

**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 d'étude de CHF 4'950'000.- pour réaliser l'inventaire et l'étude de risque
des ouvrages de soutènement du réseau routier cantonal**

La commission s'est réunie le jeudi 6 décembre 2012 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mme Ginette Duvoisin et de MM. Jean-François Cachin, Jean-Marc Chollet, François Debluë, Stéphane Rezso, Alexandre Rydlo, Jean-François Thuillard, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Michel Renaud, Axel Marion, Pierre Grandjean et Philippe Modoux, président rapporteur. Excusés : Annick Vuarnoz (remplacée par M. Renaud), Michele Mossi (remplacé par A. Marion), Jacques Perrin (remplacé par P. Grandjean) et Olivier Mayor.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de M. Dominique Blanc, chef du SR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

Position du Conseil d'Etat

La cheffe du DIRH a expliqué que le présent projet de décret a pour but d'avoir une bonne visibilité sur les risques que l'on fait courir aux usagers des routes cantonales (RC) quant à la sécurité des ouvrages de soutènement. L'Etat de Vaud ne disposant à ce jour pas d'une vision claire sur leur état de dégradation, la présente demande de crédit d'étude vise à établir l'inventaire de ces ouvrages, à les localiser et à établir une identification des risques liées à chaque ouvrage d'art afin de pouvoir établir une priorisation des interventions. Cette manière de faire correspond à la stratégie globale actuelle et permettra de faire face à un triple risque : celui de la sécurité des RC ; celui de la perte patrimoniale, car on sait qu'il y a des moments où il faut intervenir sans quoi la dégradation s'accroît ; un risque financier enfin, car si on n'intervient pas au bon moment le coût est plus grand. Suite à l'établissement de cet inventaire et à l'étude des risques, le CE sera en mesure de présenter un crédit-cadre pour assainir ces ouvrages en fonction du degré d'urgence. Pour établir ce crédit d'étude, ses services ont pu s'appuyer sur une sorte de « répétition générale » qui a eu lieu sur deux axes routiers représentatifs du canton (la RC 705 axe des Mosses et la RC 711 Lavey-Morcles), dont l'assainissement a permis de donner des informations quant aux coûts unitaires d'étude, certes grosse maille car chaque ouvrage et axe routier a ses spécificité et génère ses coûts.

Le chef du SR a expliqué que cette démarche s'inscrit dans celle qui a d'ores et déjà été menée au niveau des ponts et ouvrages d'art, lesquels ont fait l'objet d'une analyse et de demandes de crédits pour réhabiliter ceux qui nécessitent, ainsi que des routes, qui font l'objet de demandes de crédits sur la base d'une vision claire également. Or, pour les murs de soutènement, le SR manque d'une vision claire, et dès lors est confronté à devoir effectuer des demandes de crédits urgents faute de connaissance de l'état de ces ouvrages. L'idée est donc de dresser cet inventaire qui permettra, au vu des centaines de kilomètres de murs, de disposer d'un outil de suivi et d'évaluation et de planifier les interventions avant qu'il ne soit trop tard.

Discussion générale

Enjeux financiers

Vu l'importance des enjeux financiers subséquents à cet important crédit d'étude (les montants qui pourraient être engagés suite à cette analyse de risque étant évalués à 130 à 170 millions sur dix ans), un commissaire est surpris que ce travail n'ait pas été fait jusqu'ici. Le chef du SR explique que les cantonniers signalent les situations à leurs chefs de sections qui font remonter cela aux voyers. Sur cette base, le SR intervient une à deux fois par semaine pour constater des dégâts et prendre les mesures nécessaires, qui peuvent engendrer des demandes de crédits.

L'imprévu existant de toute façon, un commissaire s'est inquiété que, afin d'avoir un risque zéro, les ingénieurs n'exagèrent les besoins d'intervention, avec pour conséquence des coûts démesurés. Le chef du SR a expliqué que la philosophie qui a été utilisée pour les ouvrages d'art sera utilisée pour ces murs de soutènement : il ne s'agira pas d'appliquer de manière obstruée des normes, mais de sécuriser des ouvrages sur la base d'une priorisation des besoins d'interventions. Dans le fonds, il s'agira d'intervenir là où une consolidation est nécessaire tout en surveillant les autres murs.

Faut-il s'attendre à une augmentation du budget de fonctionnement du SR ? Le chef du SR explique que tout mur est un risque potentiel, et qu'ils sont d'ores et déjà surveillés sur le terrain par les cantonniers et le voyer. Ce travail continuera, à la différence qu'il sera systématique et documenté. Il n'y aura pas, suite à cet inventaire, des ressources supplémentaires.

Ouvrages de soutènement sur les routes cantonales en traversées de localités

L'inventaire concernera tous les ouvrages de soutènement, ceux hors localité représentant environ 80% du total. Les ouvrages en traversée de localité sont de la responsabilité des communes. Sur la base de l'inventaire qui sera établi, le SR signalera les risques aux communes. Rien ne sera refacturé aux communes concernant ce crédit d'étude. Le fait que cela concerne également les routes en traversée de localité épargnera aux communes la mise en place d'une démarche coûteuse et complexe pour savoir où on en est quant à ces ouvrages de soutènement.

Ouvrages de soutènement sur le domaine privé

Que se passera-t-il par rapport aux murs qui appartiennent à des privés : les forcera-t-on à procéder à leur réfection ? Le chef du SR a expliqué qu'il y a bien entendu des murs qui appartiennent à des privés. Dans ces situations, le SR traitera les situations au cas par cas : dans le cas de la route du col des Mosses, quand on a un mur de 15 mètres de haut sous une petite forêt privée qui vaut Fr. 5000.-, on ne peut raisonnablement demander au propriétaire du mur de faire des travaux pour plusieurs millions. Par contre s'il s'agit d'un mur qui tient un bâtiment qui vient d'être refait, le propriétaire est responsable de son mur pour pas que son bâtiment à l'amont d'une route ne s'effondre. Il faut au fond se poser la question si c'est la route qui a créé le mur, ou si c'est le propriétaire du mur pour son propre soutien. Concernant obligation d'entretien régulier des ouvrages d'art et de soutènement, le chef du SR a rappelé que la loi stipule que le mur amont est de la responsabilité du propriétaire du terrain, le mur aval du propriétaire de la route.

Base de donnée Mistra

La Confédération met à disposition un programme nommé Mistra pour référencer l'ensemble des ouvrages liés aux routes. Dans cette base de donnée on trouve la route elle-même, son profil, les entretiens effectués, ainsi que les ouvrages d'art vu que l'inventaire en a été dressé. Dès que cette étude aura été menée, la base de donnée sera complétée avec les éléments sur les ouvrages de soutènement. On pourrait aller très loin dans l'alimentation de cette base de donnée, explique le chef du SR : par exemple, on n'a pas répertorié tous les éléments de signalisation. C'est à nous de fixer les limites : il s'agit d'opérer une pesée d'intérêt entre, en particulier, les coûts d'entretien attendus et les informations dont on dispose dans cette base de donnée.

Marchés publics et cohérence des études entre elles

Un commissaire demande pourquoi ce travail d'étude et de diagnostic n'est pas effectué en interne, sachant qu'il y aura un problème de méthode si plusieurs bureaux font le même travail, et ce même si les critères sont les mêmes. Si ce travail est confié à des bureaux d'ingénieurs, explique le chef du SR, c'est que la Section ouvrage d'art ne compte que trois ingénieurs et qu'il n'est dès lors pas envisageable de le faire sur la base des ressources dont on dispose en interne.

Les ingénieurs qui vont effectuer ces expertises, ayant le souci de trop bien faire et du fait que leur responsabilité pourrait être engagée, ne risquent-ils pas de générer une surinterprétation de la situation, d'être dans un rôle de « créateur de besoin ». Le chef du SR explique qu'un système très cadré a été mis en place pour l'inspection des ouvrages d'art, avec des directives et des fiches : la même démarche sera faite sur l'inspection des ouvrages de soutènement. Au début du processus le SR effectuera un suivi pour s'en assurer que les divers bureaux remplissent les choses de la même manière. Deux tronçons tests ont permis de valider cette méthode de travail.

Des mesures seront-elles proposées lors de l'inventaire effectué ? Le but est de connaître l'état des ouvrages, il n'est pas prévu d'émettre des propositions de soutènement avec ce crédit : en cas de doute sur l'expertise, des moyens d'investigation sont prévus. Les études concernant la réfection des ouvrages nécessitant d'intervenir seront intégrées aux EMPD à venir.

Impact des 40 tonnes et des véhicules militaires

Les murs de soutènement sont soumis à rude épreuve, notamment par le trafic lourd. Un commissaire s'interroge s'il ne serait opportun d'introduire le principe de l'utilisateur payeur ? Le chef du SR relève que plus que les 40 tonnes, le problème est la largeur augmentant des camions qui de fait roulent plus au bord des routes et abîment l'accotement, ce qui peut déstabiliser les murs de soutènement en allant plus près des bords.

Sur cette question de l'utilisateur payeur, un commissaire demande si la Confédération s'intéresse à cet inventaire, notamment du point de vue de l'utilisation par l'armée. Le chef du SR explique que pour les routes fortement utilisées par l'armée, il y a des subventions de l'armée.

Lecture du tiré à part

1.1 Préambule

Un commissaire demande si il y a des servitudes ou autres concernant les murs en amont et en aval des routes qui se situeraient sur du domaine privé. Le chef du SR lui répond que les murs de soutènement se situent en général sur le domaine public. Il peut arriver que le mur en amont soit sur du domaine privé et à la charge de ce propriétaire.

1.4 Description des études

Un commissaire demande si l'analyse de risques réalisée pour la RC 705 (axe des Mosses) qui donne la répartition des ouvrages en classes de risques (36 ouvrages en classe III « risque fort » ; 21 en classe II « risque moyen » ; 73 en classe I « risque faible ») permet de se faire une idée des résultats que l'on aura pour l'ensemble des ouvrages de soutènement du canton. Le chef du SR confirme que ce sera probablement l'ordre de grandeur, soit environ 80% des murs en bon état.

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Concernant l'objet Procofiév 600'563, le chef du SR précise que les montants inscrits en 2013 et 2014 concernent le présent crédit d'étude, le montant inscrit en 2017 correspond à la réalisation et sera adapté en fonction des études. 2015 et 2016 sont des années entre les études et la réalisation.

3.6 Conséquences sur les communes

Environ 20% des ouvrages de soutènement sont sur des routes en traversée de localité. Un commissaire soutient que, selon les résultats de l'analyse des murs en traversée de localité, le fait même de mener cette étude aura des conséquences sur les communes. La cheffe du DIRH relève que cette demande de crédit spécifique n'a pas de conséquences sur les communes, celle-ci n'étant pas appelée à le financer. Le chef du SR relève que les communes doivent de toute manière surveiller leurs murs de soutènement : il n'y aura pas de conséquences supplémentaires pour elles.

Un commissaire demande si on pourra imposer des travaux à une commune dont un ouvrage serait en mauvais état. La cheffe du DIRH explique que les communes ont d'ores et déjà l'obligation d'entretenir ces ouvrages. Si elles refusent de faire les travaux suite à un diagnostic mettant en exergue qu'il y a un risque ou une menace sur la sécurité, on va entrer en dialogue avec la commune, via le voyer dans un premier temps. Si cette démarche ne suffisait pas, la cheffe du DIRH approcherait la municipalité concernée, les députés de cet arrondissement, le préfet pouvant également intervenir en cas de difficultés. Si ces démarches n'aboutissent pas, la loi donne ultima ratio compétence au canton d'ordonner les travaux et de les facturer à la commune.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Il est écrit que « l'évaluation des offres des candidats se fera notamment au regard du critère du prix qui sera un élément d'importance dans l'évaluation de celles-ci ». Un commissaire s'inquiète, dès lors qu'il s'agit de mandats spécialisés, que le critère du prix soit trop élevé dans le choix des bureaux d'études. Le chef du SR explique que le marché est rarement attribué au premier prix, le critère du prix entrant pour 40% des critères d'adjudication, les autres 60% étant du qualitatif.

Examen du projet de décret

Article 1

Un commissaire suppose que ce montant ne sera pas dépassé puisqu'il a été établi sur la base de routes à hauts risques. Le chef du SR confirme cela, mais précise qu'il en a été tenu compte pour la fixation du crédit d'étude. Notamment, les réserves pour divers et imprévus sont à hauteur de 15%, alors qu'habituellement cette marge est de 30% quand les montants sont présentés avant offres rentrées. Si ce crédit devait être dépassé, il s'agirait de demander un crédit additionnel.

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 14 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 14 membres présents.

Oron-la-Ville, le 20 décembre 2012

Le rapporteur :
(signé) *Philippe Modoux*