffisante des deux ponts.

Selon les comptages effectués en 2015 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 850 véhicules/jour, dont 10 poids lourds. Le trafic poids lourd est faible car la capacité portante des ouvrages est limitée à 18 tonnes. Après leur mise en conformité, on s'attend à une augmentation du trafic poids lourd, ce qui déléstera le trafic de transit à travers Yverdon-les-Bains et Orbe.

Les deux ouvrages d'art sont des ponts métalliques mis en service en 1898 qui ne correspondent plus au standard actuel de capacité portante.

Le pont sur la Thielle, limité au trafic 18 tonnes, est dans un état avancé de dégradation et souffre d'un problème de stabilité des piles intermédiaires.

Le pont sur le Mujon, également limité au trafic 18 tonnes, a été renforcé provisoirement en 2013 pour les besoins de l'entreprise Stoll, en limitant toutefois la vitesse de franchissement à 10 km/h pour les camions et en circulant au centre de l'ouvrage grâce à la mise en place de balises. Tout comme le pont sur la Thielle, le pont sur le Mujon est dans un état avancé de dégradation, à cause de la corrosion notamment, et n'est pas capable de supporter les charges de trafic actuel. Il doit donc être remplacé après plus d'un siècle de service.

Une crue importante de la Thielle ou du Mujon pourrait provoquer un important tassement ou un effondrement (au moins partiel) de la structure du pont.

1.3.1 Problèmes à résoudre

Les ouvrages sur cet axe sont confrontés à un problème de limitation de charge à 18 tonnes, à une demande de la DGE sur une augmentation du gabarit hydraulique, ainsi qu'à des problèmes de corrosion et, pour le pont sur la Thielle, à une instabilité des piles intermédiaires.

La reconstruction des deux ponts permettra d'assurer le passage des convois de 40 tonnes. Depuis l'adoption le 10 janvier 2012 du crédit-cadre par le Grand Conseil pour la reconstruction des deux ouvrages d'art, la DGE a demandé une augmentation de la hauteur du gabarit hydraulique de 75 cm pour le Mujon et de 40 cm pour la Thielle, ainsi que la suppression des appuis intermédiaires situés dans le lit majeur.

Ces modifications entraînent des adaptations importantes du profil en long de la route qui n'étaient pas prévues dans le projet initial de remplacement des ouvrages d'art.

1.3.2 Enquêtes

L'enquête travaux et l'enquête défrichement avec reboisement s'est déroulée entre mai et juin 2016. Elle a soulevé sept oppositions et cinq remarques. Les oppositions ont été levées et le projet a été déclaré définitif et exécutoire le 12 décembre 2018.

L'enquête pour expropriation sera réalisée dans le courant du printemps 2019.

1.4 Descriptif des travaux

1.4.1 Travaux supplémentaires sur les ouvrages d'art

Les travaux sur ces deux ouvrages étant décrits dans l'EMPD n° 431 de 2012, seuls les travaux supplémentaires faisant partie de la présente demande de crédit additionnel sont développés ci-après.

1.4.2 Descriptif des travaux supplémentaires

1.4.2.1 Profil en long de part et d'autre des ponts

Les gabarits hydrauliques demandés par la DGE pour les ponts sur le Mujon et sur la Thielle nécessitent de reconstruire ces deux ouvrages d'art plus haut que leur position actuelle, et donc une adaptation du profil en long de la chaussée sur près de 560 m de longueur cumulée.

Les modifications du profil en long tiennent compte des aspects liés à la visibilité, à la sécurité et au confort pour une vitesse de projet de 80 km/h.

La modification maximale du profil en long est de + 98 cm pour le pont sur le Mujon : 75 cm dus au gabarit hydraulique et 23 cm dus à la structure de l'ouvrage (hauteur des poutres métalliques et épaisseur de la chaussée). Cette surélévation du profil a également des conséquences sur le carrefour avec la route communale en direction de la commune de Suscévaz.

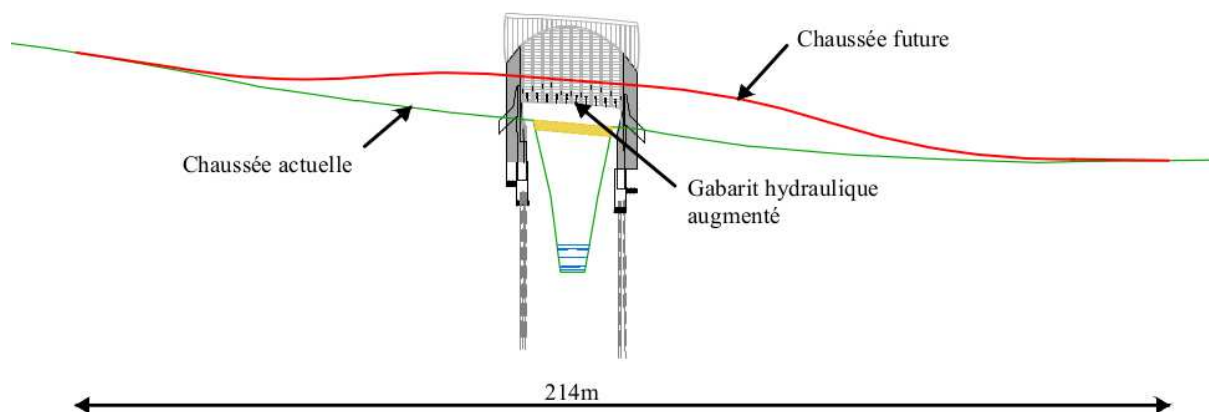


Fig. 5.1 – Adaptation du profil en long du pont sur le Mujon avec rehaussement (+ 98 cm) pour gabarit hydraulique (échelle déformée)

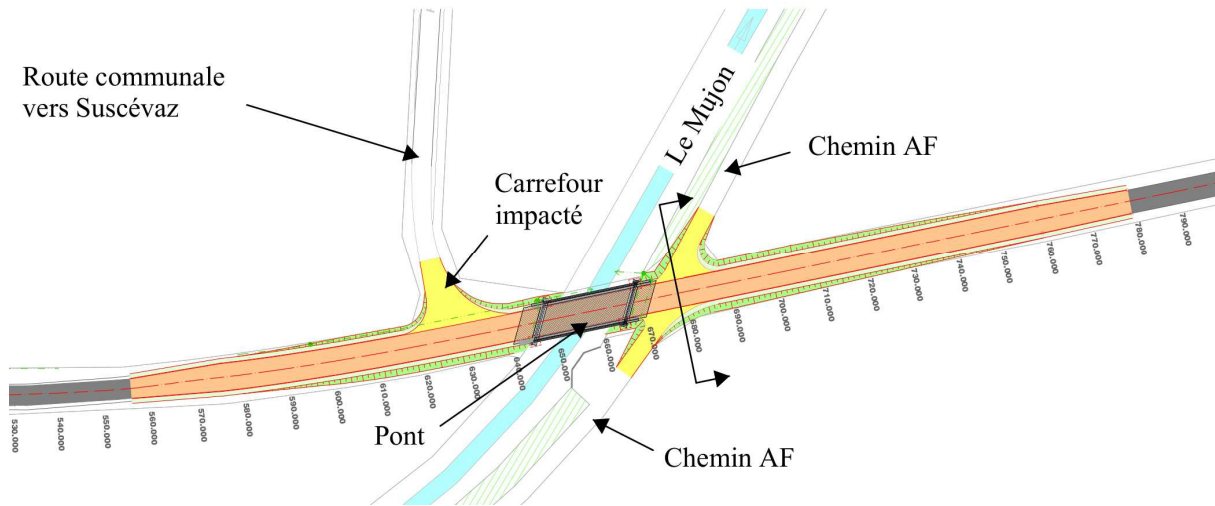


Fig. 5.2 – Situation pont sur le Muijon avec rampes d'accès

La modification du profil en long est de + 109 cm pour le pont sur la Thielle : 40 cm dus au gabarit hydraulique et 69 cm dus à la structure de l'ouvrage (hauteur des poutres métalliques et épaisseur de la chaussée). La hauteur importante des poutres principales de l'ouvrage sont dues à l'augmentation de la portée du pont, ainsi qu'à la suppression des appuis intermédiaires dans la Thielle.

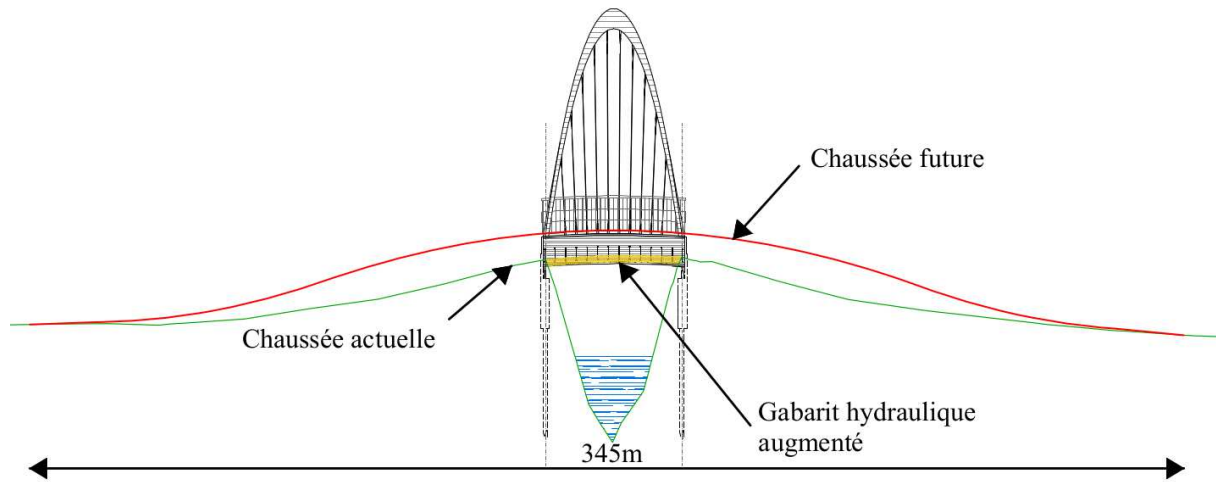


Fig. 6.1 – Adaptation du profil en long du pont sur la Thielle avec rehaussement (+ 109 cm) pour gabarit hydraulique (échelle déformée)

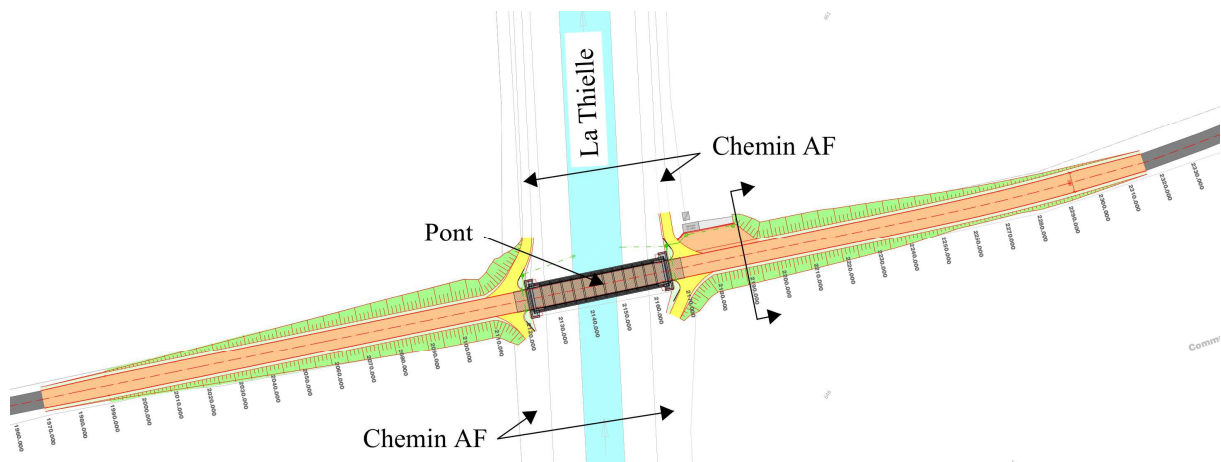


Fig. 6.2 – Situation pont sur la Thielle avec rampes d'accès

1.4.2.2 Remblais de préchargement

La présence de terrains sensibles aux tassements et présentant des portances faibles, notamment dues à la présence de tourbe, impose la mise en place de remblais de préchargement à proximité du pont sur le Muijon et du pont sur la Thielle sur une longueur de 214 m, respectivement 345 m.

Les remblais de préchargement doivent rester en place au moins cinq mois pour le Mujon et douze mois pour la Thielle pour permettre aux tassements du terrain de se développer, et ainsi assurer la stabilité de la future chaussée.

La réalisation des remblais est prévue par étapes, pour permettre la dissipation des pressions interstitielles (pression exercée par l'eau contenue dans le sol poreux) dues à la nouvelle charge sur le sol en place.

Pendant les préchargements de part et d'autre des ponts, la chaussée sera limitée à 4.00 m de largeur.

Dès que la chaussée sera fermée à la circulation pour la construction d'un des ouvrages, la construction des rampes d'accès pourra débuter, en complétant le remblai dans la zone centrale entre les préchargements latéraux, afin de permettre à toute la plateforme routière de dissiper les pressions interstitielles.

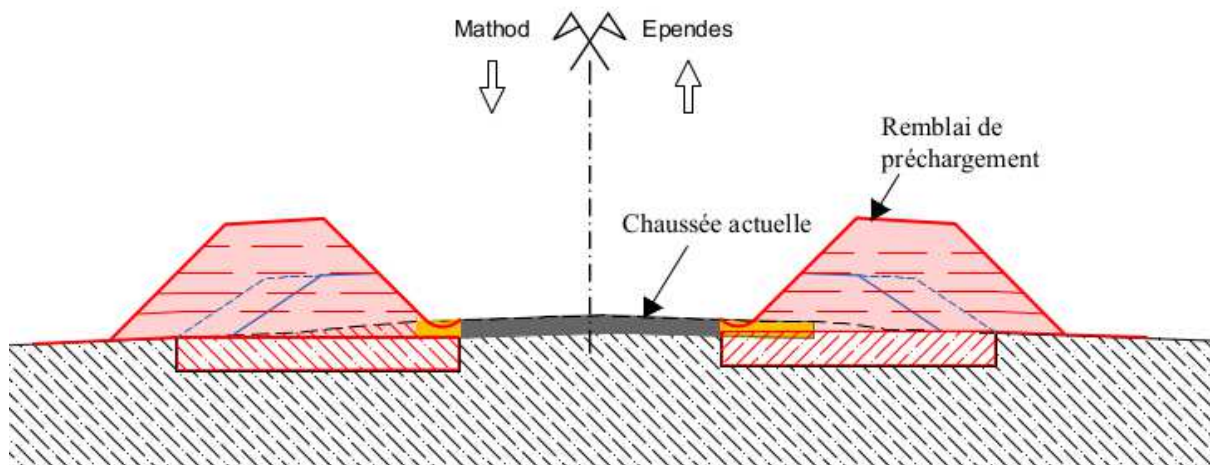


Fig. 7.1 – Coupe sur rampe d'accès du pont sur le Mujon avec remblais de préchargement (route ouverte)

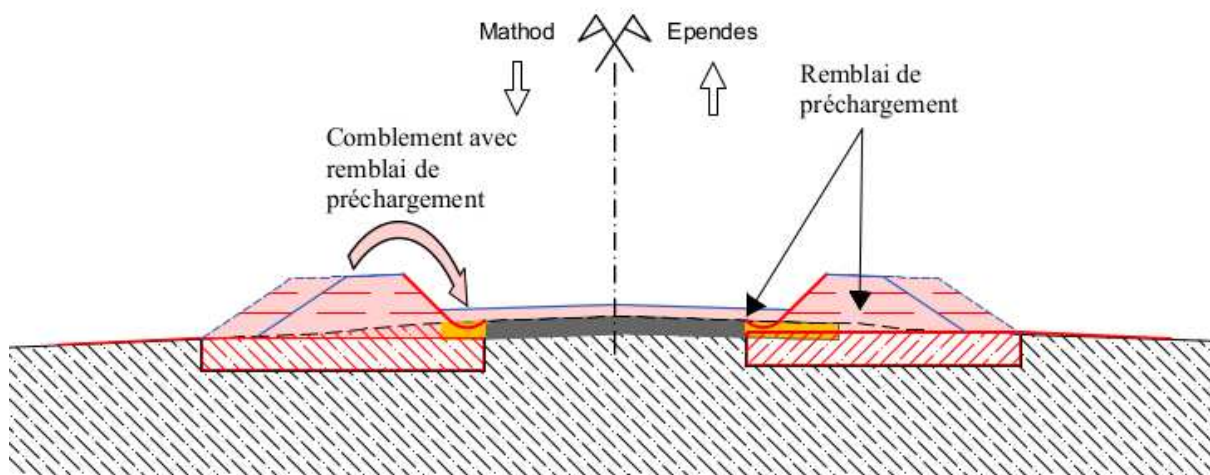


Fig. 7.2 – Coupe sur rampe d'accès du pont sur le Mujon avec remblais de préchargement (route fermée)

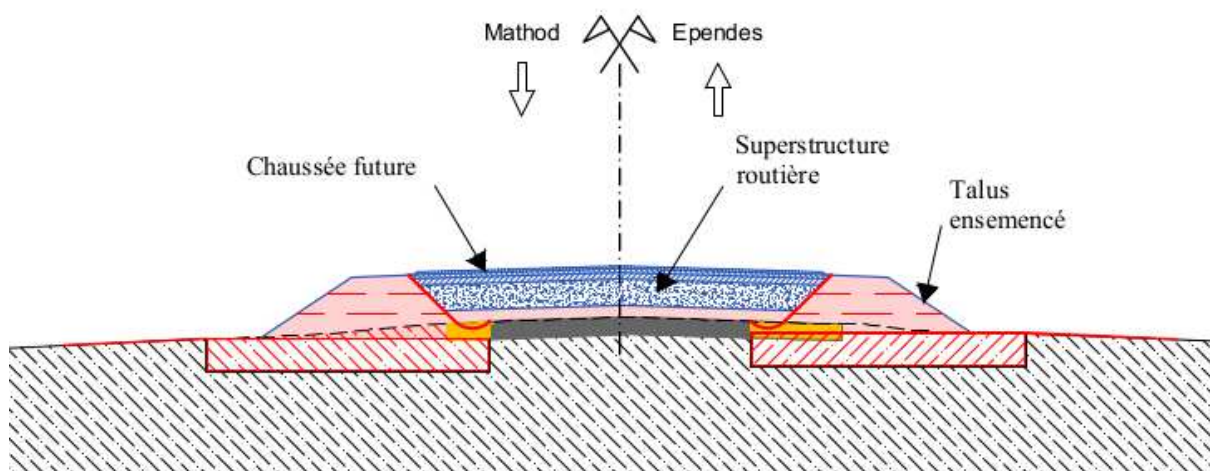


Fig. 7.3 – Coupe sur rampe d'accès du pont sur le Mujon avec remblais de préchargement (état final)

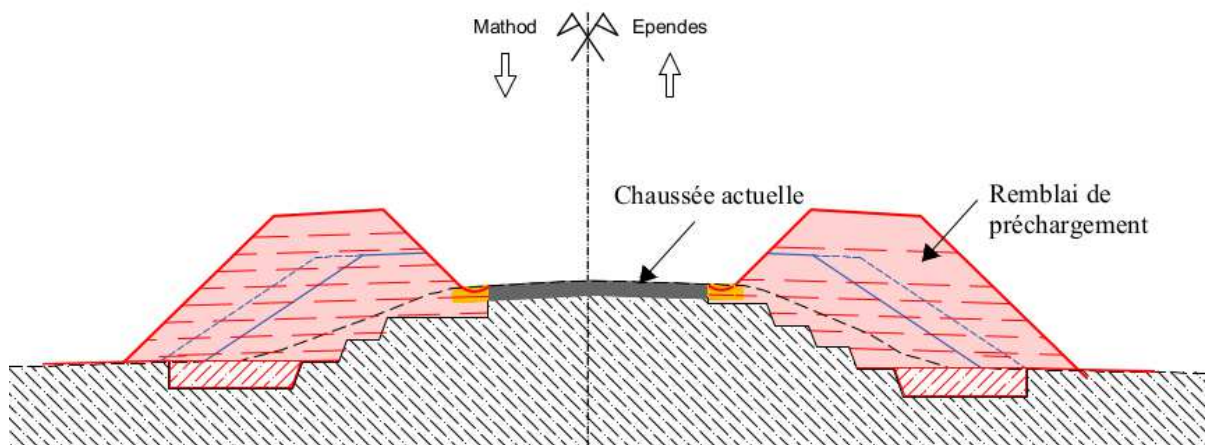


Fig. 8.1 – Coupe sur rampe d'accès du pont sur la Thielle avec remblais de préchargement (route ouverte)

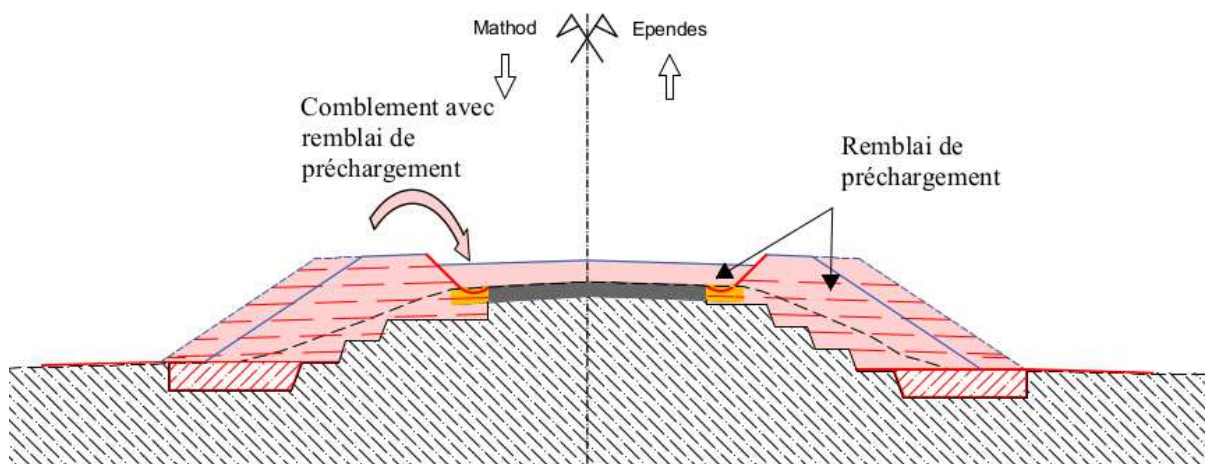


Fig. 8.2 – Coupe sur rampe d'accès du pont sur la Thielle avec remblais de préchargement (route fermée)

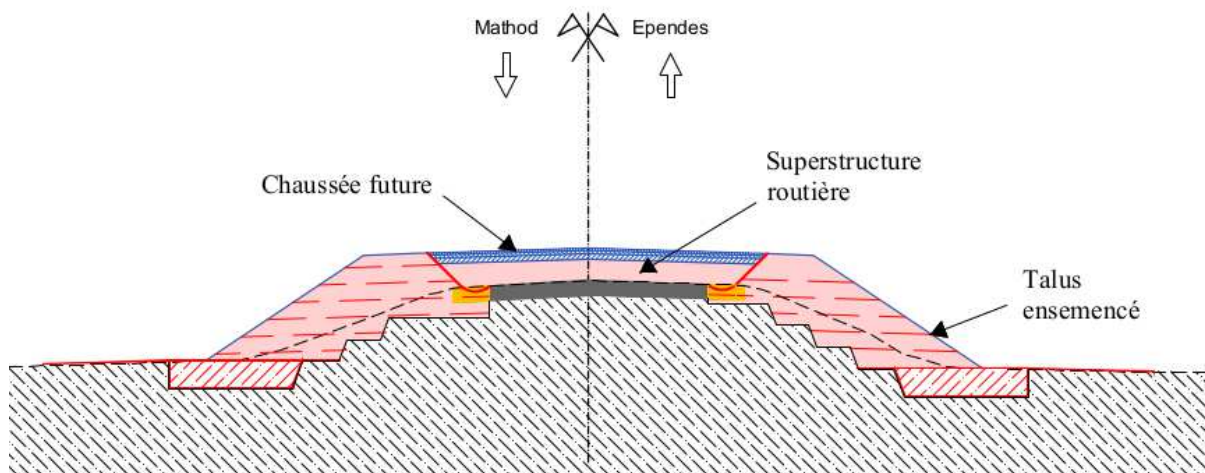


Fig. 8.3 – Coupe sur rampe d'accès du pont sur la Thielle avec remblais de préchargement (état final)

Sur les rampes d'accès, la chaussée sera de 2 x 3.10 m et les banquettes latérales de 2 x 1.00 au minimum. Les talus ainsi créés seront recouverts de terre végétale et ensemençés.

1.5 Planning des travaux

1.5.1 Gestion du trafic en phases travaux

Pour améliorer la sécurité du chantier et obtenir une qualité d'exécution accrue pour une durée des travaux réduite, ces derniers seront réalisés par étapes sur des tronçons de route totalement fermés à la circulation. Des déviations seront mises en place. Durant les travaux, l'accès pour les riverains et les exploitants agricoles sera maintenu soit au travers du chantier proprement dit, soit via des chemins AF (améliorations foncières) existants.

1.5.2 Durée des travaux

Les travaux dureront environ 24 mois, y compris les préchargements, répartis entre mars 2020 et l'été 2022 avec la pose de la couche de roulement.

La durée des travaux est influencée par la volonté de limiter l'impact sur les accès pour les riverains et les exploitants agricoles.

1.6 Risques liés à la non-réalisation du 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 pour les ouvrages d'art seraient les suivantes :

- Impossibilité de reconstruire les deux ouvrages dans la position corrigée en raison des contraintes liées au nouveau profil en long ;
- Gabarits hydrauliques insuffisants (risques pour les ouvrages en cas de crue) ;
- Risque d'effondrement du pont sur la Thielle du fait de son état fortement dégradé impliquant un risque inacceptable pour les usagers de la route cantonale ;
- En cas de report des travaux, des mesures de confortation urgentes devraient être envisagées, nécessitant une fermeture partielle non planifiée, voire complète, des ponts à la circulation avant leur reconstruction ;
- la réduction de la sécurité structurale découlant de l'aggravation des dégradations obligerait le Canton à continuer de restreindre l'accès de ces ouvrages à un trafic de 18 tonnes, voire moins encore, avec des restrictions importantes sur la composition des convois agricoles.

1.7 Coûts des travaux et des études prévues

1.7.1 Coût des travaux et des études pour le Canton

- EPRC 290.003, Ependes-Method (EOTP I.000263.01) :
 - montant dépensé : CHF 46'685.75 TTC au 30.01.2019
- CECE 128, RC 290 Ependes-Method (EOTP I.000263.02) :
 - date de validation du CECE par le CE : 13.05.2013 pour un montant de CHF 390'000.- TTC
 - montant dépensé : CHF 278'543.55 TTC au 30.01.2019
- Crédit-cadre de CHF 13'700'000.- pour financer le renforcement et l'assainissement du solde des ouvrages non conforme au trafic 40 t du réseau routier cantonal (EOTP I.000226.01 Renforcement 40 t. solde du réseau RC) :
 - date du décret par le GC : 10.01.2012 pour un montant de CHF 13'700'000.- TTC
 - montant dépensé : CHF 8'905'499.50 TTC au 30.01.2019
 - solde disponible : CHF 4'794'500.50 TTC au 30.01.2019

I.000226.01		BUDGET TOTAL TTC	CRÉDIT ADD. TTC	TOTAL BUDGET TTC	RÉALISÉ TTC	DISPONIBLE TTC
RC 86	Pont sur l'Orbe	817'000.00	-	817'000.00	641'087.15	175'912.85
RC 256	Estacade de Noirvaux	690'000.00	-	690'000.00	832'063.65	-142'063.65
RC 269	Pont sur l'Amon	371'000.00	-	371'000.00	566'146.25	-195'146.25
RC 278	PI CFF - Bordes	619'000.00	-	619'000.00	42'459.55	576'540.45
RC 286	Pont sur le Canal d'Enteroches	355'000.00	-	355'000.00	522'011.30	-167'011.30
RC 290	Pont sur le Canal Occidental	1'025'000.00	-	1'025'000.00	45'524.90	979'475.10
RC 290	Pont sur la Thièle	2'533'000.00	-	2'533'000.00	96'674.35	2'436'325.65
RC 290	Pont sur la Thièle (CRÉDIT ADD.)	-	2'478'330.95	2'478'330.95	0.00	2'478'330.95
RC 290	Pont sur le Mujon	942'000.00	-	942'000.00	46'729.30	895'270.70
RC 290	Pont sur le Mujon (CRÉDIT ADD.)	-	921'669.05	921'669.05	0.00	921'669.05
RC 549	PI RC 549 sur RC 601 - Ropraz	741'000.00	-	741'000.00	453'336.85	287'663.15
RC 706	Estacade des Fioleyres 1	732'000.00	-	732'000.00	422'098.75	309'901.25
RC 709	Estacade des Planches 1	412'000.00	-	412'000.00	136'949.45	275'050.55
RC 709	Estacade des Planches 2	178'000.00	-	178'000.00	56'972.75	121'027.25
RC 715	Pont sur l'Avançon - Salines	740'000.00	-	740'000.00	750'654.90	-10'654.90
RC 716	Estacade de Sublin	131'000.00	-	131'000.00	372'094.94	-241'094.94
RC 716	Estacade de la Chenolette 2	230'000.00	-	230'000.00	545'786.50	-315'786.50
RC 716	Pont sur l'Ivouette	234'000.00	-	234'000.00	196'502.41	37'497.59
RC 731	Estacade du Flon 1	1'284'000.00	-	1'284'000.00	563'915.00	720'085.00
RC 731	PI Funiculaire Territet	433'000.00	-	433'000.00	280'054.35	152'945.65
RC 731	Estacade de Toveyre 3	329'000.00	-	329'000.00	563'966.30	-234'966.30
RC 731	Estacade de Baume	538'000.00	-	538'000.00	556'604.05	-18'604.05
RC 773	Pont sur la Chandelar	366'000.00	-	366'000.00	1'213'866.80	-847'866.80
		13'700'000.00	3'400'000.00	17'100'000.00	8'905'499.50	8'194'500.50

Le projet I.000263 ne sera pas réalisé, puisqu'il sera exécuté dans le cadre du projet I.000226. Par conséquent, les études réalisées jusqu'ici seront amorties dans le cadre du présent crédit additionnel.

