

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner les objets suivants :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 5'678'000.- pour financer les études générales d'accidents (relevés statistiques et analyses détaillées des accidents), ainsi que les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 79-B-P : Echandens, carrefour du Pont du Brizet, RC 780-B-P / RC 705-B-P : Yverne, carrefour de Pré Nové et RC 519-B-P / RC 524-B-P : Payerne, giratoire de la Coulaz)

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 11 septembre 2014 au Bâtiment la Grappe, Administration Communale, 1853 Yverne, et était composée de Mmes Annick Vuarnoz et Ginette Duvoisin, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger et Philippe Modoux, président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de M. Pierre Bahys, chef de la division infrastructure routière à la DGMR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Cet EMPD concerne l'assainissement de trois points noirs du réseau de routes cantonales hors traversée de localités : à Echandens, le carrefour du Pont du Brizet ; à Yverne, le carrefour de Pré Nové ; à Payerne, le giratoire de la Coulaz. Il relève d'une politique publique permanente qui a commencé par des examens de dépistage des lieux sensibles du réseau routier cantonal hors traversée de localité. Des crédits d'études ont permis de tenir des statistiques concernant les lieux présentant un nombre d'accidents supérieur à la moyenne ; il s'agit par la suite de faire le diagnostic pour comprendre pourquoi il y a à ces endroits du réseau une accidentologie particulièrement élevée. Suite à quoi le service en charge des routes a une double stratégie : dans le cadre du budget ordinaire, effectuer les petites interventions là où c'est possible, et par ailleurs présenter des EMPD pour des points du réseau qui nécessitent des interventions plus importantes.

La cheffe du DIRH précise qu'il y a en tout sept points noirs qui ont ou font l'objet d'études, y compris les trois concernés par ce décret et le giratoire du Lombard pour lequel on a trouvé une solution satisfaisante¹. Dès lors il y aura encore des EMPD pour les trois ou quatre points noirs restant sur le réseau cantonal hors traversée de localités.

¹ (430) EMPD accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 1'876'000.- pour financer les travaux de construction d'un giratoire sur la RC780a, au droit du carrefour du Lombard sur la commune d'Ollon.

Cet EMPD comprend également un montant pour continuer les études de diagnostic. Le trafic étant par essence évolutif, il est important de veiller à maintenir un diagnostic sur les accidents et les évolutions du trafic afin de disposer d'une cartographie à jour des zones accidentogènes, ainsi que pour mener – une fois de tels lieux repérés – les études afin de déterminer les mesures à prendre pour y remédier.

Le chef de la division infrastructure routière précise qu'un point noir se définit selon des critères objectifs définis dans une norme VSS : il s'agit fondamentalement de déterminer un tronçon, de l'observer sur une période de quelques années et de « compter les points » (accident avec de la taule froissée, 1 point ; accident avec blessé léger, 2 points ; avec un blessé grave, 4 points ; avec un mort, 5 points). En fonction des normes, dès un certain nombre de points on entre dans la catégorie « point noir ».

RC 79 – Le Brizet

Sur ce point du réseau, on constate une évolution du trafic : la branche allant vers le Nord Ouest se développe, ce qui a pour effet que l'équilibre des trois branches est remis en cause : précédemment, il y avait essentiellement un trafic de transit d'Est en Ouest. Dans la solution proposée on a choisi de travailler avec des giratoires, avec dans le giratoire « Pont de Brizet » un by-pass permettant d'aller dans ces quartiers Nord Ouest sans transiter par le giratoire (en venant de l'Est), ainsi qu'un accès privé au Sud de ce giratoire pour l'entreprise Goutte SA, pour sécuriser la sortie des véhicules.

Dès lors que l'on crée le giratoire « Pont de Brizet », le carrefour à feux situé à l'Est doit également être équipé d'un giratoire, sinon les feux enverraient par paquets les voitures dans le giratoire, ce qui ne fonctionnerait pas. De plus, avec la future jonction d'Ecublens, un giratoire permettra d'être plus souple dans la gestion du trafic à cet endroit du réseau. Concernant l'accidentologie, sur la période 2006-2014, il y a eu 46 accidents, 30 blessés dont 1 grave, pas de tués.

RC 780 – Pré Nové

Il s'agit ici d'un carrefour proche d'Yvorne où il n'y a pas de feux mais seulement des présélections, dans un contexte de trafic important et de vitesses élevées entre Yvorne et Aigle. La proposition est de créer un giratoire qui tient compte de la mobilité douce (by-pass pour les virages à droites et site propre au droit du giratoire). L'accidentologie, sur la période 2006-2014, met en exergue 48 accidents, 54 blessés dont 4 graves, pas de tués.

RC 519 – La Coulaz

Il s'agit d'un carrefour trop confortable, qui permet une entrée à trop grande vitesse dans le giratoire. Si celui-ci est déjà occupé, il en découle des risques importants d'accident. De plus, il y a un tourné à droite non intégré au giratoire, une situation qui n'est pas claire pour les automobilistes et crée des accidents. Dès lors il est proposé de modifier la trajectoire : d'une part en agrandissant l'anneau central du giratoire pour obliger à décélérer, d'autre part en intégrant le tourné à droite particulier au giratoire. Un camion semi-remorque qui n'arriverait pas à prendre le futur tourné à droite pourra naturellement faire un tour du giratoire avant de s'engager. Concernant l'accidentologie, sur la période 2006-2014, il y a eu 20 accidents, 15 blessés, pas de tués.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Quelles sont les justifications pour créer un by-pass pour le trafic automobile ?

A la base de ce genre de solutions, il y a des études de trafics et de flux, y compris sur la base de projections liées aux développements futurs. Il s'agit de s'assurer qu'il n'y a pas

d'accumulation jusqu'au giratoire suivant et de ne pas saturer l'anneau en allant directement sur une direction beaucoup usitée. A la base, c'est donc des questions liées à la saturation qui justifient de telles infrastructures. Dans le cas du point noir situé sur la RC 79 – Le Brizet, il y a déjà 21'200 / véhicules par jour en 2012 sur ces carrefours ; les projections d'évolution du trafic sont énormes, notamment avec à la future jonction autoroutière d'Ecublens : il s'agira donc en particulier d'éviter de saturer ces carrefours avec le trafic local.

Il y aura toujours des accidents sur les carrefours. Est-ce pour ces raisons vraiment d'accidentologie que l'on refait des carrefours, ou pour des raisons de confort des automobilistes ?

C'est des constats d'accidents, ayant mené à l'identification de points du réseau qui sont à la base de l'intervention sur ces carrefours. L'objectif est que ces interventions permettent de diminuer très fortement le nombre d'accidents sur ces points du réseau.

Les communes et la police annoncent les accidents ? A-t-on dès lors réellement besoin d'un montant de Fr. 750'000.- pour constater qu'il y a des carrefours dangereux ?

On n'analyse pas tous les carrefours du réseau cantonal : on tient compte de l'information venant des communes, des voyers voire des utilisateurs. Sur un total d'environ 100 carrefours, il y en a une vingtaine qui sont « candidats » à entrer dans la catégorie des points noirs : sur ces vingt carrefours environ on a mené l'analyse et au final sept ont été identifiés comme points noirs. Ce n'est pas une étude systématique, l'accidentologie étant un moyen objectif de décider quels points du réseau routier doivent faire l'objet d'études.

Il s'agit ensuite d'analyser les causes des accidents, ce qui relève de la DGMR. Par la suite, il s'agit de trouver les solutions, les moyens correctifs de prévenir les causes des accidents. Il arrive par ailleurs que, par exemple, des communes modifient leur schéma de circulation, ce qui modifie le trafic sur le réseau cantonal : raison pour laquelle il faut maintenir une veille sur le réseau cantonal.

Ne faudrait-il pas relativiser le nombre d'accident par rapport aux flux de véhicules, pour avoir l'intensité d'accident ?

Un tué est un tué, qu'il soit décédé dans un endroit où il y a 500 ou 25'000 véhicules par jour n'importe pas vraiment. Ce n'est pas un critère qui intéresse le DIRH : le but est en effet de diminuer dans l'absolu le nombre d'accidents. Si on identifie un point noir et qu'on est en mesure de mettre en place une amélioration pour diminuer le nombre d'accidents, notre responsabilité est engagée.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.4.3 Etudes prévues

Parmi les buts du crédit-cadre il y a l'« élaboration d'audit de sécurité routière de projets internes ». De quoi s'agit-il ?

Le chef de la division infrastructure routière explique que lorsqu'on développe un projet en interne ou avec un mandataire externe, parfois on le fait analyser par un audit de sécurité ; il s'agit d'une expertise des projets d'un point de vue de l'accidentologie.

Il y a des soldes de frais d'études liés à ces projets. Pourquoi ?

Ces trois projets ont été menés jusqu'aux enquêtes. Il s'agit des honoraires pour les projets d'exécution et la direction des travaux.

1.5.2 Yverne – RC 780-B-P / RC 705-B-P, carrefour de Pré Nové

On lit que (p. 6) « les communes d'Aigle et d'Yverne prendront à leur charge une participation financière pour la réalisation du projet de giratoire, chacune pour un montant de CHF 50'000.- TTC ». Pour quelle raison ?

Les trottoirs hors traversée de localité, et l'aménagement de la pastille centrale sont financés par les communes. Cela est formalisé sous forme d'une convention.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 5'678'000.- pour financer les études générales d'accidents (relevés statistiques et analyses détaillées des accidents), ainsi que les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 79-B-P : Echandens, carrefour du Pont du Brizet, RC 780-B-P / RC 705-B-P : Yverne, carrefour de Pré Nové et RC 519-B-P / RC 524-B-P : Payerne, giratoire de la Coulaz)

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

Entrée en matière sur le projet de décret

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 21 octobre 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*