

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Dominique Bonny - Des glissières de sécurité sécurisées

Rappel de l'interpellation

Les circonstances dramatiques d'un accident, dans lesquelles un jeune motard est décédé sur une route de la Broye fribourgeoise, mettent en cause la problématique et la dangerosité des glissières de sécurité.

Ces dernières peuvent être de véritables guillotines pour les motards. Lorsqu'un deux-roues se couche dans une courbe, la vitesse n'est pas toujours mise en cause. En effet, une simple erreur de conduite, un peu de gravillon, une coulée d'huile, suffisent pour que ce soit le drame.

Dans le cas cité, le jeune conducteur est décédé après sectionnement d'un membre inférieur.

A ma connaissance, il existe une solution pour sécuriser lesdites glissières : la pose d'un double rail.

En précisant que je ne suis pas motard, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat.

- 1. Les services cantonaux vaudois ont-ils connaissance de ce problème ?*
- 2. Quelle est la situation dans notre canton sur des cas semblables ces 10 dernières années (nombre d'accidents et mortalité).*
- 3. Existe-t-il des normes ou des directives fédérales ou cantonales pour améliorer la sécurité des glissières ?*
- 4. Comment l'Etat pourrait-il se départir de sa responsabilité lors de cas graves, lorsque les glissières installées par le Service cantonal seraient mises en cause ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Souhaite développer

Le 8 janvier 2013. (Signé) Dominique Bonny

Réponse du Conseil d'Etat

Suite à l'interpellation de Monsieur le député Dominique Bonny, déposée en date du 8 janvier 2013, concernant les glissières de sécurité sécurisées, le Conseil d'Etat apporte les réponses et précisions suivantes.

- 1. Les services cantonaux vaudois ont-ils connaissance de ce problème ?*

Le Conseil d'Etat partage le souci exprimé dans l'interpellation, des dangers pour les motards créés par les glissières de sécurité.

En 2011, il a, par son Service des routes, lancé un projet interne, nommé "ligne grise", qui visait essentiellement à:

- recenser et évaluer l'état des glissières de sécurité du réseau cantonal hors traversée

- définir les zones devant être équipées de protections motards (analyse réalisée en collaboration avec le TCS)

Cette première étude s'est achevée fin 2012.

Sur les 1'520 km de routes cantonales hors traversée, 185 sont équipés de glissières de sécurité (~12% du réseau). Sur ces 185 km, près de 6 km ont été recensés comme étant problématiques vis-à-vis des motards.

Cette étude débouchera sur une demande de crédit d'investissement qui permettra de :

- renouveler les glissières déformées, inclinées, ainsi, que celles ne répondant plus aux prescriptions de sécurité
- mettre en place des glissières avec protection motard dans les zones à risques

L'EMPD correspondant est en préparation.

Enfin, cette volonté n'est pas nouvelle, puisque le SR, en partenariat avec la Police cantonale, le TCS et l'ACS, a développé en 2009 un projet pilote de sécurisation pour les motards de la Route Blanche, entre Nyon et Saint-Cergue.

En conclusion le Conseil d'Etat a connaissance du problème et il a pris des mesures pour y remédier.

2. *Quelle est la situation dans notre canton sur des cas semblables ces 10 dernières années (nombre d'accidents et mortalité) ?*

Tableau des accidents de motards avec choc contre une glissière, de 2003 à 2012

Date	Commune	Type de route	Accidents mortels	Choc contre glissière	Vitesse
06.2005	Croy	Route cantonale	Oui	X2	+
07.2006	St-Saphorin	Route cantonale	Non	X2	=
06.2008	Aigle	Route cantonale	Oui	X1	++
07.2008	Croy	Route cantonale	Oui	X2	+
07.2010	Rossinière	Route cantonale	Oui	X2	+
08.2012	Lutry	Route cantonale	Oui	X2	+

Légende

= vitesse correspondant à la vitesse prescrite

+ vitesse supérieure à la vitesse prescrite

++ vitesse bien supérieure à la vitesse prescrite

X1 = choc avec glissière de sécurité partie supérieure (rail)

X2 = choc avec glissière de sécurité partie inférieure (montants, supports)

Selon les statistiques de la Gendarmerie vaudoise, en dix ans, six accidents de motos avec choc contre la glissière ont été recensés, cinq avec un poteau et un avec le rail de la glissière. Cinq ont été mortels. Dans tous les cas mortels, la vitesse du motard est en cause.

3. *Existe-t-il des normes ou des directives fédérales ou cantonales pour améliorer la sécurité des*

glissières ?

Dans le projet "ligne grise", le Service des routes a également examiné les textes légaux actuels et la jurisprudence, tant fédérale que cantonale, traitant de la problématique liée à la sécurité des glissières, spécifiquement pour les motards.

Pour ces derniers, il n'existe pas de loi ou de jurisprudence qui traite des dispositifs de retenue routiers de véhicules, ni de norme légale définissant des critères spécifiques.

Au niveau européen, il n'y a pas de norme traitant de la sécurisation des glissières pour les motards.

En revanche, il existe des normes générales pour les glissières, qui ne font pas spécifiquement référence aux motards.

Ces normes, que le SR applique, définissent notamment les performances requises en fonction du trafic et des types de routes, ainsi que le type d'obstacle latéral devant être protégé par une glissière.

4. Comment l'Etat pourrait-il se départir de sa responsabilité lors de cas graves, lorsque les glissières installées par le service cantonal seraient mises en cause ?

La disposition applicable en matière de responsabilité dans un cas comme celui évoqué ci-dessus est l'article 58 du Code des obligations, intitulé "Responsabilité pour des bâtiments et autres ouvrages, dommages-intérêts".

Selon cette disposition, l'Etat répond, en tant que propriétaire des routes cantonales hors traversée de localité, comme un propriétaire d'ouvrage, des dommages causés aux usagers de la route par un vice de construction ou un défaut d'entretien.

Cette responsabilité est dite "causale", ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le propriétaire de l'ouvrage ait commis une faute pour que ce dernier doive réparer le dommage causé à autrui.

Quatre conditions doivent être remplies pour admettre une telle responsabilité. Il faut :

- être en présence d'un **ouvrage**(en l'occurrence, la route et toutes ses parties intégrantes constituent un ouvrage selon la jurisprudence) ;
- qu'un **préjudice**(dommage matériel, corporel etc.) ait été causé à autrui ;
- être en présence d'un **défaut d'entretien** ou **d'un vice de construction** du dit ouvrage ;
- que le préjudice causé soit la **conséquence naturelle et adéquate** du défaut d'entretien (lien de causalité entre le préjudice et le manque d'entretien).

Selon la jurisprudence, un ouvrage est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité suffisante pour l'usage auquel il est destiné. Dans ce domaine, il est difficile de faire des généralités en la matière, d'autant plus qu'aucune loi formelle ne traite des dispositifs de retenue routiers de véhicules en général.

A défaut de dispositions légales, une piste consisterait à se référer aux règles analogues qui émanent d'associations privées ou semi-publiques reconnues, en l'occurrence les normes VSS. Mais ces normes ne recommandent rien de spécifique pour la question des dispositifs de retenue pour motards.

De toute manière, chaque cas doit encore être apprécié à la lumière des principes de proportionnalité et des possibilités techniques. Les coûts nécessaires à la suppression de dommages ou à la prise de mesures de sécurité doivent être raisonnablement proportionnés au besoin de protection des usagers et au but de l'ouvrage.

Ainsi, la situation actuelle montre qu'il serait difficile d'actionner l'Etat en responsabilité pour un défaut lié aux glissières de sécurité dans le cadre d'un accident de motard.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 mai 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean