

Rapport de la commission

Chargée d'examiner l'objet suivant:

**Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de
CHF 13'050'000.- pour financer des travaux d'entretien de revêtements
bitumeux et améliorer la sécurité des routes cantonales**

La commission s'est réunie le 14 mars 2011 pour examiner l'objet sus-mentionné. Elle était composée de Mmes Claudine Dind et Elisabeth Delay et de MM. Pierre-André Pidoux, Alain Monod, André Marendaz, Jean Guignard, Jean-Marc Chollet, Albert Chapalay. M. François Brélaz a été confirmé dans son rôle de président.

Ont également participé à la séance : Monsieur le Conseiller d'Etat François Marthaler, chef du DINF ainsi que M. Dominique Blanc chef du service des routes et M. Laurent Tribolet, chef de la division entretien du service des routes.

Les notes de séance ont été prises par M. Jérôme Marcel.

Préambule

Cet EMPD est conforme à la stratégie développée par les lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau à l'horizon 2020 (RoC 2020) soit :

- le maintien du réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers
- l'amélioration de son efficacité et de sa productivité
- la préservation de la substance patrimoniale.

Il s'agit dans le fond d'identifier des besoins et d'assurer l'entretien de ce patrimoine dans une perspective de développement durable qui permette l'utilisation d'un maximum d'infrastructures pour un minimum de dépenses publiques. C'est dans cette perspective que le Conseil d'Etat souhaite compléter le budget de fonctionnement de CHF 4,2 millions par an grâce à ce troisième crédit-cadre de CHF 13'050'000.- (Le Grand Conseil a adopté en décembre 2008 et en juin 2010 deux crédits-cadres de CHF 4'430'000.- et CHF 9'500'000.- pour financer les travaux d'entretien des revêtements bitumeux.) En effet, à ce jour, il faut entre 15 et 17 millions par année pour assurer l'entretien du réseau des routes cantonales vaudoises, qui en a manqué ces dernières années.

Le crédit-cadre présentement demandé par le Conseil d'Etat est le produit d'un examen minutieux du réseau routier, où se sont croisées, d'une part, des informations de diagnostic de la situation actuelle, diagnostic effectué tous les 4 à 5 ans par une technologie de type laser sur toutes les surfaces du réseau, ce qui permet de déceler les situations urgentes, avec, d'autre part, des outils d'anticipation des besoins d'entretien.

Discussion générale et projet de décret

Un député salue les efforts du Conseil d'Etat, après des montants de 200 millions votés pour les CFF, de 31 millions prévus pour des corrections de ruisseaux, il était temps que des fonds soient débloqués pour des travaux urgents sur le réseau des routes cantonales.

Un autre député estime que l'on ne va pas assez vite dans le rattrapage de l'entretien des routes cantonales d'autre part, il demande au chef du DINF ce qu'il advient des EMPD acceptés par le Grand Conseil mais gelés par l'exécutif par mesure d'austérité.

Concernant ces EMPD, le tronçon entre Puidoux et Les Thioleyres avait été retiré par le Conseil d'Etat avant l'examen par le Grand Conseil un nouvel EMPD est actuellement en cours d'élaboration.

Par ailleurs, deux EMPD avaient été gelés par le Conseil d'Etat bien qu'acceptés par le Grand Conseil. L'un accordant un crédit de CHF 3'020'000.- pour la correction de la RC 422b entre le pont sur la Menthue et le village de Donneloye et l'assainissement du pont de la Menthue.

L'autre crédit de CHF 2'200'000.- concernait la correction routière de la RC 537b entre Thierrens et la Cerjaulaz sur les communes de Thierrens, Neyruz et Moudon. Ces projets sont soit réalisés ou en cours de réalisation.

Il est rappelé qu'en 2005 le Grand Conseil a cédé 225 km de routes aux communes. En parallèle le budget du service des routes a été diminué de 9,6 millions. D'un point de vue organisationnel, les budgets des voyers ont été centralisés et des priorités ont été fixées pour l'utilisation des moyens à disposition.

Concernant la plateforme canton-commune sur la question des traversées de localités, un député estime qu'il faudrait verser une subvention aux communes pour l'entretien des routes cantonales en traversée de localités. Un tel système encouragerait les communes concernées à effectuer les travaux nécessaires sans que le canton ait à s'occuper des aménagements locaux. Le Chef du département estime que ce serait une des pistes à discuter au sein de cette plateforme, les communes étant plus à même de s'occuper des aménagements de détail.

Dans la discussion, il est également évoqué la problématique des cyclistes, notamment parce que des routes endommagées génèrent des problèmes au niveau de leur sécurité.

Il est également demandé si les communes font ce qu'elles veulent en matière d'entretien des traversées de localités. Il lui est répondu qu'il existe toute une série de règles et les lois qui doivent être respectées par les communes, toutefois certaines ne les appliquent pas avec la diligence souhaitable.

Un député affirme que la décision de transférer une partie des routes en traversée de communes était une immense bêtise. Par contre, la nouvelle organisation des voyers semble donner satisfaction.

Concernant l'amélioration de la productivité, un député met en avant l'utilisation de la "troisième voie" sur l'autoroute de Morges qui, d'une part, améliore la fluidité de l'autoroute et, d'autre part, évite qu'une commune comme Lavigny voie déferler le trafic que l'autoroute n'arrive pas à absorber.

Il est demandé des précisions sur le véhicule chargé d'inspecter les routes. Ce véhicule spécialisé pour la prise de données sur l'état des routes commencera à examiner le réseau vaudois ce printemps. C'est un véhicule de taille normale, qui roule à 80 km/h sur les routes cantonales et à 50 km/h dans les localités. Il relève les données sur l'ensemble du réseau, qui sont traitées après-coup. Les données sur les traversées de communes sont collectées et peuvent être exploitées sur demande des municipalités.

Il est demandé ce qui est prévu concernant la route entre le Chalet-à-Gobet et le Mont, qui est en très mauvais état et qui est interdite aux cyclistes. Le Chef de département annonce que ce tronçon est une priorité absolue du canton le retard a été causé par une divergence concernant les bandes cyclables avec Lausanne. Un crédit d'étude a déjà été analysé par la CoFin en début d'année. Les appels d'offres ont été lancés et un EMPD sera déposé sous peu.

Au point 1.5, concernant le tableau de la stratégie d'entretien, un député affirme que celui-ci ne donne aucune échelle de temps. Il est rappelé que ce tableau ne sert qu'à illustrer le cycle d'entretien d'une route. Idéalement, l'intervention A devrait avoir lieu tous les 20 à 30 ans.

Il est affirmé aussi qu'avec les moyens dont on disposait en 2007 et 2008, on avait un délai d'attente théorique moyen de 90 ans pour l'entretien de tout le réseau. Dès 2010, avec les deux premiers EMPD, cette moyenne est descendue à 62 ans. Les crédits actuellement demandés vont encore faire descendre cette durée théorique d'attente entre deux interventions.

Une députée demande quand sera atteint l'objectif de pouvoir intervenir avant que la limite de sécurité soit atteinte sur les tronçons critiques mais il est difficile d'y répondre. En effet, outre les moyens dont on dispose, il y a l'inconnue de la météo. L'hiver dernier, très rude, a eu des conséquences importantes sur le réseau routier. Ce qui est mis en place pour améliorer le réseau n'empêche pas les urgences de surgir.

Au passage, on apprend, au point de vue usure de la route, que le passage d'un poids lourd correspond à dix mille véhicules légers !

En page 7 de l'EMPD il est dit que 120 tronçons ont été proposés par les quatre voyers comme on n'en a retenu que 20, un député aimerait savoir ce qu'il en est des 100 autres. Il est répondu qu'un projet d'entretien de routes nécessite de se caler avec les rythmes communaux, ainsi qu'avec d'autres projets, notamment la lutte contre le bruit. Dès lors, on établit des prévisions à cinq ans et on réalise dans cette liste les projets les plus aptes à être réalisés afin de coller au plus près de la réalité.

Le chef du DINF rappelle que le programme d'assainissement du bruit constitue une autre source de financement pour compléter la remise à niveau du réseau routier.

Un député affirme que dans la FAO du 18 février 2011 il y avait 9 appels d'offres du service des routes, dont 7 concernant des objets de cet EMPD. Des renseignements sont demandés concernant les treize autres. Il est répondu que les tronçons qui sont dans le tableau du chapitre 1.6 feront l'objet d'appels d'offres, par lots, une seconde vague sera publiée le 18 mars 2011.

Un député souhaite savoir ce qui s'est passé sur les routes 501b et 548d (Poliez-Pittet) au sujet de la première intervention où il y a eu un problème avec la qualité du produit utilisé. Ces travaux étant sous garantie, le problème est résolu sans frais supplémentaires.

L'EMPD évoque un baril de pétrole à 80 dollars. Un député aimerait savoir dans quelle mesure le prix du pétrole intervient dans les travaux. Il est répondu que le pétrole intervient à hauteur de 20% des matériaux utilisés et son prix peut donc avoir quelques incidences. Toutefois le service des routes utilise les indices ICP des prix de la construction pour ses estimations et n'élabore donc pas ses propres outils de calcul des prix.

Un député demande si l'on évite des doublons entre études menées par le canton et les mandats d'étude donnés à des tiers. Pour les études, il y a d'abord l'inventaire général de l'état des chaussées, qui comprend des carottages, dont l'étude est pilotée par le laboratoire du service des routes, qui mandate parfois des sous-traitants. Ensuite, dans les 4 régions, les tronçons qui nécessitent une analyse plus à fond font l'objet d'études particulières, qui peuvent être confiées à des sous-traitants. Dans tous les cas, il n'y a pas de redondance entre études menées en interne et études menées en externe.

Il est dit que les projets n'ont que très peu d'incidence sur l'environnement, sauf du point de vue du bruit. Pourquoi n'introduit-on pas des revêtements phono absorbants ? Par ailleurs pourquoi ne recycle-t-on que 25 à 30 % des revêtements fraisés ?

Le chef du département répond qu'il n'y a pas de revêtements phono absorbants dans cet EMPD. Un revêtement neuf normal permet à court terme une baisse de la pollution sonore de 2 à 5 DB à long terme, un revêtement phono absorbant permet une baisse de 5 DB.

Concernant le recyclage, théoriquement on devrait pouvoir recycler près de 100% des bitumes. Mais

les normes VSS imposent l'utilisation de matériaux de construction dans lesquels il ne peut y avoir plus de 25 à 30% de matériaux recyclés. Par contre, il existe des utilisations pour lesquelles les normes sévères liées à une forte utilisation et à un besoin de renouvellement minimal ne s'appliquent pas. Dans ces cas, l'utilisation de matériaux de recyclage peut être plus important.

Concernant les déchets non recyclés, il est effectué un rabotage sélectif des couches polluées qui doivent aller en décharges spéciales en effet, les taxes étant chères, nous évitons de mettre en décharge d'importants volumes.

Il faut savoir que les normes du service des routes sont plus élevées que celles d'autres utilisateurs de bitume.

Discussion sur le projet de décret et vote

Article 1

Adopté à l'unanimité des 9 membres

Article 2

Adopté à l'unanimité des 9 membres

Article 3

Il est rappelé à la commission que, suivant en cela l'avis du Service juridique et législatif, le Conseil d'Etat propose que cet EMPD échappe au référendum facultatif (art. 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale. La commission doit également statuer sur cette question.

La commission suit à l'unanimité la proposition du Conseil d'Etat de soustraire cet EMPD au référendum facultatif.

Entrée en matière

La commission recommande l'entrée en matière au Grand Conseil à l'unanimité des 9 membres présents.

Cheseaux-sur-Lausanne, le 21 mars 2011.

La présidente :
(Signé) *François Brélaz*