

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'État un crédit d'ouvrage de CHF 15'438'000.- 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

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET	1
1. <i>Présentation du projet</i>	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bases légales	3
1.3 Situation actuelle	5
1.3.1 Généralités	5
1.3.2 Géométrie routière	5
1.3.3 Etat de la chaussée	5
1.3.4 Evacuation des eaux de chaussée	7
1.4 Description des travaux prévus.....	7
1.4.1 Géométrie routière.....	7
1.4.2 Réfection de la chaussée.....	7
1.4.3 Evacuation des eaux de chaussée	8
1.4.4 Mesures environnementales.....	9
1.4.5 Emprises et SDA	11
1.4.6 Mobilité douce et aménagements cyclables	12
1.4.7 Mise à l'enquête publique	14
1.5 Planning des travaux	14
1.6 Risques liés à la non-réalisation du projet	14
1.6.1 Sécurité des usagers	14
1.6.2 Maintien de la substance	14
1.6.3 Aménagements cyclables et piétonnier	14
1.6.4 Protection de la faune.....	15
1.7 Coûts des travaux et des études prévues.....	15
2. <i>Mode de conduite du projet</i>	17
3. <i>Conséquences du projet de décret</i>	18
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	18
3.2 Amortissement annuel	18
3.3 Charges d'intérêt	18
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	18
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	18
3.6 Conséquences sur les communes.....	19
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	19
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	19
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	19
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	19
3.10.1 Principe de la dépense	19
3.10.2 Quotité de la dépense.....	20
3.10.3 Moment de la dépense	20
3.10.4 Conclusion	20
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	20
3.12 Incidences informatiques	21
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	21
3.14 Simplifications administratives	21
3.15 Protection des données	21
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	22
4. <i>Conclusion</i>	23
PROJET DE DECRET	22

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. Des mesures permettant le franchissement de la chaussée en toute sécurité par la petite, moyenne et grande faune doivent être réalisées ainsi que l'amélioration et la sécurisation des itinéraires pour les cyclistes et les promeneurs.

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 aux normes actuelles et à la sécurité des usagers et des riverains concernés par cet axe.

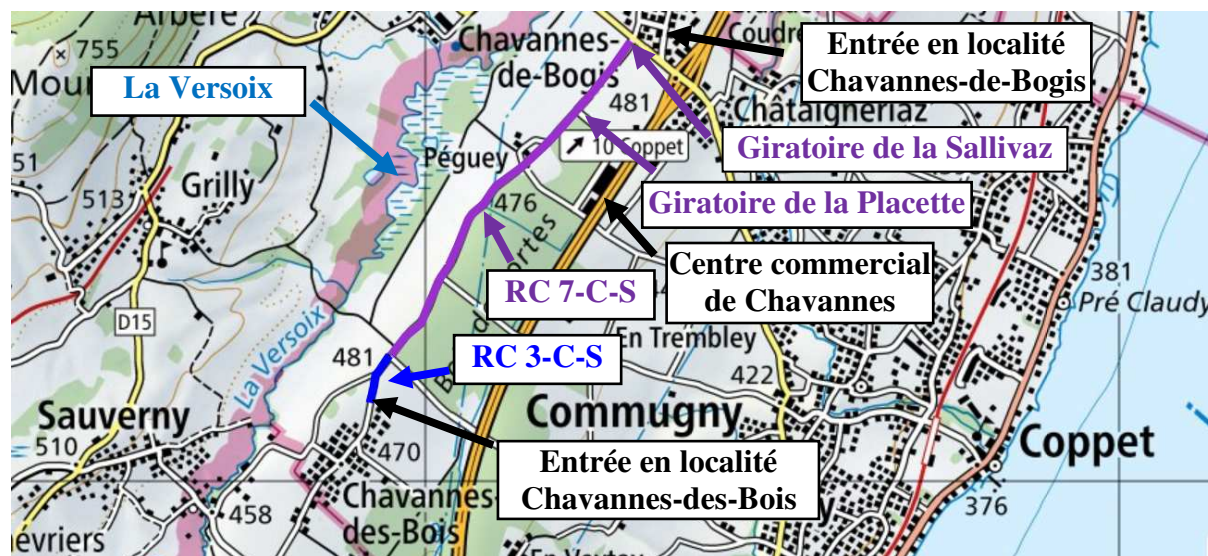


Figure 1 : Plan de situation

Le présent exposé des motifs et projet de décret fait suite à un précédent EMPD renvoyé au Conseil d'Etat en date du 6 février 2024 pour informations complémentaires et nouvelles propositions (art. 91 LGC).

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, LPrNP).

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 LPrPNP, 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 pour la petite faune (notamment les batraciens) sous la route cantonale. Pour la sécurité de la grande faune et celle des usagers de la route, un nouveau dispositif avertisseur doit être installé comprenant la mise en place d'une signalisation adéquate.

La Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 adoptée en 2021 par le Conseil d'Etat et l'EMPD pour la première étape de mise en œuvre entrée en force en janvier 2023 fixent le cadre d'intervention du Canton en matière d'aménagements cyclables. Pour le surplus, la LRou (art. 54) s'applique.

Selon la stratégie, le réseau cyclable cantonal 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). 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 encore à définir dans le cadre d'études régionales en collaboration avec les régions et les communes. Ces deux réseaux d'intérêt cantonal 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).

Sur les routes cantonales hors localité, le Canton intervient selon la stratégie de mise en œuvre suivante :

- le réseau utilitaire structurant 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. Il fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés ;
- les liaisons du réseau complémentaire (à définir) bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien, selon des standards aussi élevés que possible et 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 est 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 potentiel moindre d'usage par des cyclistes. Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, ces routes cantonales ne bénéficient en principe d'aucune mesure d'aménagement à court terme, afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et de maximiser l'efficacité des investissements. Néanmoins, en cas de nécessité justifiée par des niveaux de trafic importants et en fonction des ressources disponibles, le Canton peut intégrer des aménagements cyclables demandés par les communes et financés à 50% en application de l'article 54 de la LRou.

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 pour la petite faune (dont des 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. La réfection d'un itinéraire existant pour la mobilité douce, complétée par le marquage de bandes cyclables sur la RC 7 dans les gabarits prévus par le projet, améliorent la sécurité des déplacements à vélo. La

création d'un cheminement piéton permet également de sécuriser les déplacements à pied sur une partie de la RC 7.

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 structurels 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.

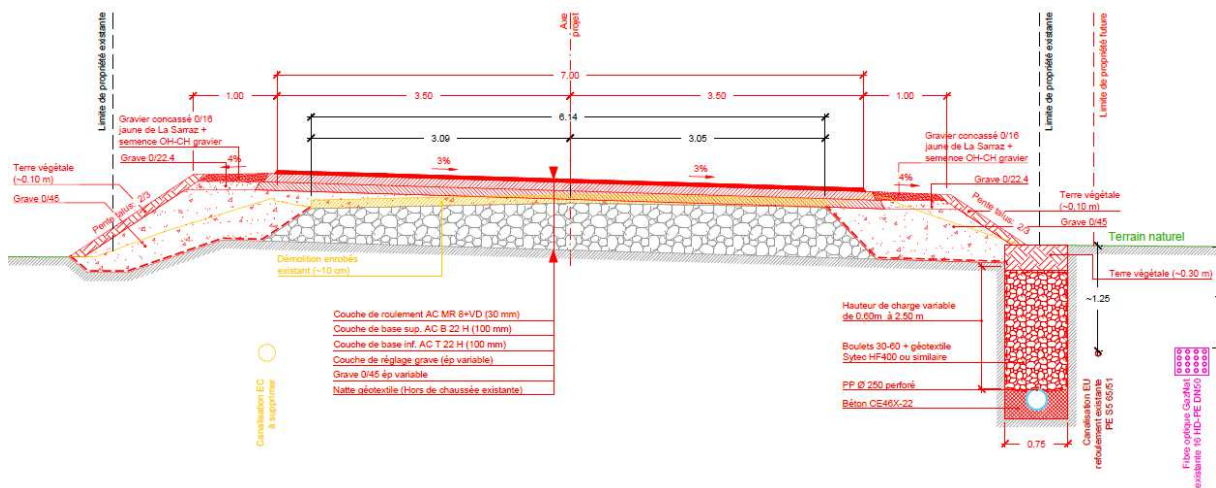


Figure 6 : Profil type du tronçon T1

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.

