

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts quels sont les remèdes aux dégâts sur les routes

Rappel de l'interpellation

L'hiver 2008-2009 a mis à rude épreuve les routes de ce canton. Fissures, et nids de poules, voire trous importants se sont produits ou élargis au cours de ces derniers mois. L'heure est aux constats et bilans. De nombreuses communes ont demandé au canton quand et comment les tronçons des routes cantonales allaient être remis en état. Il semble que les réponses tardent. Or, il est un fait avéré, les dégâts augmentent la dangerosité du trafic et cela ne peut pas perdurer.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- *A-t-il fait un état des lieux des dégâts concernant les routes cantonales ?*
- *A-t-il prévu un échéancier pour les réparations ?*
- *A-t-il prévu une information aux communes, respectivement des contacts avec elles pour une planification de ces réparations ?*
- *Quelles mesures d'urgence entend-il prendre pour avertir les usagers du danger présent ?*

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

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

L'hiver 2008/2009 a été particulièrement rude en terme de longévité, de précipitations et de durée de gel. Ces conditions météo ont accentué la dégradation des réseaux routiers cantonaux et communaux. Les secteurs situés en altitude et les chaussées sous-dimensionnées ont été plus spécialement touchés. Les dommages les plus spectaculaires surviennent sur des tronçons qui ne sont plus adaptés aux charges de trafic existantes, en terme d'infrastructure et de largeur de chaussée.

Il faut cependant noter que l'évolution d'un réseau routier est affaire de long terme. Il bénéficie ou est péjoré, selon l'appréciation, par une forte inertie qui conduit à relativiser les effets de l'hiver écoulé.

Réponses aux questions

Question 1 :

A-t-il fait un état des lieux des dégâts concernant les routes cantonales ?

L'état des chaussées est évalué sur la base des normes de l'Association Suisse des Professionnels de la route et des transports (VSS).

En 2004/2006, l'indice I_1 , des dégradations de surface, qui consiste à noter visuellement les

dégradations de la chaussée par tranche de 50 mètres, a été réalisé par le personnel du Service des routes sur tout le réseau hors traversée. Ces relevés ont été complétés en 2007, sur le réseau principal, par des mesures à grand rendement des déformations longitudinales et transversales.

Ces informations constituent une base de données d'aide à la gestion du réseau. Une nouvelle campagne d'acquisition de l'indice I₁ est planifiée en 2010, les valeurs disponibles arrivant en fin de validité après cinq ans environ.

Ceci exposé, le Service des routes n'a pas fait un relevé particulier des dommages en fin d'hiver. Les informations constatées sur le terrain sont relayées aux voyers d'arrondissement en charge de l'entretien lesquels ont les connaissances et les compétences pour prendre les décisions appropriées.

Il faut noter que les routes nationales, y compris les jonctions sont passées au domaine privé de la Confédération suite à la Réforme de la Péréquation financière et de la répartition des Tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). La Confédération a donc la compétence exclusive en matière de construction, d'exploitation et d'entretien des routes nationales. Ainsi, les dégradations du revêtement sur les jonctions de la N1 entre Genève et Lausanne ont été signalées de manière pressante à la filiale concernée de l'OFROU.

Question 2 :

A-t-il prévu un échéancier pour les réparations ?

Les interventions urgentes et ponctuelles, assimilées à des prestations d'exploitation, ne sont pas planifiées.

Le maintien de la viabilité de la chaussée est ici prioritaire. Les travaux (rhabillage, collematage des nids de poule) sont pour l'essentiel réalisés par le personnel du Service des routes.

A la sortie de la saison hivernale des moyens supplémentaires et des transferts de priorité ont été attribués aux voyers afin de réparer les secteurs présentant un danger pour les usagers.

Des réfections durables, adaptées au trafic actuel, nécessitent des travaux lourds, donc des investissements importants. Afin d'utiliser au mieux les moyens limités disponibles le Service des routes a mis en place un système de priorisation basé sur l'état de la chaussée et la valeur fonctionnelle de la route. Cent vingt tronçons sont ainsi dans l'attente d'une réalisation.

Le Grand Conseil a adopté en décembre 2008 un premier crédit-cadre de CHF 4'430'000.- pour financer le rattrapage des travaux différés d'entretien. Huit chantiers sont en cours ou vont être réalisés cette année sur 10,6 kilomètres.

Question 3 :

A-t-il prévu une information aux communes, respectivement des contacts avec elles pour une planification de ces réparations ?

Les articles 3 et 7 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes définissent la notion de compétence d'entretien et de propriété des routes cantonales en et hors traversée de localité.

Les éventuelles remarques des communes relatives à des secteurs hors traversée font l'objet d'une évaluation avec les autorités communales concernées. La décision finale appartient à l'Etat, lequel définit ses priorités en fonction de ses objectifs et de ses moyens.

Question 4 :

Quelles mesures d'urgence entend-il prendre pour avertir les usagers du danger présent ?

Une signalisation appropriée est mise en place par le Service des routes lorsque les dégradations du revêtement ou les déformations structurelles de la chaussée présentent un danger pour les usagers.

Il s'agit de signaux de dangers OSR 1.30 "Autres dangers" avec plaques complémentaires adaptées à la situation. Cette mesure a dû être appliquée l'année dernière sur plusieurs tronçons.

Des mesures plus restrictives de prescriptions, telles que la limitation du poids maximum, doivent être publiées.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 19 août 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean