

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Yvan Pahud – A quand une sécurisation de la route L'Auberson-Sainte-Croix au lieu-dit "le Remblais" ?

### **Rappel**

*La route cantonale qui relie le village de L'Auberson à Sainte-Croix est peu ou pas sécurisée.*

*En hiver, lors de mauvaises conditions climatiques, plusieurs sorties de routes d'automobilistes sont à dénombrer dans ce secteur, heureusement sans gravité à ce jour.*

*Mais qu'en serait-il d'un bus scolaire ?*

*En effet, en plus des milliers de frontaliers qui utilisent cette route pour se rendre dans le Nord-Vaudois, celle-ci est également utilisée pour acheminer les élèves des classes d'écoles de L'Auberson.*

*Rappelons-nous ce tragique accident de bus qui a coûté la vie à 8 personnes et en a blessé 24, le 20.01.1974, sur ce même tronçon. Plus récemment en France voisine, à la suite à de mauvaises conditions routières, un accident de car transportant des collégiens a fait 2 morts et 8 blessés. Les conditions climatiques du Jura français sont similaires à celles du Balcon du Jura.*

*Le tronçon le plus dangereux est situé à la sortie de la localité de L'Auberson, en direction du lieu-dit " Le Remblais ". Aucune barrière ne sécurise les milliers d'usagers qui empruntent cette route chaque jour. Une simple banquette herbeuse sépare la chaussée d'un ravin d'une centaine de mètres. Il n'y a donc aucun moyen donc d'arrêter la course d'un véhicule qui mordrait le bord de la route.*

*Un réel sentiment d'insécurité est ressenti par les usagers qui empruntent cette route, plus particulièrement en hiver lors de mauvaises conditions routières.*

*Le Conseil d'Etat est-il conscient de ce problème de sécurité sur ce tronçon ?*

*Qu'envisage-t-il comme solution pour éviter un accident aux conséquences tragiques dans ce secteur ?*

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

*Ne souhaite pas développer.*

*(Signé) Yvan Pahud*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

#### **1. PREAMBULE**

Le Conseil d'Etat partage le souci exprimé par le député Yvan Pahud quant à la nécessité d'assurer la sécurité des usagers sur le réseau routier vaudois, notamment en hiver lorsque les conditions climatiques sont mauvaises. Les 190 employés d'entretien rattachés à la Division entretien de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) sont ainsi fortement investis au quotidien pour

garantir la praticabilité des 2'100 km de routes cantonales qui relient les régions et les pôles économiques et permettent à la population d'effectuer ses déplacements professionnels et privés. En hiver, le déneigement et la lutte contre le verglas constituent leurs principales tâches, alors qu'avec les beaux jours, ces employés entretiennent les chaussées ainsi que les abords des routes pour garantir la sécurité du trafic.

Parallèlement, conformément au programme de législature 2012 – 2017 du Conseil d'Etat, la DGMR mène des études continues sur l'accidentologie du réseau vaudois, afin d'identifier les carrefours ou tronçons où le nombre d'accidents est nettement plus élevé que sur des carrefours ou tronçons comparables. Ces "points noirs" sont systématiquement évalués et le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil des crédits d'investissement au Grand Conseil afin d'assainir des carrefours ou des tronçons de route dangereux.

Ainsi, le Grand Conseil a régulièrement octroyé depuis le début de législature des crédits-cadres pour financer des travaux d'entretien de revêtements bitumineux, corriger des points noirs et assainir des carrefours dangereux. On relèvera dans ce contexte que le Grand Conseil a notamment octroyé en 2014 un crédit-cadre pour financer des travaux de mise en conformité des glissières et des garde-corps existants ainsi que des adaptations de glissières, dans les zones critiques, pour les motards. La pose de glissière ou barrières (garde-corps) peut en effet s'avérer nécessaire pour empêcher un véhicule en perte de terminer sa route dans un obstacle latéral ou un ravin.

Pour déterminer s'il est nécessaire de poser des glissières de sécurité sur un point du réseau routier cantonal, un groupe d'expertise dit "groupe des glissières" a été constitué par la DGMR : composé de collaborateurs de la DGMR et de la Police cantonale (PolCant), ce groupe se déplace plusieurs fois par année sur le terrain pour procéder à l'analyse objective des demandes de pose de glissières de sécurité qui émanent de particuliers, de communes ou de collaborateurs de l'Etat tels que les voyers ou chefs de projet routier.

Ce groupe apprécie les conditions locales (présence ou non d'éléments à risque comme les talus, cours d'eau, nappes phréatiques, obstacles de type poteau de téléphone, armoire électrique, pile de pont, arbre, gabions, etc.) et les met en relation avec les critères et seuils décrits dans la norme suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) portant sur les glissières de sécurité (norme 640'561-2015 "Sécurité passive dans l'espace routier – Dispositifs de retenue de véhicules"). Le groupe analyse également les accidents de la circulation, notamment, leurs causes et leur fréquence : la norme VSS concernée préconise en effet la pose de barrières de sécurité sur un tronçon si au moins deux accidents avec dommage corporel sont à déplorer durant une période de 10 ans. Enfin, le groupe prend en compte dans son analyse de la situation le trafic journalier moyen ainsi que le taux de poids lourds circulant sur le tronçon concerné.

Il faut souligner ici que ce groupe cherche également à renforcer la sécurité des usagers de la route en éliminant les éléments à risque ou en proposant la mise en place d'autres mesures telles que la pose de balises supplémentaires pour une meilleure lecture de la sinuosité de la route ou l'implantation de panneaux à chevrons pour signaler la présence d'un virage dangereux.

A noter que lors de l'expertise in situ, le groupe des glissières invite systématiquement la personne à l'origine de la demande.

De l'avis du Conseil d'Etat, l'existence de ce groupe permet de garantir un traitement équitable de toutes les demandes en se basant sur les mêmes critères objectifs et ce dans le respect des normes suisses. Cette manière de faire garantit également la cohérence de l'action cantonale.

## **2. RÉPONSES AUX QUESTIONS**

### **Question 1 – Le Conseil d'Etat est-il conscient de ce problème de sécurité sur ce tronçon ?**

Le Conseil d'Etat rappelle que pour assurer la sécurité sur les routes, il convient lorsqu'un tronçon est

signalé comme étant dangereux de procéder à une analyse factuelle de la situation, afin d'en évaluer objectivement les éventuels dangers et de déterminer cas échéant les mesures à prendre.

Dans le cas du tronçon L'Auberson – Sainte-Croix, on constate la présence d'un talus dont la taille peut en effet générer, comme le relève le député Yvan Pahud, un "réel sentiment d'insécurité" chez les conducteurs.

### **Question 2 – Qu'envisage-t-il comme solution pour éviter un accident aux conséquences tragiques dans ce secteur ?**

Le groupe des glissières s'est rendu sur place le 26 mai 2016 et le député Yvan Pahud, à l'origine de la demande par son interpellation, a participé à l'analyse in situ. Dans son rapport, le groupe relève que *"La route est relativement âgée, mais vu l'entretien régulier (colmatage des fissures, entretien des bords de chaussée, etc.), son état est acceptable. Longeant le flanc de la montagne, elle ne dispose d'aucune banquette avant le talus et elle compte une largeur d'environ 6 mètres. Elle est de plus bordée de quelques arbres accolés au bord de chaussée, sans pour autant que la chaussée ne soit dégradée. Ce secteur est limité à 80 km/h"*.

Le groupe relève également que selon les informations figurant dans la base de données officielle sur les dix dernières années, aucun accident n'a été recensé par la police cantonale sur ce tronçon. Le trafic journalier moyen y est de 2'700 véhicules par jour selon les comptages cantonaux (valeur 2010).

Dans ses conclusions, le groupe juge qu'il n'est pas nécessaire de poser une glissière telle que demandée sur ce tronçon. En effet, ni la distance critique, ni la fréquence des accidents, ni le trafic minimal ne nécessitent, au regard des critères figurant dans la norme VSS, la pose d'un tel aménagement. Le groupe relève notamment que le talus présente une déclivité qui n'est pas considérée comme à risque et que le trafic journalier moyen est inférieur aux 12'000 véhicules par jour qui rendraient la pose d'une glissière nécessaire compte tenu de la présence du talus.

Le groupe relève d'autre part que sa décision de ne pas poser de glissière à cet endroit s'inscrit en cohérence avec l'ensemble du réseau cantonal qui comporte bien d'autres endroits présentant des caractéristiques similaires et qui n'ont pas été équipés de glissières.

### **3. CONCLUSION**

Le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire de la DGMR, continuera d'être attentif à la situation sur ce tronçon, comme il l'est pour l'ensemble du réseau routier, afin d'en assurer la sécurité, et relève que les collaborateurs de la région nord de la Division entretien de la DGMR examineront ce tronçon pour définir les travaux d'entretien à entreprendre.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 octobre 2016.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*