

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Josiane Aubert "Le respect des standards fixés par l'administration passe-t-il avant une réflexion politique autour du soutien à l'économie régionale et aux emplois ?"

Rappel

"La Vallée de Joux, avec ses 6'200 habitants (1% du canton) est une région périphérique tout à fait particulière. Son industrie horlogère et de microtechnique contribue aux exportations pour une valeur de 10% de celles du canton. La Vallée de Joux a doublé ses exportations ces 10 dernières années. Le nombre de places de travail qui atteignait 5'200 (recensement de 2001) est encore en augmentation, avec une proportion de 75% dans le secteur secondaire. La qualité de la main d'œuvre et son savoir-faire sont reconnus loin à la ronde, ce qui a favorisé le développement et l'extension de plusieurs entreprises de renom dans ce coin du Jura vaudois.

Le handicap de la région, c'est de ne pas avoir une liaison autoroutière directe, et de ne pas se trouver sur une ligne de transport public à grand trafic. C'est peut être ce qui fait aussi son charme et son cachet, mais il est de la responsabilité des autorités politiques de ce canton à veiller qu'un équilibre adéquat soit trouvé, pour garantir les liaisons routières dans les meilleures conditions possibles en toute saison, compte tenu des besoins spécifiques de la population résidante et des employés qui arrivent, pour 50% d'entre eux, de France voisine tous les matins

Le 25 octobre dernier, j'ai posé une question orale concernant la non existence de lignes blanches dans le col du Marchairuz. Je demandais "Pour assurer au mieux la sécurité des automobilistes, ne serait-il pas judicieux d'inverser les priorités dans l'entretien de certaines routes, en privilégiant les marquages au détriment de la tonte des gazons ?" La réponse se bornait à souligner les standards appliqués aux routes cantonales pour qu'elles bénéficient d'une ligne blanche : un trafic minimal de 1500 véhicules par jour, et le Marchairuz ne les atteint pas avec ses 1200 véhicules journaliers. Le fait que les gazons émaillés de fleurs alpines d'altitude ne poussent pas comme les foins drus de Plaine, et ne nécessiteraient donc pas de tonte rase pour garantir la sécurité n'est pas considéré comme pertinent : ce raisonnement n'entre pas dans les standards ! Je me suis déclarée insatisfaite de la réponse et M. le Conseiller d'Etat Marthaler m'a assurée qu'il se pencherait une fois de plus sur la problématique. A ce jour, je n'ai aucune nouvelle.

Le 7 décembre 2005, un des principaux employeurs de la région adressait une lettre au Conseil d'Etat pour demander des mesures pour assurer de bonnes conditions d'accès à la Vallée pendant les périodes hivernales, depuis Lausanne, Genève ou Neuchâtel, mais aussi pour les nombreux employés qui arrivent quotidiennement depuis La France par Vallorbe. A ce jour, pour toute réponse, seul un accusé de réception a été envoyé par Madame la Présidente du Grand Conseil qui a transmis le dossier au DEC et à la commission de gestion.

Dans l'industrie, le travail commence à 7 heures le matin ; c'est dire si le trafic commence tôt ; les frontaliers en particulier empruntent la route de Vallorbe le Pont entre 6 heures et 7 heures. Dans ce cas aussi, on se heurte aux standards mis en place pour le déneigement hivernal (6 h à 22 h ou 7 h à 22 h selon les tronçons).

Compte tenu des enjeux majeurs pour cette région, pour les emplois qu'elle représente aussi bien au niveau local qu'au niveau cantonal, pour sa population, je demande au Conseil d'Etat, DINF, DEC et DFIN de dire quelles mesures il compte prendre pour garantir des conditions satisfaisantes sur chacun des trois axes routiers qui permettent à la Vallée de rester le fleuron industriel que nous connaissons."

Le Sentier, le 21 février 2006, Josiane Aubert, députée

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La problématique soulevée par les questions posées en 2006 dans le cadre de la présente interpellation a été prise en compte depuis longtemps. Néanmoins, dans un souci de transparence, le Conseil d'Etat tient à en formaliser les réponses.

Réponse

Afin d'améliorer l'accessibilité de la Vallée, un certain nombre de mesures allant dans le sens de l'interpellation ont été prises:

1. Déneigement

Actuellement, tous les accès à la Vallée de Joux, à l'exception du Marchairuz avec un trafic de 1'100 véhicules par jour, sont considérés comme prioritaires. Le déneigement de ces tronçons est assuré de 6h00 du matin à 22h00 le soir. Au-delà de 22h00 un service n'est effectué qu'à titre exceptionnel. Cela signifie que les équipes d'entretien commencent les travaux à partir de 3h00 du matin voire 2h00 en cas de fortes chutes de neige. Les engins suivants sont affectés au déneigement:

- Un engin mixte (lame/saleuse) pour le Marchairuz
- Un engin mixte et une lame d'appoint pour le Mollendruz
- Un engin mixte pour le Mont d'Orsière
- Deux engins mixtes pour la Vallée
- Un engin mixte pour Petra Felix – Croy

Les parcours effectués par chacun de ces engins sont de l'ordre de 20 à 25 km, ce qui est inférieur à la moyenne cantonale.

En 2008 (du 1^{er} janvier au 31 décembre), les statistiques des sorties montrent 200 interventions au Mollendruz avec véhicules mixtes et lame d'appoint ainsi que 150 à la Vallée avec des véhicules mixtes.

2. Marquage

Le fauchage des talus, comme le marquage des routes, est une mesure de sécurité, et l'un et l'autre ont leur utilité. Le choix de renoncer au marquage mais de maintenir le fauchage se base sur plusieurs arguments. Compte tenu des contraintes budgétaires, qui obligent à limiter les standards des routes peu fréquentées, comme le Marchairuz, il est légitime de se poser la question d'un éventuel transfert du budget de fauchage au marquage. Cette solution n'a pas été retenue pour les raisons suivantes:

- Le fauchage des talus garantit la visibilité qui est un des principaux facteurs de sécurité. Les zones prioritaires comprennent les bords de chaussées, les carrefours et les intérieurs des courbes ; celles-ci sont fauchées régulièrement. Y renoncer ne ferait qu'accroître le danger

(diminution du champ de visibilité), même en présence de marquage, car ce dernier ne garantit pas la perception des véhicules venant en sens inverse.

- Les autres zones, dites extensives, sont fauchées en règle générale une fois dans l'année selon des critères répondant au développement durable (pas de désherbant, respect de la richesse florale et faunistique).
- Le montant alloué au fauchage ne représentant que 20 à 30 % du budget marquage selon les tronçons et le type de peinture employée et comme il n'est pas question de renoncer entièrement au fauchage, le report d'une partie de budget ne comblerait que partiellement les besoins et ne résoudrait donc pas la problématique.

La préférence donnée au fauchage est également étayée par le fait que, sur les 17 accidents répertoriés entre 2001 et 2005 sur la route du Marchairuz, aucun n'est dû à l'absence de marquage.

En région de montagne, sur les routes cantonales, les marquages devraient être renouvelés annuellement. Pour palier cet état de fait, le Service des routes a installé des balises le long du tracé de la route du Marchairuz. Cette solution a pour avantage d'être durable (la durée de vie d'une balise étant de 5 ans environ) et de bien délimiter la chaussée en cas de chutes de neige.

3. Signalisation

Le Service des routes a mis en place des indicateurs de direction depuis la Vallée pour rejoindre l'autoroute la plus proche. En outre, une signalisation touristique est installée avant la jonction de Cossonay.

Sur ces bases nous pouvons affirmer qu'aucun axe n'est prétérité même si le Mollendruz fait l'objet d'une attention particulière, le week-end et les jours fériés, de par le fait qu'il est le lien principal avec l'arc lémanique. A ce sujet il est malheureux de relever que trop d'usagers de la route ne sont pas équipés correctement et considèrent qu'un parcours en hiver doit prendre le même temps qu'en été, faisant fi des obligations énumérées dans la loi sur la circulation routière (LCR).

En conclusion, le Conseil d'Etat considère que les moyens engagés garantissent à la Vallée de Joux des conditions de trafic satisfaisantes.

Il tient, enfin, à saluer le dynamisme des entreprises de la Vallée et, tout particulièrement, les efforts consentis par la manufacture Jaeger-LeCoultre qui, au travers de son plan de mobilité, a réussi à convaincre plus de la moitié de son personnel au covoiturage. Elle a pour cela reçu, en 2008, le prix mobilité d'entreprise et son exemple fait aujourd'hui école dans tout l'Arc jurassien.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 janvier 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean