



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 3'880'000.- pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon Peneclay sur la RC 709 B-P, sur le territoire de la commune de Leysin

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	3
1.3 Situation actuelle	4
1.4 Description des travaux prévus (ou études)	6
1.4.1 Variantes étudiées.....	6
1.4.2 Variante retenue	6
1.4.3 Voirie	8
1.4.4 Paysage.....	8
1.4.5 Environnement.....	9
1.4.6 Tourisme.....	9
1.4.7 Contraintes.....	9
1.5 Aménagements cyclables	10
1.5.1 Analyse du projet de la RC 709.....	10
1.5.2 Evaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables.....	10
1.5.3 Conclusion.....	10
1.6 Planning des travaux	10
1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet	10
1.8 Coûts des travaux et des études prévues	10
1.8.1 Participation de tiers.....	10
1.8.2 Coût des travaux et des études pour le Canton.....	11
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	13
3.6 Conséquences sur les communes	13
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	13
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	14
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	14
3.10.1 Principe de la dépense.....	14
3.10.2 Quotité de la dépense.....	14
3.10.3 Moment de la dépense	14
3.10.4 Conclusion.....	14
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	15
3.15 Protection des données	15
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	15
4. Conclusion.....	16
PROJET DE DECRET	16

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 709 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 de Leysin et en est le seul accès. En 2015, on y dénombrait un trafic journalier moyen (TJM) de 3'200 vhc/j et un TJM poids lourds de 150 vhc/j et 60 deux-roues légers.

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 trop étroit, déformé 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 (fig. 3).



Fig. 2 : Chaussée déformée et fissurée

Il n'y a pas d'aménagement pour les deux-roues légers entre le hameau de Crettaz et le village de Leysin.

Le trottoir existant n'a pas la largeur minimale nécessaire et son état est fortement dégradé (fig. 4).



Fig. 3 : Récupération des eaux déficiente



Fig. 4 : Trottoir avec revêtement déformé et fissuré

Le carrefour menant au hameau de Crettaz est dangereux (mauvaise visibilité et géométrie inadaptée) (fig 5).



Fig. 5 : Carrefour de Crettaz existant

Dès lors, les problèmes à résoudre sont :

- l'état de dégradation de la chaussée,
- la réfection des canalisations,
- le mauvais état et la largeur inadaptée du trottoir,
- la géométrie du carrefour de Crettaz,
- l'absence d'aménagements cyclables.

Les enquêtes travaux et expropriation sont terminés (du 9 juillet 2021 au 16 août 2021 inclusivement).

1.4 Description des travaux prévus (ou études)

1.4.1 Variantes étudiées

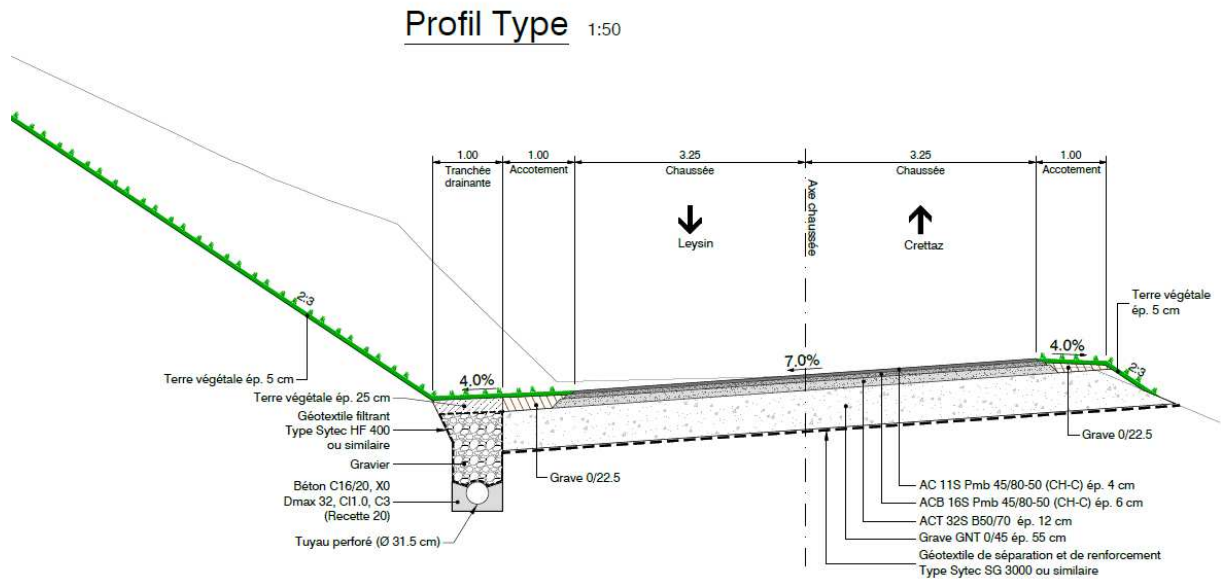
Plusieurs variantes de tracé, de voirie et de carrefour ont été étudiées.

En particulier un giratoire au niveau du carrefour de Crettaz, cette solution a été écartée d'entente avec la commune pour des coûts excessifs et un volume de trafic hors des branches de la RC trop faible.

1.4.2 Variante retenue

Les éléments principaux du projet sont :

- la modification de la voirie existante par la suppression du trottoir existant (fig. 6),



- l'adaptation du profil en long et des profils en travers afin d'optimiser l'évacuation des eaux de chaussée,
- l'entretien lourd de la superstructure de la chaussée par la purge partielle 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 de la coulisse sous la chaussée,
- la création d'une piste mixte piétons-vélos cheminant en sommet de talus afin d'assurer la sécurité des usagers (fig. 7),

PROFIL RC 709

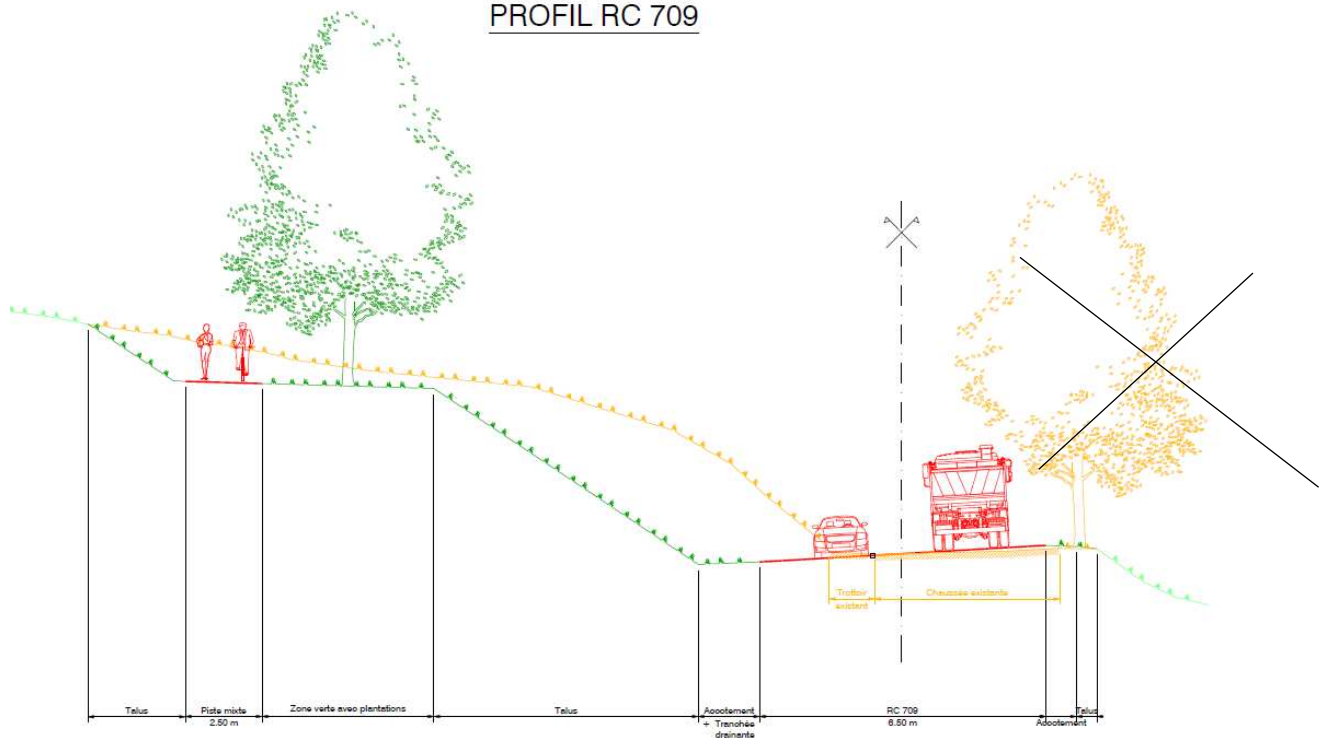


Fig. 7 : profil futur avec piste mixte

- la plantation d'une nouvelle lignée d'arbres entre la piste mixte et la route en remplacement de ceux abattus à l'aval de la route pour des questions de sécurité.
- la réfection complète du carrefour de Crettaz avec :
 - amélioration des arrêts de bus (y compris aménagement LHand),
 - création d'une aide à la traversée pour l'arrêt de bus à l'aval et les randonneurs venant depuis ou allant à la pisciculture,
 - optimisation de la géométrie (fig. 8) servant également de place de rebroussement pour les bus scolaires.

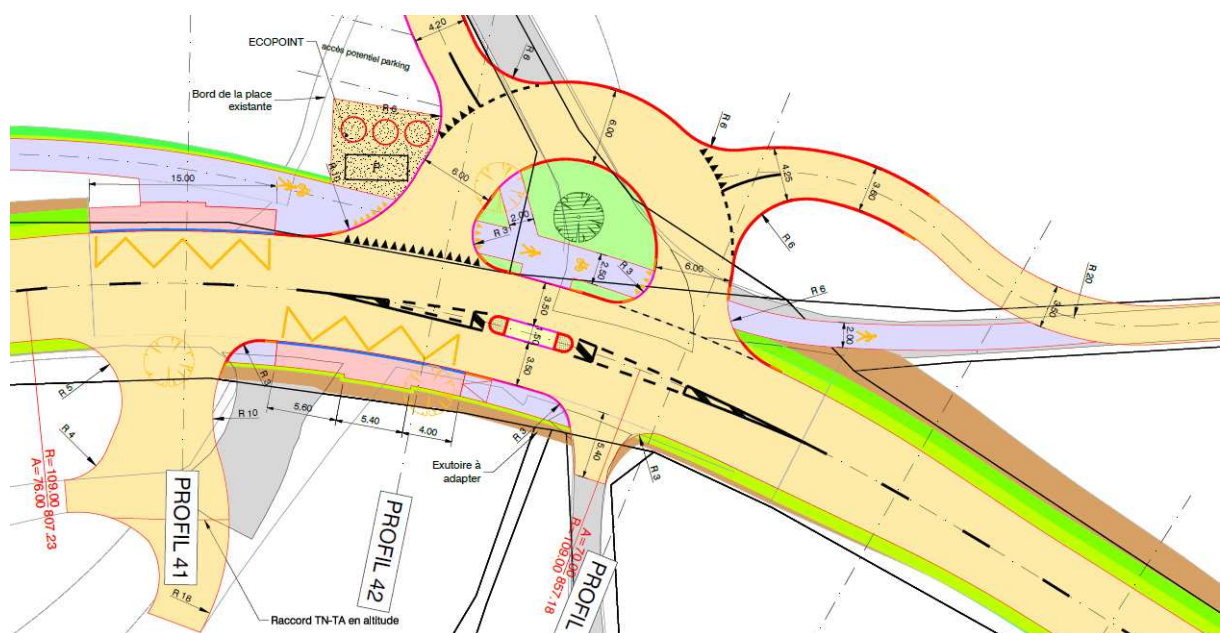


Fig. 8 : aménagement carrefour de Crettaz

- la création d'un raccordement pour les cycles à l'ouest (entrée du village) afin d'assurer la sécurité des usagers (fig. 9).

