

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

L'exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de CHF 4'430'000.- pour financer la rattrapage des travaux différés d'entretien de revêtements bitumineux et améliorer la sécurité et la qualité des routes cantonales

Séance du 10 octobre 2008 - 15 h 45, salle de conférence du restaurant de l'Hôtel de Ville à Bussigny

Président : M. le député Michel Miéville.

Présents : Mmes et MM. les députés Ginette Duvoisin, Pascale Manzini, Philippe Reymond, Pierre Volet, Pierre-André Pidoux, Jean-Marc Chollet, Julien Glardon, Hans Rudolf Kappeler, Jean-Jacques Truffer, Claude Schwab.

Département des infrastructures (DINF) : M. François Marthaler, chef du Département.

Pour le Service des routes du DINF : MM. Laurent Tribolet, chef de la Division entretien et Paul Graber, chef de la Division infrastructure routière.

Secrétaire (procès-verbal) : Mme Marguerite Lew.

M. Miéville, premier membre désigné, ouvre la séance en saluant les membres de la commission ainsi que les représentants de l'Etat et les remercie de leur présence. Après une rapide discussion, M. Miéville est confirmé dans son rôle de président, notamment chargé de la rédaction du rapport.

M. Tribolet, chef de la Division entretien du Service des routes prend la parole et situe de manière générale la problématique de l'entretien des revêtements routiers. Il rappelle la structure type d'une chaussée, l'évolution du budget d'entretien entre 1990 et 2007 et l'état actuel du réseau routier vaudois.

Il est à noter que le budget d'entretien rapporté au kilomètre de route a fortement baissé entre 1990 et 2007. Il est passé de 5789 francs par kilomètre à 1467 francs par kilomètre. M. Tribolet précise à titre d'exemple que le montant du budget 2007 des revêtements routiers du canton de Vaud équivaut au seul budget du marquage routier (lignes blanches) dans le canton de Berne !!!

Le budget d'entretien étant insuffisant, on constate de manière globale une sévère dégradation des routes. Plus la dégradation touche la couche de fondation, plus les investissements d'entretien deviennent importants. Les travaux "lourds" coûtent plus cher que les travaux d'entretien régulier.

Au vu de l'état des finances cantonales, le Service des routes travaille dans l'urgence et qualifie sa façon d'intervenir comme "attitude de pompier." Le taux de renouvellement du réseau se situe entre quarante-cinq et soixante ans.

M. Gruaz précise qu'un important travail d'analyse du réseau a été effectué pour estimer les montants à investir sur une période de quarante ans. Un rapport stratégique est en cours de rédaction, à paraître au printemps 2009. Il englobera les travaux de mise à niveau de l'état des routes et d'entretien régulier

pour les prochains 10 ans. Le recours au crédit-cadre est une solution de secours : **il serait préférable de prévoir ces montants au budget de fonctionnement du service.**

A la lecture du texte de l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD), les commissaires sont d'avis que des montants encore plus importants devraient être demandés pour rattraper le retard pris. Sur septante-huit kilomètres critiques mentionnés dans l'EMPD, seul un huitième pourra être réfectionné avec les 4'430'000 francs demandés dans cet EMPD. Il serait souhaitable de revenir avec une demande plus importante pour ainsi avoir une politique cohérente et globale de l'entretien du réseau.

Le chef du département explique que le Conseil d'Etat demande de prioriser les dépenses au vu du budget alloué au réseau routier. Il est toujours possible de demander un crédit de rattrapage.

La commission s'interroge quant à l'influence des nouveaux matériaux sur la durée de vie des revêtements d'une route. M. Gruaz explique que le choix d'un revêtement est complexe et prend en compte un grand nombre de facteurs (intensité du trafic, fonctionnalité de la route, altitude, etc.). La durée de vie des revêtements drainants est plus courte qu'un revêtement traditionnel, mais les nuisances sonores sont moins élevées. L'introduction de matériaux recyclés (introduction jusqu'à 30% de matériaux recyclés selon le type de revêtement) n'a pas d'impact sur la durabilité.

Les travaux sont toujours faits en partenariat avec les communes. La problématique des accotements, actuellement très dégradés, fait l'objet d'une autre réflexion et sera abordée dans le document stratégique qui sera achevé début 2009, traitant notamment de la nouvelle hiérarchisation du réseau.

- Les usagers ont parfois l'impression de voir des travaux entrepris sur des tronçons en bon état. M. Gruaz précise qu'il est difficile de se rendre compte de l'état de dégradation d'une chaussée lorsque l'on est au volant de sa voiture ; seule une visite à pied permet de constater des dégâts. Il rappelle également que les critères de priorisation (page 6 de l'EMPD) sont très précis et que les travaux ne sont entrepris que là où ils sont nécessaires.
- La vision européenne du trafic des soixante tonnes n'est pas encore à l'ordre du jour du Conseil d'Etat. Cette problématique sera réglée par les accords bilatéraux.
- On constate une augmentation du nombre et de la longueur moyenne des déplacements. Le Conseil d'Etat tente de lutter contre cette tendance.

L'annexe n° 1 dresse une liste des projets n'ayant pas été retenus pour une remise en état des revêtements avec les moyens du budget 2008 ou avec le présent EMPD. Il s'agit de projets également qualifiés d'urgents et à mettre en chantier selon le reliquat des dépenses par rapport aux projets retenus et listés en page 11 du texte de l'EMPD.

Le prix des revêtements bitumineux a été calculé sur la base d'un baril de pétrole à 135 dollars. A ce jour ce prix a nettement baissé, le reliquat qui en découlerait après les travaux projetés pourrait être affecté aux travaux cités dans l'annexe n° 1 de cette EMPD.

Conclusion

Compte tenu de tous les éléments identifiés dans l'EMPD et soumis à l'examen approfondi de la commission, et de l'importance des travaux à réaliser dans les plus brefs délais, c'est à l'unanimité que la commission a accepté les articles 1, 2 et 3 et vous propose de suivre ses recommandations.

Ecublens, le 11 novembre 2008.

Le rapporteur :
(Signé) *Michel Miéville*