

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX
TRANSPORTS ET À LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Motion David Raedler et consorts au nom Aurélien Demaurex et Xavier de Haller - Les différentes formes de mobilités ne sont pas de simples à-côtés des travaux : tenons-en donc compte spécifiquement lors de leur réalisation

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 8 mai 2025, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Cendrine Cachemaille (qui remplaçait Aude Billard) et Nathalie Vez ainsi que de Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler et Fabrice Tanner. Madame la Députée Aude Billard était excusée.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Sébastien Domon, Chef de la Division Infrastructures à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. POSITION DES MOTIONNAIRES

En préambule, les motionnaires souhaitent souligner le fait que certaines mobilités ne semblent pas considérées dans la planification de travaux, ce qui génère des risques importants pour la sécurité. Des exemples sont cités dans le texte de la motion. Dans le chantier pour les bus à haut niveau de service (BHNS), les travaux évoluent chaque semaine, rendant la chaussée potentiellement plus dangereuse, notamment au passage entre Crissier et Renens. Les travaux liés au tram entre Renens et Le Flon posent aussi des problèmes, en particulier aux piétons.

La sécurité de la circulation lors de travaux est analysée en vertu de l'article 28 de la Loi sur les routes (LRou), mais les différentes mobilités et la planification des travaux en tenant compte de celles-ci ne figurent pas dans cette loi, ni dans son règlement d'application. Il convient donc de modifier le cadre légal pour formaliser un devoir lié à ces aspects. Il faut disposer d'un plan des différentes mobilités – elles sont toutes concernées – pour limiter les blocages et les problèmes lors des travaux et tenir compte de l'aspect évolutif de la question au cours des travaux.

Certes, la planification des travaux et la coordination des différentes mobilités représentent un véritable casse-tête, mais la modulation de ceux-ci, avec le déplacement momentané d'arrêts de bus et de passages piétons, par exemple, amène des incompréhensions, du stress, notamment pour les chauffeurs de bus, et de l'insécurité aussi pour les personnes qui travaillent sur les chantiers. Dans l'Ouest lausannois, les nombreux

projets d'infrastructures pour diverses formes de mobilité – BHNS, tram – posent des problèmes en matière de coordination. Par exemple, il est arrivé qu'une déviation du chantier du BHNS mène au chantier du tram et une autre déviation incohérente par rapport à la première. Le principe de la coordination doit donc figurer dans une loi.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Une révision de la LRou est en cours et le département n'est pas opposé à y intégrer la question soulevée par la motion, indique Mme la conseillère d'Etat. Toutefois, la problématique dépasse cette loi. Les chantiers cantonaux se déroulent soit hors traversées de localités et sont organisés par le Canton ; soit en traversées de localités ou sur des routes communales, et c'est de la responsabilité des communes d'aménager les chantiers. Quant au tram, il a suivi une procédure au sens de la loi fédérale sur les chemins de fer.

L'exigence d'accompagner les chantiers peut faire l'objet d'une réflexion, mais cette exigence doit être posée au bon moment et de manière proportionnelle. En effet, il existe des chantiers mis à l'enquête – par exemple, le réaménagement de la jonction sud de Moudon – où surviennent des événements, comme la rupture d'une canalisation entraînant la fermeture d'un axe, qui ne sont, eux, pas mis à l'enquête. Le moment de poser l'exigence doit être réfléchi dans le cadre du phasage du chantier. Les phases impliquent des concepts d'accessibilité différents, car au cours d'un projet – de la mise à l'enquête à la phase finale – les problématiques évoluent. De surcroît, l'institution chargée de l'aménagement des circulations pour tous les modes de transport n'est pas toujours la même. Des décisions communales, comme la fermeture d'axes de transport, sur lesquelles le Canton n'a aucune prise, amènent de la complexité et peuvent modifier les concepts d'accessibilité des zones concernées par les chantiers. La durée des procédures et des chantiers est variable.

La préoccupation portée par la motion est partagée par le département, confirme le Chef de la DGMR. Les projets cantonaux prennent en compte la problématique de la manière la plus anticipée qu'il soit. Toutefois, la temporalité relève de la procédure. Au moment du dépôt et de la mise à l'enquête d'un projet routier, quelle que soit la procédure – fédérale ou cantonale – le phasage du chantier n'est souvent pas encore défini. Celui-ci varie selon les entreprises, qui peuvent proposer des phasages différents en répondant à l'appel d'offres. En cours de travaux, il peut arriver que le phasage soit modifié.

Au moment de la mise à l'enquête du BHNS, 6 à 7 phases étaient prévues. Or, actuellement, elles dépassent la centaine. C'est au début de la réalisation du chantier qu'il faut s'assurer que ces thématiques soient traitées. Inscrire l'exigence dans la loi aurait l'avantage de mettre une charge au dossier au moment du préavis pour demander d'assurer cet aspect en tout temps. Toutefois, cela ne garantit pas encore que ce soit le cas dans la réalité. Tout ce qui ne fait pas l'objet d'une enquête publique, comme les modifications de canalisations, générant des interruptions dans la continuité des itinéraires, passerait entre les mailles du filet. Il n'est donc pas certain que la modification de l'article permette une avancée majeure. La coordination des travaux est complexe aussi en raison des niveaux Confédération-Canton-communes, des procédures et des retards possibles en raison d'oppositions et d'obtention des financements. Par ailleurs, en contexte urbain, la problématique se pose de manière accrue.

Le canton de Zurich a édité un guide concernant la gestion des cyclistes sur les chantiers routiers ; il émet des recommandations détaillées à l'intention des entreprises qui remportent les marchés. C'est une piste à explorer que de modifier la loi générique pour imposer aux acteurs de veiller en tout temps à l'accessibilité de l'ensemble des modes de transport durant les chantiers et de prévoir une déclinaison formelle et opérationnelle en émettant des recommandations sous forme de bonnes pratiques exigibles au moment de la contractualisation de l'offre, en s'inspirant du guide zurichois.

C'est au moment du dépôt de l'appel d'offres que l'enjeu se pose et que la thématique doit être prise en compte en raison de possibles conséquences sur le déroulement du chantier et de son coût. Ensuite, la réalisation du chantier nécessite un suivi.

4. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire, estime qu'il faut un suivi des bonnes pratiques, une systématique dans les réflexions sur la gestion des travaux de compétence du Canton et une coordination avec les autres autorités.

L'un des motionnaires relève que, sur la base de l'article 28 LRou, les autorités communales ou cantonales ont déjà la compétence de fixer la date du déroulement des travaux. La motion va plus loin en demandant de fixer un des critères qui doivent être respectés pour avoir cette autorisation. L'article cité s'applique plutôt aux personnes tierces et non systématiquement aux chantiers communaux et cantonaux, signale le Chef de la DGMR.

Un des motionnaires estime alors que l'article 28 LRou devrait aussi s'appliquer à l'Etat. La question des différentes mobilités doit être réglée dans la planification des travaux, à la base, et selon la nature évolutive des travaux.

Les deux motionnaires adhèrent à l'idée d'intégrer la réponse à la motion à la révision de la LRou.

Un commissaire suggérant de transformer la motion en postulat est rejoint par un autre commissaire. Les exemples cités par les motionnaires illustrent la problématique et le bien-fondé de la motion. Toutefois, la motion va trop loin. Elle compliquerait les projets, surtout dans les communes, car tous les travaux touchant la voie publique seraient concernés et nécessiteraient un plan de mobilité.

Une commissaire considère, elle, que la motion contient déjà une ouverture, en demandant de modifier la LRou « ou toute autre disposition lui paraissant plus adaptée ». Par ailleurs, le plan de mobilité sera proportionnel à l'ampleur des travaux.

Un commissaire pense que l'on va ajouter des tâches administratives aux entreprises et aux communes qui devront mandater des personnes pour établir un plan de mobilité. La motion est trop contraignante, surtout pour les entreprises et les petites communes.

Entendant ces remarques, l'un des motionnaires propose de préciser que les travaux doivent revêtir une importance majeure et que des dérogations sont possibles.

Le Chef de la DGMR remarque qu'exiger la gestion des mobilités dans le permis de construire ajoutera des tâches administratives également parce que des oppositions sur cet aspect pourront être déposées.

Un commissaire estime que l'Etat effectue ce travail et que la coordination existe déjà, par exemple, lors de séances sur des projets réunissant les communes, la police, les fournisseurs d'électricité, les voyers, etc.

Un des motionnaires confirme ne pas vouloir alourdir les procédures ni viser les travaux mineurs.

La gestion des mobilités nécessite des lignes directrices, manquantes actuellement. Dans certains projets, cette lacune constitue précisément un motif d'opposition, déjà maintenant. Disposer d'un plan dès le début permet de simplifier les coordinations par la suite.

Le Chef de la Division Infrastructures insiste sur le fait que le phasage évolue depuis la mise à l'enquête. Parfois, les canalisations ne sont pas localisées à l'endroit prévu.

Il faut veiller à la proportionnalité de l'exigence. Les aspects relevés par les commissaires évoquant les chantiers dans de petites communes sont analysés par la DGMR. C'est dans ce cadre qu'elle agit, avec l'article 28 LRou. Une entreprise contacte le voyer, l'inspecteur de la signalisation des chantiers, pour appliquer les directives VSS. Une analyse de la situation est réalisée dans le cadre de discussions et d'une coordination.

Pour les chantiers d'importance, il faut une ligne directrice et une garantie. Il faut veiller à ne pas rédiger une disposition qui empêcherait toute déviation ou fermeture pour poser un revêtement, puisque toutes les mobilités seraient concernées. Il faut souligner la complexité de la pesée d'intérêts entre la garantie de la qualité des transports publics et le fait de devoir dévier les autres flux. Il faut donc garder de la souplesse dans la nouvelle disposition.

La formulation suivante émerge alors de la discussion :

« A la lumière de ce qui précède, les signataires demandent respectueusement au Conseil d'Etat de modifier l'art. 28 LRou – ou toute autre disposition lui paraissant plus adaptée – afin d'y prévoir explicitement la nécessité, pour les travaux d'importance, de bénéficier d'un plan de circulation adapté à tous les modes de mobilité pour toute demande d'autorisation touchant des travaux sur la voie publique et aux abords d'intégrer un plan de mobilité formel visant à réduire au maximum l'impact des travaux sur les différentes formes de mobilité (y compris en prévoyant spécifiquement un plan lié à la mobilité active et au déplacement

des personnes à mobilité réduite) et, lorsqu'un tel impact n'est pas évitable, à prévoir spécifiquement les alternatives les plus adaptées à ceux-ci. »

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération partielle de la motion

La Commission recommande au Grand Conseil de prendre partiellement en considération cette motion par 10 voix pour, 5 voix contre et aucune abstention, et de la renvoyer au Conseil d'Etat, avec la conclusion suivante :

« A la lumière de ce qui précède, les signataires demandent respectueusement au Conseil d'Etat de modifier l'art. 28 LRou – ou toute autre disposition lui paraissant plus adaptée – afin d'y prévoir la nécessité, pour les travaux d'importance, de bénéficier d'un plan de circulation adapté à tous les modes de mobilité. »

Noville, le 21 avril 2026

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