

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jacques Nicolet "Peut-on sécuriser de meilleure façon la route de Vallorbe jusqu'à la douane française"

Rappel de l'interpellation

Depuis quelque temps, les accidents se multiplient sur la route reliant Vallorbe et la douane du Creux. Les Vallorbiens et la population régionale ne souhaitent pas que l'on doive attendre un accident mortel avant de réagir.

Les causes de ces accidents sont multiples. D'une part, la limitation de vitesse sur la route cantonale est de 80 km/h à cet endroit, entre la fin du village et le rond-point de la douane du Creux, il y a plusieurs chemins qui débouchent depuis des quartiers de villas. D'autre part, il y a la station-service dont l'accès a déjà causé des accidents graves par le passé.

Une des solutions serait de rabaisser la limite de vitesse sur ce tronçon. Une autre solution envisageable serait de contraindre, par une ligne continue, les automobilistes qui souhaitent se rendre à la station-service, d'aller tourner au giratoire pour revenir en arrière. Cela n'occasionnerait qu'un détour de moins d'un kilomètre et réduirait les risques d'accident à cet endroit-là.

Questions au Conseil d'Etat :

- 1. Quelles sont les mesures que le Conseil d'Etat compte prendre pour sécuriser cette route ?*
- 2. Une limitation de la vitesse est-elle envisageable ?*
- 3. Que pense le Conseil d'Etat de contraindre les automobilistes à aller tourner au rond-point pour accéder à la station-service ?*
- 4. Que compte faire le canton pour améliorer la sécurité des usagers de cette route, si aucune des solutions proposées n'est retenue ?*

Ne souhaite pas développer.

Considération d'ordre général

1. Accidentologie du tronçon entre 2006 et octobre 2010

Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 octobre 2010, treize accidents ont été enregistrés sur le tronçon de route cantonale RC 251 entre Vallorbe et la frontière française ainsi que huit sur le tronçon de route cantonale RC 252 dans le prolongement de l'autoroute A9b à l'approche du giratoire du Creux. Le tableau ci-dessous résume la distribution des accidents sur la période considérée.

Année	2006	2007	2008	2009	2010	Total par RC
RC 251 Nombre d'accidents *	6	1	2	3	1	13
RC 252 Nombre d'accidents *	0	2	3	1	2	8
	6	3	5	4	3	21

(* aucun accident mortel ou avec dommage corporel)

La distribution des accidents dans l'espace montre qu'il existe deux endroits à concentration d'accidents. Il s'agit:

1. De l'approche du giratoire du Creux plus particulièrement entre la frontière et le giratoire sur la RC 251 ainsi que le virage précédant ledit giratoire sur la RC 252 (13 accidents sur la période étudiée).
2. Du virage situé à la sortie de Vallorbe entre les points de repères 3575 et 3600 sur la RC 251 (5 accidents sur la période étudiée).

Les trois accidents restants ont été enregistrés à un carrefour et à deux débouchés sur une propriété privée.

Il est à noter qu'aucun accident mortel ou avec dommages corporels n'a été enregistré durant la période. Selon la norme VSS SN 640 009a, il est possible de déceler un "point noir" du trafic en comparant le nombre d'accidents survenus par intervalle d'une longueur de 200 m par route et pour une période définie avec les valeurs indicatives des valeurs seuils. On qualifie le tronçon considéré de "point noir" si, sur une période de deux ans, le nombre de tués est de deux, le nombre d'accidents avec dommages corporels est de quatre et le nombre de tous les accidents est de huit.

Aucune combinaison du nombre d'accidents sur deux ans n'atteignant la valeur seuil de huit, les tronçons de route étudiés ne sont donc pas considérés comme des "points noirs" à proprement parler.

2. Programme d'assainissement des points noirs et tronçon Vallorbe – Douane française

Depuis 2002, date du lancement du programme de sécurité routière Via sicura par la Confédération, le Service des routes, en collaboration avec la police cantonale, a mis sur pied un programme d'élimination des points noirs sur son réseau de routes cantonales hors traversée de localité. Une hiérarchisation des points noirs (classement par ordre de priorité) a été effectuée et, chaque année, trois à six points noirs parmi les plus dangereux sont assainis.

La route de Vallorbe à la douane française ne fait actuellement pas partie des tronçons à assainir prioritairement. Il n'est donc pas prévu d'y effectuer des travaux lourds d'assainissement.

Réponse du Conseil d'Etat

1. *Quelles sont les mesures que le Conseil d'Etat compte prendre pour sécuriser cette route ?*

Les deux endroits à concentration d'accidents définis sur le tronçon n'étant pas à proprement parler des "points noirs", le Conseil d'Etat n'envisage pas de mesures lourdes d'assainissement à court terme.

2. *Une limitation de vitesse est-elle envisageable ?*

Toute limitation de vitesse doit suivre la procédure selon les articles 32 de la Loi sur la circulation routière (LCR) et 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Dans le cas présent, aucun des 4 critères prévus par cette dernière n'est rempli et la présentation d'une dérogation à la limite de 80 km/h pour une route cantonale hors traversée de localité ne serait pas accepté par la Commission consultative de circulation (CCC), organe cantonal compétant en matière de limitation de la vitesse.

3. *Que pense le Conseil d'Etat de contraindre les automobilistes à aller tourner au rond-point pour accéder à la station-service ?*

Aller tourner au rond-point signifierait un détour d'un kilomètre que peu d'automobilistes seraient prêts à accepter. Une ligne de sécurité selon l'Ordonnance de la signalisation routière (OSR 6.01) ne serait pas respectée. Cette solution, pour un seul accident enregistré à cet endroit sur la période 2006 – 2010, ne paraît pas proportionnée.

4. *Que compte faire le canton pour améliorer la sécurité des usagers de cette route, si aucunes des solutions proposées n'est retenue ?*

Dans le cadre de son programme d'entretien annuel, le canton, par le biais de son Service des routes, envisage les 3 mesures suivantes:

1. Pose de balises de guidage supplémentaires (tous les 25 m au lieu de 50 m) à l'extérieur du virage en allant du point de repère 3575 vers le point de repère 3600 de la RC 251, soit entre le pont CFF et la ligne droite précédent la station-service Agip, afin d'augmenter la lisibilité du virage.
2. Instaurer un sens unique de circulation dans la station-service en obligeant les automobilistes à y entrer côté frontière (nord) et en sortir par le côté Vallorbe (sud). Une modification du marquage central existant de la RC 251 et la pose d'un panneau de sens interdit à l'accès sud de la station-service suffisent à cette mesure qui aura l'avantage d'augmenter la visibilité des automobilistes entrant dans la station et de ceux arrivant de Vallorbe et pouvant les percuter par l'arrière.
3. Pose d'un marquage sonore (barrettes transversales) sur la RC 252, à l'approche du virage précédant le giratoire du Creux, destiné à avertir l'automobiliste en excès de vitesse à l'imminence d'un danger.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 26 janvier 2011.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean