

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 5'400'000.- pour financer les travaux de  
réhabilitation de la RC 299-C-S entre Echallens et Goumoens-la-Ville sur le territoire des communes  
d'Echallens et de Goumoëns**

## TABLE DES MATIERES

<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>3</b>
1.1 Préambule .....	3
1.2 Bases légales .....	4
1.3 Situation actuelle.....	4
1.4 Problèmes à résoudre .....	4
1.4.1 Etat de l'infrastructure .....	4
1.4.2 Mobilité douce .....	5
1.5 Variantes étudiées .....	6
1.6 Descriptif des travaux .....	6
1.6.1 Voirie .....	6
1.6.2 Profil type retenu .....	6
1.6.3 Évacuation des eaux .....	7
1.6.4 Arrêt de bus .....	8
1.6.5 Talus .....	8
1.6.6 Emprises .....	8
1.6.7 Gestion du trafic en phase de travaux .....	8
1.6.8 Durée des travaux.....	8
1.7 Risques liés à la non-réalisation de ce projet .....	9
1.8 Crédit sollicité .....	9
<b>2. Mode de conduite du projet.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Conséquences du projet de décret.....</b>	<b>12</b>
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement .....	12
3.2 Amortissement annuel.....	12
3.3 Charges d'intérêt.....	12
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel .....	12
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	12
3.6 Conséquences sur les communes .....	12
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	13
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	13
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....	13
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....	13
3.10.1 Principe de la dépense.....	13
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).....	14
3.12 Incidences informatiques .....	14
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	14
3.14 Simplifications administratives .....	14
3.15 Protection des données.....	14
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	15
<b>4. Conclusion.....</b>	<b>16</b>
PROJET DE DECRET .....	17

# 1. PRESENTATION DU PROJET

## 1.1 Préambule

La loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 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 et de réaménagement de la route cantonale 299-C-S (RC 299) qui fait partie du réseau complémentaire secondaire (C-S) selon la hiérarchie des routes cantonales. Ce projet se situe entre Echallens et Goumoens-la-Ville, sur le territoire même des communes.

La chaussée de ce tronçon de route cantonale est fortement dégradée et nécessite un entretien lourd.

Par ailleurs et selon la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, cet axe de rabattement, notamment vers la gare du LEB, doit être doté d'aménagements cyclables dans les deux sens.

Une fois le projet réalisé, ce tronçon routier, qui remplit une fonction de liaison à l'échelle régionale, satisfera aux exigences légales de sécurité, de fluidité et d'entretien des routes cantonales. Son entretien et son réaménagement sont donc nécessaires pour répondre de manière satisfaisante aux attentes et à la sécurité des usagers et riverains, ainsi qu'aux cyclistes, concernés par cet axe intercommunal.

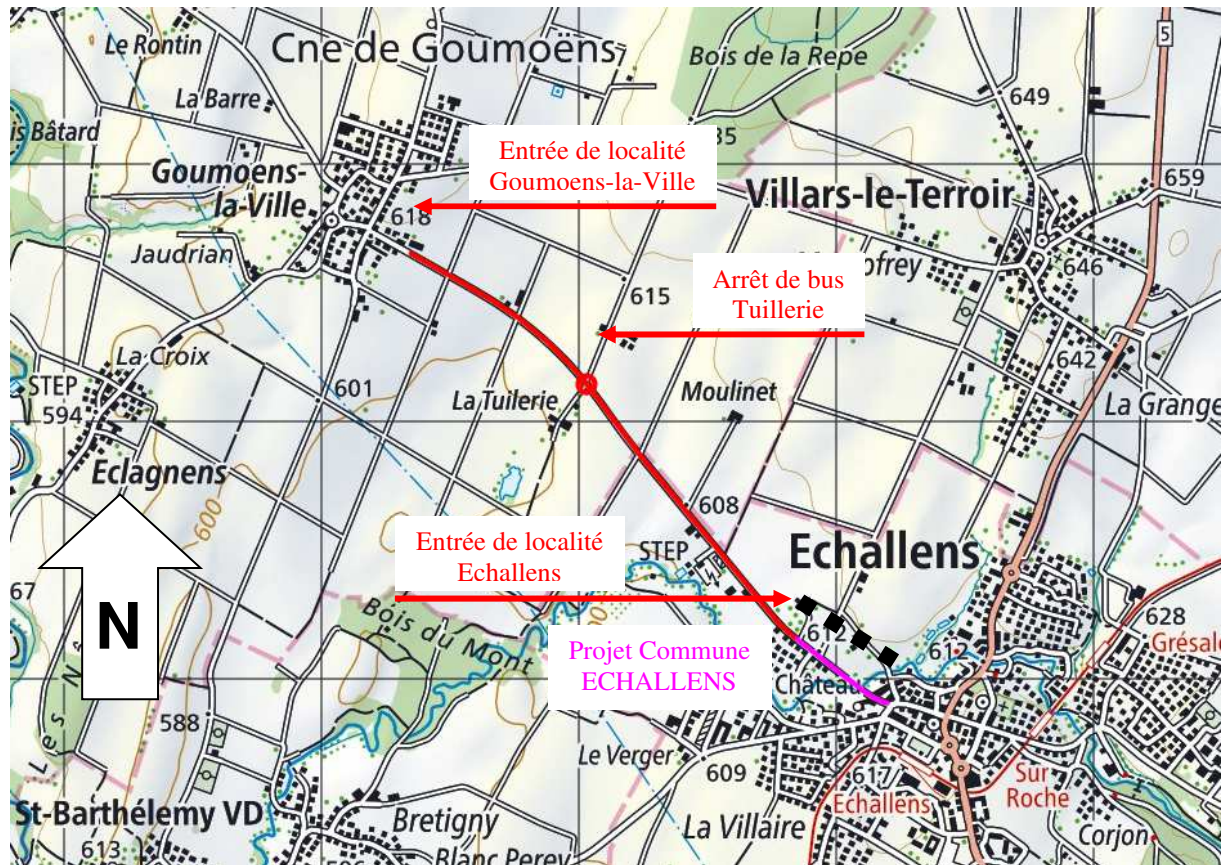


Figure 1 : Plan de situation

La présente demande de crédit a pour objectif d'assurer la part cantonale du financement des travaux de réhabilitation de la route cantonale 299-C-S, y compris la création d'une piste cyclable.

## **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, lit. a LRou).

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 et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2 al. 1er LRou, il est également précisé qu'en plus de la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation en font également partie.

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. En effet, ce tronçon de route cantonale est en fin de cycle de vie.

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 (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.

Depuis 2002, tous les projets d'aménagement des routes cantonales soumis au Grand Conseil sont priorisés puis intégrés à la planification quadriennale. Les projets retenus concernent donc les aménagements jugés les plus utiles et nécessaires au maintien de la qualité actuelle du patrimoine des routes cantonales. De plus, ils répondent au mieux aux critères du développement durable appliqués à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure routière.

## **1.3 Situation actuelle**

La RC 299 est actuellement une route du réseau complémentaire secondaire, reliant l'ouest challenois au centre régional d'Echallens. Sa fonction est d'intérêt régional avec un rôle d'itinéraire de rabattement de la mobilité douce sur la gare LEB d'Echallens.

Selon les comptages effectués en 2015 dans le cadre du recensement de la circulation, le trafic journalier moyen s'élève à environ 3'500 véhicules/jour, dont 70 poids lourds et 10 deux-roues légers.

Dans son rapport du 17 décembre 2013, le laboratoire mandaté par la DGMR démontre que la structure est en fin de vie. La couche de roulement présente une usure tant au niveau de la planéité (orniérage parfois important) qu'au niveau de l'adhérence (ressuage et polissage). Les fissures traversantes ne permettent plus d'assurer l'étanchéité du coffre de route et les carottes prélevées mettent en évidence un décollement entre les différentes couches d'enrobé. Les accotements ont également souffert des passages des véhicules lourds et agricoles. Au vu de ces éléments, un entretien lourd est nécessaire.

## **1.4 Problèmes à résoudre**

### *1.4.1 Etat de l'infrastructure*

Sur tout ce tronçon, la largeur actuelle moyenne de la chaussée est de 6.00 m, ce qui est suffisant au regard du profil géométrique défini dans la norme VSS 640'201. En effet, cette norme recommande, pour ce type de chaussée où les véhicules circulent à 80 km/h, de disposer d'une largeur de chaussée de 6.00 m (cas du croisement voiture-camion).

Le réseau de drainage, de collecte et d'évacuation des eaux claires existant arrive en fin de vie et devra être adapté et refait à neuf pour reprendre le surplus d'eau dû aux aménagements cyclables.

Les arrêts de bus existants (Goumoens-la-Ville, Tuilerie), situés au milieu du tracé concerné ne correspondent pas aux nouvelles normes d'accès pour les personnes à mobilité réduite selon la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand RS 151.3).

Ce tronçon de route n'est actuellement doté d'aucun aménagement cyclable.

Les prélèvements du revêtement réalisés sur la chaussée ainsi que les mesures de portance ont révélé des épaisseurs de revêtement moyennes de 151 mm. Les carottes prélevées montrent des enrobés fissurés, désagrégés et décollés, l'adhérence entre les différentes couches est déficiente. Aucune présence de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) n'a été détectée dans les prélèvements effectués.



*Figure 2 : Usure du revêtement*



*Figure 3 : Fissures importantes et accotements endommagés*



*Figure 4 : Arrêt de bus existant non conforme à la LHand*

#### *1.4.2 Mobilité douce*

Le réseau cyclable cantonal prévoit un itinéraire de rabattement reliant Goumoens-la-Ville à Echallens. L'intérêt d'une liaison de cette nature provient notamment du rabattement des cyclistes, en particulier les écoliers, sur la gare LEB d'Echallens selon la stratégie cantonale pour la promotion du vélo à l'horizon 2020.

Il n'existe actuellement aucun aménagement cyclable sur ce tronçon ni aucun itinéraire alternatif, par exemple en utilisant les chemins agricoles, entre autres en raison de l'absence de franchissement du Talent.

## 1.5 Variantes étudiées

Vu l'état général de la chaussée, une déconstruction et reconstruction de l'ensemble de la chaussée (fondations et enrobés) est nécessaire. Cette solution permet de remettre aux normes l'entier de la structure actuellement en fin de vie. A noter qu'en fonction de la qualité et de la portance de l'infrastructure en place (grave de fondation) une partie du coffre pourra probablement être conservé.

Les variantes étudiées concernant les aménagements cyclables sont indiquées ci-dessous.

### 1. Création d'un trottoir mixte (avec bordures) piétons / cyclistes de 3.00 m de largeur.

Cette variante pose des problèmes de raccordement au réseau latéral existant, de sécurité pour les usagers et de raccordement au réseau de mobilité planifié à l'intérieur de la localité d'Echallens. Son impact sur les emprises SDA (surfaces d'assolément) est sensiblement identique à la variante « Bandes cyclables ». A préciser que, dans ce cas, l'entretien et l'exploitation du trottoir mixte seraient à la charge des communes d'Echallens et de Goumoëns.

Compte tenu des éléments mentionnés ci-dessus, cette variante a été écartée.

### 2. Création de chaque côté de la chaussée d'une bande cyclable d'une largeur de 1.50 m, séparée par une ligne discontinue jaune.

Cette variante limite les emprises sur les surfaces d'assolément (moins d'expropriations) et ses coûts sont plus avantageux. Cependant, cette solution est moins sécuritaire pour les cyclistes le long d'une route à 80 km/h, en particulier pour les écoliers.

A la suite du nombre important d'oppositions au projet avec bandes cyclables déposé à l'enquête en octobre 2019, une séance de conciliation a eu lieu, au cours de laquelle, décision a été prise d'opter pour la variante avec piste cyclable.

Dès lors, cette variante a également été définitivement écartée.

### 3. Création d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2.50 m de largeur, séparée de la chaussée par une bande herbeuse d'une largeur de 1.20 m.

Cette variante, jugée plus sécuritaire a finalement été retenue, même si elle implique des impacts plus importants sur les surfaces d'assolément (expropriations supplémentaires). Contactée pour détermination, la DGTL (Direction générale du territoire et du logement), dans sa lettre du 17 janvier 2020, donne son accord pour une plus grande utilisation de la réserve cantonale.

Cette variante est plus sécuritaire pour les usagers, aussi bien cyclistes qu'automobilistes, chacun ayant son site propre. Elle rendra plus attractive la mobilité douce entre les deux localités et permettra à terme de développer ce mode de déplacement. Elle permet en outre, grâce aux aménagements de sortie de piste cyclable, de modérer la vitesse des véhicules entrant dans les localités. Ce projet a fait l'objet d'une seconde mise à l'enquête en décembre 2020.

A noter que, si la réalisation est à charge du Canton, l'entretien et l'exploitation de la piste cyclable incombera aux communes territoriales.

## 1.6 Descriptif des travaux

### 1.6.1 Voirie

Le projet s'étend sur une longueur d'environ 2'200 m. Le gabarit choisi est de 3.00 m de largeur pour chaque voie de circulation, auquel s'ajoute 1.20 m de terreplein de séparation et 2.50 m de piste cyclable. Le tout portant la chaussée à 9.70 m de largeur totale avec des accotements de 1.00 m de largeur dans les bords aval des dévers (collecte des eaux) ou lorsque la route est en remblais et de 0.50 m dans les autres cas.

### 1.6.2 Profil type retenu

- Talus d'une pente de 2:3 ou arasement d'une pente de maximum 12 % ;
- Accotement végétalisé de 50 cm ou accotement avec tranchée drainante de 1.00 m ;
- 2 voies de circulation de 3.00 m ;
- Terreplein végétalisé de 1.20 m ;
- Piste cyclable de 2.50 m ;
- Accotement végétalisé de 50 cm ;
- Talus d'une pente de 2:3 ou arasement d'une pente de maximum 12 %.

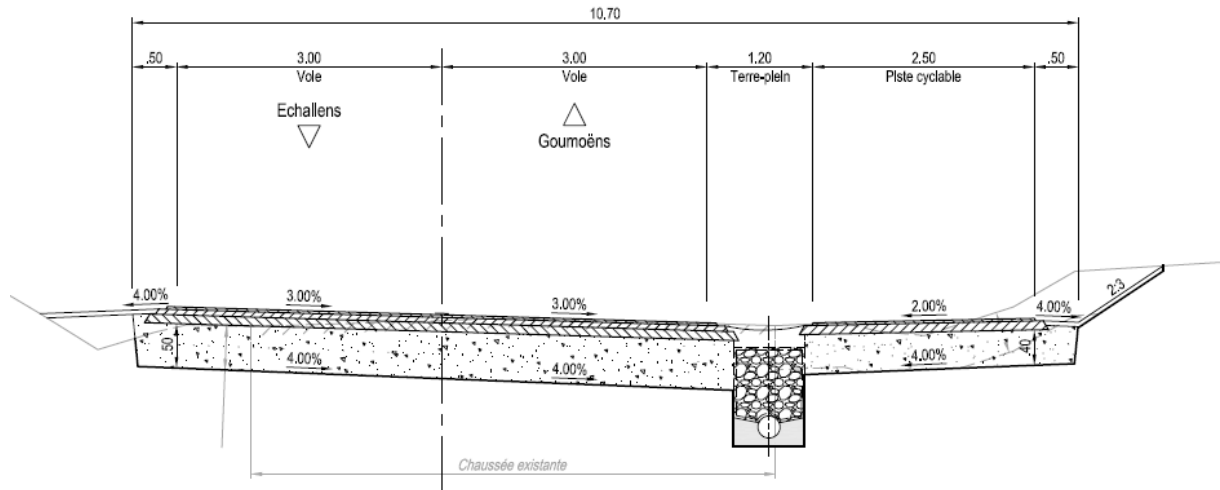


Figure 5 : Profil type

Ce projet est conçu de manière à intégrer la piste cyclable, tout en conservant le plus possible le tracé existant. Il limite ainsi les emprises sur les parcelles riveraines et les surfaces d'assèchement et optimise les volumes des terrassements (déblais - remblais). En outre, des ouvrages de raccordement créeront des portails aux entrées des localités et un raccordement fluide et sûr avec les futures bandes cyclables prévues dans la localité d'Echallens.

<= Goumoëns-la-Ville

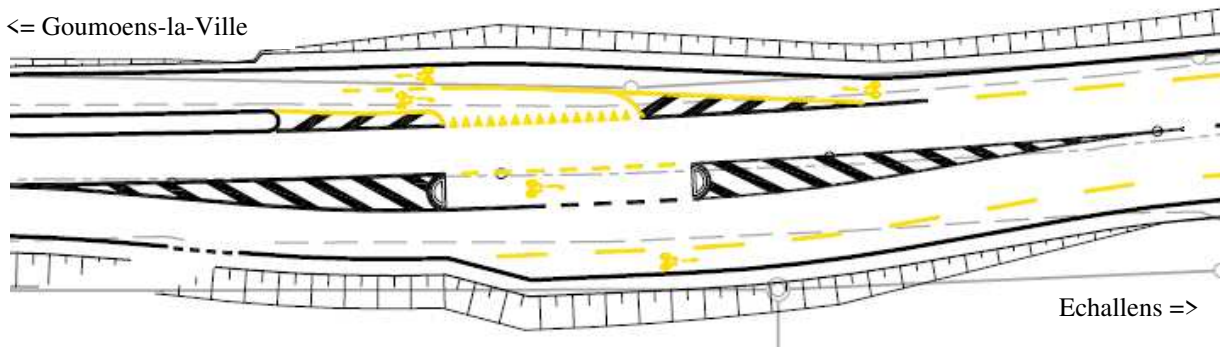


Figure 6 : Raccordement à l'entrée d'Echallens

<= Goumoëns-la-Ville

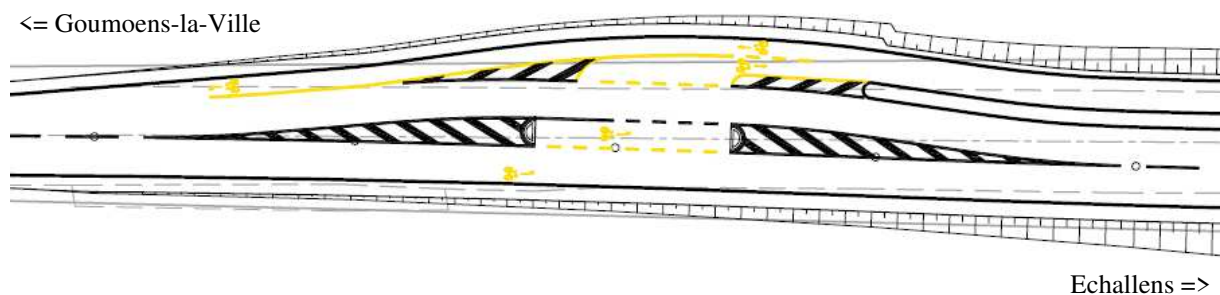


Figure 7 : Raccordement à l'entrée de Goumoëns-la-Ville

### 1.6.3 Évacuation des eaux

Le système d'évacuation des eaux claires sera refait à neuf. Le principe actuel (collecte des eaux dans des fossés drainants) ne sera pas modifié et les eaux claires collectées seront évacuées dans les exutoires existants.

Un collecteur avec chemise de drainage sera positionné sous la berme de séparation entre la piste cyclable et la chaussée, permettant une collecte optimale des eaux de ruissellement de la piste cyclable et de la chaussée.

Le but est d'arriver à une gestion optimale des eaux de ruissellement de la chaussée, gage d'une sécurité accrue de la plateforme routière, et 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. Cette conception est conforme aux normes VSS 640'340 et 640'360 (évacuation des eaux de chaussée) ainsi qu'à la norme SIA 190.

#### 1.6.4 Arrêt de bus

L'arrêt de bus CarPostal existant sera refait à neuf et mis en conformité avec la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) pour un accès aux personnes à mobilité réduite. Il permettra en outre de sécuriser les usagers en attente des transports publics et d'améliorer les débouchés sur la route cantonale.

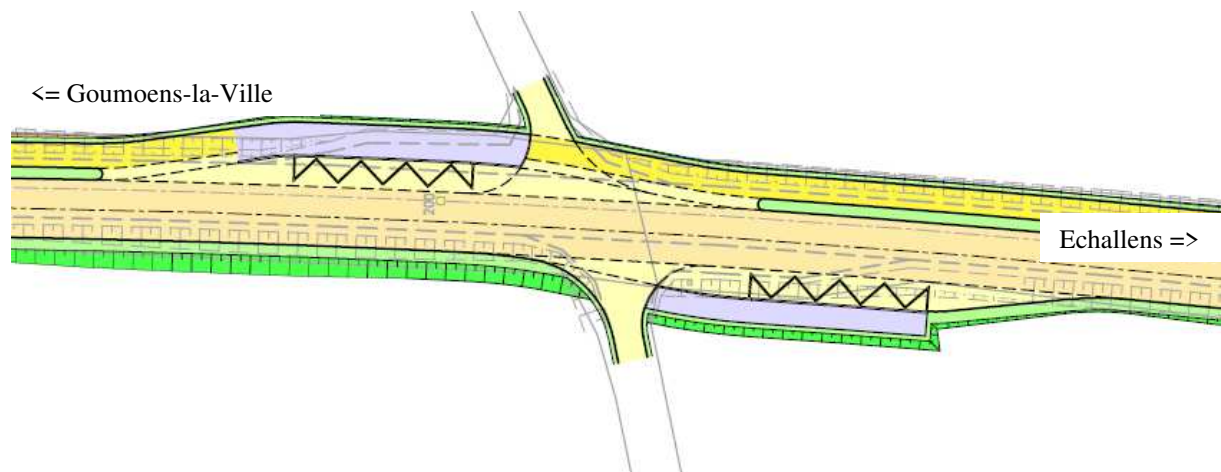


Figure 8 : Situation des arrêts de bus

#### 1.6.5 Talus

Les talus seront repris, selon les normes, avec une pente de 2:3, ceci afin de minimiser les impacts sur les expropriations et les surfaces d'assolement. Dans les cas où cela sera possible, une arasée, d'une pente de maximum 12 %, sera réalisée afin de préserver au mieux les surfaces agricoles.

Les nouvelles limites de propriétés, en cas d'expropriations, se feront en pied de talus en présence de remblais (route plus haute que le terrain naturel) ou en sommet de talus dans le cas contraire.

#### 1.6.6 Emprises

L'emprise du projet nécessitera au total l'expropriation de 2'363 m<sup>2</sup> de terres agricoles en surfaces d'assolement sur les communes touchées par le projet. Ces surfaces sont à compenser sur la réserve cantonale à disposition pour ce cas de figure. Le principe de cette expropriation a été validé par le Conseil d'Etat par PCE en juin 2019.

#### 1.6.7 Gestion du trafic en phase de travaux

Pour améliorer la sécurité des usagers et des ouvriers, aussi bien que pour obtenir une qualité d'exécution et une durabilité accrue de la nouvelle infrastructure, pour une durée de réalisation réduite, ces travaux seront réalisés par étapes sur des tronçons de route fermés à la circulation. Les bus de ligne (CarPostal) continueront de circuler sur ce tronçon, dans un espace aménagé, à raison d'un passage par heure dans chaque sens.

Des déviations seront mises en place pour la circulation de transit. Le maintien de l'accessibilité pour les riverains ainsi que pour les exploitants agricoles durant toute la durée des travaux sera garanti soit via le chantier par le maintien de passages, soit via des chemins AF (améliorations foncières) existants.

#### 1.6.8 Durée des travaux

Sous réserve de l'octroi des crédits et des autorisations de construire, les travaux se dérouleront de mars 2022 à octobre 2023, y compris les réouvertures hivernales.

S'agissant de l'enquête travaux et de l'enquête expropriation, elles sont terminées. Treize oppositions sont en cours de traitement.



## **1.7 Risques liés à la non-réalisation de ce projet**

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre du présent crédit d'ouvrage ne pourraient être rapidement engagés et que la réalisation de ce projet devrait être repoussée, les conséquences seraient les suivantes.

Le mauvais état actuel de ce tronçon de RC (chaussée dégradée) 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).

En cas de report des travaux, les dégradations observées ces dernières années iraient en s'aggravant. A moyen terme, ce tronçon de chaussée de la RC 299 pourrait ainsi être complètement usé (perte d'adhérence, création de nids-de-poule, etc.), ce qui accroîtrait les risques d'accidents. En outre, des interventions ponctuelles de colmatage de fissures et de recharge des nids-de-poule devraient être réalisées dans l'intervalle, comme souvent dans l'urgence, par les services d'entretien. Ceci n'éviterait pas les travaux de réhabilitation à effectuer ultérieurement.

A noter encore que la RC 299 n'est actuellement équipée d'aucun aménagement de mobilité douce. En cas de report, cela se fera au détriment de la sécurité de ce groupe d'usagers et serait préjudiciable à la politique cantonale de développement de la mobilité douce.

## **1.8 Crédit sollicité**

Le projet d'entretien lourd et d'aménagement de la RC 299 entre Echallens et Goumoens-la-Ville a été inscrit dans le cadre de la planification quadriennale du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH).

Le montant des travaux est estimé à CHF 5'400'000.- TTC dont CHF 10'000.- TTC à charge de la Commune de Goumoens pour la réhabilitation des arrêts de bus (ce qui correspond à 50% du montant de réalisation de ces arrêts de bus, en conformité avec la LRou) et CHF 5'400'000.- à charge du Canton de Vaud.

Les études préliminaires, l'avant-projet, le projet d'ouvrage, les procédures de demandes d'autorisations et l'appel d'offres travaux ont été réalisés à l'interne de la DGMR dans le cadre du budget de fonctionnement sans qu'une demande de crédit d'étude spécifique ne soit nécessaire. Le projet d'exécution fait l'objet du présent EMPD.

Les prestations d'honoraires d'ingénieurs et de géomètres sont estimées selon l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

Les coûts d'expropriation de 2'363 m<sup>2</sup> de terrain agricole estimé à CHF 5.00/m<sup>2</sup> permettent d'évaluer le coût global de l'acquisition de terrain à environ CHF 12'000.- (hors honoraires de géomètre) auxquels s'ajoutent des montants d'indemnités de CHF 90'000.- pour les pertes de cultures.

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

Le montant prévu, au titre d'études préliminaires (essais et analyses de terrain) sur les routes cantonales (I.000742.02 – EPRC RC299 Réhabilit. Echallens/Goumoens) de CHF 45'000.- TTC sera transféré dans le présent crédit d'ouvrage.

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

Poste budgétaire	%	N° de Clé	Libellé de la clé	Totaux
<b>100</b>	<b>4 %</b>	<b>1</b>	<b>Honoraires</b>	
		112	EPRC	41'800.00
		112	Honoraires	165'000.00
			Total honoraires HT	<b>206'800.00</b>
<b>200</b>	<b>4 %</b>	<b>2</b>	<b>Terrains</b>	
		221	Acquisitions de terrains (yc honoraires géomètre)	80'000.00
		222	Indemnités	90'000.00
			Total terrains HT	<b>170'000.00</b>
<b>300</b>	<b>84 %</b>	<b>3</b>	<b>Tracé</b>	
		331	Chaussée	4'280'000.00
			Total tracé HT	<b>4'280'000.00</b>
<b>600</b>	<b>7 %</b>	<b>6</b>	<b>Frais divers</b>	
		661	Information – Communication	45'000.00
		661	Frais divers	300'000.00
			Total Frais divers HT	<b>345'000.00</b>
<b>800</b>	<b>1 %</b>	<b>8</b>	<b>Participations</b>	
		881	Participation commune de Goumoëns (10'000.- TTC)	-9'285.00
			Total Frais divers HT	<b>-9'285.00</b>
			<b>Total intermédiaire HT</b>	<b>4'992'515.00</b>
			TVA 7.7 % (arrondi)	407'485.00
	100 %		<b>Total TTC</b>	<b>5'400'000.00</b>
<b>Total général TTC arrondi</b>				<b>5'400'000.00</b>

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

L'élaboration du projet de génie civil de la RC 299 est assurée par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La direction locale des travaux sera assurée par la Section travaux de la DGMR.

L'acquisition des marchés de services et de travaux a été effectuée conformément à la loi sur les marchés publics du 24 juin 1996 (LMP-VD ; RSV 726.01).

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000742.01 « RC299 réhabilit. entre Echallens/Goumoen ». Il est prévu au budget 2021 et au plan d'investissement 2022-2025 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025
Budget d'investissement 2021 et plan 2022-2025	2'800	700	500	0	0

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Investissement total : dépenses brutes	45	2'000	2'000	1'000	365	+5'410
Investissement total : recettes de tiers	-	-	-	10		-10
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>45</b>	<b>2'000</b>	<b>2'000</b>	<b>990</b>	<b>365</b>	<b>+5'400</b>

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 270'000.- par an.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 5'400'000.- x 4% x 0.55) CHF 118'800.-

#### 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

#### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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

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

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

#### 3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux de réhabilitation de ce tronçon achevés, les communes concernées bénéficieront d'une amélioration significative de la sécurité routière des usagers et des riverains par le maintien d'un réseau routier en bon état. En outre, une liaison de mobilité douce sera créée et sera à charge des communes une fois les travaux terminés.

En accord avec la Commune de Goumoëns et en lien avec la LRou, article 54, une participation financière de CHF 10'000.- TTC sera à charge de la commune pour la réalisation des nouveaux arrêts de bus.

### **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. En outre, il rendra attractif et facilitera l'usage de la mobilité douce pour les pendulaires souhaitant se rendre à la gare LEB d'Echallens, en accord avec le point 1 de la stratégie du conseil d'Etat vaudois pour la protection du climat (mettre en place une politique active de report modal).

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 et améliorera la collecte et l'évacuation des eaux de chaussée.

Enfin, 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. En fonction de la qualité de matériaux en place, une partie pourra être recyclée (pas de présence de HAP dans les enrobés, ce qui permettra de les recycler dans les nouvelles couches de base et de liaison) voire conservée (par exemple, le coffre de route si la portance le permet).

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

Le projet est conforme à la mesure 4.3 du programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat :

*« Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques. »*

### **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.

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 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.

### *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, 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 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 de route dont la dégradation est fortement avancée et dont les caractéristiques ne correspondent plus aux standards de sécurité actuels. Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait. Sur ce point, il convient également de se référer au chapitre 1.8 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.

Une certaine liberté de manœuvre du Conseil d'Etat existe pour l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable. Dès lors, l'EMPD est soumis au référendum facultatif.

## **3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

## **3.12 Incidences informatiques**

Néant.

## **3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

## **3.14 Simplifications administratives**

Néant.

## **3.15 Protection des données**

Néant.

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

En milliers de francs

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	118.8	118.8	118.8	+356.4
Amortissement	0	270.0	270.0	270.0	+810.0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>0</b>	<b>388.8</b>	<b>388.8</b>	<b>388.8</b>	<b>+1'166.4</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	0	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>388.8</b>	<b>388.8</b>	<b>388.8</b>	<b>+1'166.4</b>

#### **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 5'400'000.- pour financer les travaux de réhabilitation de la RC 299-C-S entre Echallens et Goumoens-la-Ville sur le territoire des communes d'Echallens et de Goumoëns

### du 7 juillet 2021

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décète*

#### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'ouvrage de CHF 5'400'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux de réhabilitation de la RC 299-C-S entre Echallens et Goumoens-la-Ville sur le territoire des communes d'Echallens et de Goumoëns.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

#### **Art. 3**

<sup>1</sup> 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.