

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Ducommun – L'Etat est-il en rupture de peinture grise ?

Rappel de l'interpellation

Le 18 mai 2015, un quotidien vaudois relatait des déprédations commises durant le dernier week-end d'avril sur pas moins de huit ponts enjambant les autoroutes A1 et A9.

Islamisation des infrastructures, bizutage d'étudiants universitaires ou œuvres de supporters sportifs acharnés, autant de pistes avancées que des réflexions faites sur le sujet. À ce jour, les usagers de ces tronçons doivent toujours s'interroger sur le sens de ces peintures.

Si l'affichage au bord des routes est soumis à de fortes exigences et conditions, il semblerait que des artistes en herbe, virtuoses de l'art décoratif, passeraient entre les gouttes du " Kärcher " ou des réparations.

Je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'état :

- 1) À ce jour, peut-on être informé de l'avancée de l'enquête quant à l'identification des auteurs de ces déprédations et quelles seraient les sanctions exigées à leur rencontre ?*
- 2) La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est-elle en mesure de chiffrer le coût de ces détériorations ?*
- 3) Selon des informations obtenues, il semblerait que l'Office fédéral des routes (OFROU) a décrété que les ponts ne seraient pas repeints, ne s'agissant pas de tags xénophobes. Le Conseil d'état peut-il confirmer cet état de fait ?*
- 4) En qualité de représentant de l'OFROU, la DGMR pourrait-elle faire pression sur l'office fédéral pour repeindre ces édifices ?*
- 5) Dans le cas contraire, la DGMR pense-t-elle effectuer elle-même les travaux, afin de ne pas laisser croire à la population que l'art pictural abstrait serait dorénavant autorisé sur n'importe quel support autoroutier ?*

Je remercie d'avance le Conseil d'état pour ses réponses.

Souhaite développer.

(Signé) Philippe Ducommun

Réponse du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle que le Canton de Vaud n'est pas propriétaire des ponts concernés. Ils appartiennent à la Confédération Suisse et sont gérés par l'Office fédéral des routes (OFROU).

2 RÉPONSES AUX QUESTIONS

Question 1 – À ce jour, peut-on être informé de l'avancée de l'enquête quant à l'identification des auteurs de ces déprédations et quelles seraient les sanctions exigées à leur rencontre ?

Les investigations policières se poursuivent, les auteurs de ces déprédations n'ayant pas pu être formellement identifiés. Il n'est toutefois pas possible de donner plus de détails pour l'instant afin de garantir le bon déroulement de la procédure actuellement en cours.

Il est rappelé que deux plaintes pour dommages à la propriété (art. 144 CP) ont été déposées par le Centre d'entretien des routes nationales (CeRN). La sanction prévue par le Code pénal pour ce type d'infraction est une peine pécuniaire ou une peine privative de liberté jusqu'à 3 ans maximum, celle-ci étant fixée par le magistrat compétent en fonction des faits et de la culpabilité de l'auteur.

Question 2 – La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est-elle en mesure de chiffrer le coût de ces détériorations ?

La DGMR signale que le coût total de l'opération comprend le travail de microsablage du béton et les coûts engendrés par les restrictions de circulation qu'il est nécessaire de réaliser pour travailler en sécurité.

La remise en état du béton se ferait par microsablage plutôt que par pose de peinture. En effet, pour recouvrir les tags, il serait nécessaire de poser deux à trois couches de peinture nécessitant plus de restrictions de circulation que pour le microsablage et rendrait le coût global de l'opération plus élevé.

En effet, pour réaliser les travaux en sécurité, il est nécessaire de fermer la voie de circulation située sous la zone de travail du pont. Trois restrictions de circulation par ouvrage sont nécessaires, contre six à neuf pour la peinture. De plus, le trafic passant sous les ponts concernés est tel que ces travaux et restrictions de circulations doivent avoir lieu de nuit.

Selon une première approche le coût total de l'opération se monte à CHF ~85'000.- dont CHF ~51'000.- pour les travaux de microsablage et ~34'000.- pour les restrictions de circulation.

Question 3 - Selon des informations obtenues, il semblerait que l'Office fédéral des routes (OFROU) a décrété que les ponts ne seraient pas repeints, ne s'agissant pas de tags xénophobes. Le Conseil d'état peut-il confirmer cet état de fait ?

L'OFROU a confirmé par courriel ce qu'il a communiqué officiellement aux médias juste après l'événement. A savoir :

"Étant donné qu'il s'agit uniquement de simples couleurs, nous nous en tenons à notre ligne directrice qui prévoit d'éliminer les tags lorsqu'ils véhiculent un message obscène ou xénophobe.

Au vu de ce qui précède et des mesures à mettre en place pour nettoyer ou repeindre les différentes surfaces, l'OFROU renonce pour l'instant à toute intervention.

Par contre, nous profiterons de travaux d'entretien et/ou de fermetures sur lesdits ouvrages ou à proximité pour intervenir, en toute sécurité et à moindres coûts, sans pour autant pouvoir annoncer un délai".

Question 4 - En qualité de représentant de l'OFROU, la DGMR pourrait-elle faire pression sur l'office fédéral pour repeindre ces édifices ?

La DGMR n'est pas représentante de l'OFROU mais est mandatée par l'OFROU pour exploiter les autoroutes vaudoises. A ce titre, elle ne peut pas faire pression pour repeindre ces édifices.

Question 5 - Dans le cas contraire, la DGMR pense-t-elle effectuer elle-même les travaux, afin de ne pas laisser croire à la population que l'art pictural abstrait serait dorénavant autorisé sur n'importe quel support autoroutier ?

La DGMR n'a ni les bases légales, ni les budgets pour intervenir sur un ouvrage n'appartenant pas au Canton de Vaud.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 septembre 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean