

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Dominique Bonny - A9b : L'OFROU se moque du Nord vaudois ?

#### **Rappel**

*Depuis le dépôt, en 2007, du postulat Mange qui s'insurgeait de la dangerosité de l'autoroute A9b et des interpellations de nos collègues Maillefer en 2011 et Nicolet en 2012, on constate que peu de choses ont changé.*

*Les accidents sont malheureusement toujours d'actualité, comme le tragique carambolage du 3 novembre 2013.*

*La commission d'étude du postulat et ceux qui ont suivi de près ce dossier ont insisté sur la séparation physique des voies de circulation par la pose d'une berme centrale métallique.*

*On sait que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, ce tronçon d'autoroute est passé en mains de l'Office fédéral des routes (OFROU), mais au vu des problèmes récurrents, on ne peut plus rester dans l'attente, d'autant plus que les premiers travaux entrepris laissent perplexes.*

*Je pose donc les questions suivantes au Conseil d'Etat.*

- 1. Quelle stratégie a conduit l'OFROU à faire installer d'abord des balises blanches sur la ligne médiane ?*
- 2. Pourquoi l'OFROU n'a pas procédé immédiatement à la séparation physique des voies de circulation sur la totalité du parcours ?*
- 3. A quelle date la sécurisation de ce tronçon sera-t-elle enfin terminée ?*
- 4. On a pu lire dans la presse que l'hypothétique création d'une 4<sup>ème</sup> voie engendrerait des coûts probablement exorbitants, info ou intox ? L'OFROU veut-elle faire deux fois les travaux ?*
- 5. A quoi en sont les tractations avec les douanes, polices suisses, canton de Vaud et communes pour faire face à l'engorgement quotidien du trafic aux abords de la douane de Vallorbe ?*

*Au vu des points mis en évidence, il est urgent que cela change et vite !*

*Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Dominique-Richard Bonny*

*et 28 cosignataires*

#### **Réponse du Conseil d'Etat**

##### **Préambule**

En premier lieu, le Conseil d'Etat regrette vivement l'accident survenu le 3 novembre 2013, qui a fait

deux blessés graves. Cela dit, aucune mesure infrastructurelle ne pourra empêcher le comportement criminel de chauffards qui, souvent sous l'influence de l'alcool, n'hésitent pas, par leurs actes inexcusables, à briser des vies.

En préambule, pour rappel, le 11 mai 2011, le Conseil d'Etat a répondu à l'interpellation Denis-Olivier Maillefer et consorts, comme suit :

*"Une collaboration étroite existe entre l'OFROU et les services cantonaux concernés (Service des routes et Gendarmerie cantonale). Un projet de séparation physique est actuellement à l'étude auprès de l'OFROU mais sa mise en œuvre devra respecter les procédures en vigueur (mise à l'enquête publique, expropriations). La finalisation du projet est de ce fait prévue dans le cadre de la prochaine intervention d'entretien lourd de l'OFROU (UPlaNS). Cette intervention n'aura malheureusement lieu qu'à l'horizon 2017/2018. Fort de cette constatation, le Service des routes du DINF, en collaboration avec la Gendarmerie cantonale et la filiale OFROU d'Estavayer-le-Lac, élaborent actuellement une série de mesures urgentes à réaliser courant 2011, afin de garantir un bon niveau de sécurité d'ici l'UPlaNS.*

*Après l'accident, le Conseil d'Etat est déjà intervenu auprès de l'OFROU afin que des mesures d'urgence soient prises le plus rapidement possible. Le dispositif suivant permettrait de sécuriser le tronçon en question jusqu'en 2017/2018, date du prochain UPlaNS. Il s'agit dans une première approche:*

- de poser des balises de séparation du trafic sur l'ensemble du tronçon ;*
- de poser une séparation physique du trafic le long de deux secteurs fortement accidentogènes, avec une réorganisation des voies pour permettre d'atteindre les gabarits nécessaires (largeur des voies et distance de visibilité) ;*
- d'interdire le dépassement des poids lourds et de limiter la vitesse à 80 km/h sur l'ensemble du tronçon.*

*Ces mesures d'urgence, qui seront réalisées courant 2011, permettront d'augmenter substantiellement la sécurité du tronçon de la semi autoroute Orbe – Vallorbe. En 2012, ces mesures seront renforcées en même temps que les travaux de réfection du revêtement, le but étant de sécuriser durablement ce tronçon jusqu'aux travaux d'UPlaNS.*

*En outre, il faut mentionner qu'à ce jour ce tronçon d'autoroute est particulièrement surveillé par la gendarmerie, qui y effectue des contrôles réguliers de vitesses."*

La réponse du 11 mai 2011 à l'interpellation Denis-Olivier Maillefer et consorts est toujours d'actualité.

En effet, en 2011, la première étape des mesures de sécurisation du trafic a été mise en œuvre. Ainsi, les deux tronçons qui étaient à l'origine à quatre voies ont été réduits à trois voies avec une séparation physique des sens de trafic. Pour les autres tronçons qui sont restés à trois voies, l'OFROU a opté pour la pose, dans un premier temps, de balises de guidage auto-relevables du fait notamment qu'il n'est pas possible d'insérer un dispositif de séparation physique du trafic, en raison du gabarit insuffisant de la chaussée à disposition. Pour insérer une véritable séparation physique, il aurait été nécessaire d'élargir la route et les ouvrages d'art. De plus, sur ces mêmes tronçons à trois voies, le gabarit des voies de circulation ne correspond plus aux standards de sécurité actuels. Comme la vitesse légale est liée au gabarit des voies de circulation, en collaboration avec la police cantonale, l'OFROU a réduit la vitesse de 100 à 80 km/h pour assurer la sécurité des usagers. Il est à noter que la mise aux normes du gabarit des voies de circulation ne peut se faire en utilisant la bande d'arrêt d'urgence (BAU), car l'infrastructure de cette dernière n'est pas dimensionnée pour être employée de manière intensive (risque d'affaissement). De plus, il est important de garder une partie de la surface de la BAU, non seulement pour permettre de stationner en cas de panne ou d'urgence, mais également pour permettre

au personnel d'exploitation d'accomplir ses tâches d'entretien courant. L'alternative aurait été de supprimer systématiquement, sur tout le tronçon non séparé par une protection physique, une voie de circulation. Cela aurait empêché tout dépassement sur toute la longueur et non pas, comme aujourd'hui, sur les deux à trois kilomètres les plus accidentogènes.

Il faut souligner que les mesures de sécurisation (baisse de la vitesse de circulation, suppression d'une voie de dépassement pour permettre la mise en place d'un système de retenue, mise en place de balises) ont essuyé une pluie de critiques de la part des responsables locaux ainsi que de bon nombre de personnes empruntant régulièrement ce tronçon.

Un système radar de contrôle de la vitesse sera installé d'ici fin 2014, car selon les rapports de police sur les accidents survenus ces dernières années, la majeure partie est due au non respect de la limitation. L'OFROU a pour objectif de réaliser des élargissements conséquents afin d'installer une séparation physique sur tout le tronçon, tout en conservant des largeurs de voies conformes aux normes. On en reviendrait ainsi au nombre de voies existantes avant l'intervention, avec une sécurité nettement augmentée. Pour le moment, une augmentation du nombre de voies (2 x 2 voies continues) ne se justifie pas au vu du trafic actuel et prévu.

Dans le cadre du projet d'entretien global du tronçon Vallorbe – Essert-Pittet (UPlaNS), les objectifs de l'OFROU sont de revenir à une vitesse de 100 km/h sur le tronçon Ballaigues – Orbe, avec une séparation physique du trafic sur l'ensemble du tronçon en question. La date de démarrage des travaux dépendra des autorisations de construire, étant donné qu'une mise à l'enquête devra avoir lieu pour les parties de la route qui seront élargies. Néanmoins, les premiers travaux d'entretien pour les tronçons qui ne sont pas soumis à autorisation de construire (tels que : Vallorbe – Ballaigues) devraient démarrer d'ici 2018.

### ***Réponses aux questions***

#### **Question 1**

Quelle stratégie a conduit l'OFROU à faire installer d'abord des balises blanches sur la ligne médiane ?

Du fait du manque de largeur de la route, la stratégie de l'OFROU a été d'abaisser la vitesse et de poser une séparation physique aux endroits les plus accidentogènes (env. 2.5 km). Pour ce faire, il a été nécessaire de supprimer une voie de dépassement. La pose de balises blanches permet de réduire le champ visuel en largeur, de signaler un obstacle à l'axe de la chaussée et ainsi d'influencer le comportement des automobilistes qui auraient tendance à ne pas respecter les limitations, tout en attirant leur attention sur la ligne blanche. Ces mesures ont pu être mises en place rapidement.

#### **Question 2**

Pourquoi l'OFROU n'a pas procédé immédiatement à la séparation physique des voies de circulation sur la totalité du parcours ?

Pour pouvoir poser immédiatement une séparation physique sur tout le tronçon, la surface nécessaire aurait dû être prise au détriment d'une voie de circulation ou de la BAU. Rappelons que celle-ci n'est pas prévue pour une utilisation régulière. Elle aurait donc dû être renforcée de manière lourde.

#### **Question 3**

A quelle date la sécurisation de ce tronçon sera-t-elle enfin terminée ?

L'horizon 2018 est visé. L'OFROU met tout en œuvre pour que ce tronçon réponde aux dernières normes de sécurité et ceci dans les meilleurs délais. Du fait de la nécessité des différents élargissements à réaliser, des projets définitifs devront être établis et mis à l'enquête, et les différentes oppositions traitées. A cause des inconnues dues aux différentes procédures, il est impossible de garantir un délai de réalisation.

#### Question 4

On a pu lire dans la presse que l'hypothétique création d'une 4<sup>ème</sup> voie engendrerait des coûts probablement exorbitants, info ou intox ? L'OFROU veut-elle faire deux fois les travaux ?

L'OFROU désire revenir aux nombres de voies existantes avant la mise en sécurité du tronçon. Les charges de trafic actuelles et celles projetées pour l'horizon 2030, ne justifieraient pas la construction d'une 4<sup>e</sup> voie sur tout le tronçon. De plus, une éventuelle augmentation du nombre de voies, correspondrait à une augmentation de la capacité de l'autoroute et devrait donc passer par l'établissement d'un projet général qui devrait être approuvé par le Conseil fédéral.

#### Question 5

A quoi en sont les tractations avec les douanes, polices suisses, canton de Vaud et communes pour faire face à l'engorgement quotidien du trafic aux abords de la douane de Vallorbe ?

A la suite de la reprise des plateformes douanières par l'OFROU le 1<sup>er</sup> janvier 2011, celui-ci a pris les mesures suivantes :

- prolongation de la bande de stockage des poids lourds à la douane de trois à six camions ;
- allongement de la voie de présélection en direction de Vallorbe pour permettre aux habitants de Vallorbe de ne pas être coincés dans le bouchon créé par les pendulaires et accéder ainsi plus rapidement au giratoire.

Cela dit, à tous les postes frontières, aux heures de pointes, il se forme des bouchons. En effet, l'augmentation du trafic et la limitation du nombre de voies (due au poste de douane) génèrent automatiquement un temps d'attente. Cela est d'autant plus vrai à la douane du Creux, puisqu'il n'y a plus qu'une seule voie côté français. Il a été constaté que même l'absence de contrôles à la douane ne suffit pas à éliminer les bouchons. Seule une augmentation de l'infrastructure, notamment du côté français (passer de une à deux voies) pourrait, en partie soulager l'attente.

Enfin, il convient de relativiser ces bouchons. Certes, ils se produisent tous les soirs (comme annoncé par la radio), mais ils ne durent que quelques minutes. L'OFROU a réalisé un monitoring au mois de juin 2013 : les résultats sont édifiants. La fréquence des bouchons remontant au niveau de la jonction de Ballaigues a fortement baissé en passant en moyenne à une fois par semaine au lieu de quatre fois par semaine en 2011. De même, la durée du bouchon est passée de 1h-1h30 à 20 minutes. Actuellement, aux heures de pointe, le temps perdu par chaque automobiliste concerné est de 2 minutes 30 secondes ; une fois par semaine, il peut être de 6 minutes.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 mars 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*