

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES
AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 21'100'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux et maintenir la sécurité et la qualité des routes cantonales (campagne d'entretien des revêtements 2023) ainsi que pour assainir quatre ouvrages et sécuriser six zones de protection des eaux compris dans la campagne d'entretien des revêtements 2023

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 23 février 2023, à la HEIG-VD, Route de Cheseaux 1, à Yverdon-les-Bains. Elle était composée de Mme Yolanda Müller Chabloz, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Xavier de Haller, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, Didier Lohri (qui remplace Mme Nathalie Vez), et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mmes Aude Billard, Nathalie Vez, et M. David Raedler étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre Bays, chef de la division infrastructure DGMR, M. Laurent Tribolet, chef de la division entretien DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

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

Cet EMPD concerne notamment l'entretien de 21 tronçons répartis sur le territoire cantonal.

Le Chef de la division entretien commente une présentation des chantiers de l'EMPD. Tenant compte de la nouvelle stratégie vélo 2035 adoptée par le Grand Conseil le 11 octobre 2022, la DGMR a procédé à une approche prudente pour ne pas faire les travaux deux fois. Avec cette période de transition, les chantiers choisis permettent une intervention d'entretien sans aménagements cyclables spécifiques. La campagne d'entretien a pour but d'assurer le maintien de la substance patrimoniale sans réaliser un réaménagement complet de l'espace routier. Ces interventions concernent un cycle de projets courts, avec des soumissions qui n'étaient pas encore rentrées lors de la séance.

3. DISCUSSION GENERALE

Une Députée comprend les explications données concernant les deux tronçons du réseau secondaire qui seront assainis sans aménagements cyclables. Elle fait part de sa déception et demande quand ces tronçons pourront être aménagés.

Madame la Conseillère d'Etat répond qu'au-delà des interventions ponctuelles d'entretien, la vision stratégique d'un réseau cyclable doit être mise en place, ce qui va prendre du temps. Mais entre-temps, au vu de leur niveau de dégradation, certaines interventions s'avèrent nécessaires pour assurer la praticabilité de certains

tronçons et la sécurité des usagers. Elle rappelle qu'à certaines époques, l'entretien avait été supprimé. Mais la chaussée a continué de se dégrader, ce qui a ensuite nécessité une intervention plus importante lorsque les investissements ont repris. Ainsi, il est nécessaire d'examiner le moment le plus opportun pour l'investissement d'entretien. Cet entretien doit être constant et on ne peut laisser un tronçon abimé attendre 10 ans.

Un Député demande si sur la durée, les augmentations ou diminutions des montants de ces crédits-cadres sont importants.

Mme la Conseillère d'Etat répond que les montants sont à peu de choses près les mêmes chaque année, évoluant entre CHF 15 et 18 mio. Il s'agit aussi d'éviter un trop grand nombre de chantiers en même temps dans la même région pour des raisons de fluidité de la circulation. Il s'agit ensuite de pouvoir offrir des lots qui permettent aux entreprises vaudoises de concourir. La question de la protection des eaux s'additionne au montant des revêtements bitumineux stricto sensu. Cette préoccupation nécessite des moyens additionnels. Un Député demande s'il est possible d'avoir une planification pluriannuelle.

Le Chef de la division entretien précise que les chantiers pour 2024 sont choisis en 2023. Cela peut encore changer entre mars et avril en fonction des conséquences de l'hiver. Il n'y a pas de loi de dégradation des revêtements bitumineux. Quelques fois, la situation peut changer en quelques semaines sans que l'on ne sache pourquoi. Ainsi, une planification pluriannuelle n'aurait pas de sens, car elle évolue, jusqu'à 5 à 6 fois par année. En revanche, la photo du réseau réalisée tous les 4 ans permet une approche statistique des 1'500 km du réseau, avec des scénarios pour les 5, 10 voire 20 prochaines années. La prochaine campagne est prévue en 2024.

Une Députée demande des précisions concernant les changements mentionnés dans l'EMPD et en particulier concernant les investissements en matière de protection des eaux.

Le Chef de la division entretien répond qu'il y a eu une prise de conscience de la protection de l'eau ainsi qu'un travail mené avec la DGE pour préserver les ressources, et en particulier les captages de sources. Cela n'apparaissait pas forcément auparavant et la DGMR en tient compte désormais. Concernant l'entretien des ouvrages d'art, il mentionne la nécessité de mener des interventions systémiques et globales sur un tronçon. En effet, entretenir un ouvrage sans intervenir de part et d'autre sur le revêtement pose des problèmes par rapport à l'acceptation des usagers. Les services de la DGMR travaillent de manière proactive dans ce sens.

Le Chef de la division infrastructures ajoute que les normes de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) ont évolué. De plus, les ouvrages étaient auparavant entretenus sur le budget de fonctionnement, modeste. Pour pouvoir synchroniser les chantiers, augmenter la qualité des interventions et limiter les désagréments pour les usagers, les crédits d'ouvrages pour les chaussées ont été augmentés.

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

(Seuls les points ayant suscité une discussion sont mentionnés)

1.4 Priorisation et planification à court et moyen termes.

Un Député évoque les difficultés de la coordination, que ce soit entre les services de la DGMR, mais aussi avec les communes. En effet, les communes planifient également leurs interventions au gré des opportunités avec le canton.

Mme la Conseillère d'Etat confirme que cette coordination est effectuée avec les voyers des quatre régions de planification, dont la mission est précisément la coordination avec les communes.

Le Chef de la division entretien précise que la liste des chantiers 2024 devrait être arrêtée autour du mois de juin 2023. Les voyers prendront ensuite contact avec les communes concernées pour leur planification. Les chantiers sont également coordonnés avec les services industriels, des eaux, Swisscom, etc.

Le Chef de la division infrastructure ajoute qu'un des critères de choix est aussi de saisir les opportunités avec les communes, ce qui ne peut se faire à long terme. Ainsi lors du chantier de Goumoëns, la même entreprise effectuera les travaux pour le canton hors localité, et en localité pour la commune, qui bénéficie ainsi d'une entreprise déjà présente, avec des économies d'échelle au niveau des coûts.

1.5.2 Besoins cyclables

Une Députée évoque le tronçon entre Froideville et Bottens, qui ne prévoit pas d'infrastructure cyclable. Or selon la stratégie vélo du Schéma Directeur du Nord Lausannois (SDNL), des améliorations sont possibles sur ce tronçon, même s'il ne fait pas partie du réseau structurant. Elle demande pourquoi cela n'est pas intégré dans cette planification.

Le Chef de la division entretien répond que suite à l'acceptation de la stratégie vélo, une fois l'Unité vélo constituée, celle-ci va consulter les Schémas directeurs pour consolider le réseau complémentaire. Ce travail n'est pas encore réalisé et pourrait prendre une dizaine d'années. Or cette route a servi comme route de substitution lors de travaux entre Bottens et Cugy. Elle est complètement défoncée, et la DGMR ne va pas réussir à la maintenir pendant encore une dizaine d'années avec des bus tl au quart d'heure aux heures de pointe. Il précise qu'un entretien lourd n'empêche, pas à terme, de développer le réseau vélo complémentaire avec un projet ad hoc. Il va y avoir des cas ces prochaines années ou des travaux devront être menés, avec la suite qui n'arrive que 10 à 15 ans plus tard. Il précise aussi que 6 m n'est pas la largeur normative pour intégrer une bande cyclable, qui nécessite une largeur de 1.8 m hors gabarit à la montée. Cela implique donc une chaussée de 8 m. La campagne d'entretien n'a pas pour but de mener des expropriations pour un projet routier. Le but est de remplacer le revêtement.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 7 avril 2023.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*