

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne



Grand Conseil - Secrétariat général  
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Reçu le **18 DEC 2009**

Scanné le **18 DEC. 2009**

Monsieur Laurent Chappuis  
Président du Grand Conseil  
Place du Château 6  
1014 Lausanne

Réf. : MFP/15005352

Lausanne, le 16 décembre 2009

**Pétition "Pour une sécurité accrue de la route Essert-sous-Champvent à Peney au lieu-dit "Le Pilon" qui subit années après années de graves accidents" (08\_PET\_027)**

Monsieur le Président,

En date du 15 septembre 2009, la pétition "Pour une sécurité accrue de la route Essert-sous-Champvent à Peney au lieu-dit "Le Pilon" qui subit années après années de graves accidents" a été renvoyée au Conseil d'Etat par la Commission des pétitions pour étude et rapport.

Le Conseil d'Etat partage les préoccupations exprimées dans la pétition. Dans cette perspective, il a confié une expertise sécuritaire à un bureau privé dans le courant de l'hiver 2008-2009.

L'expertise a conclu à un bon état général de la route. Cependant, elle a mis en évidence deux zones présentant davantage de risques. Aussi propose-t-elle les mesures suivantes :

- limitation des zones d'ombre en traversées de forêt par abattage d'arbres
- amélioration de la distance de visibilité
- pose de glissières supplémentaires
- amélioration de l'adhérence du revêtement bitumineux
- correction des dévers insuffisants
- amélioration des transitions de dévers entre les virages en "S".

Le Service des routes a d'ores et déjà réalisé les deux premières mesures. Les quatre autres seront prochainement entreprises dans le cadre du programme de suppression d'un certain nombre de points noirs routiers, programme qui fera l'objet d'un crédit-cadre.

Une fois ces travaux réalisés, la sécurité sur ce tronçon de la RC 254 sera pleinement rétablie et la signalisation actuelle provisoire de limitation de vitesse à 60 km/h pourra être enlevée.

Ce préambule fait, les questions posées appellent les réponses suivantes :



*Question 1 :*

*Pourquoi sur un tel tronçon n'a-t-on pas encore introduit l'interdiction totale de dépasser ?*

Les interdictions totales de dépasser sont régies par la norme suisse SN 640 862 et par l'article 73 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Le marquage d'une ligne de sécurité (ligne continue) se fait là où la distance de visibilité pour doubler un véhicule est insuffisante. La section incriminée par la pétition possède une ligne d'avertissement et se situe entre deux virages munis d'une ligne continue. A cet endroit, la visibilité est suffisante et une interdiction de dépasser ne serait ni conforme aux normes ni à l'OSR.

Cela dit, dans le but d'améliorer encore la visibilité, le Service des routes a dans l'intervalle procédé à la taille des arbustes et des buissons situés à l'intérieur des courbes afin de générer des zones de dérasement (ou dégagement).

*Question 2 :*

*Vu la configuration des lieux, les signaux d'avertissement "double virage" ainsi que les "chevrons virage dangereux" représentent une bonne indication, mais restent insuffisants. En effet, en présence de certaines conditions climatiques défavorables (pluie, verglas), cette route devient extrêmement glissante et dangereuse surtout en descente. Même un conducteur expérimenté et prudent doit parfois avoir avec lui un ange gardien ! Pourquoi aucun avertissement de danger n'est-il signalé après la sortie du village de Peney? (Exemple: route très glissante en cas de pluie ou verglas)*

A la sortie du village de Peney, les signaux OSR 1.03 (Double virage, le premier à droite avec plaque complémentaire "sur 1,5 km") ainsi que OSR 1.05 (Chaussée glissante) sont posés. Selon les articles 4 et 5 OSR, ces signaux requièrent une réduction de la vitesse (donc forcément en dessous de 80 km/h) de la part des usagers de la route. En outre, chaque virage du tronçon est muni de balises et de flèches conformément à la norme SN 640 822. C'est donc à l'utilisateur de la route de se conformer à la signalisation en vigueur. Ces mêmes signaux sont apposés dans le sens contraire, venant d'Essert-sous-Champvent. La signalisation en place est donc suffisante.

*Question 3 :*

*Pourquoi ose-t-on encore circuler à une vitesse maximale de 80 km/h sur une route aussi pentue que sinueuse? Ne serait-il pas judicieux de poser un radar fixe dans la descente afin d'éviter que les conducteurs se fassent piéger par la dernière courbe en direction d'Essert-sous-Champvent ?*

La route cantonale 254b peut être considérée comme une route de transition entre une route de montagne caractérisée par la présence de nombreux virages et une route de plaine. En général, les routes cantonales permettent une vitesse de 80 km/h et, là où le tracé ne correspond pas à ce critère, la Loi sur la circulation routière (LCR) article 32 et l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) article 4 stipulent que la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Ceci permet d'éviter de poser une multitude de signaux de limitation de vitesse là où le tracé ne permettrait pas le 80 km/h. C'est par exemple le cas sur la route Vuiteboeuf – Ste-Croix, dépourvue de signalisation de limitation de vitesse.

Dans le cas du tronçon de Peney à Essert-sous-Champvent, les principales causes des accidents sont bien l'excès de vitesse et la non-adaptation de la vitesse aux circonstances extérieures et ce malgré les signaux OSR 1.03 et 1.05 indiquant la succession de virages et une chaussée glissante. Dans le cas présent, si les communes concernées le souhaitent, un appareil enregistrant la vitesse pourrait être une solution entrant dans le cadre de la campagne "Apaiser la conduite".

*Question 4 :*

*Pourquoi les bouches d'écoulement sont-elles si profondes sans avoir au minimum une grille de protection ?*

De 1990 à 2005, le trafic journalier moyen sur ce tronçon de la route cantonale 254b est passé de 4'300 véhicules / jour à 5'300 véhicules / jour. Les affaissements et déformations successives des bords de la chaussée et des accotements sont le témoignage des dégradations subies par ce tronçon au cours de ces 20 dernières années. Les différentes interventions de réparation de la route entreprises en tenant compte des priorités budgétaires ont maintenu la route dans un état conforme aux standards sans permettre toutefois une réhabilitation complète des collecteurs. On ne déplore cependant aucun accident dû à ces appels d'eau et la pose de grille, bien que prévue par le voyer, n'avait pas été jugée d'extrême urgence.

Le Service des routes, dans l'intervalle, a procédé au curage et au contrôle vidéo de l'ensemble des canalisations du tronçon en question afin de vérifier le caractère opérationnel des collecteurs et des grilles d'écoulement seront prochainement posées sur les différents appels d'eau, ceci dans le but d'éviter que des véhicules soient déstabilisés en roulant dessus.

Afin de sécuriser les travaux récemment entrepris, un panneau de signalisation provisoire de limitation de la vitesse à 60 km/h a été posé.

*Question 5 :*

*Serait-il envisageable, comme c'est le cas entre Treykovagnes et Chamblon, d'installer des trafiblocs, éléments modérateurs de vitesse ? (Voir ...).*

Les trafiblocs ne sont pas autorisés sur les routes cantonales principales hors traversée de localité, car considérés comme des obstacles. La pose de tels dispositifs irait à l'encontre de l'article 4 de la loi sur la circulation routière (LCR) qui stipule qu'il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation.

*Question 6 :*

*L'état de revêtement est-il adéquat? Car l'introduction des 40T sur cet axe de transit frontalier a pu avoir une influence sur sa structure ?*

L'accroissement du trafic et l'autorisation de circuler donnée aux 40 t depuis le 1er janvier 2005 sont les facteurs évidents ayant causé des dégradations significatives à l'infrastructure de la route, ainsi que l'usure prématurée du revêtement. Cela dit, le revêtement en tant que tel reste conforme aux standards.

Par ailleurs, en application de l'article 40 de la Loi sur les routes, le SR fera déboiser les abords de la chaussée en traversée du "bois de l'Etang" au lieu-dit "La Tuilière", pour permettre un assèchement plus rapide de ce tronçon en forêt.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pascal Broulis

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean