

**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 14'500'000.- 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 18 février 2016 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Alexandre Rydlo, Martial de Montmollin, Michele Mossi, Laurent Miéville, Eric Züger, François Debluë, Olivier Mayoret Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR), Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière DGMR) et Laurent Tribolet (chef de la division entretien DGMR).

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

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

Il s'agit du huitième crédit-cadre visant à financer l'entretien des revêtements bitumineux. Le principe de la priorisation des interventions est de considérer que le patrimoine doit être entretenu de manière permanente, en déterminant le moment le plus adéquat de l'intervention afin de disposer d'une route dans un état suffisant en minimisant les coûts, sans dépasser les limites de sécurité. Etant entendu que la durée de vie moyenne d'un revêtement classique se situe entre 25 et 30 ans (quinze ans pour les revêtements phono absorbants), la durée de vie étant également liée au trafic, les axes très empruntés ou sollicités par le trafic poids lourds ayant un risque d'usure plus rapide. Ce crédit-cadre vise donc à garantir un niveau d'entretien suffisant au regard des critères fédéraux, et propose des interventions réparties sur l'ensemble des quatre régions d'entretien du canton, la région Est nécessitant de par sa topographie et son exposition météorologique des interventions un peu plus soutenues. Comme sur certains tronçons on doit procéder à des rattrapages d'entretien, les coûts sont en moyenne un peu plus élevés que ce qu'ils auraient pu être si l'intervention n'avait pas été différée à l'époque pour des raisons d'assainissement des finances cantonales. Concernant la mobilité douce, en coordination avec le guichet vélo, les opportunités de mettre en place ou corriger des bandes ou postes cyclables est systématiquement évaluée dans le but de créer une continuité des axes cyclables sur les routes cantonales.

L'échelle de l'état d'entretien des chaussées se situe entre la note 0 (état neuf) et la note 5 (dégradation totale), les routes du canton se situant à une moyenne avoisinant 2, qui est un état suffisant. Quand la note approche 3,5 ou 4, l'état de la route est dégradé et appelle un entretien. Les indices des secteurs de route sont établis sur la base de campagnes de relevés

d'indices d'état, la dernière remontant à 2011. Dans le présent EMPD est prévue la somme de Fr. 380'000.- pour remettre à jour ces données, qui sont relevées chaque cinq ans au moyen d'un véhicule équipé des appareils de mesure idoines afin d'obtenir une photographie de l'état du réseau routier cantonal. Ce relevé permet d'obtenir une sorte de « hitparade » des tronçons de routes qui devront faire l'objet d'un entretien, lequel est confronté via les quatre voyers à la réalité du terrain. Ensuite, des études, avec carottages, sont effectuées, dans le but de définir une intervention permettant de conserver au mieux la structure de la route. Dans cette préparation des interventions, une attention particulière est portée au recyclage des matières, notamment la réintroduction des fraisas dans la chaîne de fabrication. On arrive jusqu'à 98% de matériaux recyclés, même si les coûts ne sont pas toujours inférieurs.

Ce crédit-cadre comprend 19 chantiers répartis sur 27 km de routes répartis sur l'ensemble du canton, qui comprennent tous les types caractéristiques d'interventions, soit du simple renouvellement de la couche de roulement jusqu'à des remplacements des trois couches ou l'introduction de pites cyclables.

### **3. DISCUSSION GÉNÉRALE**

*Lors de ces réfections, pourquoi ne met-on pas les accotements systématiquement à niveau ?*

Idéalement il faudrait mettre l'ensemble des accotements à niveau et stabiliser les banquettes. Toutefois, quand la stabilité des banquettes n'est pas touchée, on ne procède pas à ces travaux, au mieux va-t-on les araser. Cela dépend des situations.

*Y a-t-il un coût moyen au mètre de l'entretien ?*

On peut certes approcher le problème théoriquement : étant donné le nombre de kilomètres du réseau, la durée moyenne de vie de 25 à 30 ans des revêtements, on peut en déduire le nombre de kilomètres qui doivent faire l'objet annuellement d'un entretien. Mais en réalité, cela dépend de l'ancienneté de la construction et de la précédente réfection, du niveau d'usure, du type de construction, de la situation géographique (plaine ou montagne, etc.), du nombre de poids lourds et de véhicules qui empruntent ladite route, etc. Dans le cadre d'une volonté de comparaisons intercantoniales et de créations d'indices de performances, une réflexion est en cours afin de définir des indicateurs à même de répondre à ce type de questionnement. Comme il n'y a pas une homogénéité des constructions des routes, que les coûts de réfection sont très variables, notamment relativement au moment de l'intervention, le but est de développer des indicateurs, dans la perspective de disposer d'un rythme d'intervention qui rende plus prévisible le coût des interventions.

*Y a-t-il dans les normes professionnelles un taux empirique de référence pour estimer les coûts d'entretien, rapporté à la valeur des routes ?*

Selon les normes VSS, on parle de 1,8 à 2% du coût du patrimoine, lequel est fortement variable quant à sa date et techniques de construction. L'objectif est plutôt d'éviter la ruine des ouvrages, et de trouver l'optimum entre l'intervention curative et préventive. A ce jour, il y a encore un effort à poursuivre pour entrer dans une logique préventive. A ce rythme, on devrait y arriver d'ici 2019, mais on est tributaire des autres politiques publiques.

*Comment se passe la collaboration avec les cantons voisins ? Travaillent-ils sur la base des mêmes principes, notamment pour les routes aux frontières ?*

La collaboration est excellente. Les normes sont communes et on partage les mêmes objectifs. Quant aux chantiers près des frontières cantonales, on essaie de les coordonner. Pour l'exploitation, à l'instar du service hivernal dans la Broye, les choses se passent bien et sont coordonnées. C'est un des rôles des voyers que de faire en sorte que la coordination se passe bien avec les communes et les cantons voisins.

*Les entreprises qui répondent aux appels d'offre sont-elles vaudoises, suisses ou étrangères ?*

Dans le cadre de la LMP, les entreprises qui répondent sont essentiellement vaudoises : près de 90% des marchés sont gagnés par des entreprises vaudoises. Il y a un tissu d'entreprises qui sont en concurrence, l'allotissement des marchés étant fait de manière à ce que les entreprises locales soient en mesure d'y répondre.

*Combien il y a-t-il d'entreprises vaudoises à même de réaliser ce genre de travaux ? Combien y a-t-il de soumissions rentrées par appel d'offre ?*

Il y a 7 à 10 offres par soumission émise. Il y a dans le canton un tissu riche et concurrentiel d'entreprises (au moins une douzaine d'entreprises). Un tissu d'entreprises innovantes, actives dans la R&D, qui investissent, notamment dans le renouvellement de leurs installations en s'équipant de moyens moins énergivores et plus durables.

#### **4. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT-CADRE DE CHF 14'500'000.- POUR FINANCER DES TRAVAUX D'ENTRETIEN DE REVÊTEMENTS BITUMINEUX, ET MAINTENIR LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DES ROUTES CANTONALES**

##### **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.*

##### **Vote final sur le projet de décret**

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

##### **Vote de recommandation d'entrée en matière**

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

Oron-la-Ville, le 23 février 2016

*Le rapporteur :  
(Signé) Philippe Modoux*