

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 21'000'000.-
pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon En Favrins sur la RC 706 B-P,
sur le territoire des communes d'Ormont-Dessous et Ormont-Dessus**

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	4
1.3 Situation actuelle.....	4
1.4 Description des travaux prévus.	6
1.4.1 Variantes étudiées.....	6
1.4.2 Variante retenue	6
1.4.3 Emprises	8
1.4.4 Transports publics	8
1.4.5 Murs de soutènement	8
1.4.6 Paysage.....	8
1.4.7 Environnement.....	8
1.4.8 Tourisme	8
1.4.9 Phasage des travaux et gestion du trafic durant le chantier	8
1.5 Aménagements cyclables.....	8
1.5.1 Réseau cyclable cantonal et principes de mise en œuvre (stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035)	9
1.5.2 Analyse des besoins cyclables de la RC 706 – En Favrins	9
1.5.3 Conclusion.....	9
1.6 Planning des travaux	9
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet.....	10
1.8 Coûts des travaux et des études pour le canton	10
1.8.1 Coût des études.....	10
1.8.2 Coût des travaux.....	10
2. Mode de conduite du projet.....	12
3. Conséquences du projet de décret.....	13
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	13
3.2 Amortissement annuel.....	13
3.3 Charges d'intérêt.....	13
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	13
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	14
3.6 Conséquences sur les communes	14
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie....	14
3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	14
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	15
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	15
3.10.1 Principe de la dépense.....	15
3.10.2 Quotité de la dépense.....	15
3.10.3 Moment de la dépense	15
3.10.4 Conclusion.....	15
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	15
3.12 Incidences informatiques	15
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	15
3.14 Simplifications administratives	16
3.15 Protection des données.....	16
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	16
4. Conclusion.....	17
PROJET DE DECRET.....	18

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

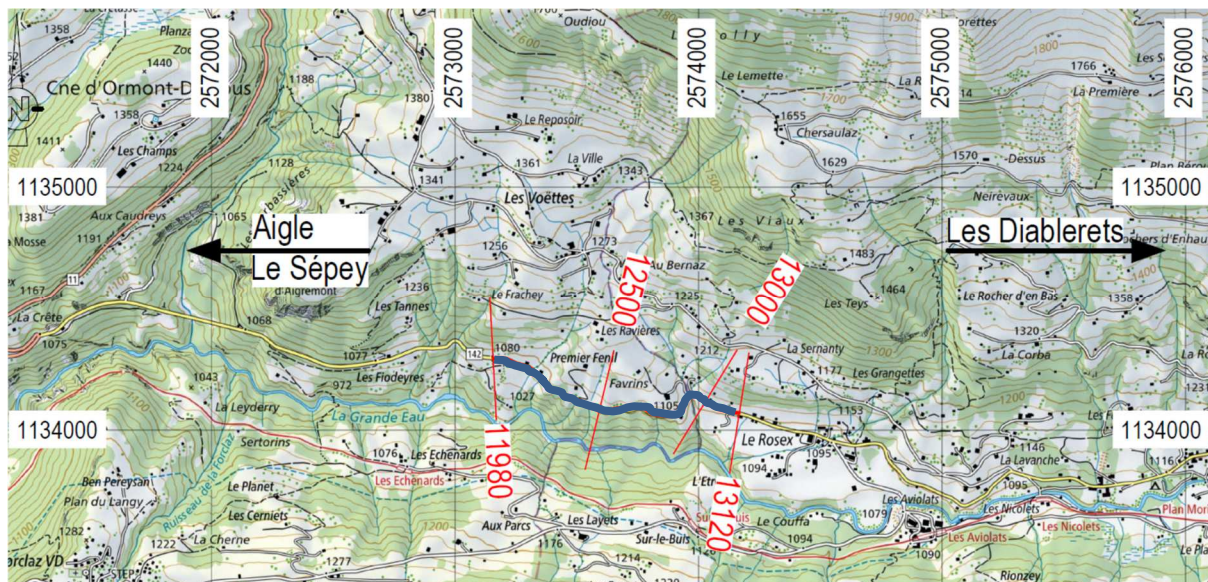
Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la route cantonale 706 B-P (RC 706) qui fait partie du réseau de base principal (B-P) selon la hiérarchie des routes cantonales. Ce projet d'environ 1'200 m de longueur se situe entre Le Sépey et Les Diablerets sur le territoire des communes d'Ormont-Dessous et Ormont-Dessus. Il s'agit de la principale route d'accès aux Diablerets, particulièrement importante pour les habitants, l'économie et le tourisme de cette localité.

Les Diablerets sont un centre touristique important, tant en hiver qu'en été. C'est une station de sports d'hiver de taille moyenne avec une liaison sur le domaine de Villars. Les nombreux chemins de randonnées pédestre constituent un attrait pendant l'été.

Ce projet permet de réhabiliter une portion de la RC 706 fortement empruntée notamment par les touristes puisqu'il s'agit de la principale liaison avec la station.

La chaussée de ce tronçon de route cantonale est fortement dégradée et le réseau de collecteurs d'eaux claires et de drainages est déficient. De plus, la sinuosité avec des rayons particulièrement serrés, implique une mauvaise visibilité qui pèse sur la sécurité des usagers.

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des travaux de réhabilitation de la RC 706 B-P dans ce secteur.



1.2 Bases légales

Les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3 al. 2^{ter}, 7 et 20 al. 1^{er} lit. a de la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991, LRou, BLV 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 (art. 8 al. 1 et 2 LRou). Ces éléments s'apprécient notamment sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2 al. 1^{er} LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

Par ailleurs, conformément à l'article 6a, alinéa 1^{er} de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR, RS 741.01), les cantons doivent tenir compte des impératifs de sécurité routière lors de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière.

De plus, le projet repose sur l'art. 52 al. 3 de la Constitution vaudoise qui impose comme mission 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 les pollutions aux HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) dans les terrains.

Il est rappelé que, selon l'art. 4 de la LRou, l'entretien est une intervention permettant de rétablir, réhabiliter ou maintenir la substance et l'intégrité d'une route et de ses équipements annexes existants. Cette intervention implique, en l'occurrence, une remise en état des infrastructures routières dont les dégradations sont importantes. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie.

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

La réalisation de ce projet améliorera la fonction de ce tronçon de route pour qu'il puisse répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers et riverains concernés.

1.3 Situation actuelle

La route cantonale 706 est classée route du réseau de base principale (B-P) selon le règlement sur la hiérarchie du réseau des routes cantonale (RHRC).

Cette route assure la liaison entre la plaine et la station touristique des Diablerets et en est le principal accès. En 2015, on y dénombrait un trafic journalier moyen (TJM) de 2'200 vhc/j et un TJM poids lourds de 95 vhc/j et 30 deux-roues légers.

Cet axe n'est pas utilisé par les transports publics, le train Aigle-Sépey-Diablerets passant de l'autre côté de la vallée. Il est cependant utilisé, en cas de travaux sur la ligne de train, par les bus de remplacement.

Il s'agit également d'un itinéraire pour les transports spéciaux de type III (convois routiers de 90 t au maximum).

Ce tronçon est actuellement très sinueux ; un manque de visibilité en résulte. La chaussée est trop étroite, déformée et son revêtement est fortement fissuré (fig. 2). Ces dégradations sont essentiellement dues aux conditions climatiques locales (altitude, gel-dégel). Son système d'évacuation des eaux de surface est déficient. Les ouvrages de soutènement sont fissurés et localement fortement endommagés (fig. 3 et 4).

L'épaulement de la route est insuffisant en raison de la faible largeur à disposition, provoquant des affaissements des bords.

Les systèmes de retenue existants ne sont plus conformes et leurs fixations insuffisantes.

Dès lors, les problèmes à résoudre sont :

- l'état de dégradation de la chaussée,
- la géométrie routière pour la visibilité et la stabilité des accotements,
- la réfection des canalisations et du système d'évacuation des eaux,
- la remise en état ou le remplacement des ouvrages de soutènement existant,
- la création de nouveaux murs de soutènement

L'enquête publique travaux s'est terminée en mai 2022. L'enquête publique expropriation a été relancée en juin 2022.



Fig. 2 Enrobé fissuré et manque de visibilité



Fig. 3 et 4 Murs de soutènement fissurés et éclatement du béton d'enrobage

1.4 Description des travaux prévus.

1.4.1 Variantes étudiées

Plusieurs variantes de tracé et de voirie ont été étudiées.

Les variantes de tracé avaient pour but de trouver le compromis optimum entre les coûts et l'amélioration de la géométrie routière (visibilité, rayon minimum, pentes et dévers), et donc de la sécurité du trafic. La majeure partie des variantes élaborées a été abandonnée pour des raisons de coûts excessifs.

1.4.2 Variante retenue

Les éléments principaux du projet sont :

- l'adaptation de la voirie existante : minimum deux voies de 3.25 m de largeur, plus les surlargeurs en courbe et les dégagements de sécurité (fig. 5 et 6),
- l'adaptation du profil en long et des profils en travers afin d'optimiser l'évacuation des eaux de chaussée,
- la correction de la géométrie, permettant de passer d'un rayon actuel moyen de 30 m à un rayon moyen de 70 m,
- l'entretien lourd de la superstructure de la chaussée par la purge des couches de fondation et la pose de nouvelles couches d'enrobés,
- l'entretien lourd du système d'évacuation des eaux de surfaces par l'assainissement des canalisations et des coulisses sous la chaussée,
- la réfection des murs existants et la création de nouveaux murs de soutènement à l'amont et à l'aval, soit :
 - Démolir 16 ouvrages de soutènement en amont et en aval :
 - 596 m de murs poids en moellons
 - 159 m de murs en béton armé
 - Assainir 8 ouvrages de soutènement en amont et en aval :
 - 206 m de murs poids en moellons
 - 113 m de murs en béton dont l'intervention se limite au couronnement
 - Construire de nouveaux ouvrages de soutènement en amont et en aval :
 - 629 m de mur poids à contreforts, hauteur jusqu'à environ 13 m
 - 194 m de murs à semelle, hauteur jusqu'à environ 5 m
 - 75 m de longrine ancrée, hauteur jusqu'à environ 2 m
 - 103 m de mur en estacade, hauteur jusqu'à environ 5 m
 - 92 m d'ouvrage en terre armée, hauteur environ 2 m

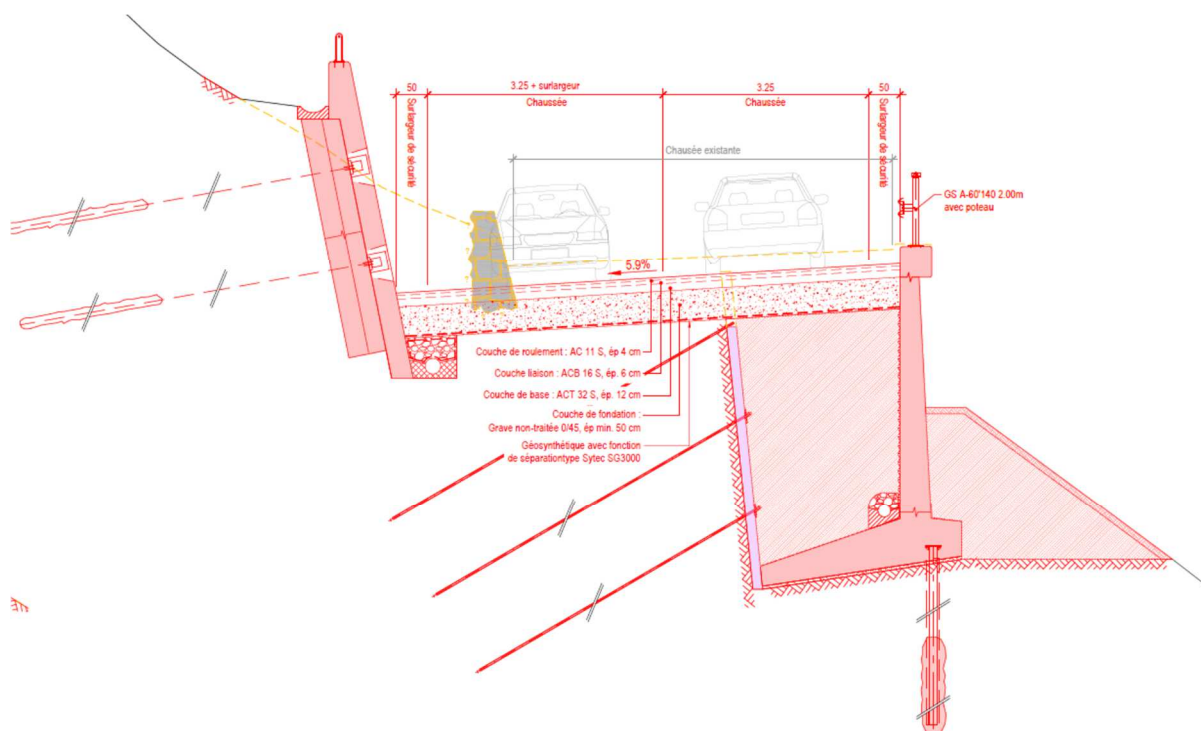


Fig. 5 : profil type voirie future avec nouveaux murs amont (contreforts) et aval (en « L »)

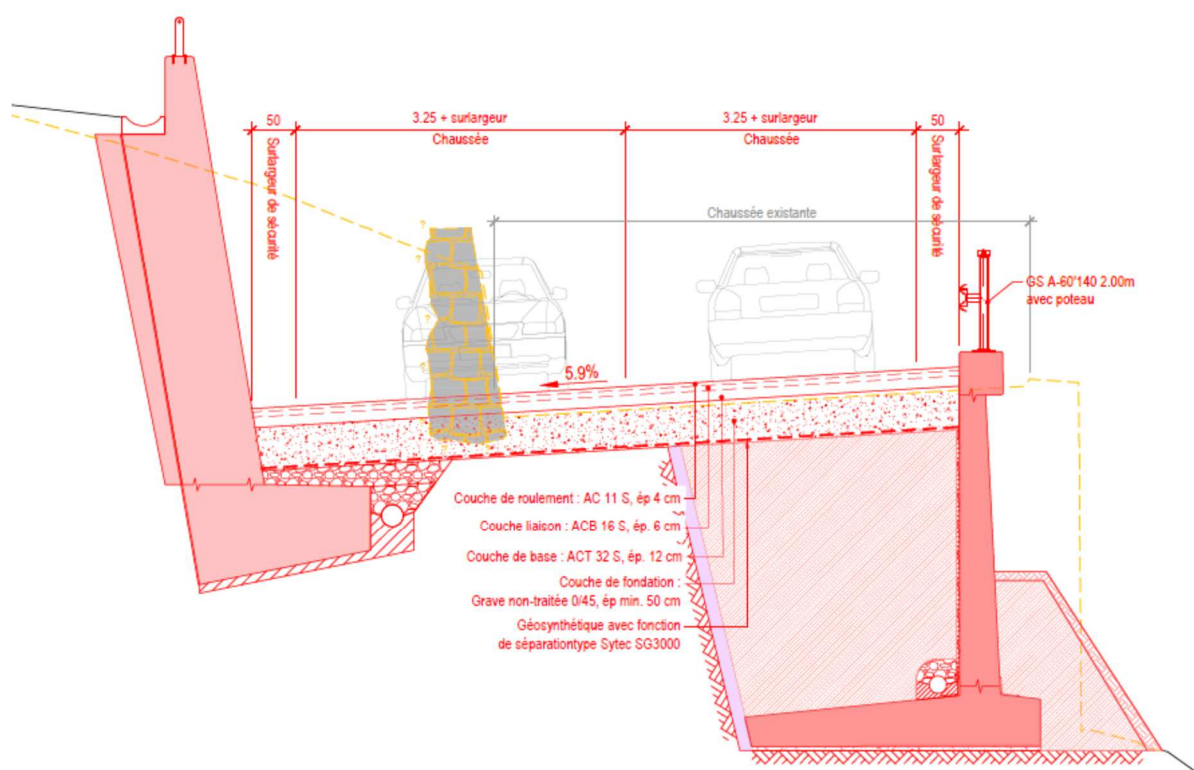


Fig. 6 : profil type voirie future avec nouveaux murs amont (poids) et aval (en « L »)

1.4.3 Emprises

Compte tenu de la correction de la géométrie routière, le projet nécessite l'acquisition d'emprises définitives. Quelques emprises provisoires seront nécessaires pour la réalisation des travaux.

1.4.4 Transports publics

S'il n'y a pas de ligne de bus régulière sur le tronçon concerné, des bus de remplacement peuvent être utilisés en cas de problème ou de travaux sur la ligne ferroviaire Aigle-Sépey-Diablerets. Par ailleurs, un nombre important de cars touristiques se rendent à la station des Diablerets.

1.4.5 Murs de soutènement

Afin de garantir la sécurité et la pérennité de ces ouvrages, il est prévu de traiter les dégradations constatées soit en les reconstruisant, soit en les renforçant à l'aide de parois clouées, par exemple.

De nouveaux ouvrages de soutènements seront créés selon les besoins du tracé.

1.4.6 Paysage

Essentiellement entouré de forêts, le secteur concerné est peu visible depuis la vallée, ainsi que depuis le chemin communal menant du Rosex à la Forclaz.

Le chantier nécessite l'abatage d'arbres se trouvant le long de la route actuelle pour la sécurité des usagers, ainsi que pour les emprises futures de la route. Ces derniers seront remplacés par divers aménagement en faveur de l'exploitation forestière.

D'autre part, les murs de soutènement à l'amont, visibles depuis la route, seront réalisés en béton lisse de décoffrage (murs poids ou murs à contreforts ancrés si les conditions géotechniques l'exigent). Les murs avals ne seront pratiquement pas visible.

1.4.7 Environnement

- Inventaire :
Le secteur considéré ne comporte pas de biotope ou milieu naturel inventorié.
Il est toutefois traversé par une liaison biologique d'importance régionale à conserver.
- Gestion et protection des eaux :
L'entier du projet est en secteur üB de protection des eaux. Ce type de secteur assure une protection générale des ressources en eau. Le projet n'y porte pas atteinte.
- Protection contre le bruit / cadastre du bruit :
Selon le cadastre bruit, il n'y a pas de dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Par conséquent, le projet ne traite pas de cette problématique.
- Dangers naturels :
Le tronçon se situe partiellement en zone de glissement. Le dimensionnement en tient compte, d'où la mise en œuvre de murs ancrés.

1.4.8 Tourisme

Le chantier se fera par période de sept mois pendant 5 ans. Le trafic sera rendu sans feux pour la période hivernale afin de ne pas gêner le tourisme.

1.4.9 Phasage des travaux et gestion du trafic durant le chantier

Les travaux envisagés prennent en considération les contraintes suivantes :

- travaux de début avril à fin octobre (circulation sans feux durant l'hiver),
- maintien du trafic en tout temps (itinéraire principal d'accès aux Diablerets) avec un trafic alterné régulé par feux,
- maintien de l'accès aux parcelles riveraines en tout temps.

Le phasage est conçu pour réaliser les parties amont et aval, par tronçon, par demi-chaussée et sous feux. Le long du projet, trois secteurs principaux ont été identifiés :

- km 12'000 au km 12'260 : élargissement principalement côté aval.
- km 12'260 au km 12'900 : élargissement principalement côté amont.
- km 12'900 au km 13'100 : élargissement côté aval.

De plus, une coordination sera faite avec le voyer concernant les chantiers courants d'entretien

1.5 Aménagements cyclables

Le Conseil d'Etat a présenté le 2 novembre 2021 la nouvelle stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, en vue de l'examen, par le Grand Conseil, de l'EMPD se rapportant à la première étape de mise en œuvre de cette nouvelle stratégie.

Afin d'anticiper l'évolution souhaitée de la politique cantonale en matière de promotion du vélo, l'analyse des besoins cyclables a été effectuée sur la base de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Celle-ci propose notamment un réseau cyclable plus dense, une stratégie de mise en œuvre plus volontariste et des standards plus exigeants que la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

1.5.1 Réseau cyclable cantonal et principes de mise en œuvre (stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035)

Le réseau cyclable défini dans la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 est composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs. Le réseau utilitaire regroupe les itinéraires utilisés pour une pratique qualifiée de quotidienne (travail, formation, achats, divertissements). Il vise à optimiser l'efficacité du déplacement, en empruntant les itinéraires les plus directs. Il est composé d'un réseau utilitaire structurant et d'un réseau utilitaire complémentaire, qui se distinguent essentiellement par leur potentiel d'usagers (lien vers la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 : www.vd.ch/velo)

La stratégie de mise en œuvre du réseau cyclable sur les routes cantonales hors localité (Canton Maître d'ouvrage) se décline de la manière suivante :

- le réseau utilitaire structurant fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés en application de la norme de base vélo en cours de révision ;
- les liaisons du réseau complémentaire bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible dans la mesure des moyens financiers disponibles ;
- le réseau cantonal de loisirs est aménagé par opportunité. La politique d'aménagement consiste en priorité à assainir les passages dangereux ou inadaptés. La nécessité de mettre en œuvre des aménagements cyclables sera examinée selon les conditions locales (volumes de trafic, vitesse, etc) et les aménagements répondront aux exigences fixées par les normes en vigueur ;
- les routes cantonales n'étant pas inscrites dans le réseau cyclable cantonal (utilitaire et loisir) présentent un très faible potentiel d'usage pendulaire par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficieront, à court terme, d'aucune mesure d'aménagement afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et pour maximiser l'efficacité des investissements.

1.5.2 Analyse des besoins cyclables de la RC 706 – En Favrans

L'analyse réalisée en collaboration avec le Guichet vélo a porté sur les tronçons le Sépey-Le Rosex et Le Sépey – Les Diablerets (vision d'ensemble du secteur). Elle conclut que cet axe n'est pas inscrit dans le réseau cyclable cantonal structurant, ni dans le réseau de loisir qui regroupe les itinéraires nationaux, régionaux et locaux des réseaux la Suisse à vélo et la Suisse à VTT.

1.5.3 Conclusion

Conformément à la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035, des aménagements cyclables ne sont donc pas prévus sur la RC 706 dans le secteur En Favrans. Cependant, les cyclistes bénéficieront d'une amélioration de leur sécurité par une meilleure visibilité et un élargissement de la route. Afin d'assurer de bonnes conditions de cohabitations entre usagers, une largeur de route comprise entre 5.00m et 6.00m est recommandée. Un marquage de bord rétrécissant optiquement la chaussée permettra de répondre à ces recommandations.

1.6 Planning des travaux

Les travaux principaux sont prévus sur une durée de cinq ans à partir du printemps 2023 et se termineront en été 2028 avec la pose de la couche de roulement.

Le planning prévoit d'effectuer les travaux en traitant alternativement le côté amont et le côté aval. Le trafic sera géré durant cinq ans avec des feux de chantier. Cette solution de gestion de trafic a été choisie pour éviter une déviation du trafic (la déviation passerait par Gstaad, Château d'Oex et le col des Mosses : soit env. 60 km de déviation).

La durée relativement importante du chantier est justifiée principalement par les éléments suivants :

- maintien du trafic
- travaux par tronçons, sous feux, avec trafic alterné,
- une quantité importante de travaux spéciaux (ancrages et clous),
- un nombre important d'ouvrages à réaliser,
- la sécurité du chantier (usagers et ouvriers),
- le chantier se situant à plus de mille mètres d'altitude dans les Préalpes, les contraintes climatiques ne permettent de réaliser des travaux que d'avril à fin octobre, soit 7 mois par année.

1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réhabilitation de la RC 706 n'était pas réalisé, les conséquences seraient les suivantes :

- la dégradation de l'état de la chaussée se poursuivrait avec des conséquences sur la sécurité des usagers de la route et nécessiterait de futures interventions ponctuelles avec les coûts associés ;
- les murs de soutènement continueraient de se dégrader et nécessiteraient une surveillance accrue pour éviter d'éventuels éboulements, voire des frais d'entretien élevés (grevant le budget de fonctionnement) ;
- la déformation de la route s'accroîtrait, créant également des problèmes de sécurité, ainsi que des difficultés de croisements pour les poids lourds et les bus touristiques ;
- le statu quo de la situation existante est non sécuritaire.

1.8 Coûts des travaux et des études pour le canton

1.8.1 Coût des études

Les études menées à ce jour ont fait l'objet des crédits suivants :

- Une étude préliminaire de l'axe tendu entre Aigremont et les Diablerets a été couverte par un crédit d'étude EOTP I.000298.01 (CECE 131, RC706 axe tendu Aigremont –Diabl) accepté par la COFIN le 10 octobre 2013 pour un montant de CHF 350'000.00, utilisé à hauteur de CHF 316'350.22 (état au 31 juillet 2022).
- Un complément à l'étude préliminaire a été couverte par un EPRC EOTP I.000298.03 (EPRC 706.020, correction en Favrans) pour un montant de 100'000.-, utilisé à hauteur de CHF 94'176.95 (état au 31 juillet 2022).
- La suite des études (avant-projet, projet d'ouvrage, enquête et dossier d'appel d'offres) et les études spécifiques sur les conditions géologiques et les murs de soutènement ont été couverts par le crédit d'étude EOTP I.000298.04 (CECE 154, RC 706 correction En Favrans) pour un montant de CHF 390'000.- accepté par la COFIN le 27 août 2020, utilisé à hauteur de CHF 260'696.30 (état au 31 juillet 2022).

La présente demande de crédit inclut ces trois crédits d'études.

Les études précitées ont permis d'élaborer des variantes et de sélectionner la meilleure solution à l'aide d'une analyse multicritères. Ces éléments constituent les données de base pour les travaux.

1.8.2 Coût des travaux

Le présent crédit servira à financer les prestations suivantes :

- projet d'exécution et suivi du chantier ;
- investigations complémentaires pour les ouvrages de soutènement ;
- soldes des investigations concernant les matériaux pollués et la gestion de ceux-ci en phase chantier;
- expertise d'un géologue ;
- constats avant travaux.

La majeure partie des coûts sont liés aux travaux proprement dits.

Les prix unitaires du génie civil sont issus de soumissions rentrées en juillet 2022. Le coût de réalisation de ce projet se répartit de la façon suivante :

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	9.2%	1	Honoraires	
		112	EPRC (études avant décret, TTC 100'000.-)	92'800.00
		112	CECE 131 (études avant décret, TTC 350'000.-)	324'900.00
		112	CECE 154 (études avant décret, TTC 390'000.-)	362'100.00
		112	Honoraires (ingénieurs, sécurité, SER, ...)	1'020'200.00
			Total honoraires HT	1'800'000.00
200	0.4%	2	Terrains	
		221	Achat	50'000.00
		222	Indemnités	30'000.00
			Total terrains HT	80'000.00
300	29.1%	3	Tracé	
		331	Chaussée	5'595'000.00
		333	Mesures environnementales	40'000.00
		335	Essais	15'000.00
			Total tracé HT	5'650'000.00
400	61.1%	4	Ouvrage	
		442	Murs	11'875'000.00
		445	Essais	25'000.00
			Total tracé HT	11'900'000.00
600	0.2%	6	Frais divers	
		661	Frais divers	46'400.00
			Total Frais divers HT	46'400.00
100%			Total HT	19'476'400.00
			TVA 7.7 %	1'499'682.80
			Arrondi	23'917.20
			Total du crédit demandé TTC	21'000'000.00

Le renchérissement n'est pas compris et sera calculé selon la méthode ICP (indice des coûts de production).

Dans le contexte économique actuel et à la suite des instabilités constatées durant le premier semestre 2022, les variations économiques sont particulièrement difficiles à évaluer.

Si des évolutions de prix extraordinaires devaient avoir lieu, alors d'autres méthodes reconnues par la KBOB (Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics) seront utilisées.

Les honoraires sont supérieurs à 7.5 % du coût des travaux, ce qui est tout à fait habituel pour ce type de projets, avec une part importante d'honoraires pour prestations d'ingénieur, de géotechniciens et l'intervention de spécialistes traitants notamment de la géologie, de l'analyse et la gestion du trafic lors des phases de chantier, de la gestion de la sécurité lors des travaux et de la gestion de l'environnement (matériaux pollués) pendant les travaux.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les études de projet ont été conduites 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 le reste des études du projet (le projet d'exécution et la direction locale des travaux), la DGMR s'est adjoint les services d'un bureau d'ingénieurs civils spécialisé. L'attribution de tous les marchés a respecté les procédures des marchés publics (LMP-VD ; BLV 726.01).

À cela s'ajoute un prestataire pour le suivi environnemental de réalisation (SER) et un coordinateur sécurité (CS) qui contrôlera la sécurité sur le chantier pendant toutes les phases des travaux.

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000298.02 « RC 706, Ormont-Dessous, corr. Favrans ». Il est prévu au projet de budget 2023 et au plan d'investissement 2024-2027 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Projet de budget d'investissement 2023 et plan 2024-2027	2'100	2'250	3'000	3'000	1'875

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026 et ss	Total
Investissement total : dépenses brutes	3'000	5'000	6'000	7'000	21'000
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'000	5'000	6'000	7'000	21'000

Lors de la prochaine révision, 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 1'050'000 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 21'000'000.- x 4% x 0.55) CHF 462'000.-.

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.

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

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation		-			
A Total des charges supplémentaires		-			
Diminutions de charges					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
B Total des diminutions de charges					
Augmentation des revenus					
C Augmentation de revenus					
Autres revenus d'exploitation					
C Total des augmentations de revenus					
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		0	0	0	0

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 d'un réseau routier en bon état.

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

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

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

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés pour la chaussée (graves et enrobés) et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

Le projet permettra une meilleure maîtrise de l'évacuation des eaux de chaussée.

Pour les murs, le besoin de béton de haute qualité résistant au gel et aux sels de déverglaçage ne permet pas l'utilisation de matériau recyclé.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (Réseaux routiers) laquelle est prévue 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 législation 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 ; BLV 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 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, BLV 610.11).

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 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.

3.10.1 Principe de la dépense

Comme expliqué sous ch.1.2 (Bases légales), les travaux de réhabilitation d'infrastructures obsolètes résultent de l'obligation d'entretien des routes cantonales (art 20 al. 1er lit. a LRou), lesquelles doivent répondre aux impératifs de sécurité du trafic (art. 8 LRou).

Or, en l'espèce, il est nécessaire de procéder à une réhabilitation de ce tronçon afin qu'il puisse répondre aux impératifs de sécurité du trafic (cf. ch. 1.4. Description des travaux prévus).

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

Aucun nouvel aménagement par rapport aux fonctionnalités actuelles n'est prévu.

3.10.2 Quotité de la dépense

La solution technique standard proposée répond de manière ciblée aux problèmes identifiés de la sécurité et de l'entretien. En effet, le présent projet et le résultat de l'étude de variantes a pour objectif d'adapter la voirie existante aux besoins actuels du trafic individuel. 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. 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 également rempli.

3.10.3 Moment de la dépense

Le tronçon de la RC 706 présente des dégradations de la chaussée et des ouvrages de soutènement. Il est indispensable de réaliser les travaux de sécurisation des usagers de la route au plus vite (voir §1.7).

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

3.10.4 Conclusion

Au vu de l'analyse qui précède, le crédit demandé pour les travaux de réhabilitation de ce tronçon de route doit être qualifié de dépense liée au sens de l'art. 163 al. 2 Cst-VD. Il n'est donc pas soumis à compensation.

Cependant, compte tenu du fait que le Conseil d'Etat dispose d'une certaine liberté de manœuvre, le décret sera 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

EOTP I.000298.02 « RC706, Ormont-Dessous, corr. Favrans »

En milliers de francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Personnel supplémentaire (ETP)					

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
...					
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	0	0
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
...					
Total augmentation des revenus : (C)		0	0	0	0

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)		0	0	0	0
--	--	----------	----------	----------	----------

Charge d'intérêt (E)		462	462	462	462
Charge d'amortissement (F)		1050	1050	1050	1050

Total net (H = D + E + F)		1512	1512	1512	1512
----------------------------------	--	-------------	-------------	-------------	-------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

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'investissement de CHF 21'000'000.- pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon En Favrans sur la RC 706 B-P, sur le territoire des communes d'Ormont-Dessous et Ormont-Dessus

du 12 octobre 2022

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'investissement de CHF 21'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon En Favrans sur la RC 706 B-P, sur le territoire des communes d'Ormont-Dessous et Ormont-Dessus.

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.