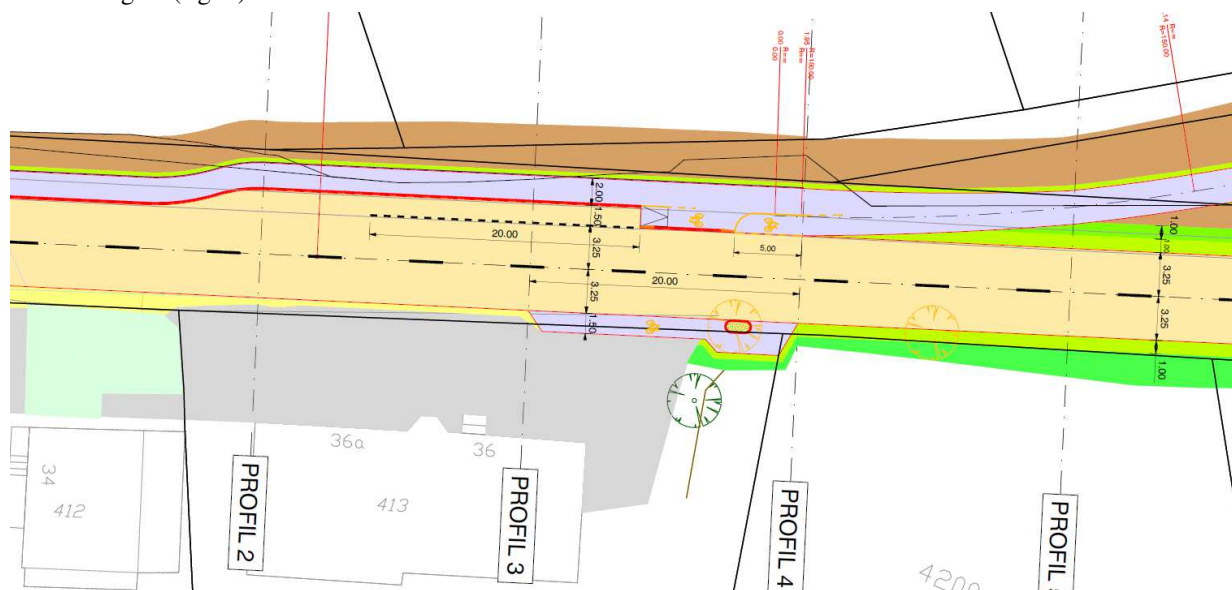


Fig. 9 : raccordement à l'ouest de la piste mixte

1.4.3 Voirie

La variante retenue permet, en fonction des largeurs à disposition, de maintenir sur tout le tronçon deux voies de 3.25 m pour les véhicules.

Le projet nécessite l'acquisition d'emprises définitives. Quelques emprises provisoires seront nécessaires pour la réalisation des travaux.

1.4.4 Paysage

Le chantier nécessite l'abatage de l'alignement d'arbres se trouvant le long de la route actuelle (fig. 10) pour la sécurité des usagers. Ces derniers seront remplacés par un nouvel alignement situé en amont de la route entre la chaussée et la piste mixte en sommet de talus (fig. 11).



Fig. 10 : alignement d'arbres existants à l'aval de la route

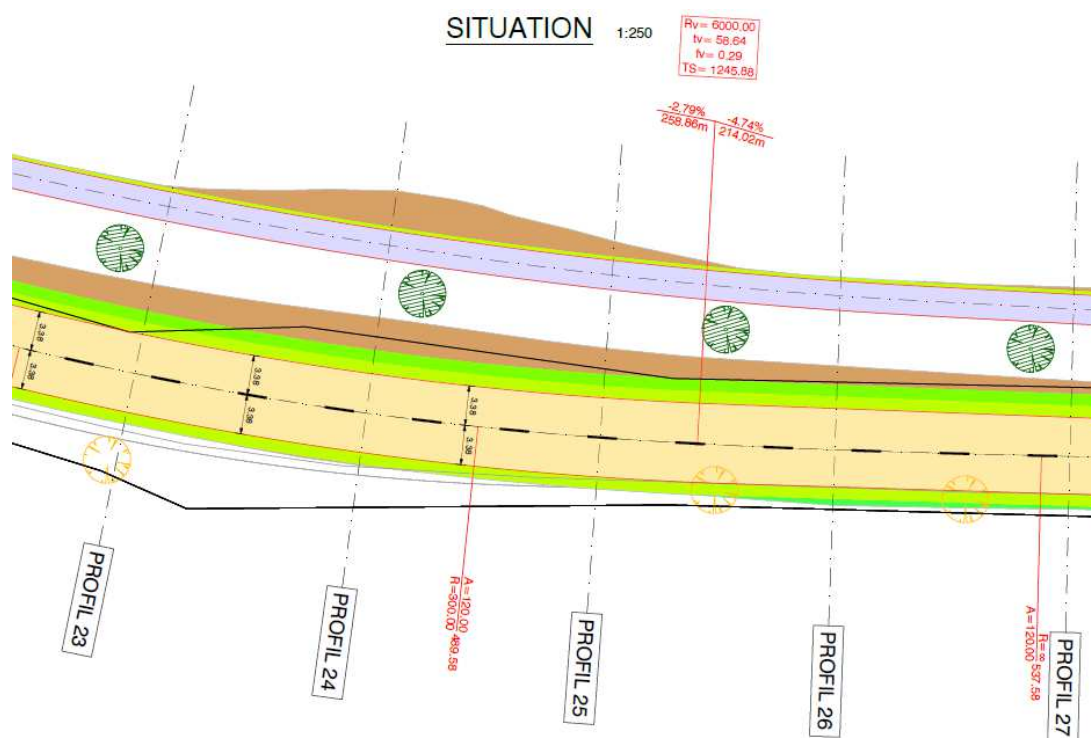


Fig. 11 : alignement d'arbres futurs à l'amont de la route, entre cette dernière et la piste mixte

1.4.5 Environnement

- Inventaire :

Le secteur considéré ne comporte pas de biotope ou milieu naturel inventorié.

Il est toutefois identifié à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) comme faisant partie de l'échappée sur l'environnement (EE) n° VI "colline dégagant la silhouette de l'agglomération d'origine".

Aucune construction dissimulant la perception du grand paysage et de la colline n'est prévue.

- 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. Les seules constructions existantes, en entrée de localité et en aval de la RC, sont en zone d'affectation mixte (équivalant à un DS III non encore approuvé par le Canton).

- Dangers naturels :

Aucun danger naturel n'est identifié par les cartes des dangers naturels sur ou à proximité de l'entier du tronçon.

1.4.6 Tourisme

Leysin est un centre touristique important, tant en hiver qu'en été. C'est une station de sports d'hiver de taille moyenne équipée de treize remontées et offrant près de 85 km de pistes. Les nombreux chemins de randonnées constituent un attrait pendant l'été. Le Centre sportif de la Patinoire, qui sera desservi par le futur funiculaire, vient compléter l'offre des activités sportives.

Ce projet permet donc de réhabiliter une portion de la RC 709 fortement empruntée par les touristes puisqu'il s'agit du dernier tronçon avant l'arrivée en station.

1.4.7 Contraintes

Les travaux envisagés prennent en considération les contraintes suivantes :

- maintien du trafic en tout temps (itinéraire unique d'accès à Leysin),
- maintien de l'accès aux parcelles riveraines en tout temps.

1.5 Aménagements cyclables

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

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

1.5.1 Analyse du projet de la RC 709

La RC 709 ne figure pas dans le réseau cyclable cantonal défini dans la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020. En effet, elle n'est pas inscrite dans un réseau cyclable d'agglomération, n'a pas une fonction de rabattement vers une gare d'un centre régional ou de liaison complémentaire et n'est pas parcourue par un itinéraire de loisir la Suisse à vélo.

Les besoins cyclables le long de cet axe sont donc d'intérêt local.

La création d'une piste mixte (piétons-vélos) de 2.50 m en site propre (le trottoir existant le long de la route sera démolé) vise à répondre aux besoins locaux entre Crettaz et Leysin, notamment liés aux déplacements scolaires.

1.5.2 Evaluation des conséquences de la mise en place d'aménagements cyclables

Cette piste mixte de 2.50 m sera financée pour moitié par la Commune de Leysin et par l'Etat de Vaud pour l'autre moitié (voir § 1.8.1).

Il n'y aura aucune emprise sur les surfaces d'assolement (SDA), le projet se trouvant à plus de 1000 m d'altitude.

1.5.3 Conclusion

La création de cette piste mixte bidirectionnelle permet de sécuriser le trajet entre Crettaz et Leysin pour les déplacements scolaires sans obliger les cycloportifs à l'utiliser. C'est donc un compromis adapté à la situation qui laisse le choix à l'utilisateur.

1.6 Planning des travaux

Les travaux principaux sont prévus sur une durée de deux ans à partir du printemps 2022 et se termineront en été 2024 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 deux ans avec des feux de chantier.

1.7 Risques liés à la non-réalisation du projet

Si le projet de réhabilitation de la RC 709 n'était pas réalisé, les conséquences seraient les suivantes :

- La non-réalisation de la piste mixte maintiendrait ce tronçon dangereux pour les deux-roues légers ;
- La dégradation de l'état de la chaussée se poursuivrait avec des conséquences pour la sécurité des usagers et nécessiterait de futures interventions ponctuelles avec les coûts associés ;
- Les trottoirs continueraient à péjorer le confort et la sécurité des piétons,
- L'évacuation des eaux continuerait à être déficiente.

1.8 Coûts des travaux et des études prévues

1.8.1 Participation de tiers

Conformément à la LRou, la Commune de Leysin participe au financement du projet de la manière suivante :

- pour l'aménagement de la piste mixte (50%),
- pour les arrêts de bus (50%),
- pour l'aménagement du carrefour Crettaz (100%) hors RC709,
- pour l'éclairage public (100%),

Une convention de financement entre l'Etat de Vaud et la Commune de Leysin et en cours de rédaction, elle permettra de formaliser la répartition des coûts. Les coûts financés par la Commune de Leysin lui seront directement facturés par l'entreprise de construction.

1.8.2 Coût des travaux et des études pour le Canton

En date du 31 août 2021, le montant dépensé sur l'EOTP I.000528.02 CECE 144, RC 709 tronçon Peneclay, accepté par la COFIN le 2 novembre 2017 est de TTC CHF 143'444.15, sur un total de CHF 220'000.00. Il sera transféré dans le présent crédit d'ouvrage.

Les prix unitaires du génie civil sont issus de soumissions rentrées en juillet 2021. Le coût de réalisation de ce projet se répartit de la façon suivante :

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
100	10.1%	1	Honoraires	
		112	CECE 144 (études avant décret, TTC 220'000.-)	204'000.00
		112	Honoraires (ingénieurs, sécurité, SER)	156'000.00
			Total honoraires HT	360'000.00
200	2.2%	2	Terrains	
		221	Achat	60'000.00
		222	Indemnités	20'000.00
			Total terrains HT	80'000.00
300	86.4%	3	Tracé	
		331	Chaussée	2'955'000.00
		333	Mesures environnementales	140'000.00
		335	Essais	15'000.00
			Total tracé HT	3'110'000.00
600	1.3%	6	Frais divers	
		661	Frais divers	46'400.00
			Total Frais divers HT	46'400.00
100%			Total HT	3'596'400.00
			TVA 7.7 %	276'922.80
			Arrondi	6'677.20
			Total du crédit demandé TTC	3'880'000.00

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

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 et l'intervention de spécialistes traitants notamment 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. 000528.01 « RC 709, Leysin, réhab. tronçon Peneclay ». Il est prévu au budget 2022 et au plan d'investissement 2023-2026 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Budget d'investissement 2022 et plan 2023-2026	500	500	250	500	250

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Investissement total : dépenses brutes	1'500	1'500	880	0	3'880
Investissement total : recettes de tiers					-
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	1'500	1'500	880	0	3'880

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 194'000.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de $(CHF\ 3'880'000 \times 4\% \times 0.55) = CHF\ 85'400.-$.

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

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, la commune concernée bénéficiera d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien d'un réseau routier en bon état.

La Commune de Leysin est partenaire du projet et finance directement sa part de la piste mixte, des arrêts de bus, des aménagements hors RC 709 du carrefour et de l'éclairage public nécessaire.

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.

Ce projet prévoit également de dépolluer les terres de banquettes et le coffre en place en remplaçant ces matériaux fortement pollués par des matériaux d'apports sains (coût de l'opération env. CHF 280'000.-), ainsi que le traitement des eaux de chaussée selon les dernières normes en vigueur via une chambre de décantation pour particules fines (micropolluants) et un bassin d'infiltration (coût env. CHF 150'000.-). Ces montants sont prévus dans le poste budgétaire 300.

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.

Ce projet tient compte de l'intégration paysagère et améliore l'évacuation des eaux.

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

Ce projet est en conformité avec la mesure A22 (réseaux routiers) du 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.

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 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. 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 709 présente des dégradations de la chaussée et de l'évacuation des eaux. Il est indispensable de réaliser les travaux de sécurisation des usagers de la route au plus vite.

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

3.10.4 Conclusion

Au vu de l'analyse qui précède, le coût des travaux pour lesquels le crédit est demandé doit être qualifié de dépense liée au sens de l'art. 163 al. 2 Cst-VD. Il n'est donc pas soumis à l'obligation de prévoir des mesures fiscales ou compensatoires.

Il n'y a pas de liberté de manœuvre du Conseil d'Etat car aucun nouvel aménagement n'est financé exclusivement par le Canton, qui se limite à remplir ses obligations légales. Par conséquent, 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

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					+
Charge d'intérêt		85.40	85.40	85.40	256.20
Amortissement		194.00	194.00	194.00	582.00
Prise en charge du service de la dette					+
Autres charges supplémentaires					+
Total augmentation des charges		279.40	279.40	279.40	838.20
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					-
Total net		279.40	279.40	279.40	838.20

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

PROJET DE DÉCRET
accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF
3'880'000.- pour financer les travaux de réhabilitation du
tronçon Peneclay sur la RC 709 B-P, sur le territoire de la
commune de Leysin
du 13 octobre 2021

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 3'880'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation du tronçon Peneclay sur la RC 709 B-P, sur le territoire de la commune de Leysin.

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.