

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'État un crédit d'ouvrage de CHF 13'048'000.- pour financer les travaux de
réhabilitation des routes cantonales 3-C-S et 7-C-S entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois
sur le territoire des communes de Chavannes-de-Bogis, Commugny et Chavannes-des-Bois**

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

La loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; BLV 725.01) prévoit que les constructions et corrections de routes cantonales dont le coût de réalisation excède le million de francs sont ordonnées par décret du Grand Conseil (art. 53, al. 1 LRou).

Cet exposé des motifs présente le projet d'entretien lourd des routes cantonales 3-C-S et 7-C-S (ci-après RC 3 et RC 7) qui font partie du réseau complémentaire secondaire (C-S) selon la hiérarchie des routes cantonales. Ce projet s'étend sur une longueur d'environ 3'200 m et se situe entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois sur le territoire de ces deux communes ainsi que sur celui de la commune de Commugny.

La largeur de chaussée actuelle de ce tronçon de route cantonale est trop étroite et ne permet pas de garantir le croisement de véhicules en toute sécurité, par rapport à la charge de trafic et à la vitesse autorisée. La portance de la fondation est insuffisante et le revêtement est fortement dégradé. De plus, les accotements (situés de part et d'autre de la chaussée et permettant de garantir la stabilité des bords de la route) sont irréguliers, voire inexistantes. Le système d'évacuation des eaux de chaussée doit être mis en conformité.

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, qui remplit une fonction de liaison à l'échelle internationale avec la France, satisfera aux exigences légales de sécurité, de fluidité et d'exploitation des routes cantonales. Son entretien et son réaménagement sont nécessaires pour répondre de manière satisfaisante aux normes actuelles et à la sécurité des usagers et des riverains concernés par cet axe.



Figure 1 : Plan de situation

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. 2ter, 7 et 20, al. 1er, LRou). Il doit par ailleurs veiller à la mise en place, à la protection et à l'entretien des infrastructures écologiques (art. 46, al. 1, 2 et 3, art. 47, al. 1 et 2, LPrPNP).

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. 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 (Association suisse des professionnels de la route et des transports) et directives de l'OFROU (Office fédéral des routes)). En outre, conformément à l'article 2, alinéa 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 et dont la largeur et les dévers doivent être adaptés, ainsi que la construction d'accotements réguliers. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie.

Selon la LPrNP, il incombe au Canton de mettre en place et d'entretenir une infrastructure écologique constituée de milieux inscrits aux inventaires fédéraux et cantonaux reliés entre eux par des corridors à faune également inscrits dans ces inventaires. Il assure également le rétablissement et l'état fonctionnel des corridors notamment interrompus par des routes cantonales. Ceci implique la réalisation de mesures environnementales telles que l'amélioration qualitative des milieux situés en zone forestière et la création de passages à batraciens sous la route cantonale. Pour la sécurité de la faune et celle des usagers de la route, le dispositif avertisseur doit être entretenu et complété avec la mise en place d'une signalisation adéquate.

Les travaux s'inscrivent dans les mesures A22 « Réseaux routiers », A23 « Mobilité douce », et E22 « Réseau écologique cantonal » du plan directeur cantonal (PDCn). Ce tronçon de route cantonale ne traverse pas de « périmètre de centre » en vigueur ou projeté dans la 4^e adaptation du PDCn.

Dans son ensemble, le présent projet a donc pour objectifs 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. Par ailleurs, des mesures environnementales font partie du projet telles que des passages à batraciens ou la mise à ciel ouvert d'un tronçon de collecteur en forêt afin d'améliorer et de garantir la fonctionnalité des infrastructures écologiques.

1.3 Situation actuelle

1.3.1 Généralités

Les RC 3 et 7 sont actuellement des routes secondaires du réseau complémentaire, correspondant au deuxième niveau de hiérarchisation qui permettent notamment le délestage des routes du réseau de base principal. Leur fonction est d'intérêt régional.

Les comptages effectués en 2015 dans le cadre du recensement de la circulation permettent de distinguer deux types de volumes de fréquentation en fonction du trafic journalier moyen (TJM) :

- Tronçon 1 (T1) : giratoires de la Sallivaz - giratoire de la Placette donnant accès au centre commercial de Chavannes-des-Bois :
TJM environ 11'250 véhicules/jour, dont 150 poids lourds et 70 vélos
- Tronçon 2 (T2) : giratoire de la Placette à l'entrée de localité de Chavannes-des-Bois
TJM environ 4'550 véhicules/jour, dont 70 poids lourds et 70 vélos.

Le giratoire de la Placette a été réalisé en 2000. En outre, le tronçon entre les giratoires de la Sallivaz et de la Placette a bénéficié d'un entretien courant, pour la dernière fois, en 1996. Pour le solde de la route, la dernière intervention sur la chaussée date de 1984. Des interventions ponctuelles s'avèrent régulièrement nécessaires pour rétablir les bords de route, qui font l'objet d'affaissement.

Les RC 3 et 7 ne font pas partie des itinéraires pour les transports exceptionnels et ne sont ni inscrites dans le réseau structurant, ni dans le réseau complémentaire provisoire de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035.

1.3.2 Géométrie routière

La catégorie de la route et le trafic journalier moyen nécessitent d'assurer un croisement voiture/voiture à 80 km/h sur le tronçon entre Chavannes-des-Bois et le giratoire de la Placette. Entre les deux giratoires, il faut considérer un croisement camion/voiture à 80 km/h. La route actuelle, d'une largeur moyenne de 6.20 m, n'est plus assez large au regard des gabarits minimaux. Les accotements sont irréguliers, voire inexistant dans certaines zones, ce qui provoque des affaissements.



Figure 2 : Réfection provisoire d'un affaissement de bord de chaussée

Les virages actuels ne sont pas conformes aux normes en vigueur et posent des problèmes de visibilité et de sécurité en cas de croisements.

1.3.3 Etat de la chaussée

La structure bitumineuse actuelle est vieillissante et présente de nombreuses dégradations, avec notamment des fissures, du faïençage provoquant la formation de nids de poule, des affaissements de bord et une usure généralisée de la couche de roulement avec des pertes d'adhérence. Dans le giratoire de la Placette, un orniérage important a été constaté, au détriment de la planéité et de la sécurité.



Figure 3 : Fissures dans le revêtement (direction giratoire de la Placette)



Figure 4 : Giratoire de la Placette



Figure 5 : Fissures dans le revêtement (voie direction giratoire de la Placette)

Les mesures de déformation de la chaussée menées en 2010 et 2021 ont montré une faible portance du sol de fondation et une dégradation de la structure routière qui s'est aggravée entre 2010 et 2021.

Les prélèvements du revêtement réalisés sur la chaussée en 2010 et 2021 ont révélé que différents types de structures bitumineuses sont présents sur les RC 3 et 7, et correspondent à différentes remises en état précédentes. Hormis le giratoire de la Placette, l'épaisseur des enrobés n'est pas adaptée aux charges de trafic actuelles et futures.

Ces mêmes prélèvements ont montré, à certains endroits, la présence de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), polluants devant, selon leur teneur, être évacués en décharge de type E (pour matériaux pollués).

1.3.4 Evacuation des eaux de chaussée

Le système d'évacuation des eaux de chaussée n'est pas uniforme sur l'ensemble du tronçon routier.

Une partie de l'eau est collectée le long du tracé puis injectée dans le réseau de drains des champs agricoles.

Une autre partie est collectée le long de la route puis acheminée vers le cours d'eau « La Versoix » par des collecteurs traversant les champs.

Enfin, l'eau de pluie est transportée par des collecteurs au système communal d'évacuation des eaux.

Des inspections caméra menées en 2011 et 2014 ont montré des défauts ou dommages structuraux affectant la statique, l'hydraulique ou l'étanchéité des canalisations. Une intervention est nécessaire, notamment dans le but de préserver l'environnement.

1.4 Description des travaux prévus

1.4.1 Géométrie routière

Le projet s'étend sur une longueur de 3'200 m. Compte tenu de la vitesse autorisée et des croisements déterminants, le gabarit normalisé sera de 3.50 m pour chacune des deux voies pour le tronçon situé entre les giratoires de la Sallivaz et de la Placette. Sur le tronçon situé entre le giratoire de la Placette et la localité de Chavannes-des-Bois, le gabarit normalisé sera de 3.25 m pour chacune des deux voies. A ces gabarits s'ajoute 1.00 m d'accotement de part et d'autre de la chaussée. Le tout portant les nouvelles largeurs de la route respectivement à 8.50 m et 9.00 m au total. Ces gabarits sont suffisants en regard du volume de poids lourds circulant sur cet axe.

Le projet ne prévoit pas de correction significative de tracé si ce n'est l'amélioration géométrique des virages.

Ce projet est conçu de manière à mettre en conformité les dévers et la surlargeur dans les courbes pour améliorer la sécurité des usagers, de même qu'à adapter le profil en long actuel de la route pour limiter les emprises des talus dues aux élargissements sur les parcelles riveraines, dont certaines sont inventoriées en surfaces d'assolement (SDA).

1.4.2 Réfection de la chaussée

Les deux tronçons identifiés au point 1.3.1 recevront des traitements différenciés.

Tronçon T1 – Giratoire de la Sallivaz au giratoire de la Placette

D'une longueur de 600 m, la chaussée sera élargie. La couche de fondation existante sera conservée et, pour éviter des problèmes de structure liés à des couches bitumineuses hétérogènes dues aux précédents élargissements et remises en état, la superstructure de la chaussée sera complètement renouvelée. Le projet prévoit que l'ensemble des enrobés existants soit raboté et remplacé. En tenant compte de la charge du trafic projetée, l'épaisseur de la couche d'enrobé sera augmentée d'environ 13 cm par rapport à la structure existante. Dès lors, le profil en long à l'axe de la route sera surélevé de 20 à 30 cm par rapport à l'existant.

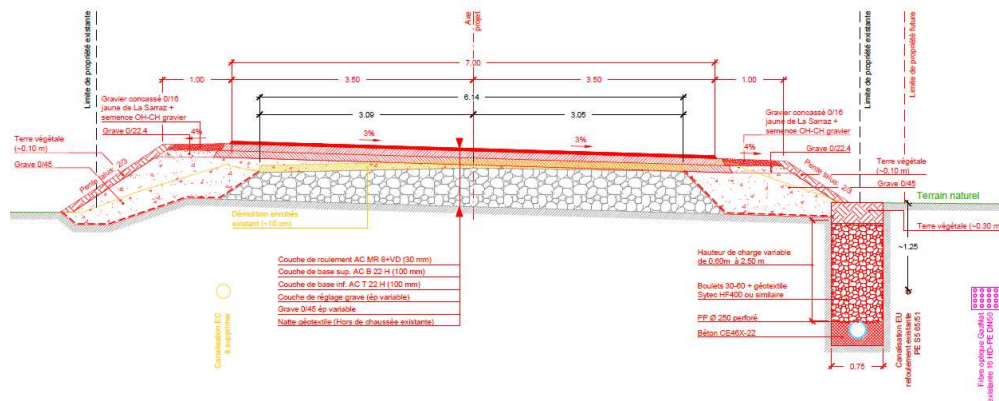


Figure 6 : Profil type du tronçon T1

Tronçon T2 – Giratoire de la Placette à l'entrée de localité de Chavannes-des-Bois

D'une longueur de 2'600 m, la chaussée sera également élargie. La teneur en HAP des couches d'enrobé existantes étant particulièrement élevée, le projet prévoit de les maintenir en place afin de limiter d'une part, les mouvements de camion pour l'évacuation et, d'autre part, le coût important lié à la prise en charge en décharge spécialisée de type E. Dès lors, le projet prévoit de construire la nouvelle chaussée au-dessus de la route existante, ce qui engendrera une élévation de celle-ci de 30 à 40 cm.

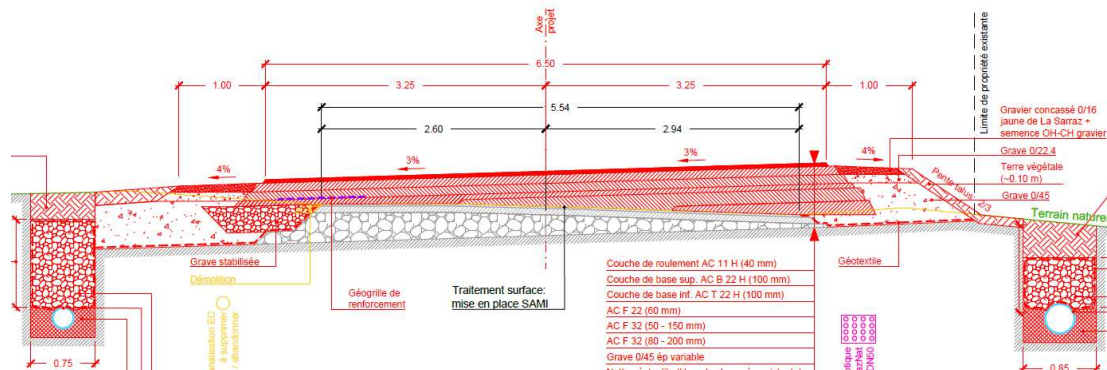


Figure 7 : Profil type du tronçon T2

En ce qui concerne le giratoire de la Placette qui présente des dégradations telles que l'orniérage en surface ou de la fissuration jusqu'à 13.5 cm de profondeur, le projet prévoit le remplacement de toutes les couches d'enrobé.

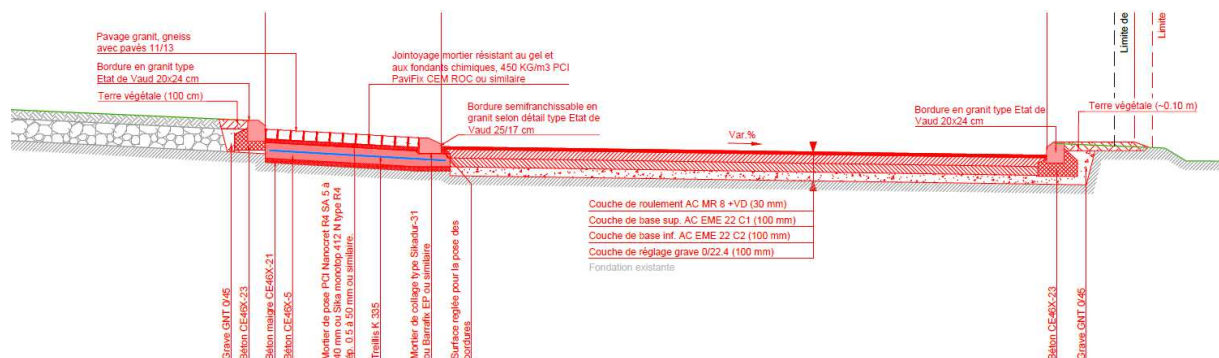


Figure 8 : Profil type de l'anneau du giratoire de la Placette

1.4.3 Evacuation des eaux de chaussée

Le concept d'évacuation des eaux claires sera amélioré. En effet, un nouveau réseau de collecteurs remplacera un système d'évacuation des eaux qui n'est pas uniforme le long du tracé. L'état du réseau existant est dégradé et n'assure plus une évacuation garantissant la sécurité des usagers de la route.

Sur environ 280 m, l'eau de pluie sera introduite dans le réseau communal de Chavannes-des-Bois. Pour le solde du tracé, soit environ 2'920 m, les eaux claires seront collectées le long de la route puis acheminées par le biais de trois collecteurs ou exutoires perpendiculaires à la RC7 vers la Versoix. Un de ces trois collecteurs est à construire et sera situé sur le chemin du Pont de Grilly. Les deux autres exutoires seront remplacés à leur emplacement actuel, soit à travers les surfaces agricoles.

Un système de tranchée drainante sera créé afin de récolter les eaux de chaussée. Cette façon de faire permet à la couche de sol de fonctionner comme un filtre retenant les matières polluantes amenées par l'eau.

Le but de la gestion des eaux de ruissellement de la chaussée est d'améliorer la sécurité de la plateforme routière, d'assurer le drainage de la fondation de la route afin de garantir sa pérennité à long terme en la protégeant contre les effets du gel et, enfin, d'éviter une pollution des terrains environnants

1.4.4 Mesures environnementales

Dans le contexte du projet, plusieurs mesures en faveur de l'environnement sont projetées.

Mise à ciel ouvert d'un collecteur

Sur une longueur d'environ 77 m, un tronçon de collecteur acheminant les eaux de la route vers la Versoix sera remis à ciel ouvert. Le projet prévoit la création d'un fossé pour remplacer la canalisation dans une zone alluviale d'importance nationale.

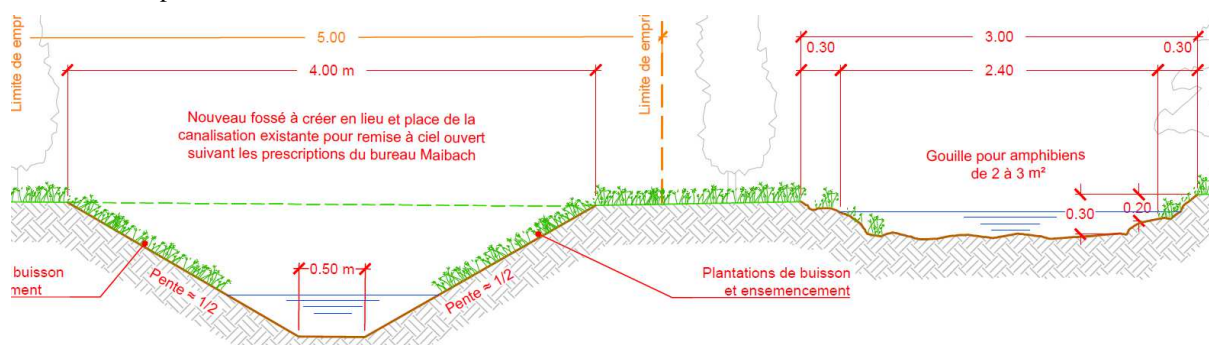


Figure 10 : Coupe type du nouveau fossé en remplacement de la canalisation existante

Réalisation de gouilles à amphibiens

Des surcreuses ou gouilles seront réalisées dans les zones des exutoires du complexe du Grand Bataillard le long du nouveau fossé afin que les aménagements soient également favorables aux amphibiens.

Passage à batraciens sous la route

Afin d'améliorer le déplacement des batraciens entre les bois de Porte et le Grand Bataillard des marais de la Versoix, deux sites de reproduction d'importance nationale, le projet prévoit la réalisation de trois passages à batraciens sous la RC 7.

Prévention accidents faune-traffic

Afin de prévenir les collisions entre les moyenne et grande faunes et le trafic, le projet prévoit de maintenir et de compléter les avertisseurs sonores de part et d'autre de la route. Des panneaux spécifiques pour la présence potentielle de gibier sur la chaussée seront également mis en place.

1.4.5 Emprises et SDA

Le projet est bordé de nombreuses zones agricoles, principalement des zones d'assolement (SDA) de qualité I. L'augmentation de la largeur de la chaussée, les accotements et les collecteurs induisent une adaptation de l'assiette du domaine public.

L'emprise du projet se limite aux infrastructures existantes et à leurs abords immédiats et nécessitera au total l'expropriation d'environ 6'880 m² en zone agricole sur SDA, sur les communes de Chavannes-de-Bogis, Chavannes-des-Bois et de Commugny. Le projet entre dans la catégorie de mesure autorisée A22 du plan directeur cantonal. Devant l'impossibilité de compenser cette emprise du projet sur les SDA, ce dernier a été exempté de l'obligation de compensation, selon la décision du Conseil d'État du 4 juillet 2018.

1.4.6 Mobilité douce et aménagements cyclable

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. La stratégie et l'EMPD ont été adoptés par le Grand Conseil le 11 octobre 2022.

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 précédente stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

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

Le réseau cyclable défini 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 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 qui ne sont 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.

Phase transitoire

La stratégie cantonale de promotion du vélo prévoit une période transitoire pour l'équipement du réseau routier cantonal. Cette période transitoire permettra notamment à la DGMR de mener les études additionnelles, en concertation avec les services et partenaires concernés, permettant de définir certains éléments du réseau cantonal structurant, ainsi que la portée et l'ampleur du réseau cantonal complémentaire qui n'est pas encore défini, à l'exception de certains tronçons déjà identifiés. Dans l'attente de l'aboutissement de ces études, l'analyse des besoins cyclables du présent EMPD s'est référée au réseau cyclable publié le 2 novembre 2021.

Analyse des besoins cyclables de la RC 7 entre Chavannes-des-Bois et Chavannes-de-Bogis

Après consultation du guichet vélo, il ressort que la RC 7 n'est pas inscrite 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. Cependant, un itinéraire cyclable se trouve dans les bois de Portes parallèlement à la RC 7 ; il s'agit de l'itinéraire n°50 « Route du Pied du Jura » permettant de rallier Olten depuis Genève.

En effet, le réseau cyclable cantonal structurant se déploie en priorité sur les routes cantonales, afin de relier de la manière la plus directe les pôles d'importance. Il relie les centralités, interfaces de transports publics, localités et lieux culturels, touristiques, d'emploi ou de formation d'importance qui présentent les plus grands potentiels de déplacement à vélo à l'échelle cantonale.

C'est sur ce réseau que les besoins sont les plus importants et le rapport coût-efficacité le plus élevé (voir chapitre 1.3.2 de l'EMPD 21_LEG_187 relatif à la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035).

Compte tenu de ce qui précède, la RC 7 entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois n'a pas été inscrite dans le réseau cyclable structurant.

Conclusion

Conformément à la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 et aux dispositions adoptées pour la phase transitoire, aucun aménagement cyclable n'est prévu sur la RC 7 entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois.

1.4.7 Mise à l'enquête publique

La mise à l'enquête publique a eu lieu du 26 juillet au 30 août 2019. Il n'y a pas eu d'opposition. Le projet a été déclaré définitif et exécutoire par le DCIRH le 23 décembre 2019. La procédure selon la loi sur l'expropriation (LE - RS 710.01) est en cours.

1.5 Planning des travaux

Les travaux préparatoires commenceront en avril 2024 sous route ouverte au trafic avec les interventions sur les réseaux souterrains (déplacement et construction). Les travaux routiers principaux se dérouleront de 2025 à 2026 avec une pose de la couche de roulement en 2027. Le chantier sera réalisé sous route fermée en 2025 pour le tronçon situé entre le giratoire de la Placette compris et l'intersection avec la RC3 venant de Tannay. En 2026, les deux tronçons restants, à savoir celui entre les deux giratoires et celui entre la RC3 venant de Tannay et Chavannes-des-Bois, seront réhabilités sous route ouverte (déviation et trafic alterné avec feux).

1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit d'ouvrage ne pourraient être rapidement engagés et que, par conséquent, ce projet devrait être repoussé, les conséquences seraient les suivantes :

1.6.1 Sécurité des usagers

Le mauvais état actuel de ce tronçon de RC (chaussée dégradée, largeur de la chaussée insuffisante, banquettes affaissées, etc.) fait courir des risques aux usagers de la route. 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).

1.6.2 Maintien de la substance

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant. A moyen terme, les RC 3 et RC 7 pourraient ainsi se trouver dans un état gravement dégradé (perte de planéité locale, aquaplaning, faux dévers locaux, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, des interventions ponctuelles par les services d'entretien de colmatage de fissures et de recharge des nids-de-poule seraient indispensables de manière urgente et de plus en plus fréquente. Ceci n'éviterait pas les travaux de réhabilitation à effectuer ultérieurement, en renchérissant le coût d'intervention.

1.7 Coûts des travaux et des études prévues

Le projet de réhabilitation de la RC 7 entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH).

Le montant des travaux est estimé à CHF 13'048'000.- sur la base des soumissions rentrées en février 2023.

Les études préliminaires, l'avant-projet, le projet d'ouvrage et l'appel d'offres travaux sont réalisés. Le projet a été déclaré définitif et exécutoire ; la procédure selon la loi sur l'expropriation est en cours.

Les prestations d'honoraires d'ingénieurs et des spécialistes sont estimées sur la base des offres retenues et selon l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

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

Le présent crédit inclut :

- des études préliminaires sur les routes cantonales (EOTP I.000285.03 : EPRC RC 7, Chavannes-Bogy/Chav.Bois) d'un montant de CHF 75'000.-, utilisé à hauteur de CHF 73'052.90 au 30 juin 2023,
- des études d'avant-projet et de projet définitif, ainsi que la mise en soumission (EOTP I.000285.01 : CECE114, RC 7 Chavannes-Bogy/Chav.-Bois), crédit d'étude de CHF 390'000.- adopté par le Conseil d'Etat le 8 juin 2011, validé par la COFIN le 30 juin 2011 et utilisé à hauteur de CHF 360'605.38 au 30 juin 2023.

Le coût de réalisation de cet investissement (EOTP I.000285.02 : RC 7 Chavannes-Bogis–Chav.-Bois, élargis.) s'établit comme suit :

poste budgétaire	%	Clé	libellé de la clé	Montant HT	Total
100	7.4%		Honoraires		
		112	CECE et EPRC	432'000	890'000
		112	Ingénieurs et spécialistes	458'000	
200	2.6%		Terrains		
		221	Acquisitions de terrains	150'000	320'000
		222	Indemnités pour perte de culture	170'000	
300	89.6%		Tracé		
		331	Chaussée	10'810'000	10'810'000
600	0.4%		Frais divers		
		661	Divers	50'000	
					50'000
			Total HT		12'070'000
			TVA (arrondi)	8.1%	978'000
			Total TTC		13'048'000

Le montant des travaux de génie civil est basé sur des offres rentrées en février 2023. Le reste des montants est estimé sur la base de l'expérience de la DGMR pour des prestations similaires.

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

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 (AIMP 2019 ; BS 731.2-1).

À cela s'ajoute un prestataire pour le suivi environnemental de réalisation (SER) qui contrôlera l'application des mesures de protection de l'environnement et la gestion des matériaux 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.000285.02 « RC 7 Chavannes-Bogis-Chav.-Bois, élargis. ». Il est prévu au projet de budget 2024 et au plan d'investissement 2025-2028 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Projet de budget d'investissement 2024 et plan 2025-2028	3'000	2'500	2'000	1'000	1'000

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Total
Investissement total : dépenses brutes	3'000	4'000	4'000	2'048	+13'048
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'000	4'000	4'000	2'048	+13'048

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 652'400.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 13'048'000 x 4% x 0.55) CHF 287'100.-.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant.

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 et de permettre de consacrer ces moyens à d'autres parties du réseau cantonal.

Par ailleurs, 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.

En milliers de francs
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	2024	2025	2026	2027
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)		-	-	-	-

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. Le traitement des eaux de chaussée sera amélioré par le nouveau système de collecte et d'évacuation des eaux.

Au surplus, ce projet de réhabilitation intègre plusieurs mesures environnementales telles que la mise à ciel ouvert d'un tronçon de collecteur en zone forêt, la réalisation de passage à batraciens sur un itinéraire reliant des sites de reproduction d'importance nationale. Pour la moyenne et la grande faune, le système d'avertisseurs sonores sera amélioré.

En outre, les documents d'appel d'offres pour les travaux ont été 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.

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

Ce projet est en conformité avec les mesures A22 « Réseaux routiers », A23 « Mobilité douce » et E22 « Réseau écologique cantonal » prévues par le plan directeur cantonal. Ce projet est également en conformité avec la mesure 2.7 (Aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic [...]) figurant au programme de législature 2022-2027 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

3.10.1 Principe de la dépense

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.

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). De telles dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent. Il en est de même pour les mesures d'aménagement concernant la protection des infrastructures écologiques.

En effet, 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). Comme le démontre le présent EMPD, dans leur principe, les travaux projetés de réhabilitation de ce tronçon routier en fin de cycle de vie et dont la largeur en particulier n'est plus conforme au regard de la norme VSS SN 640'201 (« Profil géométrique type ; dimensions de base et gabarit des usagers de la route », cf. ch. 1.3.2) relèvent des obligations du Canton en ce qui concerne la construction et 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, les standards de conditions de circulation suffisants qui répondent aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports), les aménagements routiers projetés pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi.

Au surplus, on note que la jurisprudence du Tribunal fédéral considère que les dépenses d'entretien d'un réseau routier et celles de son adaptation aux nouvelles exigences techniques, notamment de sécurité, sont en principe des dépenses liées. En effet, ces dépenses doivent nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

La LPrPNP précise que le Canton veille à la mise en place d'une infrastructure écologique, pourvoit à sa protection et son entretien (art. 46 al.1 LPrPNP). L'art. 47 al.2 de la LPrPNP prévoit que le Canton assure le financement des corridors à faune dans les cinq ans suivant l'entrée en force de la LPrPNP. Les milieux écologiques dans le périmètre du projet routier sont portés aux inventaires régionaux et suprarégionaux (art. 46 al. 2 LPrPNP). L'Etat a le devoir de créer les installations manquantes pour garantir le fonctionnement de l'infrastructure écologiques (art. 46 al.3 LPrPNP). Le projet répond alors à cette obligation en aménagement des passages à amphibien sous les routes cantonales, qui constituent une coupure de corridors à faune (art. 47 al.1 et 2 LPrPNP). L'amélioration des zones à valeur écologique aux extrémités de ces corridors participe également à l'objectif de la LPrPNP.

3.10.2 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, LPrPNP, 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, d'assurer le fonctionnement de l'infrastructure écologique et est proportionné. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

3.10.3 Moment de la dépense

Il est manifeste que la dépense ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers et les riverains de ce tronçon dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. La réalisation des aménagements de l'infrastructure écologique devrait être réalisée

en coordination avec les travaux de la route, car ils sont fortement liés. 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. Ils ne sont donc pas soumis à compensation.

Il n'y a pas de liberté de manœuvre du Conseil d'Etat puisque le projet ne consiste qu'à l'entretien d'une infrastructure existante sans nouvelle fonctionnalité tout en garantissant la fonctionnalité de l'infrastructure écologique. Le projet n'est pas 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

En milliers de francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
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)		287	287	287	287
Charge d'amortissement (F)		652	652	652	652

Total net (H = D + E + F)		939	939	939	939
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

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'État un crédit d'ouvrage de CHF 13'048'000.- pour financer les travaux de réhabilitation des routes cantonales 3-C-S et 7-C-S entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois sur le territoire des communes de Chavannes-de-Bogis, Commugny et Chavannes-des-Bois
du 20 septembre 2023

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'ouvrage de CHF 13'048'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation des routes cantonales 3-C-S et 7-C-S entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois sur le territoire des communes de Chavannes-de-Bogis, Commugny et Chavannes-des-Bois.

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 2, lettre b) de la Constitution cantonale.