

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Bernard Nicod et consorts au nom PLR - Des véhicules agricoles en difficulté sur nos routes (26_INT_20)

Rappel

Les voies de circulation planifiées dans le cadre de projets communaux ou cantonaux se basent souvent sur les dimensions d'un camion avec remorque ou d'un train routier, inférieur à celles autorisées pour les véhicules agricoles spéciaux. La méconnaissance des planificateurs et la tendance à réduire la largeur des routes, pour des raisons de coûts ou afin de modérer le trafic, sont évoquées pour expliquer cette situation. Face à ces difficultés croissantes rencontrées par les conducteurs de moissonneuses-batteuses ou de différents types de convois, Technique Agricole Suisse a élaboré et diffusé un document décrivant l'espace à prévoir pour permettre une circulation en toute sécurité (1).

Quant à sa section cantonale vaudoise, elle effectue un travail régulier de sensibilisation et elle s'efforce de signaler les problèmes à temps. La fiche technique mentionnée ci-dessus, rédigée en collaboration avec un bureau d'ingénieurs spécialisé dans la construction routière a été envoyée en août 2025 à l'Office fédéral des routes et à tous les offices cantonaux des ponts et chaussées en outre, dans le Canton de Vaud, à la DGMR.

J'ai l'avantage d'interpeller le Conseil d'Etat par les questions suivantes:

- Les différentes administrations en lien avec ces travaux ont-elles été informées de l'existence de cette fiche technique explicative, éditée par Technique Agricole Suisse?
- Le Conseil d'Etat veille-t-il que la DGMR, dans le développement de ses projets d'infrastructures routières, prenne toutes les dispositions nécessaires afin de maintenir un trafic des engins agricoles fluide et aisé?
- Les services de l'Etat dévolus à examiner et à se positionner sur les projets de réhabilitation de chaussées mises à l'enquête publique par les Communes, sont-ils sensibilisés par les éléments développés dans ce texte ?

(1) <https://www.agrartechnik.ch/fr/verband/technique/flyers-et-notice-explicative/>

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat indique que les besoins des engins agricoles sont connus de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La dimension des véhicules de type moissonneuse batteuse – qui peuvent atteindre 3,5 mètres de large, soit une largeur supérieure à celle d'un camion - est prise en compte lors de la conception des projets routiers, sur la base des normes VSS définissant les gabarits routiers en fonction des vitesses et des types de véhicules.

La DGMR va même au-delà des gabarits préconisés par les normes en appliquant cette largeur au moment du dimensionnement de la chaussée à laquelle s'ajoutent encore des marges de sécurité. Dans certaines circonstances, l'utilisation de bordures biaises franchissables, permet également de faciliter un écart lors d'un croisement par exemple. Ce gabarit est compatible avec une vitesse à 25 km/h, ce qui implique de réduire la vitesse, en particulier lors d'un croisement. Le Conseil d'Etat précise qu'il s'agit d'ailleurs d'une règle générale qui s'applique à tous les véhicules particulièrement larges.

Le Conseil d'Etat rappelle que le réseau routier n'est pas dimensionné pour permettre le croisement à vitesse élevée de deux véhicules très larges. Une telle approche conduirait à un surdimensionnement des routes — dans un cas comme celui-ci, il faudrait par exemple une chaussée d'environ 9 mètres. Or, un réseau surdimensionné tend à encourager des vitesses plus élevées, ce qui accroît le risque d'accidents. À cela s'ajoutent les contraintes liées à l'espace disponible, notamment la présence du bâti existant ou la préservation des surfaces d'assolement.

Par ailleurs, selon les normes VSS, les chaussées des routes cantonales hors localité ne sont pas rétrécies latéralement dans le but de réduire la vitesse. En localité ou sur les routes communales, de tels éléments sont réalisés dans un cadre normé, en garantissant notamment une largeur d'environ 3.80 mètres entre bordures, permettant la circulation de grands véhicules agricoles. Enfin, en présence d'îlots en entrée ou en sortie de carrefour ou de giratoire, la largeur de chaussée entre bordures est généralement comprise entre 3,70 et 4,00 mètres voire même 4.50 m, avec l'utilisation de bordures biaises franchissables lorsque l'espace est contraint.

Dans certaines situations particulières, le croisement peut ne pas être possible, par exemple lorsque la route est bordée de murs ou de façades des deux côtés. Dans ce cas, l'un des deux véhicules doit s'arrêter afin de permettre le passage de l'autre.

Réponse aux questions :

Les services de l'Etat ont-ils été informés de l'existence de cette fiche technique ?

La DGMR a connaissance de ce document émis par Technique Agricole Suisse. Il constitue un élément d'information utile dans le cadre des réflexions techniques. Il ne se substitue toutefois pas aux normes et directives applicables en matière de conception routière.

La DGMR, dans ses projets d'infrastructures routières, prend-elle toutes les dispositions nécessaires pour maintenir un trafic des engins agricoles fluide et aisé ?

Dans le cadre de ses projets d'entretien et de réaménagements routiers, la DGMR applique les normes techniques reconnues (VSS), notamment celles relatives aux gabarits et aux rayons de giration des différents types de véhicules autorisés à circuler sur le réseau.

La DGMR tient compte des besoins des véhicules agricoles et des véhicules agricoles spéciaux - dont les largeurs peuvent être supérieures à celles des véhicules usuels (3.50 m.) - en adaptant par ailleurs les bordures pour qu'elles puissent être franchies si nécessaire.

Cela implique nécessairement des compromis, ainsi que des comportements adaptés de la part de l'ensemble des usagers. Dans certaines situations, les gabarits d'espace libre définis par les normes techniques ne peuvent pas garantir le croisement simultané de tous les types de véhicules dans toutes les situations – par exemple sur une route cantonale avec des voitures circulant à 80 km/h), notamment lorsqu'il s'agit d'engins agricoles de grande largeur. Dans ces cas, la sécurité repose également sur une adaptation du comportement des usagers et en particulier une diminution de la vitesse.

Les services de l'Etat qui examinent et se positionnent sur les projets de réhabilitation de chaussées mis à l'enquête publique par les Communes sont-ils sensibilisés à ces questions ?

Dans le cadre de l'examen des projets communaux soumis à examen préalable, la DGMR veille à ce que les aménagements projetés respectent les normes techniques en vigueur et tiennent compte des conditions locales d'exploitation du réseau, en particulier lorsque des contraintes particulières liées à l'usage agricole sont identifiées, par exemple au droit de passages piétons, îlots, aides à la traversée ou encore dans les carrefours et giratoires.

La DGMR contrôle toujours avec soin, dans le cadre de l'examen préalable des projets routiers des Communes, les éléments relatifs à la circulation des véhicules agricoles. Si nécessaire, elle peut être amenée à demander à une Commune de corriger, post travaux, un aménagement qui n'aurait pas été réalisé de manière à être franchissable, conformément aux remarques formulées lors de l'examen préalable.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1^{er} juillet 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni