

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Daniel Mange et consorts pour la création d'une quatrième piste sur la bretelle semi autoroute Ballaigues – Orbe

Rappel

Suite au dernier accident mortel survenu le vendredi 10.08.07 sur la bretelle N9b, Ballaigues-Orbe, à la hauteur de Ballaigues, il apparaît que la dangerosité de ce tronçon de route subsiste malgré les nouvelles dispositions qui avaient été prises suite à un accident mortel, lui aussi, qui s'était produit à la hauteur de Lignerolle en 2005. Pour mémoire, ce ne sont pas moins de 7 accidents mortels qui se sont produits sur ce tronçon entre 2003-2006 et 22 accidents graves.

Les habitants de la région, de même que les centaines d'automobilistes frontaliers se sont émus et révoltés par ce drame.

Il est en effet certain que la structure actuelle de la semi-autoroute ne correspond plus au trafic journalier auquel elle est soumise. Les renseignements qui m'ont été transmis par la Direction des Douanes de Vallorbe-Route montrent que le trafic actuel est le suivant:

- Pour le mois de juillet, ce ne sont, journalièrement, pas moins de 8500 véhicules légers qui entrent et Suisse, et autant qui en ressortent, soit près de **17000 passages!***
- Il convient de souligner que le passage de ces automobilistes qui sont pour la majorité, des frontaliers, se concentre aux heures de pointe, soit entre 6 et 8 h. et de 16 à 18 h. posant ainsi un grave problème de surcharge à la Bretelle en ces heures-là.*
- A cette situation dangereuse et intense, il convient d'ajouter le passage journalier de **850 poids lourds** (5 essieux), voir certaines pointes à **1000 camions** et plus pour les mois de mars, avril, mai et juin 2007.*

Selon la Direction des Douanes, le trafic des poids lourds est en augmentation continue et nécessite des mesures efficaces de la part des Autorités cantonales et fédérales dans les plus brefs délais.

Ces interventions urgentes se justifient par la fermeture de plusieurs postes douaniers au trafic de marchandises, avec une concentration de camions sur Vallorbe. De plus, l'achèvement étant en forte déclivité, les poids lourds ralentissent, créant ainsi de longues files sur les tronçons à 1 piste et incitant des dépassements téméraires.

A ma connaissance, la Bretelle N9b a été conçue à l'origine pour être aménagée en une voie routière à 4 pistes avec berme centrale.

*Les infrastructures montrent que les surfaces pour une 4^e piste ont été **prévues** et **aménagées**, de même que les appuis nécessaires à la construction des ponts et viaducs complémentaires à cette réalisation.*

Si la Bretelle n'a pas été entièrement réalisée telle que prévue à l'époque, cela est dû au fait que les Ecologistes avaient demandé, au plan fédéral, l'arrêt de toute construction autoroutière sur l'ensemble du territoire suisse, à l'exception des tronçons qui étaient en voie de réalisation, mais dont l'importance à l'époque ne justifiait pas l'aménagement de 4 pistes...

Le trafic a changé, les relations avec l'Europe se sont intensifiées. Il est donc indispensable de prendre les mesures qui s'imposent pour honorer les relations bilatérales avec nos voisins les plus proches, soit la France et le Bénélux, de même que pour assurer la sécurité des habitants du Jura vaudois qui empruntent régulièrement cette N9b (travail, relations administratives et privées).

En conséquence, je demande au Conseil d'Etat:

- D'indiquer ce qu'il compte entreprendre pour la réalisation des 4 pistes avec berme centrale sur l'ensemble de la semi autoroute N9b, au vu de l'urgence de la situation.*
- D'intervenir auprès des instances fédérales pour faire avancer le dossier, dans la mesure où la Confédération est compétente.*
- De fournir une statistique sur le nombre d'accidents graves survenus ces dernières années sur ce tronçon tronqué, avec indication des causes, si celles-ci ont été répertoriées.*

Rapport du Conseil d'Etat

2.1 Introduction

Le Conseil d'Etat partage la préoccupation du postulant concernant la sécurité de ce tronçon de route nationale ; il suit également de près l'évolution du trafic. Cela dit, il rappelle que la planification du réseau des routes nationales est, depuis le 1^{er} janvier 2008, sous la responsabilité de la Confédération, par le biais de l'Office fédéral des routes (OFROU). L'OFROU assume l'entier du financement et du pilotage des projets en lien avec les autoroutes sur territoire vaudois. Une collaboration étroite est mise en œuvre entre les représentants de l'OFROU et les services cantonaux concernés, mais le Conseil d'Etat n'a pas d'autonomie de décision en la matière.

2.2 Réponse aux questions

- Indiquer ce qu'il compte entreprendre pour la réalisation des 4 pistes avec berme centrale sur l'ensemble de la semi autoroute N9b, au vu de l'urgence de la situation.*

Le Conseil d'Etat a, en date du 4 février 2009, adressé une lettre à l'OFROU afin que des mesures soient prises pour garantir une meilleure sécurité sur ce tronçon d'autoroute (projet de courrier accepté dans sa séance du 4 février 2009).

Par son courrier du 9 mars 2009, l'OFROU entrait en matière sur la priorité de sécuriser le tronçon de semi autoroute Ballaigues – Orbe par le biais d'une séparation physique des courants de circulation. A ce jour, les mandataires de l'OFROU en sont aux études préliminaires, nécessaires pour choisir le type de dispositif de retenue (glissière sur la berme centrale) et identifier l'ensemble des conséquences que cet aménagement produira. Le projet devant satisfaire aux procédures d'approbation des plans ainsi qu'aux règles des marchés publics de la Confédération, la réalisation de celui-ci est prévue en 2012-2013. En outre, un projet d'amélioration de la fluidité du trafic à la douane de Vallorbe est également à l'étude.

En revanche, l'OFROU n'envisage donc pas de porter le tracé à deux fois deux voies sur toute sa longueur. En effet, ce tronçon ne supporte qu'un trafic relativement modéré (trafic journalier moyen de 13'000 véhicules en 2005) sur des portions à 2, 3 et 4 voies. Or, on peut constater que des tronçons de routes cantonales à 2 voies supportent aujourd'hui sans trop de problème des charges de l'ordre de 20'000 véhicules par jour, la capacité maximale de ces artères à deux voies étant de 25'000 véhicules par jour. De ce fait et compte tenu d'autres tronçons beaucoup plus problématiques sur les réseaux suisse et vaudois, il n'entre pas dans la catégorie des goulets d'étranglement. La question de passer à une configuration à quatre voies se posera lorsque l'autoroute à quatre voies sera

complétée côté français, en provenance de Pontarlier. A ce jour aucun calendrier de réalisation n'est disponible de la part de la Direction départementale de l'équipement (DDE). Il est clair que l'OFROU et le canton restent en contact avec les autorités françaises afin d'anticiper côté suisse les conséquences de la mise en œuvre de l'autoroute française.

- *Intervenir auprès des instances fédérales pour faire avancer le dossier, dans la mesure où la Confédération est compétente.*

La réponse à la question est contenue dans les paragraphes précédents.

- *Fournir une statistique sur le nombre d'accidents graves survenus ces dernières années sur ce tronçon tronqué, avec indication des causes, si celles-ci ont été répertoriées.*

La statistique des accidents fournie par la police cantonale pour la période 2004-2008 fait état de 48 accidents avec 24 blessés légers, 2 blessés graves et 3 morts ce qui, selon l'OFROU, fait de ce tronçon un point noir du réseau autoroutier suisse. C'est fort de ce constat que l'OFROU est entré en matière pour sécuriser ce tronçon. A noter cependant que la cause principale des accidents n'est pas directement liée à l'état de la route ; elle est surtout due au non respect des limitations de vitesse (environ 80 % des cas) et, à une moindre échelle, à l'inattention ainsi qu'à l'abus d'alcool ou de drogues. La mise en place d'une glissière de sécurité aura pour conséquence de visuellement rétrécir la chaussée et, par-delà, poussera les automobilistes à rouler plus lentement.

2.3 Conclusion

La problématique exprimée dans le postulat est donc prise en compte par l'instance décisionnelle, l'OFROU. Des mesures concrètes seront appliquées pour rendre ce tronçon nettement plus sûr dans un délai de trois ans environ. En revanche, en l'état actuel du trafic, ce tronçon ne peut pas être considéré comme particulièrement surchargé, eu égard aux problèmes qui se posent ailleurs. Ce constat pourra faire l'objet d'un réexamen lorsque l'autoroute sera terminée côté français.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 février 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean