

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur le postulat Aliette Rey-Marion et consorts - Réaliser le marquage adéquat des routes
cantoniales secondaires vaudoises pour accroître la sécurité de tous les usagers

Rappel

Nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier dans les meilleurs délais, un plan de mesures permettant le marquage adéquat des routes cantoniales secondaires du canton pour augmenter la sécurité de tous les usagers.

Avec l'arrivée de l'automne, les brumes matinales persistantes, les sombres soirées dans les régions boisées ainsi que les pluies passagères rendent les routes du réseau secondaire dangereuses pour les automobilistes et les autres usagers.

Au cours de ces dernières années, les services cantonaux concernés n'ont pas, pour de nombreuses routes cantoniales secondaires, procédé au marquage des ces dernières suite à des travaux d'entretien ou à cause de l'usure naturelle dudit marquage.

La démarche s'inscrit dans la volonté de rehausser la sécurité sur les routes vaudoises et diminuer les frais induits par les accidents dus à la mauvaise visibilité engendrée en priorité par le défaut étendu de marquage.

(signé) Aliette Rey-Marion et 27 cosignataires

Rapport du Conseil d'Etat

Dans son rapport, la commission du Grand Conseil chargée d'examiner ce postulat a demandé que le rapport se concentre sur la phrase suivante : *Après examen complet du réseau routier vaudois et sur demande des communes concernées, le Service des routes doit savoir quels tronçons doivent être sécurisés par des lignes blanches, médianes ou en bordure, et ainsi étudier un plan de mesures permettant de mettre en œuvre ce marquage.* C'est dans cette optique que le Conseil d'Etat a établi son rapport.

Le Conseil d'Etat partage le souci de sécurité exprimé par la postulante. La politique actuelle du Canton en matière de marquage routier est donc en accord avec la norme professionnelle de la VSS SN 640862 sur le marquage des routes principales et secondaires. Rappelons que la VSS, Schweizerische Verband der Strassen und Verkehrsfachleute, est une association de professionnels, d'entreprises et d'institutions actifs dans la planification, l'établissement de projets, la construction, l'exploitation, l'entretien, l'usage et la déconstruction d'infrastructures de transport. Cette norme précise que les routes dont la largeur est inférieure à 6 m doivent être exemptes de marquage. En effet, sur de telles routes, une ligne à l'axe peut difficilement être respectée car la largeur des voies (inférieure à 3 m) serait insuffisante pour circuler en toute sécurité, sans empiéter sur les accotements. De même, des lignes de bords sur une route trop étroite créent un danger en cas de circulation bidirectionnelle car

elles repoussent le trafic en milieu de chaussée.

Ceci posé, en principe, tout usager de la route devrait être en mesure d'en appréhender le tracé en tout temps, quelles que soient les conditions météorologiques, de jour comme de nuit, et quel que soit l'état de la chaussée. En adoptant une conduite adaptée aux circonstances, conformément à l'article 32 de la LCR (Loi fédérale sur la circulation routière), un conducteur ne devrait pas observer de perte de tracé ou éprouver un doute sur la sinuosité immédiate de la voie qu'il emprunte.

Autre élément à prendre en compte : le marquage d'une route au moyen d'une bande de peinture n'est évidemment visible que si la chaussée n'est pas enneigée. Or, le service hivernal des routes est défini selon des priorités qui sont en relation directe avec l'importance et la charge des axes cantonaux. Ainsi, pour une simple question de logistique, même si l'ensemble du réseau est régulièrement déneigé, il n'est pas possible de garantir 24 heures sur 24 le déblayage de toutes les routes, et en particulier celles dont le trafic journalier est inférieur à 2'000 véhicules par jour. Partant de cette constatation, la question se pose de savoir comment rendre le tracé d'une route perceptible, par tous les usagers et en toutes circonstances. Pour répondre à cette question, on dispose de deux solutions à mettre en balance : le marquage et le balisage.

Le marquage central offre cet avantage de parfaitement dessiner la route et d'en laisser percevoir précisément les sinuosités, notamment la nuit, par rétroreflexion dans la lumière des phares. Il présente par contre trois inconvénients par rapport au balisage : un coût plus important, le renouvellement plus fréquent, et surtout, son inefficacité en cas de route souillée ou enneigée. Il est en outre inadapté aux routes étroites (moins de 6 m) pour les raisons évoquées plus haut.

Quant au marquage des lignes de bord, au moins deux fois plus cher que le marquage de l'axe, il est tout aussi inadapté que le marquage à l'axe en cas de faible largeur de route, et il présente les mêmes inconvénients.

Les balises, quant à elles, sont posées à des intervalles tels que, quelle que soit la sinuosité du tronçon qu'elles flanquent, au moins trois balises sont toujours dans le champ de vision du conducteur. Les balises marquent certes la sinuosité de la route de manière discontinue, par comparaison au marquage, mais elles sont meilleur marché, nécessitent moins d'entretien, et surtout elles sont efficaces en tout temps, quel que soit l'état de la chaussée, fût-elle souillée ou enneigée.

Le marquage est donc plus pertinent sur les routes dont le déneigement est prioritaire. Par contre, sur les axes de moindre importance, dont le déneigement, ou le nettoyage, ne peut être garanti en tout temps, et notamment sur les routes de moindre importance dont la largeur est inférieure à 6 m, il vaut mieux poser des balises. Celles-ci, perceptibles quelles que soient les conditions, permettront un meilleur guidage sur les routes, dont la sécurité sera ainsi améliorée. Il est à noter qu'en cas d'épais brouillard, la rétroreflexion des catadioptres qui équipent les balises est bien supérieure à celle du marquage.

Sur la base de ce qui précède, pour une efficacité optimale et une reconnaissance assurée du tracé de l'ensemble des routes cantonales, le Conseil d'Etat a adopté la stratégie détaillée ci-après :

- Comme jusqu'ici, l'axe des routes d'au moins 6 m de large et supportant un trafic journalier moyen d'au moins 2'000 véhicules continuera d'être systématiquement marqué et entretenu. Les coûts de cette opération continueront d'être pris sur le budget de fonctionnement du Service des routes. Le critère sélectif portant sur la largeur de la route est conforme à la norme SN 640862 sur le marquage des routes principales et secondaires.
- En complément, le Conseil d'Etat a décidé que la totalité des routes cantonales, (marquée ou non) seraient équipées de balises, garantissant ainsi en tout temps la perception du tracé et la sécurité du trafic. Les balises seront posées prioritairement

dans les régions dont le climat est le plus rude et pour lesquelles le brouillard est le plus fréquent, notamment la région Nord du canton.

- Le marquage des lignes de bord ne sera par contre pas systématiquement réalisé. Il sera étudié de cas en cas, et réservé en général aux routes principales du réseau de base. Une largeur minimale de 6 m restera requise pour un tel marquage, et il conviendra d'analyser les besoins accrus de visibilité, dépendant essentiellement des conditions locales.

L'équipement complet du réseau cantonal tel que détaillé précédemment (marquage et balisage) pourra être achevé, selon les estimations, dans les 4 ans. Cet objectif implique l'équipement complémentaire de 410 km de routes. Ceci représente 16'400 balises au coût unitaire de CHF 12.-, soit un montant de l'ordre de CHF 200'000.- pour les fournitures. A ces fournitures viennent se rajouter les coûts de la main d'oeuvre nécessaire à la réalisation des socles et la pose des balises. Le montant final, fourniture et main d'oeuvre, avoisine la somme de CHF 1'300'000.- et sera pris sur le budget de fonctionnement du Service des routes.

Outre la prise en compte des normes fédérales en vigueur, cette stratégie, fondée sur des considérations sécuritaires pragmatiques, est en accord avec les observations faites sur l'accidentalité du réseau routier cantonal vaudois. L'analyse des points noirs et des lieux à concentration d'accidents du réseau montre que les routes secondaires ne sont pas les plus accidentogènes. Le balisage des 410 km de routes vaudoises qui n'en sont pas encore pourvues ne viendra que renforcer cet état de fait.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 janvier 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean