

Département des infrastructures
Secrétariat général
Révision LR
Pl. de la Riponne 10
1014 Lausanne

Lausanne, le 1^{er} mars 2004
S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2003\POL0356.doc
GPB/lab

Révision de la loi sur les routes

Messieurs,

Nous avons bien reçu votre correspondance du 10 décembre 2003, relative au projet de révision mentionné sous rubrique, et vous remercions de nous consulter à ce propos.

Préambule

La loi cantonale sur les routes actuellement en vigueur date du 10 décembre 1991. La révision vise pour l'essentiel à clarifier certaines questions, notamment liées à la propriété de la route et aux conséquences financières qui en découlent. L'examen du projet d'exposé des motifs démontre que la situation des finances cantonales est manifestement à l'origine de cette révision. L'Etat de Vaud doit ainsi recentrer son action et ses moyens sur les composantes principales du réseau routier cantonal, tout en assurant une desserte minimale de l'ensemble du territoire. En soi acceptable, cet objectif doit toutefois être clairement exprimé, de même que l'important report de charges sur les communes qui en découle. Cette nouvelle répartition du financement ne doit pas être occultée par les « pseudo » transferts de compétences de l'Etat aux communes mentionnés dans l'EMPL.

Nos remarques générales reprennent les principales nouveautés de la révision :

Buts assignés à la route

Jusqu'ici, la législation ne contenait pas de but clairement défini; la révision prévoit dès lors à son article premier que la loi a pour but de « satisfaire les besoins de tous les usagers de la route, en tenant compte des impératifs liés à la sécurité et des nécessités de l'économie, respectant l'environnement et en valorisant la qualité de la vie ». Il faudra également veiller à ce que le réseau routier soit adapté au mode de déplacement motorisé et non motorisé, individuel et collectif et garantir la mise en valeur d'espaces publics de qualité.

Cette volonté « politiquement correcte » de partager la route entre les différents moyens de transports est certes envisageable dans les localités. Il ne faut toutefois pas se leurrer, il n'y aura jamais de véritable mixité entre les jeux d'enfants et le trafic routier. Par ailleurs, en ce qui concerne le réseau hors localités, le rôle d'une route doit surtout viser à assurer une liaison simple et rapide entre deux points.

Coordination avec la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions

La projet souhaite introduire un nouvel outil de planification : le plan d'affectation de la route, fixant l'assiette, ainsi que les conditions de construction et d'aménagement de la route et de ses abords. Elaboré au niveau cantonal ou communal, sur la base des plans directeurs, cet outil devrait permettre une coordination adéquate avec les plans existants et éviter ainsi certains problèmes en cours de procédure. Le plan d'affectation de la route équivaldrait par ailleurs à une autorisation de construire, si il est complété par les éléments du projet de construction; dans ce cas, l'approbation vaudrait également déclaration d'intérêt public dans une procédure d'expropriation.

Ces divers avantages devraient vraisemblablement compenser le surcroît de procédures imposé par ce nouvel outil de planification obligatoire ; on peut donc y souscrire.

Définitions

Dans sa volonté de clarification, le Conseil d'Etat souhaite préciser les notions de route cantonale et de traversée de localité.

Selon le projet de révision, le réseau des routes cantonales devra répondre essentiellement à des intérêts cantonaux en reliant entre eux « les centres d'importance cantonale, régionale ou locale, les pôles de développement économique, les stations touristiques, les accès aux routes nationales et les principales gares, tels que définis dans le plan directeur cantonal ». Ce recentrage des moyens mérite d'être soutenu.

En revanche, le réseau cantonal doit également assurer une accessibilité à la partie habitée principale de chaque commune du canton. Le deuxième alinéa de l'article 4 nouveau doit être modifié en conséquence.

En ce qui concerne les localités, le projet de révision prévoit d'utiliser les panneaux d'entrée et de sortie de localités pour délimiter les tronçons dits « en traversée », dont les coûts de construction et d'entretien de ces tronçons seront désormais à charge des collectivités locales. Cette nouvelle définition est certes particulièrement simple; elle a toutefois des conséquences financières extrêmement importantes : un simple calcul fait à Lutry démontre que les tronçons « en traversée de localité » passeront de 1'500 à 7'300 mètres, soit une multiplication par cinq des tronçons à charge de ladite commune. Située aux portes de l'agglomération lausannoise, disposant de divers hameaux et comportant un réseau mixte rural et urbain, Lutry est certainement dans la moyenne des communes vaudoises.

Au vu des déboires enregistrés à l'issue de l'opération Etacom et des autres reports de charges, enregistrés ou prévisibles, une telle multiplication des coûts par cinq à charge des communes n'est pas acceptable et il est indispensable de réfléchir à d'autres critères pour la définition des traversées de localités.

Etudier avant de construire

Sur la base du cas exemplaire de la H144 entre Villeneuve et les Evouettes, le projet souhaite ancrer dans la loi le principe d'une étude d'opportunité avant toute étude de planification et d'avant-projet d'une route cantonale. Au vu des problèmes que pose un tel aménagement, il n'est de loin pas certain qu'une étude supplémentaire, même préalable, permette véritablement d'accélérer les procédures. Il faut en effet d'accepter de reconnaître que certains intérêts particuliers ne correspondront jamais à l'intérêt général et qu'un arbitrage politique doit dès lors être imposé aux parties concernées. La procédure

d'expropriation matérielle et certaines mesures de compensation doivent en revanche permettre de préserver les intérêts locaux.

Cette possibilité d'arbitrage politique cantonal devrait être intégrée dans le nouvel article 17 proposé; cet arbitrage pourrait d'ailleurs se référer au plan directeur cantonal.

Approche intégrant tous les usagers de la route

La nouvelle approche de la législation proposée vise non plus à séparer les différents trafics (piétons, cyclistes, véhicules), mais à les intégrer. Cet objectif est certes louable et les collectivités locales y attachent une grande importance dans leurs zones habitées. Il faut néanmoins rappeler que les routes sont essentiellement faites pour le trafic motorisé, même à l'intérieur des localités; on ne construit pas une nouvelle artère pour que les piétons, cyclistes et enfants puissent y évoluer « avec un minimum d'entraves ». Si on veut la sécurité, il faut séparer clairement les espaces publics des espaces routiers.

Clarification des responsabilités et du financement

Le projet de révision prévoit de laisser une plus grande liberté aux communes dans la planification, l'entretien et l'exploitation des routes dont elles sont (et seront désormais) propriétaires, à savoir les routes communales et les routes cantonales en traversée de localités; ces derniers tronçons devraient d'ailleurs être multipliés par cinq, comme nous l'avons précisé plus haut. Découlant de la récente révision de la LATC, intervenue dans le cadre d'Étacom, ces nouvelles compétences décisionnelles ne seront pas négligeables et les communes, toujours attentives à leur développement routier, y trouveront certainement un intérêt. Il faut toutefois rappeler l'aspect financier extrêmement important de ce transfert qui rendra la pilule bien amère. Par ailleurs, ces nouvelles libertés devront s'exercer dans un cadre bien strict et qui ne devrait pas véritablement changer les pratiques actuelles; les services cantonaux continueront vraisemblablement de décider, en assurant toutefois une part moindre du financement.

Présenté comme globalement neutre pour l'État et l'ensemble des communes, le volet financier de ce projet de révision n'est pas explicité dans l'exposé des motifs et pour cause : il implique évidemment un transfert massif de charges de l'État sur les communes. Exceptées quelques comparaisons avec d'autres cantons, l'EMPL ne donne aucune donnée chiffrée, alors que le combat politique sera vraisemblablement très délicat au Grand Conseil. **Cet avant-projet soumis à consultation nous semble dès lors inacceptable en l'état et doit être complété par des considérations financières.**

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Régis Joly
Sous-directeur