

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 5'578'000.- pour financer les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 19: Trélex, giratoires des Migerendes et du Derby, RC 254: tronçon Essert-sous-Champvent - Peney)

La commission a tenu une séance dans la composition suivante : Mmes et MM les Députés Claudine Dind, Jacques Ansermet, Bertrand Clot, Pierre-André Gaille, Julien Glardon, Jean Guignard, Hans-Rudolph Kappeler, André Marendaz, Pierre-André Pidoux, Jean-Jacques Truffer et le soussigné comme président.

MM. François Marthaler, Conseiller d'Etat, Chef du DINF, Dominique Blanc, Chef du Service des routes, Steve Hulmann, Chef de projet à la division gestion de réseau du Service des routes et Mme Sophie Métraux, secrétaire de commissions parlementaires ont également participé à la séance.

Préambule

L'importance de la sécurité dans la stratégie cantonale pour le réseau routier à l'horizon 2020 est rappelée. Sachant que le nombre de projets supplante les moyens à dispositions ; les points noirs arrivent en priorité sur la liste des travaux à effectuer. C'est donc l'assainissement de 3 points noirs qui est ici proposé, pour un montant d'un peu plus de 5 millions de frs. Ceci s'inscrit parfaitement dans la stratégie de la Confédération qui vise aussi à réduire le nombre d'accidentés et de morts sur les routes. Il est souligné que les efforts effectués s'avèrent payants car certes, si les mesures de surveillance policières impactent positivement la sécurité, les mesures en termes d'infrastructures y participent également.

Commentaires et réponses aux questions des commissaires

En réponse au délai tardif de présentation de l'EMPD, il faut se rappeler que du temps a été nécessaire pour conduire les études de projet, mais que l'EMPD n'a nullement « croupi au fond d'un tiroir ». Pour preuve, il a été validé par le Conseil d'Etat le 17 août 2011 et il est à espérer que le Grand Conseil ne tardera pas à libérer les fonds.

Les tergiversations relatives aux moyens mis à disposition pour l'entretien du réseau routier ne sont pas étrangères au retard certain dont souffre l'entretien dudit réseau. Dès lors, il s'agit maintenant de ne pas freiner les projets en arguant qu'ils coûtent trop chers. De nombreux financements importants (tels que la mise à niveau du réseau 40 tonnes) ont représenté des sommes dépassant la part affectée au réseau routier dans le budget d'investissement. Cependant, l'aubaine de l'affectation du trop provisionné de 500 millions de francs de la péréquation est alors soulignée. Trois cent vingt-cinq millions de fr. seront affectés aux infrastructures de transports, ce qui sur quatre ans, permettra de doubler les moyens à disposition du rail et de la route.

Plus spécifiquement, il est assuré que les points noirs sont depuis longtemps une priorité pour le Département. En 2004, la manière de prioriser les projets d'investissement routiers a été revue et

plusieurs objets ont été financés au titre de l'assainissement des points noirs. La campagne d'assainissement 2004-2005 a permis une diminution de 24% du nombre d'accidents et de 26% du nombre de morts. Dès à présent, les points noirs seront traités de façon systématique selon les études d'accidentologie, indépendamment d'une pondération avec l'assainissement du tronçon routier. Le présent EMPD est le premier d'une telle série, d'autres suivront.

Quant aux statistiques utilisées, l'étude mentionnée dans le texte a été clôturée en 2008. Une mise à jour, dont le rapport reste encore à analyser, est sortie en septembre 2011. Des données actualisées figurent dans l'annexe 1 au présent rapport

Outre l'état des routes, l'évolution du comportement des automobilistes (effet de la prévention), de même que l'évolution des véhicules en termes de sécurité jouent un rôle. La statistique sur les points noirs ne se résume pas au comptage des blessés et des morts mais elle intègre une analyse des rapports de police déterminant les causes des accidents, ceux-ci pas toujours imputables à l'état de la route. Bien qu'il n'y ait pas forcément de lien de cause à effet « absolu » entre état de la route et accidentologie, une corrélation est néanmoins indéniable. Une diminution du nombre et/ou de la gravité des accidents sur les routes suite à divers travaux entrepris sur le réseau est à noter. Les lieux accidentogènes se dessinant clairement sur une carte, il s'agit de les considérer comme des signaux d'alarme enjoignant à enclencher une réflexion sur les moyens à entreprendre pour améliorer la situation.

Par rapport au risque de voir des gens rouler plus vite sur une route refaite, ce qui augmente donc les risques d'accidents, il est précisé qu'il s'agit toujours de faire une pesée d'intérêts entre la sécurité de l'automobiliste et la vitesse afin de ne pas créer un nouveau point noir dû à la vitesse.

Fin 2008, sur cinquante points noirs recensés, beaucoup ont été facilement corrigés grâce à de petites interventions financées via le budget annuel. En 2009, selon les nouvelles normes VSS, vingt-deux points noirs étaient dénombrés dont certains pouvant être assainis par le biais de petites interventions rapides. D'autres nécessitant des travaux plus lourds, requièrent des demandes de crédit. Il est encore signalé qu'il y aura toujours des points noirs, mais que suite aux mesures prises, il s'agirait que ne puissent être considérés comme tels que les lieux où seuls un ou deux accidents mineurs surviendront.

La « note S » dans le tableau de la page 4 est une note pondérée de l'accidentologie. Quant à l'échelle relative à la valeur seuil de « 4 » concernant le nombre d'accidents avec dommages corporels, il est expliqué que « 4 » est le nombre de morts. Ce chiffre dépassé, la zone bascule en point noir. Ce calcul porte sur la période de récolte statistique (cinq ans en l'occurrence).

Concernant le devenir des bandes rugueuses transversales, aucune décision n'a encore été prise. Cette mesure, à l'essai depuis 2008, menée conjointement avec le TCS, nécessite encore une analyse détaillée devant permettre de se positionner. Notons cependant que depuis la pose des bandes, aucun accident n'est à dénombrer, le premier constat s'avère donc positif.

Il est prévu une durée de travaux de six mois. Par rapport à un crédit-cadre, s'il oblige l'engagement des moyens dans les quatre ans mais permet leur usage durant dix ans, assurance est donnée qu'il n'y a aucune volonté de traîner, bien au contraire. En conséquence, le gros des ouvrages devrait être achevé en 2012 et les finitions en 2013.

Tronçon de route cantonale entre Essert-sous-Champvent et Peney

La dangerosité de cette route, déjà soulignée par une pétition ainsi que diverses interpellations, confirme la nécessité des travaux. La commission estime que c'est l'entier du tronçon qui manque de sécurité; cette route mériterait d'être complètement refaite, il ne s'agit pas d'oeuvrer au coup par coup.

Dans un premier temps, eu égard à la pétition notamment, des mesures urgentes comme l'abattage d'arbres ou l'amélioration du drainage ont été prises. Une analyse sécuritaire a ensuite été menée. Le présent projet répond à chaque point de ladite analyse mentionnant un déficit sécuritaire ; transition de devers, importance d'un nouveau drainage, glissières de sécurité. En outre, le revêtement sera refait sur la longueur du tronçon car la glissance de la route est à limite des normes. Une modification du tracé n'est par contre pas prévue, notamment car cela impliquerait des coûts bien plus élevés que ceux ici devisés. À l'égard d'une déviation du village de Peney, aucune demande n'est parvenue au Service. Quant à la mise à l'enquête, elle n'est pas nécessaire.

Giratoires de Migerendes et du Derby

La nécessité de ces giratoires a été réaffirmée avec force. L'impact positif du giratoire provisoire de Migerendes est d'ailleurs particulièrement mis en avant. Par ailleurs, cet ouvrage provisoire a déjà fait sortir cette zone des nouveaux points noirs.

