

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Ginette Duvoisin - Restriction de salage sur les routes secondaires : conséquences pour les usagers

#### Rappel

Le 10 février 2009 nous apprenions, par un communiqué du Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud, que le Service cantonal des routes avait pris la décision de restreindre le salage sur les routes secondaires.

L'information est arrivée alors que la neige tombait à gros flocons jusqu'en plaine et que la météo annonçait un froid glacial durant plusieurs jours.

L'effet de la mesure mise immédiatement en application ne s'est pas fait attendre. Les routes secondaires n'étant plus salées, elles ont été rapidement recouvertes d'une couche de glace rendant le trafic des véhicules dangereux. Est-il utile de le rappeler..., il existe dans ce canton des localités relativement éloignées des centres urbains et du réseau routier principal. Les habitants de ces agglomérations doivent, pour la majorité, se déplacer tous les jours pour se rendre à leur travail ou pour d'autres activités.

Rouler sur des routes en forte déclivité recouvertes de neige et de glace devient dès lors risqué même avec un bon équipement hivernal.

Les transports publics, par ailleurs en nombre nettement insuffisant dans les régions périphériques, rencontrent les mêmes problèmes que les automobilistes, sans parler des bus scolaires qui s'exposent à de grands risques en véhiculant des enfants ou des piétons pour lesquels marcher sur une route verglacée est un exercice hautement périlleux.

Après le renoncement, il y a quelques années, au déneigement de certains tronçons de routes cantonales, cette mesure pourrait être comprise comme une nouvelle baisse des standards de l'entretien du réseau routier secondaire.

L'abandon du salage a été décidé en raison des stocks de sel qui ont fortement diminué sans qu'il soit précisé quelle quantité de sel le canton avait à disposition le 10 février 2009.

Je pose dès lors les questions suivantes au Conseil d'Etat:

1. Le Service des routes a-t-il défini quels tronçons de routes secondaires ont droit à une intervention ciblée ? A-t-il pris en compte l'avis des autorités locales, les besoins liés au trafic, la déclivité et la dangerosité de la chaussée ?
2. Le Conseil d'Etat peut-il assurer les usagers que cette mesure n'est due qu'à des conditions hivernales particulières et qu'il n'y a aucune volonté de réduire l'entretien hivernal du réseau routier secondaire ?
3. Les routes étaient, il y a encore quelques années, gravillonnées. Les copeaux de bois (Stop Gliss Bio) sont utilisés à satisfaction par plusieurs communes. Pourquoi ne pas avoir recours à l'utilisation de produits autres que le sel pour sécuriser les chaussées ?
4. L'Etat va-t-il alléger la somme qu'il facture aux communes pour les routes de traversée de localité qui ne sont plus salées ?
5. Les coûts supplémentaires de déneigement et salage dus à l'hiver long et rigoureux ont-ils été chiffrés ?

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

Ne souhaite pas développer.

Villars-Burquin, le 3 mars 2009. (Signé) Ginette Duvoisin

#### Préambule

De par la législation, l'approvisionnement en sel de déneigement pour le réseau routier situé sur le territoire cantonal est du ressort exclusif des Salines de Bex SA.

Le Service des routes dispose d'une capacité de stockage de plus de 14'000 tonnes dans ses dépôts et silos. A ces stocks,

toujours complets en début de saison, il faut encore ajouter une réserve de 12'000 tonnes chez le fournisseur pour l'ensemble du canton (Etat, communes, etc.) et une production journalière affectée au réseau routier cantonal, de l'ordre de 60 tonnes / jour. La consommation moyenne annuelle de ces dix dernières années s'élève environ 14'000 tonnes.

Un hiver précoce et des conditions météorologiques particulières avec des fortes précipitations et des basses températures ont engendré une consommation inhabituelle de fondants chimiques, avec un pic à 515 tonnes / jour.

Au 9 février 2009 les réserves s'établissaient à seulement 5'400 tonnes dans l'ensemble des dépôts et silos des routes nationales et cantonales.

La Direction des Salines de Bex a pris sans tarder des mesures pour compléter sa production par des achats, de l'ordre de 5'000 tonnes, aux Salines du Rhin de Rheinfelden et à l'étranger. Une pénurie de fondant chimique s'est fait jour dans la plupart des pays européens.

Face à cette situation, le Service des routes a décidé de limiter le salage des routes secondaires pour assurer la viabilité des autoroutes et des axes principaux. Cette mesure s'est avérée judicieuse, les stocks ayant encore diminué de 2'000 tonnes à 3'500 tonnes au 18 février. Ils se sont alors stabilisés jusqu'à la fin de l'hiver, au 15 mars écoulé.

En fin de saison on peut estimer qu'environ 30'000 tonnes de sel auront été nécessaires pour assurer la viabilité du réseau autoroutier et routier cantonal soit le double de la consommation moyenne annuelle de ces dix dernières années et la plus importante jamais observée (maximums de 21'000 et 23'000 tonnes atteints respectivement en 1999 et 2005).

### **Réponses aux questions**

#### *Question 1 :*

*Le Service des routes a-t-il défini quels tronçons de routes secondaires ont droit à une intervention ciblée ? A-t-il pris en compte l'avis des autorités locales, les besoins liés au trafic, la déclivité et la dangerosité de la chaussée ?*

Les restrictions de salage ont été limitées au réseau cantonal secondaire identifiable aisément par les usagers, avec une signalisation directionnelle blanche (par opposition à la signalisation bleue des routes principales). Le communiqué de presse du Conseil d'Etat du 10 février 2009 précise que des interventions ciblées sont maintenues sur les secteurs en forte pente, les routes en altitude, les tronçons sans possibilité de déviation sur des routes principales, les carrefours, etc.

Les voyers d'arrondissement ont été chargés de faire appliquer cette directive dans leur région.

S'agissant d'une mesure d'urgence, les autorités communales n'ont pas été consultées. Le Service des routes dispose de par son organisation d'une vision globale et locale du réseau, ce qui lui permet, en situation de crise, d'attribuer rationnellement les moyens à sa disposition.

#### *Question 2 :*

*Le Conseil d'Etat peut-il assurer les usagers que cette mesure n'est due qu'à des conditions hivernales particulières et qu'il n'y a aucune volonté de réduire l'entretien hivernal du réseau routier secondaire ?*

Les restrictions de salage appliquées le 10 février 2009 sur le réseau secondaire sont liées à une situation météorologique exceptionnelle. Le Service des routes s'est vu contraint de prioriser l'affectation des stocks de sel disponibles afin de garantir à terme la viabilité du réseau autoroutier et principal. Le déneigement (lames et fraiseuses) n'a pas été affecté.

Le Conseil d'Etat n'a pas l'intention de diminuer le standard du service hivernal sur le réseau routier cantonal secondaire. Les mesures prises sont actuellement abrogées.

#### *Question 3 :*

*Les routes étaient, il y a encore quelques années, gravillonnées. Les copeaux de bois (Stop Gliss Bio) sont utilisés à satisfaction par plusieurs communes. Pourquoi ne pas avoir recours à l'utilisation de produits autres que le sel pour sécuriser les chaussées ?*

L'épandage de gravillons, comme mesure de lutte contre le verglas, a été abandonné il y a une dizaine d'années. Ces matériaux obstruaient les canalisations ou devaient être balayés puis traités comme déchets en fin de saison. Rapidement rejeté sous l'effet du trafic sur le bas-côté de la chaussée leur efficacité était limitée, avec un bilan écologique défavorable.

Le chlorure de calcium est utilisé par basse température, mélangé avec du sel. D'un coût quatre fois plus élevé que ce dernier, il est conditionné en sacs et devient compact avec le temps, ce qui limite les possibilités de stockage. Ce produit était également en rupture de stock cet hiver.

Les copeaux de bois "Stop Gliss Bio" développés à La Chaux-de-Fonds sont une alternative aux fondants chimiques en milieu urbain. Ce produit est en phase d'être fabriqué industriellement.

#### *Question 4 :*

*L'Etat va-t-il alléger la somme qu'il facture aux communes pour les routes de traversée de localité qui ne sont plus salées ?*

Le service hivernal réalisé par l'Etat en traversée de localité est facturé selon les prestations et les kilomètres traités selon le barème suivant:

- déneigement : CHF 66.-/km et par passage (aller et retour)
- salage : CHF 55.-/km et par passage (aller et retour)
- mixte lame et saleuse : CHF 88.-/km et par passage (aller et retour)

Sur un tronçon touché par une restriction de salage, seule la prestation de déneigement est prise en compte. La mesure appliquée sur les routes cantonales secondaires a donc une incidence financière favorable pour les communes concernées.

*Question 5 :*

*Les coûts supplémentaires de déneigement et salage dus à l'hiver long et rigoureux ont-ils été chiffrés ?*

Les prestations de service hivernal, essentiellement les travaux des tiers et les factures de sel, sont payées sur le budget de fonctionnement, avec un bouclage au 31 décembre. La saison qui s'achève sera donc imputée sur deux exercices comptables 2008 et 2009.

Au 31 décembre 2008 la rubrique 31 421.06 "Entretien des routes cantonales – Service hivernal" comprend une dépense de CHF 7'297'879.70 pour un budget de CHF 7'200'000.-.

Sur 10 ans la dépense moyenne se monte à CHF 7'065'000.-.

Les dépenses du premier semestre 2009, qui comprennent le rétablissement des stocks, les frais fixes et le solde des prestations, ne sont pas encore chiffrables. A lui seul, le montant déjà payé à des tiers fin avril pour le déneigement des routes cantonales est proche de CHF 5'000'000.-. Pour mémoire, en moyenne, le budget est engagé à hauteur de 75% pour le 1<sup>er</sup> semestre (janvier - avril) et de 25% pour le second semestre (novembre - décembre).

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 juin 2009.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*