

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Philippe Ducommun : Dans quelle saumure le Canton s'est-il mis ?

#### **Rappel**

*Le système de prévention du verglas dont est équipé le contournement autoroutier de Lausanne devrait être démonté sans délai car des problèmes ont été détectés. Il semblerait, en effet, que les buses à saumure, posées en 1997 lors des travaux de rénovation et d'élargissement de l'autoroute de contournement, sortiraient du bitume, occasionnant ainsi un risque accru d'accidents.*

*La pose récente d'un revêtement nouveau sur le contournement lausannois pourrait être à l'origine des problèmes. A ce moment-là, il aurait été certainement très utile de vérifier le système anti-verglas composé des buses à saumure.*

*Il apparaît que des erreurs ont ainsi été commises, soit lors de la pose des buses, ou alors qu'un problème existe au niveau de la composition ou de la pose du nouveau revêtement. Ainsi, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat.*

#### *Questions au Conseil d'Etat*

- 1. Quelles incidences ce fait divers provoquera-t-il pour le canton ?*
- 2. Y aura-t-il des frais directs pour le canton, suite à ce problème ?*
- 3. Y a-t-il eu une hausse des coûts d'exploitation durant ces dernières années, ou y en aura-t-il à l'avenir ?*
- 4. La réflexion sur une protection anti-verglas autour de Lausanne est-elle terminée ou non ?*

*Souhaite développer.*

*Lausanne, le 10 janvier 2012. (Signé) Philippe Ducommun*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### **Préambule**

Le contournement de Lausanne, orienté Ouest-Est avec des zones d'ombres prononcées dans les secteurs en déblai, longe et traverse des zones urbanisées. Il est en outre équipé de plusieurs centaines de mètres de parois antibruit qui augmentent encore les surfaces ombrées sur les chaussées.

Par ailleurs, les ponts sur la Mèbre, la Pétause et la Sorge, ainsi que les trois ponts de l'échangeur de Villars-St-Croix, sont sujets au verglas et nécessitent donc des traitements préventifs dès que les températures baissent. Ce phénomène se retrouve plus fréquemment encore sur le pont de Chandeland (altitude de 690 m) implanté dans une zone ombragée et froide, situé à moins de 2 km de la jonction de Vennes, en direction du Valais (ouvrage d'art équipé également avec système d'aspersion).

Au vu de ces facteurs et tenant compte du revêtement drainant, le Service des routes vaudois et l'Office fédéral des routes ont décidé d'implanter cette installation d'aspersion et de l'intégrer dans les travaux de réfection du contournement de Lausanne dans la période de 1995-1997.

L'installation du système de déverglage automatique s'est réalisée entre novembre 1996 et septembre 1997. Le programme d'exécution a dû s'adapter aux différentes phases de réalisation des troisièmes voies et au maintien du trafic sur deux fois deux voies.

En 2010, suite aux diverses investigations concernant l'état fortement dégradé du revêtement bitumineux sur le contournement, l'Office fédéral des routes a décidé de procéder à sa réfection et au renouvellement de l'installation de déverglage. Par ce renouvellement, on comprend toutes les assiettes situées dans le revêtement bitumineux. Les buses se trouvant aux abords des ouvrages d'art (ponts) ne seront pas réfectionnées, puisque se situant latéralement et non dans les chaussées revêtues.

Dans sa globalité, cette installation a donné entière satisfaction durant les 14 années d'exploitation : baisse conséquente du nombre d'accidents liés au phénomène du verglas, réactivité immédiate et dosée des interventions du service hivernal et diminution des coûts d'exploitation.

Cela dit, à l'issue des travaux de renouvellement de ce système, l'OFROU a constaté des défauts dans le scellement des assiettes. Le descellement des assiettes présentait un risque élevé pour les usagers. Malgré le bilan satisfaisant du système jusqu'ici, l'OFROU a donc été amené à prendre la décision de supprimer l'ensemble des assiettes.

### **Réponses aux questions**

#### ***1. Quelles incidences ce fait divers provoquera-t-il pour le canton ?***

L'abandon de l'installation de déverglage sur le contournement de Lausanne ne sera pas péjorant pour le canton. Le service hivernal s'effectuera selon les critères et les standards de l'Office fédéral des routes, mais avec des processus d'intervention plus traditionnels, avec des engins et agrégats spécifiques. Il est à noter que la surveillance (piquet) devra être attentive à ces microclimats et des interventions préventives plus ciblées sur certains secteurs.

#### ***2. Y aura-t-il des frais directs pour le canton, suite à ce problème ?***

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, entrée en vigueur de la RPT, l'Office fédéral des routes (OFROU) a repris tout le réseau autoroutier des cantons pour en devenir propriétaire. Il a chargé les cantons, au moyen de contrats de prestations, d'en assurer l'exploitation, c'est-à-dire garantir la sécurité et la viabilité de l'infrastructure autoroutière. Ces contrats tiennent compte des cinq domaines-clés de cet entretien, dont le service hivernal fait partie intégrante.

Fort de son contrat, le canton de Vaud n'a pas à subir de conséquences financières de cette problématique du contournement. Les coûts directs liés à cette exploitation seront refacturés entièrement à l'Office fédéral des routes.

**3. Y a-t-il eu une hausse des coûts d'exploitation durant ces dernières années, ou y en aura-t-il à l'avenir ?**

L'entretien annuel de l'installation de déverglacement est effectué par la société Boschung SA à Schmitten. Durant ces dernières années, le montant annuel du contrat a fluctué, tenant compte de l'indice des prix à la consommation. Concernant le coût de la matière première, le sel, les hausses ont été de peu d'importance. L'ensemble des coûts a été supporté par l'OFROU depuis 2008.

**4. La réflexion sur une protection anti-verglas autour de Lausanne est-elle terminée ou non ?**

L'installation de déverglacement est encore active sur les ouvrages d'art suivants : les ponts de la Sorge, de la Pétause, de la Mèbre, de la Chocolatière (Flon), de la Chandelard ainsi que les trois ponts dans l'échangeur de Villars-Ste-Croix. En effet, ils sont équipés d'aspersions latérales ne présentant pas de risques pour les usagers.

Les secteurs précités possèdent des microclimats particuliers et sont sujets à l'apparition fréquente de verglas. C'est pourquoi l'installation a été maintenue et continue à donner entière satisfaction à ce jour.

Pour ce qui est du reste du tronçon autoroutier, les interventions pour le salage préventif et curatif s'effectuent de manière traditionnelle, c'est-à-dire avec l'intervention des engins et agrégats du Service des routes.

Durant cet hiver 2011-2012, des essais sont effectués avec un engin équipé d'une épandeuse liquide, c'est-à-dire uniquement remplie de saumure (sel + eau à 21 %). Ce système est déjà utilisé sur certains tronçons autoroutiers similaires au contournement de Lausanne (haute fréquentation d'usagers) à Genève et en Suisse alémanique. Ce procédé permettrait de pallier les manquements de cette installation et permettrait une baisse notable de la consommation de sel en tant que matière première.

La décision quant à la remise en route éventuelle du système complet de déverglacement appartient à l'OFROU, propriétaire des installations.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 avril 2012.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*