

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 10 décembre 1991 sur les routes**

La commission est composée de Mmes Claudine Dind, Ginette Duvoisin, Catherine Labouchère et MM. Jean-François Cachin, Albert Chapalay, Fabrice De Icco, Pierre-Alndré Gaille, Jean Guignard, André Marendaz, Philippe Modoux, Michele Mossi, Jacques Nicolet, Philippe Grobéty. Ce dernier est confirmé dans son rôle de président-rapporteur.

Elle s'est réunie le 29 août 2011 en présence de MM. François Marthaler (chef du DINT), Dominique Blanc (chef du service des routes), Eric Simond (chef de projet au service des routes).

Les notes de séance ont été prises par Mme Sophie Métraux, secrétaire de la commission que nous remercions pour son travail.

**Commentaire du Conseil d'Etat**

Le présent projet a pour but de concrétiser, dans la Loi sur les routes (LRou), la nouvelle hiérarchie du réseau routier cantonal vaudois issue du rapport « Routes cantonales à l'horizon 2020 – Lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau routier (RoC 2020)<sup>1</sup>. La classification actuelle datant d'une cinquantaine d'années environ et le canton s'étant entre-temps développé (évolution des charges de trafic, des exigences etc.), il est alors devenu important de mettre en place une hiérarchie répondant aux besoins actuels.

La nouvelle classification met en place un lien fort entre les mesures d'aménagement et d'entretien avec les catégories de routes dont il est question. La hiérarchie proposée, sous la forme d'un réseau dit « maillé », correspond à une photographie de la situation actuelle. Une révision de la hiérarchie des routes implique également une redéfinition des alignements, ceci est également traité dans le présent EMPL.

La nouvelle hiérarchie devra encore être concrétisée au travers d'un arrêté du Conseil d'Etat, lequel ne pourra être adopté qu'une fois la base légale modifiée.

Eu égard à la motion Marendaz<sup>2</sup>, M. Marthaler précise que la nouvelle hiérarchie du réseau n'est pas une préfiguration de ce que pourrait être le nouveau partage des responsabilités sur le réseau à l'avenir. Actuellement, une délégation a été désignée par le Conseil d'Etat pour négocier avec les communes.

---

<sup>1</sup> [http://www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/mobilite/routes/fichiers\\_pdf/RoC2020\\_Horizon\\_routes.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/routes/fichiers_pdf/RoC2020_Horizon_routes.pdf)

<sup>2</sup> (10\_MOT\_104) Motion André Marendaz et consorts concernant l'entretien des routes cantonales en traversée de localités et demandant qui fait quoi

## Discussion générale

Vu l'importance de la loi sur les routes pour toutes les régions du canton, la discussion générale a touché beaucoup de questions en rapport avec notre réseau routier. Vous trouverez, ci-dessous, un résumé des points principaux qui ont été soulevés.

Si pour la commission, la nouvelle hiérarchisation s'apparente à un changement de terminologie sans réelle révolution par rapport au précédent système et ne pose alors pas de problème, l'EMPL ne répond par contre pas aux soucis principaux des commissaires qui tournent autour de l'entretien des routes, de leurs catégories, du trafic poids lourds ou encore de la mobilité douce. Le rapport RoC 2020 est à tous ces égards plus important.

Sachant qu'à terme d'autres modifications de la loi seront à prévoir, plusieurs commissaires estiment qu'il aurait alors été préférable d'attendre des modifications substantielles pour présenter un EMPL. Le chef du département répond que certes les modifications ici proposées sont plutôt d'ordre « cosmétiques », toutefois, cet EMPL est nécessaire à la mise en œuvre de RoC 2020. Sans cela, le Conseil d'Etat ne peut pas adopter son arrêté sur le réseau.

A une question d'un commissaire, Monsieur le Conseiller d'Etat précise que la nouvelle hiérarchisation s'inspire de celle de la Confédération (la terminologie est la même). Quant aux cantons voisins, le projet leur a été soumis pour information et coordination. Bien que ces derniers n'aient pas la même hiérarchisation, ils n'ont toutefois pas signalé de décalage avec leur manière de faire.

Les nouvelles catégories se fondent sur l'utilité réelle et actuelle des différentes routes, quels types de centres urbains elles relient, quelles sont les charges de trafic et que veut-on garantir en terme de capacité, de sécurité, de vitesse, de fluidité etc. Depuis la mise en place de l'ancienne classification jusqu'à aujourd'hui, le trafic a considérablement augmenté. Par voie de conséquence, les standards minimums pour permettre une capacité pour tous les usagers de la route ont également été augmentés. Il en résulte donc un coût et une nécessité de mise à niveau vers le haut.

L'augmentation du trafic poids lourds, notamment sur des routes non dimensionnées à cet effet (réseau d'intérêt local, traversée de localité notamment) et les coûts que cela engendre préoccupent plusieurs commissaires. Conscients des soucis relatifs au trafic poids lourds, M. Marthaler précise cependant que s'agissant d'accord internationaux, les cantons ou les communes ne peuvent pas interdire le trafic poids lourds 40 tonnes. Toutefois, M. Blanc signale la possibilité de détourner le trafic poids lourds d'un village, si tant est que le détour ne s'avère pas trop important.

Pour favoriser la mobilité douce sur le réseau de base, un gabarit suffisant est alors nécessaire. Comme le précise le Chef de Département, il s'agira de faire preuve de pragmatisme ; parfois, sans élargir le gabarit, une piste cyclable pourra par exemple être tracée. Si tendanciellement, l'intégration de la mobilité douce conduira à un élargissement de la chaussée sur le réseau de base, tel ne sera probablement pas le cas sur le réseau d'intérêt local, eu égard aux coûts.

Concernant la problématique de routes du réseau de base ou du réseau complémentaire en traversée de localité fortement urbanisée, M. Marthaler précise que la fonction de la route est à mettre en avant. Le trafic sur le réseau de base, devrait par définition être important. Il s'agit donc de routes peu adaptées aux zones à 30 km/h. Néanmoins, il ne peut être affirmé qu'aucune zone 30 km/h ne saurait voir le jour sur des routes du réseau de base, de même sur le réseau complémentaire. Une évaluation des situations et des contextes locaux devra être menée.

Les convois spéciaux sont hors catégorie. Il s'agit d'axes établis par la Confédération, dès lors les convois spéciaux peuvent emprunter tant des routes cantonales, que communales, indépendamment des hiérarchies. Il est en outre signalé que pour les routes à convois exceptionnels, des aménagements urbains démontables peuvent être mis en place.

## **Discussion de l'EMPL Chapitre par chapitre**

Seul le chapitre 2.2 (Commentaire article par article) a provoqué une question d'un commissaire. En réponse, Monsieur le Conseiller d'Etat confirme qu'un certain temps sera nécessaire pour que sur le réseau de base, les piétons, les vélos etc., soient séparés. Mais la volonté politique existe. Signalant le cas de la RC1 entre Lausanne et Morges, M. Marthaler précise que le Conseil d'Etat, dans sa séance de mercredi 24 août 2011, a adopté une demande de crédit d'étude importante pour le tronçon Venoges-Morges. Cela a été transmis à la commission des finances.

## **Analyse du Projet de loi modifiant la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou)**

### ***Article premier***

Eu égard au bon usage de la langue française, il est proposé de modifier l'article ainsi :

<sup>1</sup>La loi du 10 décembre 1991 sur les routes est modifiée comme ~~il~~ suit :

L'amendement, de même que l'article modifié, sont acceptés à l'unanimité.

### ***Article 5***

#### ***Alinéa 1, lettre a***

Suite à une question d'un commissaire sur le terme « centres principaux », il est signalé que l'alinéa considère également les centres principaux hors du canton. De plus, ce terme est utilisé dans le rapport RoC 2020, c'est la raison pour laquelle il a été repris dans l'article 5 LRou. Le terme « centres cantonaux » est certes utilisé dans la fiche B11 (Centres cantonaux et régionaux) du plan directeur cantonal et repris dans la fiche A22 (Réseaux routiers) de ce même plan. Cela étant, cette divergence de termes ne paraît pas gênante puisque nous comprenons que le but d'un tel réseau est de relier des centres urbains entre eux.

A une question d'un commissaire qui relève qu'il est parfois spécifié, *du canton, hors du canton* et qu'à l'égard des centres touristiques, rien n'est précisé, le Chef de Département précise que certains centres touristiques (les stations de ski notamment) ne répondent pas aux autres critères mais peuvent pourtant difficilement être hors de portée du réseau de base, ne serait-ce qu'à cause des flux de trafic importants à certaines saisons ou voire certains jours de la semaine. C'est pourquoi la notion de centres touristiques a été ajoutée dans la liste des critères permettant de définir les routes de catégorie B.

Une précision est transmise à la commission avec les notes de séance par une juriste du service des routes : Selon le rapport ROC 2020, le réseau de base permet d'assurer « le maillage principal du territoire cantonal et de ses liaisons avec les territoires voisins » (cf. rapport RoC 2020 p. 45). Ainsi, l'article 5 al. 1 let. a LRou signifie que le réseau de base doit non seulement permettre de relier de manière efficace les centres du canton de Vaud entre eux mais également doit permettre une bonne liaison entre les centres du canton avec les centres des cantons voisins.

#### ***Alinéa 2***

Répondant à une question d'un commissaire, le chef de service explique que les communes ont été consultées sur le réseau présenté dans le règlement et que leurs remarques ont été prises en compte dans l'élaboration du projet RoC 2020. Les remarques arrivées après coup seront prises en compte dans l'élaboration du projet définitif. Les modifications futures du réseau ne seront pas menées sans consulter les communes.

C'est aussi avec les notes de séances que nous obtenons des précisions sur une réponse à une question d'un commissaire : Dès le moment où une loi cantonale indique dans l'une de ses dispositions qu'une question déterminée est réglée par voie de règlement, cela sous-entend

forcément qu'il s'agit d'un règlement du Conseil d'Etat (puisque c'est une compétence qui lui revient de par l'article 120 Cst-VD qui prévoit que le Conseil d'Etat édicte des règles de droit, dans la mesure où la Constitution ou la loi l'y autorisent, ce qui est le cas en l'espèce). Il n'est donc pas utile de le préciser.

*Alinéa 3, lettre b*

C'est aussi avec les notes de séances que nous recevons une explication de ce que peut être un passage public en faveur du canton : Il s'agit des servitudes de passage public en faveur du canton (cf. art. 1 al. 2 LRou). En effet, l'article 781 du Code civil prévoit la possibilité, pour la collectivité publique, de créer une servitude en sa faveur pour le cas où un chemin public traverse un fonds privé. Cette servitude est alors incorporée au domaine public (cf. André GRISEL, Traité de droit administratif, volume II, éditions Ides et Calendes, Neuchâtel, 1984, p. 530) et c'est ce que l'on appelle les "passages publics en faveur du canton". Cette formulation a été gardée telle quelle (par rapport à l'article 5 LRou actuel), l'idée étant, à ce stade, de modifier le strict minimum de la LRou. Un toilettage complet de loi devra se faire dans un deuxième temps.

L'article 5 est accepté à l'unanimité.

**Article 36**

L'article 36 est accepté à l'unanimité.

**Article 2**

L'article 2 est accepté à l'unanimité.

**Entrée en matière**

C'est à l'unanimité que la commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent EMPL.

Vers l'Eglise, le 13 novembre 2011

Le rapporteur/la rapportrice :  
(signé) *Philippe Grobéty*