

EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l'assainissement de lieux accidentogènes

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Depuis plus de quinze ans, le Service des routes devenu depuis 2014, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) établit des cartes de points noirs et d'endroits à concentration d'accidents pour l'ensemble du Canton. Ces cartes sont mises à jour régulièrement et les études d'accidentologie et travaux qui en découlent s'inscrivent également dans le programme d'élimination des points noirs du réseau routier. Cette planification essentielle permet d'assurer la sécurité routière du réseau cantonal hors traversée de localité ainsi qu'un bon niveau de service.

Pour rappel, au sens de la norme VSS (Union Suisse des Professionnels de la route) 641'724-15, les points noirs sont des endroits où le nombre d'accidents est nettement plus élevé que sur des tronçons ou des carrefours comparables et pour lesquels les indicateurs caractéristiques des accidents dépassent les valeurs seuils correspondantes. Ces études ont permis à la DGMR d'entamer, dès 2002, une campagne d'assainissement de tronçons et de carrefours particulièrement dangereux, qui se traduit par l'assainissement de trois à quatre secteurs dangereux, en moyenne par année, du réseau routier cantonal.

Les statistiques d'accidents étant en constante évolution, la DGMR établit tous les deux ans environ une mise à jour des données et des relevés des points noirs sur l'ensemble du canton. La dernière étude a été établie en 2015 sur la période 2010-2014 et a permis de localiser une série d'endroits considérés comme des points noirs au sens de la norme VSS 641'724-15 précitée ou des endroits à concentration d'accidents.

Le présent exposé des motifs et projet de décret, 3^e crédit-cadre secteurs accidentogènes, s'inscrit en continuité du 2^e crédit-cadre de CHF 5'678'000.- accordé le 4 novembre 2014 par le Grand Conseil qui a notamment permis d'établir les études générales et d'avant-projets. Cet exposé des motifs est destiné à solliciter un crédit permettant de financer les travaux nécessaires à l'élimination de six secteurs dangereux recensés dans les études préalables. Il permettra également de poursuivre les études générales de la statistique et de relevés des points noirs ainsi que l'établissement des analyses d'accidents et des avant-projets qui en découlent.

Le présent projet s'inscrit dans la politique de la Confédération (rapport Via Sicura adopté par le Conseil fédéral en octobre 2010, puis adopté par le Parlement en juin 2012) et du Conseil d'Etat (plan

directeur cantonal) visant à diminuer de moitié le nombre de blessés et de morts sur le réseau routier cantonal.

1.2 Bases légales

Les tronçons de routes cantonales concernés sont propriété du Canton (art. 7 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991(LRou ; RSV 725.01)). Conformément à cet article, les travaux d'entretien et d'adaptation des routes cantonales hors traversée de localité incombent au Canton, qui en est le propriétaire (art. 3, al. 2ter, 7 et 20, al. 1er, lit. a LRou).

La LRou prévoit en particulier que, lorsque cela s'avère nécessaire – comme c'est le cas en l'espèce – les tracés des voies publiques existantes doivent être adaptés et réhabilités en vue de répondre aux impératifs de sécurité routière et de fluidité du trafic lesquels s'apprécient, notamment, sur la base des lois, des normes professionnelles et des directives en vigueur (art. 58 CO, art. 12 LRou, ensemble des normes VSS et directives de l'OFROU). En outre, conformément à l'art. 2, al. 1er LRou, il est précisé que la route comprend, outre la chaussée proprement dite, les installations accessoires nécessaires à son entretien ou à son exploitation.

Dans son ensemble, le présent exposé des motifs et projet de décret a pour objectif de rétablir des standards de conditions de circulation suffisants en vue d'assurer la sécurité routière des usagers. Ceux-ci sont notamment fixés par les normes VSS (Union Suisse des Professionnels de la route). Il répond en outre à l'article 6a de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01) qui prévoit en particulier la nécessité d'examiner si le réseau routier présente des points noirs ou des endroits dangereux et d'élaborer une planification en vue de les supprimer. La pertinence de ces projets au regard des objectifs de sécurité a été examinée en détail et chaque carrefour a fait l'objet d'une étude d'accidents.

1.3 Contexte statistique

En 2002, lors du lancement par la Confédération du projet qui a mené au rapport Via Sicura publié en 2005, le canton de Vaud dénombrait 3'263 blessés et 62 tués sur les routes. En 2016, ces chiffres s'élevaient à 2'094 blessés et 20 tués, ce qui représente une diminution de 36 % environ du nombre de blessés et 68 % du nombre de tués. Ces très bons résultats ont été obtenus grâce à de multiples actions telles que la mise en place par la DGMR d'un programme d'assainissement des points noirs et la présence plus marquée des Polices cantonale et communales (pose de radars, contrôles des vitesses plus intensifs et contrôles d'alcoolémie).

1.4 Exposé de la situation sur les études

1.4.1 Études préliminaires déjà financées

Une fois un point noir inclus dans la planification cantonale, la DGMR établit une analyse détaillée des accidents afin de définir les lacunes possibles de l'infrastructure. Parfois complétée par des études de trafic, ces analyses permettent de mieux comprendre les problématiques rencontrées et de trouver des solutions d'assainissement. Il peut arriver que les mesures proposées ne concernent que des modifications du marquage et de la signalisation. Si l'assainissement est plus conséquent et nécessite la modification des géométries de la chaussée, la DGMR établit un avant-projet complet en vue des travaux.

L'ensemble de ces études préliminaires relatives aux travaux projetés (voir chapitre 1.5) retenus dans la présente demande de crédit a déjà été financé par un précédent crédit-cadre de CHF 5'678'000.-, octroyé le 4 novembre 2014 par le Grand Conseil.

1.4.2 Études prévues

La présente demande de crédit a pour but de couvrir les études des projets d'exécution, direction locale des travaux et appui à la direction générale des travaux pour l'assainissement des six lieux accidentogènes présentés au chapitre 1.5.

Elle couvre également les frais d'études générales d'accidentologie suivants :

- mise à jour et identification de points noirs et d'endroits à concentration d'accidents sur le réseau cantonal et établissement d'une planification en vue de leur élimination ;
- analyses détaillées des accidents et des endroits dangereux ;
- études d'avant-projets des endroits retenus dans la planification ;
- élaboration d'audit de sécurité routière de projets internes ;
- établissement d'une évaluation de la sécurité routière du réseau routier cantonal vaudois.

1.5 Descriptif des travaux

Le présent EMPD se propose de réaliser l'assainissement définitif de six endroits dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors localité, à savoir :

- le carrefour comprenant la jonction des routes cantonales 442 IL-S, 443 IL-S et 444 IL-S, au lieu-dit du Mont Sofflet sur la commune d'Assens ;
- le carrefour du Maupas à l'intersection des routes cantonales 306 B-P et 312 C-P sur la commune de Bettens ;
- les carrefours En Reculan est et ouest (ou carrefours de Conforama) situés sur la route cantonale 151 B-P à Bussigny ;
- le carrefour du Chêne sur la commune de Forel, à l'intersection des routes cantonales 762 B-P et RC 764 C-S ;
- le carrefour de la Moutonnerie à St-Triphon (commune d'Ollon), à l'intersection des routes cantonales 717 B-P et RC 790 B-P ;
- le carrefour du Simondan, situé sur la route cantonale 524-B-P, sur la commune de Payerne (contournement de Payerne).

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

Le tronçon retenu est composé de l'axe prioritaire RC 443 IL-S Echallens-Morrens sur lequel viennent se greffer deux carrefours distants de 65 mètres environ : le croisement nord avec la RC 442 IL-S reliant Assens à Malapalud et celui de la RC 444 IL-S reliant Assens à Bretigny-sur-Morrens. Le trafic journalier moyen TJM 2015 s'élève à 2'000 véh./j sur l'axe principal, 800 véh./j sur le tronçon en direction d'Assens, 300 véh./j en accès à Malapalud et 500 véh./j en direction de Bretigny.



Illustration 1 - Situation générale

L'analyse d'accidents a permis notamment de confirmer que le carrefour nord Assens-Malapalud aménagé par des pertes de priorité constitue un point noir au sens de la norme VSS 641'724-15. La gravité des accidents est deux fois supérieure à la moyenne suisse par rapport à d'autres carrefours situés hors localité. Les causes déterminantes sont dues à la trajectoire rectiligne de l'axe Assens-Malapalud qui peut pousser les automobilistes à s'engager trop rapidement dans le carrefour, et à sous-estimer le temps nécessaire à la manœuvre. Une analyse de trafic plus précise montre que les carrefours disposent de bonnes réserves de capacité et la gestion par perte de priorité n'est pas remise en cause.



Illustration 2 - Situation projetée

Le projet prévoit ainsi de :

1. démanteler la branche du carrefour nord Malapalud-Assens. Un cheminement piétonnier de deux mètres sera toutefois maintenu ;

2. réaménager le débouché de la route cantonale 442 venant de Malapalud de manière plus perpendiculaire par rapport à l'axe principal ;
3. adapter la branche RC 444 IL-S avec notamment une reprise du débouché depuis Assens ;
4. réfectionner le revêtement sur l'entier du périmètre constitué des deux carrefours jusqu'au débouché de la déchetterie (périmètre représenté en gris sur l'illustration 2).

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

Le tronçon retenu se situe sur la commune de Bettens et constitue l'intersection de la route cantonale 312 C-P "Bettens-Bioley-Orjulaz" et la route cantonale 306 B-P "Bettens-St-Barthélémy". Le trafic journalier moyen (TJM 2015) est de 3'650 véh/j sur l'axe le plus chargé. La gestion de ce carrefour a passablement évolué ces dernières années, passant d'une priorité de droite à une perte de priorité de la RC 312 (cédez-le-passage venant de Bioley-Orjulaz). La disposition des axes formant un angle aigu n'est pas optimale en termes de sécurité routière et constitue un danger qui doit être supprimé.

Il faut également relever que le trafic est appelé à augmenter fortement ces prochaines années puisque la commune projette de créer un contournement en lien avec l'évolution du périmètre d'exploitation des gravières et des zones de dépôt de matériaux d'excavation (DMEX). Les projections à 2030 indiquent des valeurs de trafic d'environ 9'000 véh/j sur l'axe le plus chargé.



Illustration 3 - Situation générale

Pour ne pas compromettre la sécurité routière, l'exploitation actuelle du carrefour par des pertes de priorité ne sera par conséquent plus possible avec les charges attendues. Le projet prévoit donc de créer un giratoire de 30 mètres de diamètre comme présenté sur l'illustration 4. Le tronçon actuel de la RC 306 B-P indiqué par un cercle sur le plan ci-avant sera démantelé et remis à l'agriculture.

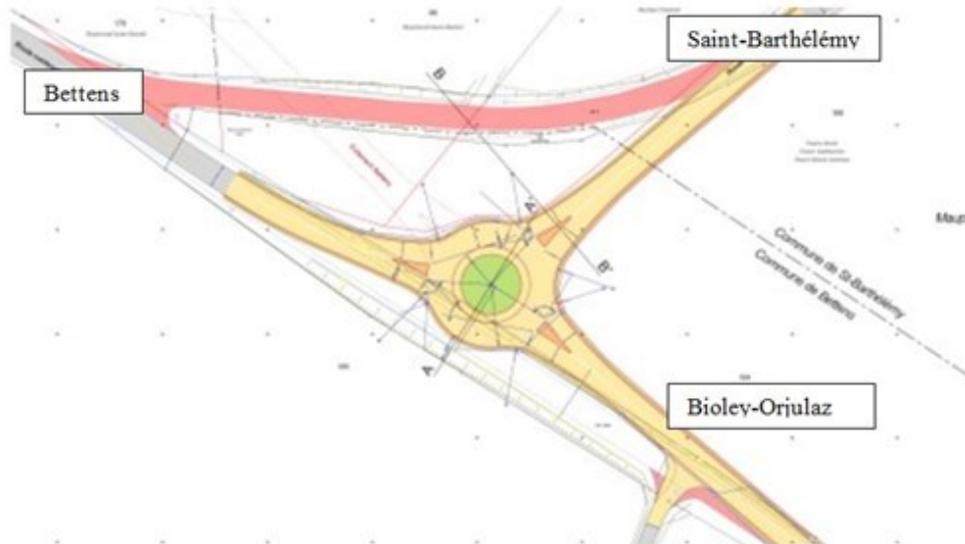


Illustration 4 - Situation projetée

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

La RC 151 B-P est une route cantonale principale appartenant au réseau de base reliant Aclens à Lausanne. Le tronçon étudié est constitué par les deux carrefours giratoires situés dans la zone industrielle En Reculan (accès à Conforama) et s'étend jusqu'au début du pont du Cudrex (secteur indiqué par un cercle sur l'illustration 5). Cet axe compte un trafic journalier moyen sur le secteur analysé (TJM 2015) de 22'250 véh./j.

La chaussée comprend le plus souvent 2 x 1 voie, parfois très larges, séparées par une berme centrale, avec les exceptions suivantes :

- à l'est des ponts CFF, les voies de circulation sont séparées par une ligne de sécurité ;
- entre les ponts CFF et le giratoire En Reculan est, la chaussée est composée de deux voies en direction de l'ouest : une présélection pour le mouvement tourner-à-droite (accès Z.I) et une voie d'entrée dans le giratoire.

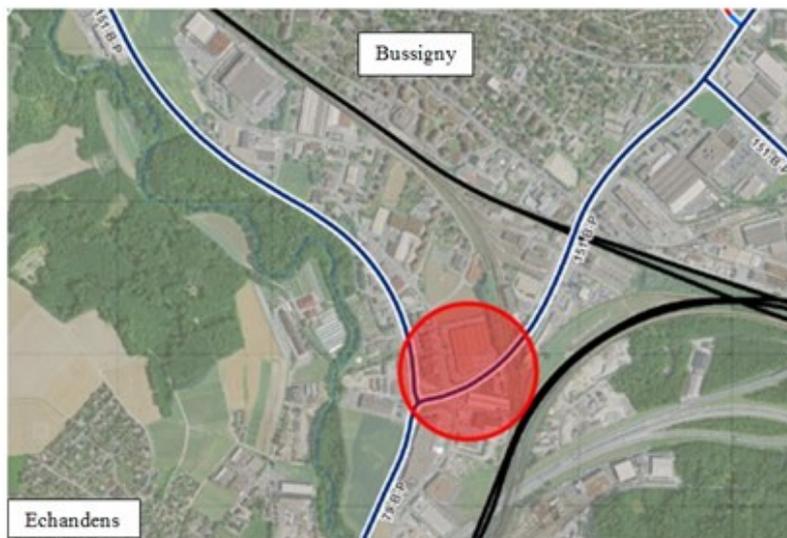


Illustration 5 - Situation générale

Le tronçon comprend également un trottoir de part et d'autre de la chaussée, dont celui côté nord est mixte piétons-vélos (en descendant du pont du Cudrex). Le secteur ne comporte qu'une seule traversée piétonne non régulée entre les giratoires. Si, à cet endroit, la chaussée ne dispose que d'une seule voie par sens de circulation, celles-ci sont très larges et permettent le positionnement de deux véhicules, même de grandes tailles. Cette situation n'est par conséquent pas idéale pour la sécurité des piétons.

Une analyse de trafic a démontré que le système de gestion des carrefours à l'aide de giratoire n'est pas remis en question, il est satisfaisant d'un point de vue des capacités utilisées. Il est toutefois relevé que l'entier du périmètre est saturé aux heures de pointe, mais que ce phénomène est dû à une remontée de file venant des carrefours de Plans de Croix, situés après le pont du Cudrex en direction de la jonction autoroutière de Crissier. L'analyse a également permis de mettre en évidence la forte affluence piétonne entre la ZI Nord et Sud. Un renforcement des traversées piétonnes s'avère nécessaire.

En conclusion, les déficits relevés par les grandes largeurs de voirie et le manque de marquage génèrent une situation difficile en termes de lisibilité du réseau routier pour les automobilistes. Ainsi, afin de clarifier et de sécuriser la situation actuelle, mais également d'améliorer le fonctionnement des giratoires, le projet prévoit les éléments suivants (voir illustration 6) :

1. le ripage du passage pour piétons actuel à 5 m du giratoire est en réduisant à 4.50 m la largeur de la voie de sortie ;
2. l'ajout d'un passage pour piétons à l'est du giratoire est ;
3. le ripage de la sortie du giratoire est en direction de Crissier pour notamment intégrer la présélection de l'entrée de l'ancien centre COB ;
4. l'aménagement de traversées sécurisées pour les cycles et piétons sur les branches du giratoire est et de gabarits satisfaisants sur les trottoirs pour les différentes affectations (ensemble de l'illustration 6) ;
5. le ripage de la voie montante par un travail de marquage, complété par des balises sur le secteur des ponts CFF.

Le revêtement sera réfectionné complètement du giratoire En Reculan est jusqu'au pont du Cudrex, avec également, une reprise de la fondation à certains endroits.



Illustration 6 – Situation projetée

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

La RC 762 B-P est une route cantonale principale appartenant au réseau de base reliant Savigny au Pigeon (commune de Forel). Elle constitue un itinéraire de déviation en cas de fermeture de l'autoroute et compte un trafic journalier moyen de 4'200 véh./j (TJM 2015). Le tronçon étudié est constitué par le carrefour avec la route cantonale 764 C-P reliant Forel à Grandvaux. Cet axe compte un trafic journalier moyen (TJM 2015) de 3'250 véh./j (branche en direction de Forel). Le carrefour initialement géré par des pertes de priorités de l'axe secondaire (stop côté Forel et cédez-le-passage côté Grandvaux) a été modifié en 2016 en giratoire provisoire suite à la fermeture de la route RC 701 B-P pour les travaux de réfection.

L'analyse détaillée des accidents a mis en évidence que ce carrefour à perte de priorité constitue un point noir au sens de la norme VSS 641'724-15. Il en ressort que la principale cause des accidents est liée au manque de visibilité combiné avec une mauvaise perception de la vitesse des véhicules en approche, créant ainsi des collisions de véhicules traversant l'axe principal avec le trafic venant soit de la gauche, soit de la droite.

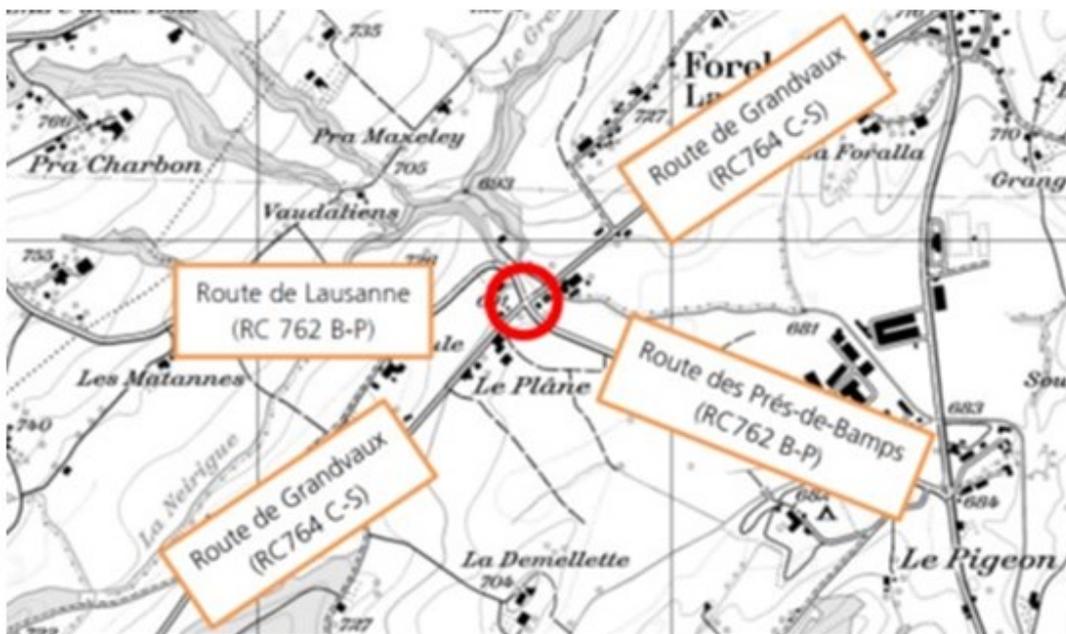


Illustration 7 - Situation générale

Le projet consiste ainsi à créer un carrefour giratoire de 32 mètres de diamètre. Un trottoir sera

également aménagé pour assurer la continuité jusqu'au centre du village. Celui-ci sera cofinancé à 50 % par la commune qui financera également l'entier des coûts d'éclairage public nécessaire pour assurer la sécurité des piétons. De plus, une analyse de la superstructure du giratoire a permis d'élaborer une proposition de réfection afin de garantir la durabilité de l'ouvrage. Les couches de base et de roulement des quatre branches seront rabotées puis réfectionnées dans le respect des standards répondant aux exigences de qualité fixées dans les normes VSS (surface grisée - illustration 8).



Illustration 8 - Situation projetée

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

Les jonctions autoroutières de St-Triphon constituent un point noir du réseau routier depuis de nombreuses années, au sens de la norme VSS 641'724-15. Avec la collaboration de l'OFROU, des études d'accidents et de trafic ont ainsi été menées sur le périmètre constitué par les deux carrefours de la jonction autoroutière et le carrefour de la Moutonnerie. L'analyse de trafic, financée entièrement par l'OFROU s'est étendue sur le périmètre valaisan, puisqu'il a été constaté des refoulements en lien avec le giratoire du Boeufferant (voir illustration 9).

L'axe principal cantonal constitué par la RC 717 B-P appartient au réseau de base reliant Ollon à Monthey. Il compte un trafic journalier moyen de 25'550 véh/j (TJM 2015) sur le périmètre analysé. L'objet du financement prévu dans ce crédit-cadre concerne uniquement la partie vaudoise, soit le carrefour de la Moutonnerie constitué par l'intersection avec la route cantonale 790 B-P (accès à la ZI d'Aigle) et un débouché communal côté sud. Il faut relever que le carrefour de la Moutonnerie est traversé par les voies du train de l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC).

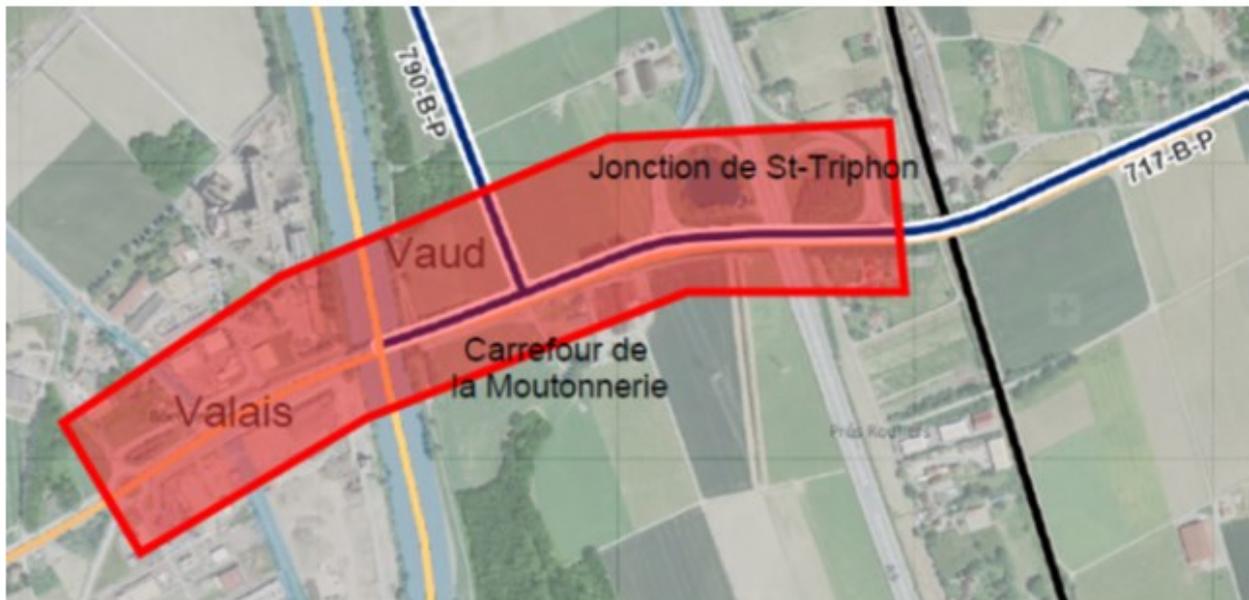


Illustration 9- Situation générale

Les études ont montré que la gestion actuelle par des carrefours à perte de priorité n'est plus adaptée au trafic actuel. Vu la proximité des carrefours de la jonction et de la Moutonnerie, le projet prévoit l'implantation d'une régulation lumineuse des trois carrefours précités. La mise en place des feux se fera dans les gabarits des chaussées existantes, sans création de voies supplémentaires. Les carrefours doivent être coordonnés, nécessitant ainsi quelques travaux de génie civil pour assurer cette liaison par fibre optique.

En parallèle, l'OFROU réalisera la mise en place de feux de régulation sur les deux jonctions ainsi que la réfection de l'enrobé bitumineux sur l'entier de leur périmètre UH-PERI (périmètre d'entretien des routes nationales).

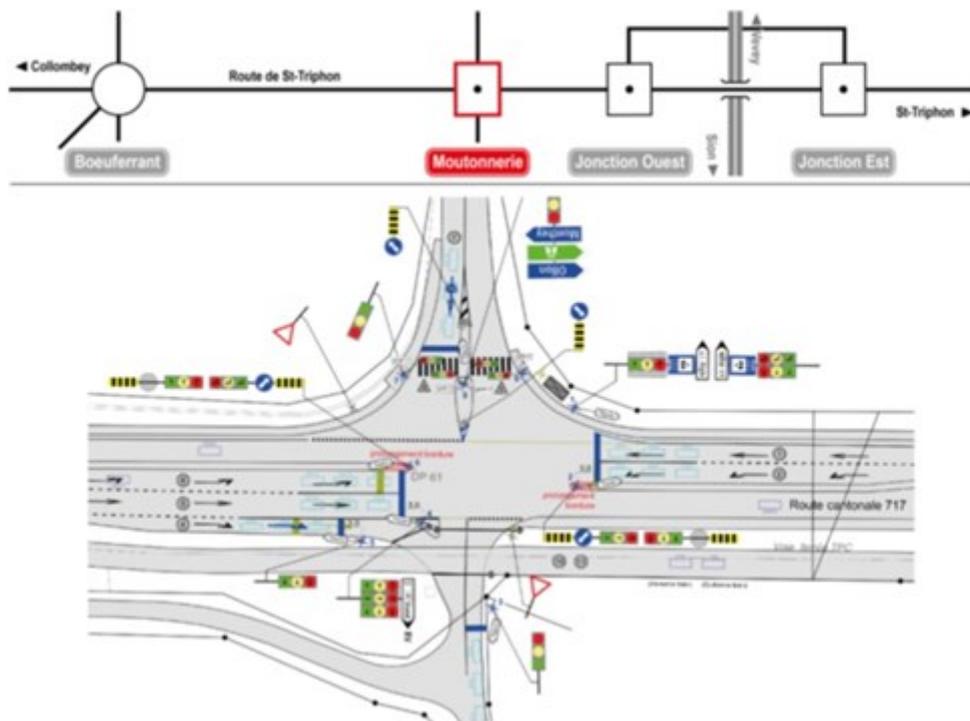


Illustration 10 - Situation projetée, carrefour de la Moutonnerie

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

Le périmètre analysé se trouve au sud de la commune de Payerne. Il comprend le carrefour du Simondan (RC 524 B-P) avec la rue de la Vignette (route communale) et s'étend jusqu'à la jonction de la route de Berne (RC 601 B-P) avec la route de Fribourg (RC 524 B-P au nord, respectivement RC 608 B-P au sud).

La RC 524 B-P constitue la route de contournement de Payerne et donne accès à l'autoroute. Elle compte un trafic journalier moyen de 16'800 véh./j (TJM 2015) au droit du périmètre étudié et constitue l'axe le plus chargé de ce secteur. Le tronçon de la route de Berne compte en effet un trafic d'environ 7'600 véh./j au droit de l'échangeur.

En plus des problèmes de sécurité relevés au carrefour du Simondan, une analyse de trafic a mis en évidence que le carrefour ne dispose d'aucune réserve de capacité et est même saturé à l'heure de pointe du soir. La gestion actuelle constituée par une perte de priorité de l'axe communal n'est par conséquent plus adaptée aux charges de trafic actuelles. La majorité des accidents sont des collisions entre un véhicule tournant à gauche depuis la route de la Vignette et le trafic venant sur la gauche, soit depuis la jonction avec la route de Berne.



Illustration 11 - Situation générale

Pour assainir ce secteur, le projet comprend les travaux suivants, présentés en figure 12 :

A. Carrefour du Simondan

1. Création d'un giratoire à trois branches de 30 mètres de diamètre.
2. Création d'un by-pass pour les véhicules sur la voie de l'axe Fribourg > Payerne (rue de la Vignette).

Le projet prend partiellement en compte des besoins futurs qui consisteront à créer un by-pass pour les véhicules sur la voie de l'axe autoroute A1 > Fribourg (surface hachurée). Bien que sa réalisation soit prévue ultérieurement, les coûts présentés au chapitre suivant tiennent compte des emprises et de la réalisation de l'encaissement de cet aménagement.

B. Echangeur de la route de Berne

1. Modification de la bretelle de l'axe Berne > Fribourg pour empêcher les véhicules d'obliquer à gauche et les obliger à emprunter le giratoire du Simondan.
2. Création d'une voie de présélection pour les véhicules sur la voie de l'axe autoroute A1 > Fribourg souhaitant obliquer à gauche pour rejoindre la voie de l'axe Lausanne > Berne.
3. Modification de la géométrie de la bretelle rejoignant la voie de l'axe autoroute A1 > Fribourg depuis la voie en provenance Lausanne.



Illustration 12 - Situation projetée, carrefour du Simondan et échangeur route de Berne

1.6 Crédit sollicité

Les montants arrondis des études et travaux sont les suivants:

	Libellé	RC	Coût travaux estimé HT	Honoraires HT	TVA 7.7% + arrondis	Total TTC
1	Etudes générales (cartes des zones à sécuriser, priorisation, analyses détaillées d'accidents, audit de projets et études d'avant-projets des zones prioritaires)			370'000.-	30'000.-	400'000.-
2	Assainissements d'endroits à concentration d'accidents comprenant des mesures simples (marquage et signalisation)		185'000.-		15'000.-	200'000.-
3	Assens – Carrefour du Mont <u>Sofflet</u>	442 IL-S / 443 IL-S / 444 IL-S	750'000.-	55'000.-	65'000.-	870'000.-
4	<u>Bettens</u> – Carrefour du Maupas	306 B-P / 312 C-P	987'000.-	93'000.-	90'000.-	1'170'000.-
5	Bussigny – Carrefours en <u>Reculan</u>	151 B-P	1'526'000.-	115'000.-	134'000	1'775'000.-
6	Forel – Croisée du Chêne	762 B-P / 764 C-P	1'160'000.-	85'000.-	100'000.-	1'345'000.-
7	<u>St-Triphon</u> – Carrefour de la Moutonnerie	717 B-P / 790 B-P	603'000.-	30'000.-	55'000.-	688'000.-
8	Payerne – Carrefour du <u>Simondan</u> et jonction avec la route de Berne	524B-P / 601 B-P	2'660'000.-	130'000.-	225'000.-	3'015'000.-
Montant total TTC						9'463'000.-

Pour le projet "Forel, carrefour du Chêne" (6), les prix sont basés sur un appel d'offres rentré le 25 juillet 2017. A ces coûts viennent s'ajouter la part des travaux directement payés par la commune pour l'aménagement du trottoir (pour moitié) et de l'éclairage public pour un montant total de CHF 85'000.- TTC.

Pour les autres projets les coûts sont basés sur l'expérience de la DGMR pour des projets similaires.

Il faut relever que les études générales (1) n'ont aucun lien avec les objets de construction présentés dans cet EMPD (3 à 8). Elles permettront d'analyser les futures zones à sécuriser et de trouver des solutions d'assainissement.

Enfin, le point (2) "assainissement d'endroits à concentration d'accidents comprenant des mesures simples (marquage et signalisation)" concerne des endroits à définir dans le cadre des études générales (1). En effet, l'analyse de certains points accidentogènes met parfois en évidence une lacune de perceptibilité du secteur étudié et propose des mesures de marquage et de signalisation, telle que l'implantation de flèches de balisage ou de mieux marquer les bords de chaussée par une ligne de bord.

1.7 Risques liés à la non réalisation de ces projets

Dans l'hypothèse où les travaux envisagés dans le cadre de la présente demande de crédit ne pourraient pas être rapidement engagés et que, par conséquent, ces projets devaient être repoussés, la première conséquence serait le maintien des risques encourus par les usagers de la route.

L'autre conséquence serait que la DGMR ne pourrait pas poursuivre les études statistiques et les analyses d'accidents des points noirs pour les années à venir, ce qui porterait notamment préjudice à la poursuite des mesures inscrites dans le rapport Via Sicura approuvé en octobre 2010 par le Conseil fédéral puis, adopté par le Parlement en juin 2012, et ne permettrait pas de respecter l'article 6a, al. 3 LCR imposant la suppression des points noirs.

Pour rappel, les objectifs de Via Sicura avaient été atteints en termes de diminution du nombre de tués sur la période de 10 ans comprise entre 2002 et 2011, puisque l'on avait enregistré une diminution de quelque 50 % de tués sur les routes vaudoises. En revanche, un effort important devait encore être fait quant à la diminution du nombre d'accidents et de blessés qui totalisaient une baisse de 26 %, respectivement 29 % sur cette même période.

Au regard des statistiques récentes, la route a fait 20 victimes, 2'094 blessés graves et légers confondus pour un total de 4'659 accidents sur l'ensemble du territoire cantonal vaudois en 2016. En comparant ces résultats avec ceux obtenus en 2007, soit sur une période similaire constituée des 10 dernières années (2007-2016), les mêmes constats sont mis en évidence. Si le nombre de tués a fortement baissé, avec une diminution de 44 %, il n'en est pas de même avec le nombre de blessés et le nombre d'accidents qui ont diminué de 27 %, respectivement de 18 %. Ainsi, des mesures plus lourdes, dont un assainissement des endroits à fortes concentrations d'accidents, doivent pouvoir être assurées.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Pour ce qui est des études statistiques, de l'établissement de cartes des zones à sécuriser et leur priorisation, ainsi que des analyses détaillées des accidents, les bureaux d'ingénieurs privés spécialisés assumeront l'élaboration des études. Elles seront coordonnées et serviront de support à la décision de la DGMR, entité accidentologie et notamment du chargé de sécurité ISSI (conformément à l'art 6a, al. 4 LCR). Pour rappel, cet article précise que la Confédération et les cantons sont tenus de désigner un interlocuteur responsable en matière de sécurité routière. Cette personne doit notamment s'assurer de la mise en place des instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI). Ensuite, d'autres bureaux d'ingénieurs privés assumeront les études d'avant-projets des zones prioritaires retenues dans la planification.

En ce qui concerne les travaux projetés à Assens, Bettens, Bussigny, Forel, St-Triphon et Payerne au sens des chapitres 1.5.1 à 1.5.6, ceux-ci seront organisés de la manière suivante :

Les bureaux d'ingénieurs privés assumeront les prestations énoncées ci-après :

- élaboration des projets ;
- direction locale des travaux ;
- appui à la direction générale des travaux.

La DGMR, Division infrastructure routière, sera en charge de la direction générale des travaux.

3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

EOTP I.000538.01 "Points noirs, 3^{ème} crédit-cadre"

En milliers de francs

Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	3'000	3'000	2'000	1'463	9'463
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	3'000	3'000	2'000	1'463	9'463
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	3'000	3'000	2'000	1'463	9'463
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	3'000	3'000	2'000	1'463	9'463

Le n° EOTP I.000538.01 est prévu au projet de budget 2018 et au plan d'investissement 2019 – 2022 avec les montants suivants :

Année 2018 CHF 900'000.-

Année 2019 CHF 500'000.-

Année 2020 CHF 0'000'000.-

Année 2021 CHF 500'000.-

Année 2022 CHF 100'000.-

Lors de la prochaine réévaluation, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement annuel est prévu sur 20 ans à raison de CHF 473'200.- par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera de : $(CHF\ 9'463'000 \times 4 \times 0.55) / 100 = CHF\ 208'200.-$.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la DGMR.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Toutes ces routes font partie du réseau actuel des infrastructures routières vaudoises. Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé ne grèveront pas la part du budget de la DGMR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

3.6 Conséquences sur les communes

Une fois les travaux d'assainissements des points noirs achevés, les communes concernées disposeront d'une amélioration significative de la sécurité routière. Le suivi de l'accidentalité des secteurs permettra de confirmer au cours des années suivantes la justesse des solutions retenues.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Tous les projets de réfection présentés au chapitre 1.5.1 à 1.5.6 présentent incontestablement des incidences favorables sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.

En effet, leur réalisation permettra d'améliorer les conditions de circulation tant pour les transports individuels que pour les transports en commun et la mobilité douce, tout en améliorant la sécurité des usagers de la route.

De plus, la création de giratoires offre une meilleure fluidité du trafic garante d'une diminution de la pollution, du bruit et de la consommation d'énergie.

Enfin, les documents d'appel d'offres pour les travaux seront élaborés de façon à inciter les entreprises à utiliser des matériaux recyclés et un contrôle strict de la gestion des déchets de chantier sera fait.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Cet investissement s'inscrit dans la mesure 2.8 du programme de législature du Conseil d'Etat 2017-2022, soit : *Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité*, avec l'action en cours : *Poursuivre l'amélioration de l'état du réseau routier cantonal*.

En outre, les projets concernés s'inscrivent dans la mesure A22 "Réseaux routiers" du plan directeur cantonal qui définit les priorités de l'Etat pour l'ensemble des routes cantonales et en établit la hiérarchie sur la base, entre autres, de la sécurité. En effet, les indicateurs choisis pour cette mesure sont la localisation des points noirs du réseau routier cantonal, ainsi que le nombre de victimes d'accidents de la circulation (tués et blessés).

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'art. 163, al. 2 Cst-VD, avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation précitée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7, al. 2 de la loi vaudoise sur les finances ; LFin, RSV 610.11).

Conformément à la jurisprudence, l'entretien des routes et leur adaptation aux nouvelles exigences techniques constituent généralement des dépenses liées (cf. ATF 103 Ia 284, cons. 5, ATF 105 Ia 80 cons. 7 et cf. ch. 1.2 du présent EMPD). En effet, de telles dépenses doivent

nécessairement être effectuées par l'Etat en exécution des obligations qui lui incombent.

Comme le démontre le présent EMPD, les travaux projetés relèvent des obligations du canton en ce qui concerne l'entretien des routes cantonales hors traversée de localité dont il est propriétaire (art. 20, let. a LRou). En tant qu'ils visent à la correction de tronçons ne répondant plus aux exigences de la sécurité routière, tant en termes d'écoulement que de sécurité, les travaux pour lesquels le présent crédit est sollicité résultent directement de l'exercice d'une tâche publique ordonnée par la loi. L'article 6a al. 3 LCR tend également à la suppression des points noirs. Le critère relatif au principe de la dépense est donc rempli.

En ce qui concerne la quotité de la dépense, les travaux projetés ne prévoient rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à garantir la fonctionnalité (écoulement trafic et sécurité) des carrefours concernés. Les aménagements projetés ont en effet été définis comme étant à même d'éliminer les défauts relevés lors des analyses de trafic et de sécurité, de manière à rendre ces carrefours conformes aux normes professionnelles et directives en vigueur (normes VSS et directives de l'OFROU). Le montant des travaux envisagés se limite uniquement à l'objectif de maintenir un réseau routier cantonal efficace et sûr. Le critère de la quotité de la dépense est donc également rempli en l'espèce.

En ce qui concerne le moment de la dépense, il est manifeste que celle-ci ne saurait être différée au vu des risques encourus par les usagers de la route (cf. chiffre 1.7 du présent EMPD). Le critère du moment de la dépense est donc, lui aussi, satisfait.

Au vu de l'analyse qui précède, les travaux pour lesquels le crédit est demandé doivent être qualifiés de dépenses liées au sens de l'art. 163, al. 2 Cst-VD. Elles ne sont donc pas soumises à compensation.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.12 Incidences informatiques

Néant.

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.14 Simplifications administratives

Néant.

3.15 Protection des données

Néant.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences de l'EOTP I.000538.01 "Points noirs, 3^{ème} crédit-cadre" sur le budget de fonctionnement sont les suivantes:

En milliers de francs					
Intitulé	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		208.2	208.2	208.2	624.6
Amortissement		473.2	473.2	473.2	1'419.6
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges		681.4	681.4	681.4	2'044.2
Diminution de charges					-
Revenus supplémentaires					-
Total net		681.4	681.4	681.4	2'044.2

4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l'assainissement de lieux accidentogènes

du 28 février 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de CHF 9'463'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, les études générales de sécurité routière, ainsi que les travaux de marquage et de signalisation en vue de l'assainissement de lieux accidentogènes

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 février 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean