

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au CE un crédit-cadre de CHF 9'463'000.-
pour les travaux d'élimination de six secteurs dangereux HT, les études générales de sécurité
routière et les travaux de marquage et signalisation pour l'assainissement de lieux
accidentogènes**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 15 mars 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Maurice Neyroud (qui remplace Pierre Volet), Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. MM Pierre Volet et Alexandre Rydlo étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Madame la Cheffe de Département présente le 3^{ème} crédit cadre qui concerne l'assainissement des points noirs. Deux crédits cadre ont déjà été adoptés concernant ces lieux accidentogènes, jugés dangereux, et pour lesquels une analyse et une veille permanente est nécessaire. Certaines interventions nécessitent des corrections de l'infrastructure. Ces situations d'accident dans le canton sont documentées dans des cartes, qui sont régulièrement mises à jour au travers d'études, et qui retiennent un certain nombre de critères d'accidentologie. Ils déterminent des critères pour corriger la survenance d'un nouvel accident. Avec le nombre d'accident relevé, il y a des accidents pour lesquels il est possible d'intervenir au travers du marquage et de la signalisation. Certaines situations nécessitent cependant de modifier la géométrie de la chaussée, soit en l'élargissant, soit en donnant plus de visibilité et d'espace, pour prévenir la survenance d'un nouvel accident. Ce 3^{ème} crédit cadre concerne 6 secteurs d'intervention dont les principes généraux retenus vont être présentés en détail. Un certain nombre d'analyses sont également prévues par ce crédit cadre. En effet, respectant le principe d'économicité, certaines interventions sont plus légères, et procéder à des modifications de chaussée constitue l'ultima ratio. Ainsi, certaines fois, la correction routière est nécessaire. Un budget est prévu pour les analyses spécifiques. CHF 400'000.- sont prévus pour des interventions légères (marquage et de la signalisation). 6 secteurs nécessitent des interventions plus lourdes, notamment à Payerne. Les principes généraux sont décrits dans des critères qui obéissent aux normes VSS, de niveau fédéral (norme 641 713).

La détermination d'un point noir se base sur une approche statistique, qui utilise une base de données (VUGIS) gérée au niveau de la confédération. Elle est alimentée par les polices communales ou cantonales. Le policier alimente la base avec le rapport de l'accident en indiquant la localisation, la cause probable, et surtout les conséquences. Une fois la base de données disponible, le réseau est découpé en espace-temps. Les secteurs font 150 m de long, et une période d'analyse est déterminée, de 3 ou 5 ans. Les points pour chaque secteur dangereux sont comptés pendant la période, en fonction des occurrences (morts, blessés graves, blessés légers, tôle froissée). Lorsque le score atteint un certain niveau, le secteur passe dans la catégorie point noir. Deux exemples sont détaillés, avec une analyse selon les normes VSS, adaptée aux routes

nationales. Pour qu'elle fonctionne, il faut beaucoup d'accidents graves. La période d'analyse est de 3 ans et ne prend en compte que les morts et les blessés. Cette méthode est comparée à la méthode vaudoise, plus complète. Les différences principales sont que la période est prolongée à 5 ans car il y a moins d'accidents sur les routes cantonales, et qu'en plus des morts et blessés, les accidents qui concernent des dégâts matériels sont aussi pris en considération. En effet, la tôle froissée signifie quand même qu'il y a un problème sur le tracé. Les deux méthodes sont comparées, avec une bonne corrélation entre les scores. Un point noir peut apparaître sur une période et disparaître sur la période suivante. L'historique pour voir ceux qui apparaissent le plus régulièrement est observé. Les secteurs doivent aussi être bien choisis. Un carrefour à 4 branches dont chaque branche serait considérée divise le nombre d'accident par 4 sur le secteur analysé. Un segment doit prendre en compte un carrefour complet pour avoir une statistique fiable. Au-delà de l'analyse statistique, la connaissance du terrain, l'observation, par le voyer, permet d'ajuster la méthode. La situation actuelle, basée sur un rapport de 2015, fait état de 29 points noirs ou secteurs dangereux identifiés. 11 sont de compétences fédérales, des jonctions autoroutières essentiellement (la Maladière étant le secteur le plus dangereux), 17 sur des routes cantonales et 1 cas sur une route communale. Le canton doit traiter les 17 cas qui le concernent. L'exemple qui illustre le projet de Bussigny est montré, avec la légende qui permet d'identifier le type d'accident.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

A la suite des travaux, est-il possible de constater que le point noir est éliminé?

Il n'a pas été constaté qu'un point noir soit réapparu suite à des travaux réalisés. Ce cas ne s'est pas produit et les mesures prises sont significatives. Le point réapparaîtrait dans l'analyse le cas échéant.

Il est cité le cas de la RC 422 dont l'estacade et le virage ont été adaptés aux normes. Des accidents ont été constatés après la mise en service et la signalisation été complétée avec des chevrons. Depuis le problème est clairement résolu. Ce type de modification fait partie du crédit demandé.

Ces 6 secteurs sont-ils les plus dangereux et d'autres ont-ils été écartés ?

Les projets sont priorisés en fonction du degré de gravité. Le crédit est demandé de manière subséquente à l'analyse. Il est signalé aussi le cas d'interventions menées simultanément à des travaux d'entretien.

Des mesures immédiates sont également prises si un lieu accidentogène n'est pas répertorié dans les points noirs. La DGMR agit tout de suite avec une signalisation, afin de ne pas laisser un risque pour les usagers. Ce point noir est ensuite intégré dans la période suivante. Ce n'est pas parce qu'un point noir ne figure pas dans l'EMPD que l'on ne fait rien. Ces mesures urgentes sont réalisées avec le budget de fonctionnement.

Il est salué le fait de palier à ces zones accidentogènes. Des doutes quant à l'une d'elles sont évoqués et il est demandé quelle est la marge de manœuvre de la commission sachant que le projet est finalisé, avec un montant donné. Quelles sont les possibilités d'amender un tel projet, notamment pour intégrer un passage piéton ou une piste cyclable par exemple ? Un amendement doit-il être chiffré ?

A ce stade, la commission doit se prononcer sur 6 projets qui sont financés. Un amendement sur l'un de ces objets, pour autant qu'il soit accepté, doit rentrer dans le cadre de ce qui peut être fait. C'est possible de le faire.

Mais il n'est pas possible de faire quelque chose de différent pour le même montant.

Cette question a déjà été posée, avec des projets indispensables, qui arrivent devant la commission et sont tous votés à l'unanimité. La marge de manœuvre est limitée, voire inexistante. A quel stade est-il possible d'intervenir lorsque quelque chose n'est pas prévu dans le cadre des travaux ? Toute proposition supplémentaire implique de revenir avec une étude.

Une analogie est faite avec la présentation d'un projet au législatif communal par une municipalité. Le législatif peut interroger la démarche conduite pour considérer qu'il faut intervenir à ce moment ou non. C'est une première capacité d'interroger le projet. Ensuite, il est possible de dire si la réponse est calibrée à la situation ou non. On peut par exemple dire qu'une signalisation suffit et qu'il n'y a pas besoin de travaux. La CTITM ne se prononce pas sur de grands principes comme d'instaurer une assurance dentaire cantonale ou de dire qu'il faut 3 branches de moins à un giratoire. Ainsi, la commission peut interroger la méthodologie, les solutions apportées. Des amendements à la baisse ou à la hausse sont possibles. Il est encore possible de refuser la demande de crédit. C'est la marge d'appréciation de la commission, mais elle ne peut s'improviser ingénieur. Les aspects techniques ne relèvent pas du législatif.

Un projet dans une commune de 1'000 habitants ne se traite pas de la même manière que pour la ville de Morges. Un commissaire explique que dans sa commune, les commissions du conseil étaient intéressées dès le départ du projet, ce qui permettait d'intégrer des vœux en amont. Une proposition différente retarderait le projet. L'urgence de tels secteurs est comprise.

La DGMR gère 250 projets routiers en cours en permanence. Il n'est pas possible d'envoyer 250 fiches de projets en permanence à la commission. La commission a-t-elle le temps et la qualité d'intéressement souhaité ? Se pose ensuite la question des compétences d'ingénieur civil ou en transport. La disproportion en termes d'investissement de temps n'est pas possible. Il est ensuite possible d'amender un projet sous la forme d'un vœu ou d'un postulat sur un projet spécifique. Cette demande est intégrée dans les réflexions. Les marges de manœuvre budgétaires sont étudiées et un EMPD complémentaires peut être voté par le GC le cas échéant. Par contre, il n'est pas possible d'amender un projet pour le même coût.

La demande formulée en début de législature visant à donner une information sur les EMPD qui vont arriver tous les 3 à 6 mois est rappelée.

La liste peut être communiquée, mais qu'il n'y a encore rien sur le contenu. Les choix techniques ne sont pas encore opérés. Il est mis en doute que les autres départements le fassent. L'élément problématique concerne les finances, à savoir de communiquer des éléments à la commission qui n'ont pas encore été discutés avec le ministre des finances.

Un commissaire est d'avis que cette manière de faire n'est pas possible et que tous les projets seront renvoyés au CE parce que pas aboutis, pas finalisés, etc. Les projets présentés sont bons, ils peuvent être discutés, critiqués, et le cas échéant amendés ou refusés.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seul les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.5 Description des travaux.

1.5.1 Assens - RC 442 IL-S, 443 IL-S et 444 IL-S, carrefour du Mont Sofflet

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés à la commission.

Du terrain doit-il être remplacé ou acheté?

Quelques acquisitions sont nécessaires, en zone de SDA. Il est possible de faire des compensations, avec moins de largeur grâce à la mobilité douce.

1.5.2 Bettens – RC 306 B-P et 312 C-P, carrefour du Maupas

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont détaillés. La construction du giratoire à trois branches va modérer la vitesse à l'approche du carrefour. Un secteur sera rendu à l'agriculture, ce qui compensera les SDA à acquérir et permet un équilibre. La forme des parcelles agricoles sera plus facilement exploitable.

Il existe plusieurs types de rond-point, avec des diamètres différents. Quelles sont les règles en la matière?

Les règles dépendent de l'analyse du trafic constaté sur les accès. Dans ce secteur, il s'agit des gravières de Bioley-Orjulaz, avec un trafic poids-lourds important. Cela donne une indication sur la taille du giratoire nécessaire pour garantir le rayon de giration dans tous les sens. Certains giratoires doivent tenir compte du passage des bus de transports publics. S'ajoute encore la question de l'itinéraire de transports spéciaux, avec des convois qui peuvent faire 40 à 45 m de long. Le diamètre est alors adapté en conséquence. Dans ce cas, c'est le trafic poids lourds qui est déterminant. Il y a des normes par type de trafic.

La route de contournement de Bettens est évoquée. Un tel projet existe aussi à Bioley-Orjulaz. De quelle façon ces projets de route de contournement ont été pris en compte dans le dimensionnement de ce giratoire et la conception globale de cet ouvrages. Ces routes sont-elles soutenues par le canton au niveau des SDA? Si ces deux contournements se font, St Barthélémy deviendrait-il un cul de sac ?

La DGMR est plutôt favorable à ces routes de contournement qui se heurtent au principe de la compensation des SDA, et n'ont pas reçu l'aval du SDT. Cette situation de limitation du périmètre de construction de ces routes de contournement constitue une impossibilité matérielle liée aux SDA. La commission est rendue

attentive aux révisions concoctées par les services du DETEC de limiter encore davantage le recours aux SDA. Toutes les infrastructures de transports projetées dans le canton vont mordre sur des SDA. L'exemple du dépôt du NStCM à Trélex est cité, qui est resté bloqué 3 ans jusqu'à ce qu'une solution de compensation de SDA satisfaisante pour l'ARE soit trouvée. Une pesée des intérêts doit être faite entre le développement des infrastructures et l'activité agricole.

Ces routes de contournement sont soutenues, mais ce n'était pas par rapport au fonctionnement du réseau, les chiffres de trafic ne nécessitant pas de routes de contournement. Avec les gravières, des opportunités locales de réaménagement du réseau se sont présentées avec des reconstructions, déplacements, voire démolitions de routes. Cela permettrait d'avoir un soutien cantonal au niveau de l'amélioration globale. Le soutien apporté par la DGMR concernait l'opportunité de le faire sans entrer dans une mesure de financement de ces routes de contournement. Ces projets ont avancé avec les communes et la DGMR a participé aux études en partenariat. La problématique de la compensation des SDA a stoppé le projet.

Le projet communal est compatible avec le projet proposé. Avec les routes d'évitement, le trafic serait encore plus intense, avec 9000 véhicules par jour. Et il serait important d'avoir un moyen d'insertion depuis St Barthélémy. C'est plutôt Bettens qui se retrouverait en cul de sac. Il y a eu un changement entre la rédaction de l'EMPD et la prise de position du SDT.

1.5.3 Bussigny - RC 151 B-P, carrefour En Reculan et Poimboeuf

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés. L'opportunité d'intervenir en parallèle de travaux d'entretien de la chaussée pour corriger divers points de ce secteur est soulevée. Entre autre, le marquage du giratoire sera clarifié avec un double anneau. Un passage piéton, trop en recul, sera déplacé et rapproché de la sortie du giratoire.

Implanter un passage piéton proche d'un rond-point est-il une bonne chose avec les camions qui roulent sur ce tronçon ? L'affluence de piétons et/ou de camion ne risque-t-elle pas de bloquer le rond-point ?

Une branche pourrait être bloquée momentanément, mais la voie intérieure permettra de bifurquer sans blocage. Un îlot central permettra aux piétons de traverser une voie à la fois.

Marcher 50 m ne devrait pas poser problème pour les piétons, ce d'autant que certains giratoires manquent de visibilité en fonction des monuments ou aménagements en leur centre. Les rapprocher peut poser problème au niveau de la sécurité selon un commissaire.

Le regret d'enlever la seule chicane de l'Ouest lausannois est mis en avant.

1.5.4 Forel - RC 762 B-P / RC 764 C-P, carrefour du Chêne

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont détaillés. Les travaux se font en collaboration avec la commune qui a prévu des aménagements de mobilité douce, cofinancés entre canton et commune pour moitié chacun. Ce giratoire de 32 mètres est situé sur un itinéraire de transports spéciaux.

1.5.5 St-Triphon - RC 717 B-P / RC 790 B-P, carrefour de la Moutonnerie

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés. Ce tronçon limité à 80 km/h est chargé en trafic. Il a été décidé en collaboration avec l'OFROU de mettre en place une signalisation lumineuse, de revoir le marquage du secteur pour assurer la sécurité des usagers, y compris pour la route industrielle en direction d'Aigle. Concernant la signalisation, le financement est pris en charge au deux-tiers par l'OFROU, ce qui est un excellent arrangement pour le canton.

Une coordination avec le projet Rhône 3 est-elle envisagée, avec les trois voies prévues à futur ?

Une présélection supplémentaire par rapport à la situation existante est prévue.

Une délégation de la direction de la DGMR a été membre du jury d'un concours d'architecture et d'ingénierie concernant la création d'un nouveau pont pour le chemin de fer. La place libérée par le train permettra de créer une piste supplémentaire sur le pont actuel.

Le projet n'est pas assez ambitieux car il existe encore d'autres jonctions sur cette route, limitée à 80 km/h. Le périmètre de danger est plus complexe et plus étendu. Qu'en est-il de la coordination avec le projet d'agglomération Aigle-Monthey, qui prévoyait de favoriser la mobilité douce ? Il y a en effet peu de ponts sur le Rhône et rien sur ce pont pour les vélos, pas même une bande cyclable. Il est demandé ensuite si c'est

une bonne idée de mettre des feux entre deux ronds-points, ainsi qu'à la sortie de l'autoroute, vu le constat des bouchons actuels. Un doute est émis sur le fait que cela améliore la situation sur l'autoroute.

La complexité de ce carrefour est évoquée. En termes de fluidité et de fonctionnement, les feux intelligents vont améliorer l'ensemble de ces carrefours et en régler le débit. Concernant la mobilité douce, et suite au concours, ce projet n'est pas un axe retenu dans le cadre du projet d'agglomération pour la mobilité douce. C'est la raison pour laquelle elle n'est pas intégrée au projet.

De manière générale dans le projet d'agglomération, le vélo n'est toujours pas considéré comme un moyen de transport, mais de sport et de loisir. Pour passer de Aigle à Monthey, de la rive droite à la rive gauche du Rhône, outre les passerelles d'Aigle et Massongex, il est nécessaire de passer par ce pont, qui est dangereux.

L'idée de la stratégie vélo est d'éviter de faire traverser des jonctions autoroutières de ce type. Les itinéraires favorisés pour la mobilité douce ne sont peut-être pas aussi directs, mais il n'y a pas d'aménagement prévu à cet endroit.

Un commissaire rejoint les remarques faites et connaît bien cette jonction. Les professeurs d'auto-école vont être déçus d'avoir moins de problématiques à proposer à leurs élèves. Concernant la fluctuation de trafic, est-il possible d'étudier une réduction de vitesse pour éviter certains accidents sur ce tronçon ? Avec de plus en plus de camions, un parking d'échange demandé, et encore en amont, vers le giratoire d'Ollon, des sorties privées qui ont connu des accidents à plusieurs reprises, l'ensemble de cette route est problématique d'un rond-point à l'autre. C'est aussi le seul accès à la gouille de St Tryphon, où se rendent les jeunes de la région. Ce site n'est par ailleurs pas desservi par les bus.

Il existe d'autres possibilités d'accès, de part et d'autres du Rhône. Concernant la vitesse, ce projet n'intègre pas d'objectifs de limitation de vitesse à ce stade. Toutes les problématiques de vitesse sont traitées par la Commission consultative de circulation (CCC), avec la sous-commission de limitation de vitesse (LCLV). Si une mesure doit être prise, le processus se mettra en place de manière structurée, une fois le projet entré en service.

Il s'agit de la mesure MS 9 en priorité 1 du projet Chablais agglo. Le projet Rhône 3 portant en particulier sur les travaux de sécurisation des abords du fleuve implique la reconstruction des passerelles déjà mentionnées. Il prévoit également la mise à disposition de deux nouvelles passerelles à l'attention de la mobilité douce, l'une entre Monthey et Bex à proximité de la Gryonne, l'autre entre St Tryphon et Colombey-le-Grand à proximité de l'Etang aval. Il s'agit actuellement de passerelles techniques de conduites qui seront ouvertes aux modes doux dans le cadre de leur reconstruction.

C'est conforme à la stratégie d'agglomération, avec des itinéraires alternatifs sécurisés, plutôt que d'intégrer la mobilité douce sur des axes très roulants.

1.5.6 Payerne - RC 524 B-P, carrefour du Simondan

Les aspects techniques du projet pour améliorer la situation sont présentés. La création d'un second by-pass est anticipée au niveau des emprises et des fondations. L'entretien des bretelles aura lieu en même temps pour regrouper les travaux et limiter la gêne aux usagers.

Un commissaire relève qu'il y a 30 ans, il imaginait qu'il y aurait une autoroute à cet endroit, ce qui est quasiment le cas avec l'échangeur. Le trafic a beaucoup augmenté aux heures de pointe, avec des accrochages. Cette réalisation rendra la circulation plus facile.

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

La commission se voit confirmer que les montants du plan d'investissement 2019 – 2022 sont tronqués dû à un problème de mise en page. Le montant pour 2020 est de CHF 1 mio.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 06 mai 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard