

**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT**  
**à l'interpellation Julien Cuérel et consort – RC253, un tronçon oublié ?**

***Rappel de l'interpellation***

*En 2010, les lignes directrices pour la planification de la gestion du réseau (RoC 2020) ont été publiées par le Département des infrastructures et des ressources humaines.*

*Ce document faisait un état précis de l'état du réseau routier cantonal en mentionnant notamment pour chaque tronçon routier son état allant de bon à mauvais.*

*Une explication présentait la méthode d'évaluation ainsi que des scénarios d'entretien permettant d'optimiser les dépenses, respectivement d'intervenir avant que la route devienne impraticable.*

*En 2015, une partie de la RC253 (croisée des Clées – Vuitebœuf) a été réfectionnée et la population voisine pouvait imaginer que la suite serait programmée en 2016 et 2017.*

*Toutefois, force est de constater que la suite de la réfection de cette route ne va pas intervenir cette année, pour autant elle figurait en rouge ou orange sur la planification de 2010 et son état de dégradation est fortement avancé.*

*Le voyer et la commune de Baulmes demandaient déjà que des mesures soient prises en 1997 afin d'effectuer une réfection. Vingt ans se sont écoulés et il semble que le moment soit venu.*

*Dès lors, je pose les questions suivantes :*

- 1. En quelle(s) année(s) le solde de la réfection de la RC253 reliant la croisée des Clées (sortie d'autoroute) à Vuitebœuf est-il programmé, pour autant qu'il le soit ?*
- 2. Pourquoi est-ce que l'entier de la RC 253 en mauvais état n'a pas été réfectionné en même temps, ce qui aurait engendré certaines économies d'échelles ?*
- 3. Est-ce qu'un état intermédiaire des tronçons en mauvais état répertoriés dans la planification RoC 2020 peut être établi ?*

*Ne souhaite pas développer.*

*(Signé) Julien Cuérel*

*et 1 cosignataire*

**Réponse du Conseil d'Etat**

**1. PREAMBULE**

L'entretien du réseau routier, sa sécurisation, le maintien de sa substance patrimoniale ainsi que son adaptation aux modifications de sollicitations sont des préoccupations permanentes du Conseil d'Etat.

Le réseau des routes cantonales hors traversée de localité comprend 1500 kilomètres de routes qui

relient les régions entre elles et permet à la population d'effectuer ses déplacements, aussi bien professionnels que privés. Ces routes sont très sollicitées par un trafic en constante augmentation et par des véhicules de plus en plus lourds. Le réseau exige dès lors un entretien constructif régulier, pour d'une part garantir la sécurité de tous les usagers (voitures, bus, camions, deux-roues), et d'autre part maintenir cette substance patrimoniale dont la valeur à neuf est estimée à 4 milliards de francs.

Une route entretenue de manière régulière est gage d'une utilisation efficiente des deniers publics. A contrario, une route mal entretenue subira des dégradations plus profondes, voire structurelles, et nécessitera des travaux d'assainissement considérables et coûteux. Suivant l'adage "Mieux vaut prévenir que guérir", le Canton mène donc une politique d'entretien préventif scrupuleuse, sur la base d'une cartographie de l'état du réseau effectuée tous les cinq ans ainsi que sur des constats effectués sur le terrain par les voyers et leurs équipes de terrain.

Afin d'optimiser au mieux l'engagement des ressources financières mises à sa disposition, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a développé une méthode pragmatique d'analyse des besoins et de priorisation des projets.

Dans cette approche répétée chaque année, trois éléments sont pris en compte :

- la qualification de l'état de la chaussée selon des indices de qualité normés ;
- l'analyse réalisée par les responsables de région-voyers avec l'appui de leur personnel d'exploitation ;
- les caractéristiques des couches de revêtement en place mesurées sur des analyses de carottes prélevées in situ.

Le recoupement entre l'analyse des régions et des indices d'état permet de réaliser une première liste d'une cinquantaine d'objets. Ces objets sont ensuite filtrés sur la base de critères complémentaires, comme l'analyse des caractéristiques des enrobés en place, les mesures de portances, les accidents, la vision locale du tronçon concerné, etc.

Le premier objectif du Conseil d'Etat, par le travail de la DGMR, est de pouvoir intervenir avant que la limite ne permettant plus d'assurer la sécurité des usagers ne soit atteinte. De cette manière, les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (normes VSS) en vigueur sont respectées en offrant un niveau suffisant de sécurité et de confort à l'ensemble des usagers du réseau routier vaudois.

Le deuxième objectif du Conseil d'Etat est de garantir un investissement le plus équitable possible dans toutes les régions du canton.

La règle générale appliquée au sein de la DGMR permettant de procéder aux choix techniques adaptés à chaque renouvellement de revêtement est toujours la sélection de la meilleure solution technique connue, en regard d'un prix adapté, ce qui conduit à la mise en place d'un nouveau revêtement offrant le meilleur rapport "coût/avantage" possible.

## **2. RÉPONSES AUX QUESTIONS**

**Question 1 – En quelle(s) année(s) le solde de la réfection de la RC253 reliant la croisée des Clées (sortie d'autoroute) à Vuitebœuf est-il programmé, pour autant qu'il le soit ?**

Le tronçon reliant L'Abergement au lieu-dit "Champ-des-Bois" fait actuellement l'objet de travaux préparatoires de stabilisation des banquettes et de contrôle des canalisations. Ces travaux sont en grande partie effectués en interne par les équipes du voyer de la région Nord. Il est actuellement prévu de procéder au renouvellement de la couche de roulement de ce secteur avec le prochain crédit-cadre d'entretien de revêtements bitumineux. Sous réserve de l'obtention de ce crédit, les travaux seront réalisés en 2017.

Pour le solde du tronçon "Champ-des-Bois" - Vuitebœuf, un renouvellement de la couche de roulement ne suffit pas. Il y a lieu de procéder à des adaptations du tracé (corrections de courbes,

modifications de l'axe de la chaussée, élargissement, ...) impliquant la réalisation d'un projet routier plus complexe que la seule pose de la couche supérieure de roulement.

Les premières analyses montrent qu'il ne sera pas possible de rester dans les emprises du domaine public actuel et qu'il y aura lieu de procéder à des échanges de terrains et/ou des expropriations. Ainsi les premiers travaux du solde de la RC 253 sont prévus pour 2018-2019.

**Question 2 – Pourquoi est-ce que l'entier de la RC 253 en mauvais état n'a pas été réfectionné en même temps, ce qui aurait engendré certaines économies d'échelles ?**

Comme exposé dans la réponse à la question 1, pour une grande partie de la RC 253, un unique renouvellement de la couche de roulement ne suffit pas. Une véritable correction routière est nécessaire. Le coût d'un renouvellement de la couche de roulement oscille entre 35 et 60 francs/m<sup>2</sup> suivant le nombre de couches touchées alors que les coûts d'une correction routière sont de deux à trois fois plus élevés. Le coût d'entretien de l'entier de la RC 253 entre la croisée des Clées et Vuiteboëuf est largement supérieur au crédit annuel disponible pour l'entretien des chaussées de l'ensemble du réseau des routes cantonales vaudoises ce qui nécessite de fractionner les investissements, voire de demander des crédits spécifiques pour la réfection de secteurs particulièrement touchés.

De plus, lors de corrections routières ne pouvant pas être réalisées dans les emprises actuelles du domaine public, comme dans le cas de la RC 253, les études préalables ainsi que la procédure de mise à l'enquête publique nécessitent bien plus de temps que celles liées au simple renouvellement des couches de roulement.

**Question 3 - Est-ce qu'un état intermédiaire des tronçons en mauvais état répertoriés dans la planification RoC 2020 peut être établi ?**

Comme indiqué dans le rapport "Routes cantonales à l'horizon 2020 : lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020)", des relevés de l'état de la chaussée sont faits à intervalles réguliers.

Une campagne de relevés est actuellement menée par une entreprise spécialisée dans l'auscultation routière, mandatée à cet effet. Les données collectées seront analysées, notamment sous l'angle de l'évolution de l'état des routes par rapport à la dernière campagne qui date de 2011, et de l'influence des investissements consentis depuis la campagne 2011 sur l'état général du réseau.

Dans ce cadre, et sur la base des données relevées en 2016, un programme provisoire des travaux pour une période de 4 ans sera établi et fera l'objet de demandes de crédit pour en assurer le financement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 novembre 2016.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*