

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 14'970'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 20 mars 2014 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Annick Vuarnoz et Valérie Schwaar (remplaçant Eric Züger), ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-Marc Chollet (remplaçant Olivier Mayor), Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur. MM. Eric Züger et Olivier Mayor étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général de la DGMR), Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière DGMR), Laurent Tribolet (chef de la division entretien DGMR), Christian Robert-Grandpierre (ingénieur chef de projet DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH explique qu'il s'agit du sixième crédit-cadre pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales. Ce crédit cadre s'inscrit dans la stratégie de remise à niveau partielle de l'entretien constructif du réseau des routes cantonales hors traversée. Le Grand Conseil a en effet déjà adopté cinq crédits-cadre en décembre 2008, juin 2010, avril 2011, mars 2012 et février 2013 pour des montants de Fr. 4'430'000.-, Fr. 9'500'000.-, Fr. 13'050'000.-, Fr. 15'200'000.- et Fr. 17'200'000.-

Les travaux financés par ce sixième crédit cadre sont planifiés pour être réalisés en 2014 et 2015. Ils concernent 25 objets répartis dans le canton pour 33 kilomètres de routes cantonales. Pour éviter de paralyser le trafic une coordination des interventions est mise en place.

3. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

1.2 Bases légales, normalisation et directives

On lit que « les dépenses et les recettes d'investissement dont le montant à charge de l'Etat est égal ou inférieur à un million de francs et qui ne figurent pas dans un crédit-cadre sont enregistrées dans le compte de fonctionnement » (*LFin, art. 31, al. 2*). *Quel est le montant du compte de fonctionnement consacré à ce type de travaux d'entretien ?*

Depuis 2006, le budget de fonctionnement se situe entre 6 et 7 millions. Ce budget couvre aussi le balayage, les petits entretiens, les fauches. Raison pour laquelle depuis 2008 des crédits-cadre compensent le budget de fonctionnement.

Cette manière de procéder implique-t-elle que les tronçons qui ne sont pas priorisés et ne figurent dès lors pas dans les crédits-cadre sont presque laissés à l'abandon ?

Pour les tronçons qui nécessitent des interventions mais n'ont pas été priorisés, on utilise le budget de fonctionnement, pour faire des réfections ponctuelles, tenir la route jusqu'à réfection complète.

1.3 Evolution des coûts et des techniques d'entretien constructif

Le coût moyen au m² des chantiers a augmenté de près de 110% en une décennie (tableau p. 6). Cette évolution est-elle normale ? Le recyclage des matériaux explique-t-il cette augmentation ?

Ces augmentations des coûts sont indépendantes du recyclage. Jusqu'au début des années 2000, on pouvait se contenter de refaire la couche de roulement ou du gravillonnage. Mais pendant la période où on n'a pas pu faire d'investissements et l'entretien nécessaire, les dégradations sont allées beaucoup plus profondément et il n'est pas rare qu'il faille désormais remplacer 15 à 20 centimètres de revêtement routier pour redonner de la substance au réseau. Si on n'intervient que sur la couche de roulement, d'ici 4 à 5 ans il faudrait intervenir à nouveau. L'objectif est une intervention durable.

Cette augmentation s'explique également par l'évolution de la charge du trafic et les 40 tonnes, qui exigent une construction plus solide et des réfections plus durables. L'entretien tel que nous le faisons aujourd'hui est calibré pour que dans 25 ans il ne faille remplacer que la couche de roulement.

Cette augmentation du coût moyen par m² est en partie due au manque d'investissement que l'on doit rattraper. A terme, peut-on s'attendre à une diminution du coût au m² ?

En francs constants on devrait constater une diminution de ces coûts à moyen terme. Au rythme des investissements consentis, cette évolution devrait apparaître d'ici quinze à vingt ans.

1.4 Priorisation et planification à court et moyen termes

Comment sont faits les arbitrages, en lien avec les communes ?

Les arbitrages se font à DGMR. Il y a des discussions avec les communes, via les voyers concernés, notamment pour assurer la coordination avec d'éventuels travaux sur des routes cantonales en traversée de localité. De même en interne, il y a une coordination entre les travaux de soutènement et ceux concernant les enrobés, par exemple.

Pourquoi certaines routes dans des états de dégradation avancés ne connaissent pas de réfection ?

La DGMR établit l'état général du réseau sur la base d'un relevé vidéo et infrarouge de toutes les anfractuosités des profils, qui génère une carte avec des relevés d'indice d'état qui permet de catégoriser et prioriser les routes. C'est une aide à la décision : les voyers apportent la sensibilité du réseau, de la coordination des interventions à l'intérieur d'une région. Des travaux peuvent être retardés parce qu'une commune est en train de faire son étude contre le bruit, parce que des travaux liés à des dégâts des forces de la nature nécessitent une intervention plus complexe, ou parfois parce qu'il y a des ouvrages d'art à refaire, en quel cas le projet sort de la division entretien et n'est plus concerné par ces crédits-cadre.

Dispose-t-on d'une évaluation du besoin de rattrapage ?

Il faudra quinze à vingt ans à ce rythme d'investissements pour revenir à la normale.

La règle d'amortissement sur vingt ans, fixée il y a longtemps, est-elle pertinente ?

Cette durée de 20 ans est adaptée, sachant que la durée de vie moyenne d'un revêtement est de 25 ans.

1.5 Description et coût des travaux

On vient de refaire la route dite du golfe entre le Mont-sur-Lausanne et le Chalet-à-Gobet. Pour quelle raison cette route apparaît-elle dans ce crédit cadre ?

L'EMPD ne concernait pas le tronçon entre la ZI du Budron et la forêt, pour lequel il n'y a que le revêtement qui nécessite une intervention, d'où sa place dans ce crédit-cadre.

Quels tronçons concernés par cet EMPD connaîtront des mesures comme l'aménagement de bandes cyclables pour améliorer la sécurité des cyclistes ?

Via cet EMPD il n'est pas prévu de créer des bandes cyclables. Les bandes existantes sont maintenues, mais il ne s'agit pas de travaux où on modifie les gabarits de la chaussée. La création de bandes cyclables fait partie de la stratégie cantonale mobilité deux roues, via le guichet vélo de la DGMR.

4. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

5. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

6. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 28 mars 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*