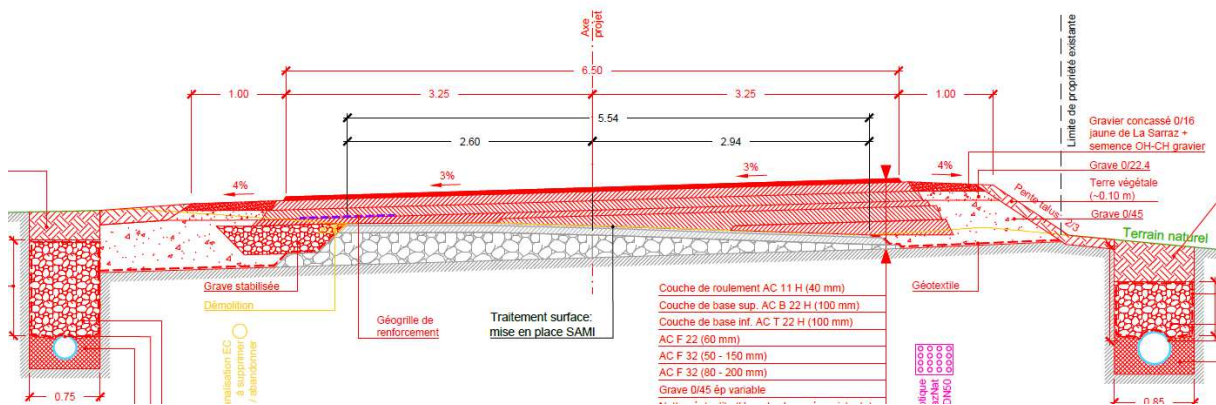


Figure 7 : Profil type du tronçon T2

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

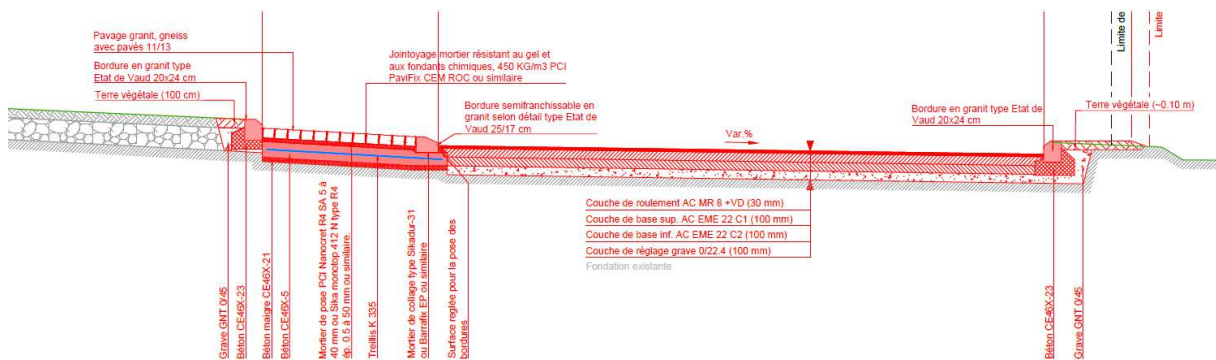


Figure 8 : Profil type de l’anneau du giratoire de la Placette

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 concept proposé intègre les recommandations de l'association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) en matière de la gestion des eaux de chaussée et de la protection des eaux.

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

La route cantonale RC 7 se situe dans un environnement avec une haute valeur écologique avec notamment la présence de sites de reproduction de batraciens dans le Bois de Portes (objet n° VD 224 de l'inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (IBN)) et le long de la Versoix (objet n° VD 225 de l'IBN), avec également la présence côté Versoix d'une zone alluviale et d'un bas-marais (objets n° VD 118 de l'inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale et n° VD 1467 de l'inventaire fédéral des bas-marais d'importance nationale). Tous ces objets sont des sites d'importance nationale. Un corridor à faune terrestre d'intérêt suprarégional perturbé et qu'il faut renforcer est également identifié entre ces deux lieux par l'OFEV (objet n° VD-29 recensé dans les corridors faunistiques d'importance suprarégionale par l'OFEV) et par le réseau écologique cantonal (REC).

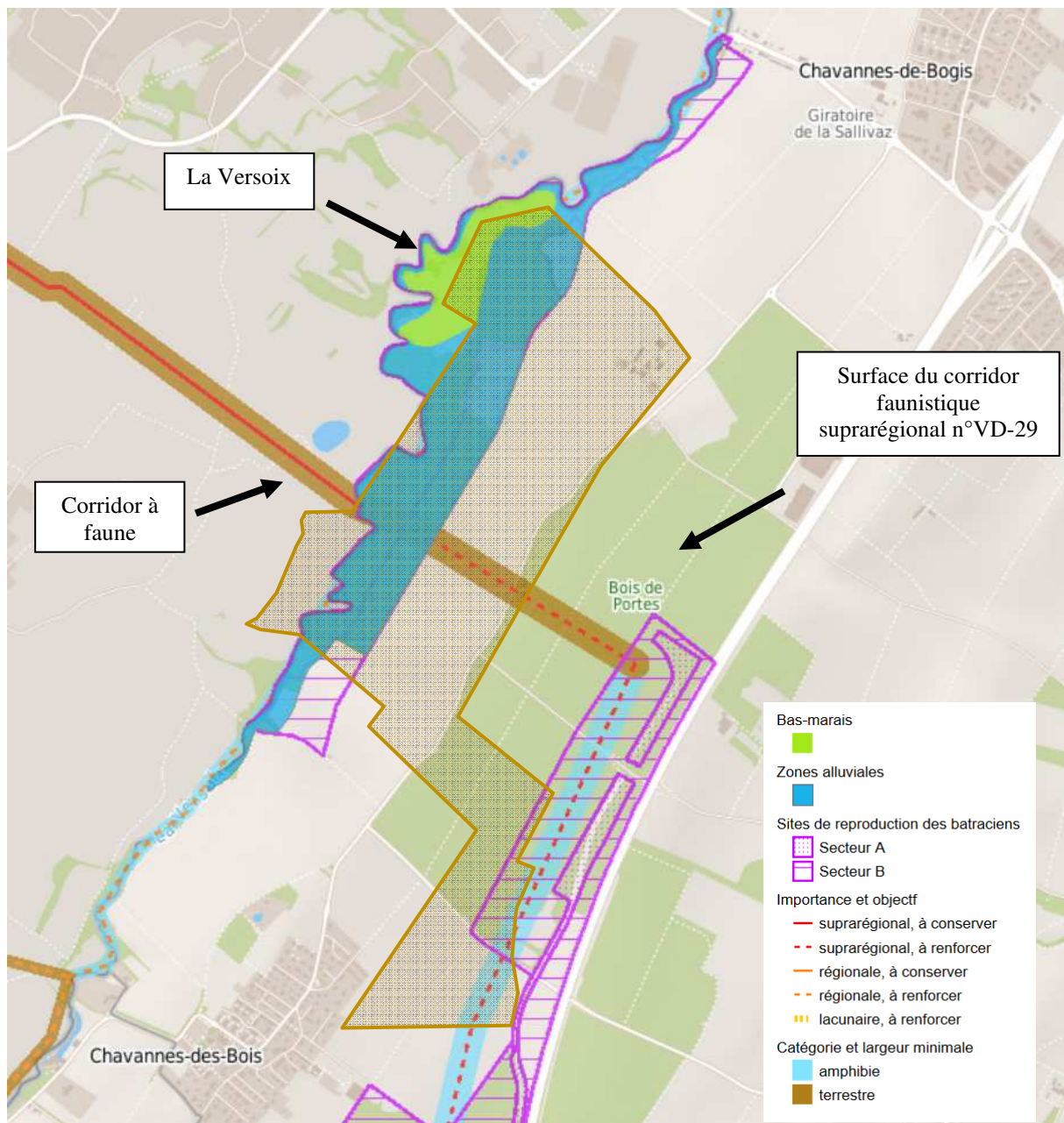
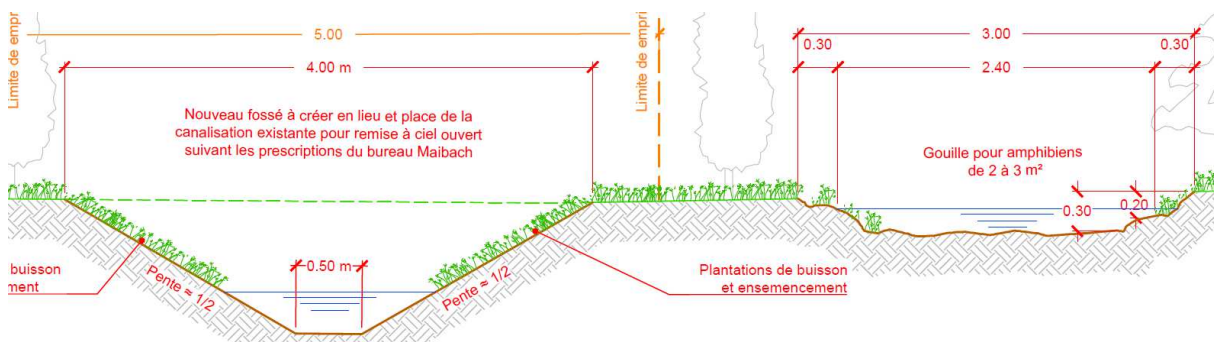


Figure 9 : Situation des sites de reproduction de batraciens, de la zone alluviale du bas-marais d'importance nationale, ainsi que le corridor à faune d'intérêt suprarégional

Dans le contexte du projet, plusieurs mesures en faveur de l'environnement sont projetées et décrites ci-dessous.

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 située au bord de la Versoix (objet n° VD 118 de l'inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale)



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 cyclables

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

Pour les déplacements quotidiens (travail, formation, achats), la RC 7 n'est pas considérée comme structurante au niveau cantonal compte tenu d'un potentiel de demande cyclable limité entre deux villages distants de 4 kilomètres qui comptent entre 1'000 et 1'500 habitants. Principalement, les déplacements à vélo sur la RC 7 permettent de relier Chavannes-des-Bois (et les villages français frontaliers), Chavannes-de-Bogis et Bogis-Bossey, y compris l'accès au centre commercial. Les liaisons cyclables vers Coppet, Commugny, Nyon sont assurées par les RC 3 et 1. Les villages de Crassier, Borex, La Rippe se trouvent quant à eux à environ 10 km, une distance qui peut décourager une partie des usagers d'utiliser le vélo pour se déplacer.

La RC 7 ne figure pas non plus au réseau cantonal complémentaire qui doit être encore planifié. Elle figure en revanche au réseau régional secondaire, dit « maillé », de Région de Nyon jusqu'au giratoire de la Placette qui se poursuit jusqu'à la route de Divonne par le chemin de Margocin.

La RC 7 n'est pas non plus inscrite au réseau de loisir qui regroupe les itinéraires nationaux, régionaux et locaux La Suisse à vélo et La Suisse à VTT. Cependant, un itinéraire cyclable emprunte le Bois de Portes parallèlement à la RC 7 ; il s'agit de l'itinéraire n° 50 « Route du Pied du Jura » de la Suisse à vélo permettant de relier Olten et Genève.

Bien que modérés en comparaison cantonale, des besoins cyclables existent entre Chavannes-des-Bois et Chavannes-de-Bogis, liés notamment aux déplacements scolaires et pendulaires. En raison de charges de trafic importantes sur la RC 7, l'absence d'aménagements cyclables n'est pas favorable à l'utilisation du vélo entre les deux villages. Il est donc nécessaire de sécuriser l'itinéraire dans les gabarits prévus par le projet.

Le projet de réhabilitation des RC 7 et 3 propose deux solutions complémentaires permettant de répondre à la plupart des besoins cyclistes tout en limitant les coûts et les impacts sur les SDA et la forêt :

- une alternative à la route cantonale hors trafic et de longueur équivalente à travers le Bois de Porte en remettant en état les chemins forestiers de l'itinéraire La Suisse à vélo n° 50. Entre le Bois de Porte et Chavannes-de-Bogis, les cyclistes utilisent le chemin de Margocin, actuellement réservé à la mobilité douce et peuvent traverser la RC 6 (rte de Divonne) par un carrefour à feu existant spécialement aménagé pour les cycles et les piétons. Cette alternative est sûre et offre un environnement attractif sans trafic, en particulier de jour et par temps sec. Pour améliorer le confort des cyclistes, le chemin existant en grave bénéficiera d'une rénovation de sa surface en matériaux naturels et perméables permettant de garder une surface naturelle pour le déplacement de la faune, tel que les batraciens. Il n'y aura pas d'élargissement de son emprise.
- des bandes cyclables de 1.50 m de large sur la chaussée projetée de 6.50 m entre Chavannes-des-Bois et le giratoire de la Placette en complément de la réfection du chemin forestier. Depuis la RC 7, les cyclistes rejoignent l'itinéraire existant et revêtu de la Suisse à vélo par le chemin industriel et suivent ensuite le chemin de Margocin. Ces bandes, combinées au marquage de la ligne médiane, permettent de sensibiliser les usagers et usagers au partage de la route et offrent un repère visuel favorisant le respect des distances de sécurité en cas de dépassement. Elles légitiment la présence des cyclistes habitués au trafic, circulant avec un vélo inadapté aux chemins non revêtus ou préférant circuler, de nuit ou en cas de pluie, sur la chaussée plutôt que dans la forêt.

Les deux itinéraires seront balisés afin de guider les usagers vers Chavannes-des-Bois et Chavannes-de-Bogis.

La DGMR n'a pas encore eu l'opportunité de réaliser un revêtement sur un chemin forestier avec un matériau naturel pour les cyclistes. Elle se propose de réaliser un essai sur le tronçon de l'itinéraire n°50 « Route du Pied du Jura » de la Suisse à vélo traversant le Bois de Portes et de prendre en charge les coûts d'un tel essai. Forte de cette expérience, la DGMR pourra ensuite proposer ce revêtement naturel pour d'autres projets cyclables notamment en alternative écologique à des solutions avec des revêtements en enrobés bitumineux plus onéreuses.

Conclusion

Les deux solutions proposées pour les cycles dans le cadre du projet de réhabilitation de la RC 7 offrent un niveau de sécurité et de confort adapté dans la plupart des circonstances. La réfection du chemin forestier à travers le Bois de Porte permet d'offrir un cheminement hors trafic continu entre Chavannes-des-Bois et la RC 6 (rte de Divonne) et accessible une grande partie de l'année aux cyclistes utilitaires, mais également une meilleure qualité de revêtement pour les cyclotouristes empruntant l'itinéraire La Suisse à vélo n° 50 (Genève – Olten). Le marquage de bandes cyclables dans les gabarits projetés apporte également des améliorations pour les usagers qui emprunteront la route cantonale jusqu'au giratoire de la Placette. Le rapport coût/opportunité des mesures proposées reste raisonnable en termes financiers, de consommation de surface (SDA ou forêt) et en adéquation avec le potentiel cyclable modéré sur la liaison.

Les itinéraires et travaux prévus sont illustrés sur la figure 13 ci-après.

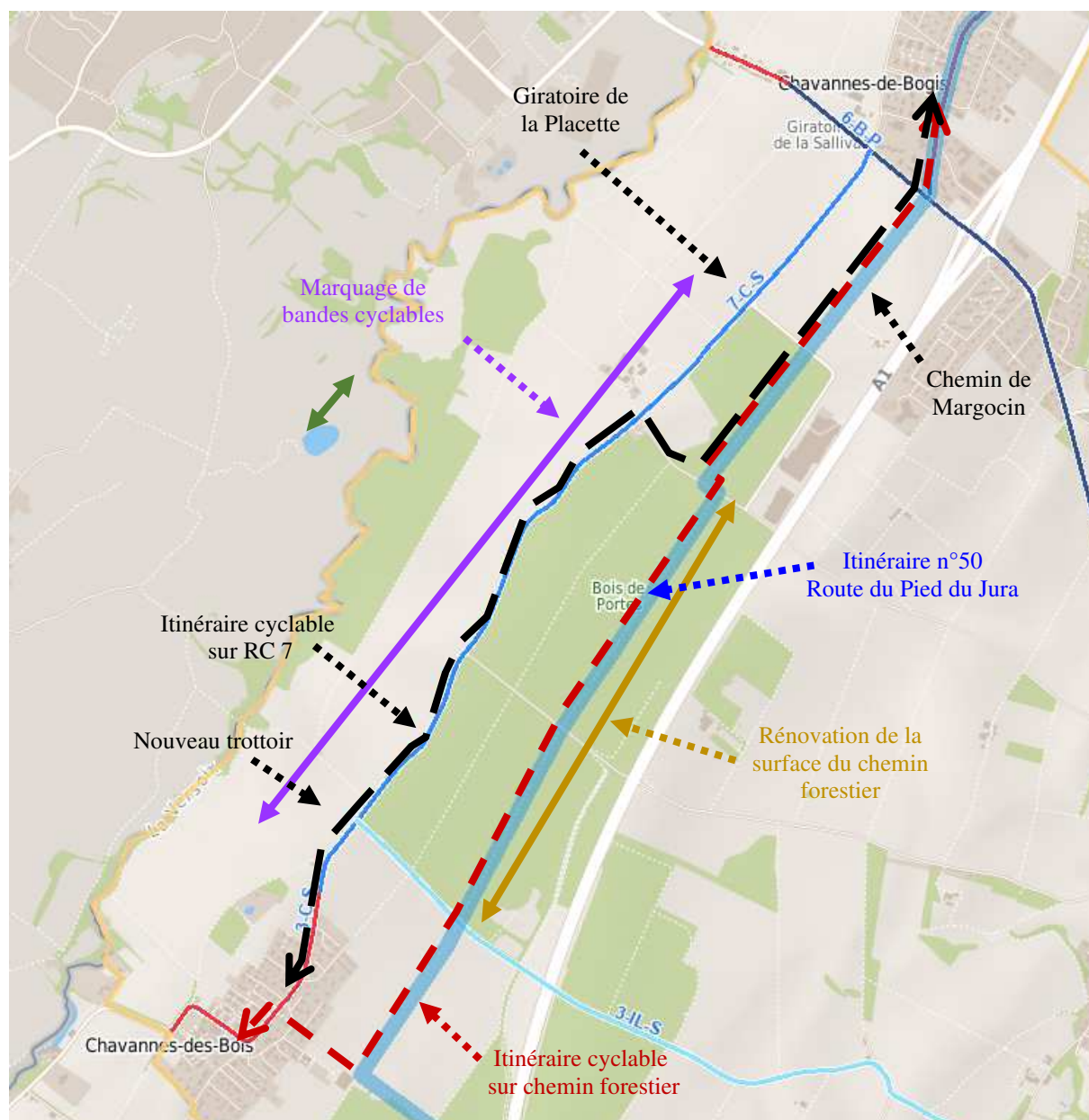


Figure 13 : Situation des mesures et itinéraires cyclables

Sur une longueur d'environ 250 m, un trottoir sera réalisé au bénéfice de la mobilité douce. Il permettra aux usagers de se déplacer en toute sécurité du chemin des Mouilles au chemin du Pont de Grilly le long de la RC 3.

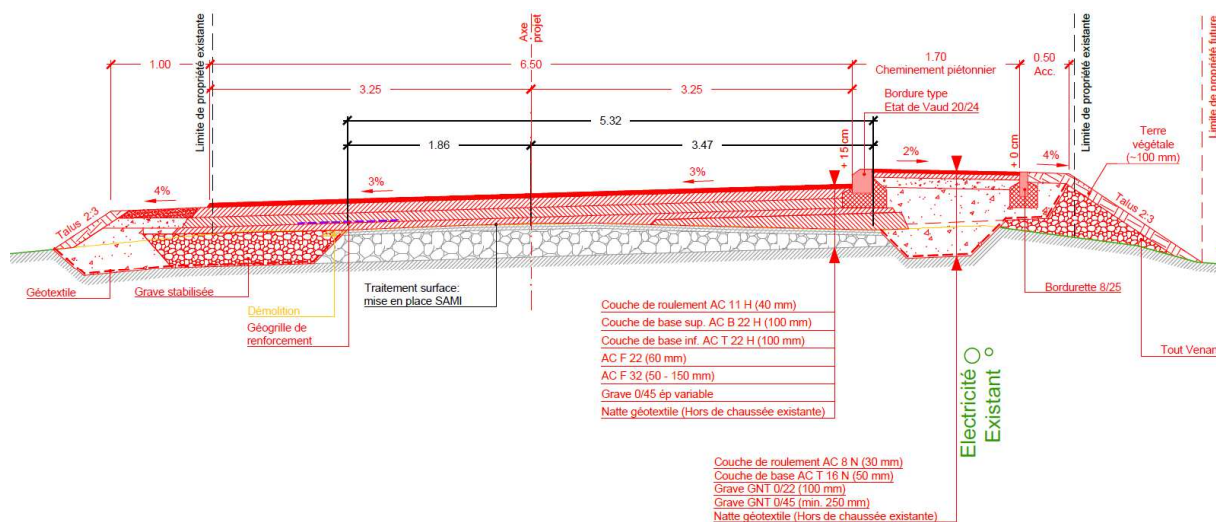


Figure 14 : Profil type avec trottoir

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 terminée.

1.5 Planning des travaux

Les travaux préparatoires commenceront en avril 2025 sous route ouverte au trafic avec les interventions sur les réseaux souterrains (déplacement et construction). Les travaux routiers principaux se dérouleront de 2026 à 2027 avec une pose de la couche de roulement en 2028. Le chantier sera réalisé sous route fermée en 2026 pour le tronçon situé entre le giratoire de la Placette compris et l'intersection avec la RC 3 venant de Tannay. En 2027, les deux tronçons restants, à savoir celui entre les deux giratoires et celui entre la RC 3 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.

1.6.3 Aménagements cyclables et piétonnier

Actuellement, il n'y a pas d'aménagement cyclable sur les RC 3 et 7. En cas de report des travaux, les cyclistes continueront de circuler sur une chaussée en mauvais état trop étroite pour y assurer le marquage de bandes cyclables. Les conditions de déplacement pour les cyclistes et cyclo-touristes empruntant l'itinéraire régional La Suisse à vélo n° 50 ne seraient pas améliorées.

Il n'existe actuellement pas de trottoir pour les piétons se déplaçant sur l'itinéraire de randonnée national n° 3 sur environ 250 m adjacent aux RC 3 et 7. Les conditions de déplacement des randonneurs ne seraient également pas améliorées.

1.6.4 Protection de la faune

Il pourrait être reproché à l'Etat de ne pas mettre en place et de ne pas entretenir une infrastructure écologique constituée de milieux inscrits aux inventaires fédéraux reliés entre eux par des corridors à faune inscrits dans le réseau écologique cantonal (REC) comme liaison à renforcer et identifiés par l'OFEV en tant que corridor faunistique suprarégional perturbé. Le fait de ne pas rétablir les corridors à faune interrompus par des routes cantonales et de ne pas assurer leur fonctionnalité pourrait également être reproché à l'Etat. Les déplacements de la petite faune telle que les batraciens et de la moyenne à grande faune telle que les chevreuils ne seraient pas sécurisés en cas de la non-réalisation du projet. De surcroît, le risque de collision, qui est en moyenne de 6 événements par an entre la moyenne et grande faune et le trafic, serait identique à l'état existant et péjorerait la sécurité des usagers de la route.

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 15'438'000.- 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 terminée.

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-Bogis/Chav.Bois) d'un montant de CHF 75'000.-, utilisé à hauteur de CHF 73'052.90 au 30 septembre 2024,
- des études d'avant-projet et de projet définitif, ainsi que la mise en soumission (EOTP I.000285.01 : CECE114, RC 7 Chavannes-Bogis/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 376'558.39 au 30 septembre 2024.

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	1'260'000
		112	Ingénieurs et spécialistes travaux routiers	548'000	
		112	Ingénieurs et spécialistes travaux trottoir	20'000	
		112	Ingénieurs et spécialistes en environnement	260'000	
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	10'700'000	13'880'000
		331	Aménagement trottoir	110'000	
		331	Aménagements cyclable	420'000	
		333	Passages à batraciens	2'650'000	
600	0.4%		Frais divers		
		661	Divers	50'000	50'000

		Total intermédiaire HT		15'510'000
		TVA (arrondi)	8.1%	1'256'000
		Total TTC		16'766'000
	800	Recette		
	881	Participation des communes		70'000
	882	Subvention fédérale		1'258'000
		Total TTC à charge du canton		15'438'000

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.

La participation de la commune de Chavannes-de-Bogis, au financement de la mobilité douce (aménagement trottoir) est de 50 % selon l'article 54 de la loi sur les routes, ce qui représente un montant de CHF 70'000 (65'000 HT), comprenant également les honoraires d'ingénieurs et spécialistes pour cet aménagement.

Comme décrit au chapitre 1.4.6 traitant des aménagements cyclables, la rénovation du revêtement de l'itinéraire n°50 « Route du Pied du Jura » de la Suisse à vélo avec un matériau naturel fera l'objet d'un essai mené et financé par le Canton pour un montant de CHF 454'020 (420'000 HT). Ce revêtement naturel pourra ensuite être proposé dans d'autres projets d'aménagements cyclables de la DGMR en alternative écologique à des solutions avec des revêtements en enrobés bitumineux plus onéreuses.

Le coût pour la réalisation des passages à petites faunes ou crapauducs (passage à batraciens) est subventionné à raison de 40 % par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), ce qui représente un montant de CHF 1'258'000 (1'164'000 HT), comprenant également les honoraires des ingénieurs et spécialistes pour ces ouvrages.

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, d'un bureau en environnement 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 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montant suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Projet de budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	2'000	1'900	1'800	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 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Investissement total : dépenses brutes	3'800	5'000	5'000	2'966	+16'766
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	1'328	-1'328
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'800	5'000	5'000	1'638	+15'438

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 771'900.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 15'438'000 x 4% x 0.55) CHF 339'700.-.

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	2025	2026	2027	2028
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. L'amélioration des liaisons cyclables augmentera le confort et la sécurité des cyclistes. L'entretien de l'itinéraire n°50 de la Suisse à vélo passant par le Bois de Portes, qui sera rénové dans le cadre du projet, et le marquage des bandes cyclables sur la route cantonale, seront à la charge des communes. En outre, l'entretien du trottoir pour le déplacement des piétons sur l'itinéraire n° 3 de la Suisse à pied sur environ 250 m sera également à la charge de la commune de Chavannes-des-Bois.

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 passages à petite faune, dont des batraciens, sur un itinéraire reliant des sites de reproduction des batraciens d'importance nationale. Pour la moyenne et la grande faune, un système d'avertisseurs sera créé et la situation sera améliorée.

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 la 284, cons. 5, ATF 105 la 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 ainsi que celles pour les cyclistes et les piétons.

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 petite faune dont des amphibiens 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.

La LRou stipule que le Canton participe à la moitié du financement d'ouvrages particuliers tels que les trottoirs ou aménagements cyclables (art. 54 al. 1 et 2 LRou) dont il admet la nécessité.

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, Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035, 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'augmenter le confort et la sécurité des déplacements à vélo, 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.

Cependant, le projet de réhabilitation va au-delà d'un simple entretien puisqu'il conduit notamment à la création d'aménagements cyclables sous la forme de deux itinéraires alternatifs. Cet élément

démontre que l'Etat dispose d'une certaine marge de manœuvre. Dès lors, il est proposé de soumettre l'EMPD au référendum facultatif, au cours duquel les droits populaires pourront s'exprimer.

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 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
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)		340	340	340	340
Charge d'amortissement (F)		772	772	772	772

Total net (H = D + E + F)		1'112	1'112	1'112	1'112
----------------------------------	--	--------------	--------------	--------------	--------------

service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

SP :

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 15'438'000.- 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 27 novembre 2024

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 15'438'000.- 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, qui est sujet au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.