- Les coûts de travaux sont estimés sur la base des soumissions rentrées le 8 février 2019.
- Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

La part totale des honoraires est de 19 % en raison de la complexité du projet. Ces travaux nécessitent l'intervention de nombreux spécialistes traitant notamment, l'expertise du projet des ouvrages d'art, l'intégration paysagère des ouvrages d'art, l'analyse des sols en place, la gestion de la sécurité lors des travaux et la gestion de l'environnement pendant les travaux.

Poste budgétaire	%	Clé	Libellé de la clé	Montant HT	Total HT
100	19%		Honoraires		
		112	EPRC 290.003 (études avant décret)	43'300	
		112	CECE 128 (études avant décret)	258'600	
		112	Ingénieur civil et architecte	310'800	612'700
200	3%		Terrains		
		221	Acquisition de terrain	18'600	
		222	Indemnités	74'300	92'900
300	71%		Chaussée		
		331	Chaussée (due au rehaussement des ouvrages)	2'228'400	2'228'400
400	7%		Ouvrages d'art		
		441	Pont (plus-value pour fondations surélevées)	222'800	222'800
100%			Total HT sans recettes		3'156'800
			TVA (arrondi)	7.7%	243'100
			Arrondi		100
			Total du crédit additionnel demandé – net TTC		3'400'000

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'ensemble des études du projet de reconstruction de deux ouvrages d'art a été jusqu'à ce jour conduit par la DGMR, avec l'appui d'un bureau d'ingénieurs civils et de divers autres spécialistes.

Pour les phases suivantes, la DGMR assurera la direction générale des travaux (DGT).

Pour les études de projet, la mise en soumission des travaux, le projet d'exécution et la direction locale des travaux, la DGMR s'adjoint les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés respecte les procédures des marchés publics (LMP-VD ; RSV 726.01).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTF I.000226.02 « Renforcement 40t. solde du rés RC cr ad ». Il est prévu au budget 2019 et au plan d'investissement 2020-2023 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023	0	0	0	1'400	1'000

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022 et ss	Total
Investissement total : dépenses brutes	390	1'000	760	1'250	+ 3'400
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	390	1'000	760	1'250	+ 3'400

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 les 13 ans résiduels du crédit-cadre à raison de CHF 261'600.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 3'400'000.- x 4% x 0.55) CHF 74'800.-.

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

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

Les travaux auront pour conséquence de réduire les coûts d'entretien excessifs de ces ouvrages et de permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

En revanche, 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 fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, les communes concernées bénéficieront d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien des ouvrages d'art de ce secteur en bon état. En outre, l'accessibilité étant améliorée, ceci délesterait le trafic de transit à travers Yverdon-les-Bains et Orbe pour le trafic lourd et le trafic agricole.

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

Ce projet de reconstruction aura 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.

Les gabarits hydrauliques des cours d'eaux franchis seront adaptés.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux seront élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait. Cependant, l'utilisation de grave recyclée est prohibée en raison de la proximité de la nappe phréatique.

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

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (Développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (Réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.8 (Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) figurant au programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat.

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'article 163 alinéa 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

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Comme expliqué au chapitre 1.2 « bases légales » ci-avant, la LRou, en son article 8 al. 2, 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. Or, les travaux projetés résultent de la nécessité de renforcer deux ouvrages d'art afin qu'ils puissent supporter le trafic 40 tonnes tout en répondant aux exigences de la LPDP. Étant 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, les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Les travaux projetés remplissent donc le critère du principe de la dépense, aucune marge de manœuvre n'étant laissée à l'Etat.

3.10.2 Quotité de la dépense

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.

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 ce tronçon de route dont la dégradation des ouvrages d'art 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.

3.10.4 Conclusion

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 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

En milliers de francs

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		74.8	74.8	74.8	+ 224.4
Amortissement		261.6	261.6	261.6	+ 784.8
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		336.4	336.4	336.4	+ 1'009.2
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net		336.4	336.4	336.4	+ 1'009.2

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 additionnel de CHF 3'400'000.- au décret de CHF 13'700'000.- du 10 janvier 2012 pour financer le renforcement et l'assainissement du solde des ouvrages non conformes au trafic 40 t du réseau routier cantonal
du 21 août 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit additionnel de CHF 3'400'000.- au décret de CHF 13'700'000.- du 10 janvier 2012 est accordé au Conseil d'Etat pour financer le renforcement et l'assainissement du solde des ouvrages non conformes au trafic 40 t du réseau routier cantonal.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 13 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. Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.