Crédits

Deux millions cinq cent sept mille fr. pour 1250 mètres de route correspondant à ~2000 fr./m, pour la RC 254, peut paraître une jolie somme pour des travaux ne présentant pas de difficultés particulières, mais il est précisé que les installations de chantier pour la RC 254 sont comprises dans les travaux préparatoires.

Sur le type de revêtement et la possibilité d'utiliser du macro-drainant, il a été répondu que la pose d'un macro-drainant est inenvisageable, car nécessitant une vitesse minimum de 80km/h afin qu'il s'auto-draine. Des enrobés standards avec une bonne adhérence seront utilisés pour les trois projets.

Pour le poste « indemnités » dans le budget, il s'agit de dédommagements, par exemple pour les terrains agricoles sur lesquels seront installés les chantiers.

Par rapport à la mention « frais d'honoraires » qui apparaît sous deux postes distincts (« honoraires » et « acquisitions de terrains »), il faut comprendre que les services de géomètres sont nécessaires tant au début des travaux pour l'implantation de la route qu'à la fin de l'ouvrage pour l'abornement. En effet, avec ou sans acquisition de terrain, l'abornement sera à (re)faire, car les travaux l'auront de toute façon touché.

Le poste « frais divers » (50'000 frs), recouvre de petits travaux, non forcément répertoriés, tels que la signalisation.

Concernant le coût des giratoires, il faut rappeler que le coût moyen d'un giratoire s'élève à environ de 1.5 millions de frs. Si par le passé, à des fins d'économie, la chaussée existante était utilisée, maintenant, suite à de mauvaises surprises (au niveau des cisaillements, par exemple) un nouveau coffre et une chaussée adéquate sont systématiquement refaits.

Le poste « travaux provisoires », comprend des travaux utiles durant les réfections, tels que le détournement d'une route. La somme inscrite au budget n'est nullement le paiement *a posteriori* des travaux du giratoire provisoire de Migerendes

Dans le cadre de l'assainissement du réseau cantonal au niveau du bruit, Derby apparaît au cadastre du bruit routier comme une zone devant être assainie. Tel n'est pas le cas de Migerendes. Lors de demande de subvention à la Confédération, une étude portant sur 3 facteurs que sont la vitesse, le bitume phono-absorbant, et les parois anti-bruit est menée pour définir sur quel(s) paramètre(s) jouer. En conséquence, pour Derby il a été décidé d'agir sur le facteur vitesse via la pose d'un giratoire. Quant au bitume phono-absorbant, celui-ci n'est posé qu'au compte-goutte car il s'use très vite et est difficile à entretenir.

L'aménagement des centres des giratoires est sans obligation, mais du ressort de la commune qui, cas échéant, en assume les frais d'entretien – cet aspect n'a malheureusement pas été traité au point 3.6 Conséquences pour les communes !. Quant aux arbres, si certains privilégient la visibilité, d'autres estiment préférable de la couper afin de réduire la vitesse et donc d'améliorer la sécurité.

Il s'agira de petits giratoires de 15 mètres de rayon. La rondelle infranchissable mesurera 12 mètres et 2 mètres seront en sus utilisables pour les convois spéciaux. Ceux-ci pourront donc circuler aisément.

Il est prévu des pavés pour Migerendes et Derby, mais un contact sera pris avec la commune d'Aubonne afin de s'informer sur ses mauvaises expériences avec des pavés.

Les essais de matériaux sont plutôt des contrôles de la qualité des matériaux mis en place : l'Etat préfère mener les contrôles de manière indépendante car il s'agit surtout de tester les matériaux sur le terrain. Une entreprise peut avoir un très bon matériel posant néanmoins problème avec un terrain difficile

En termes de mobilité douce, il est constaté qu'un giratoire sera plus agréable pour les cyclistes que les actuels carrefours en croix !

Des chiffres pas confirmés par des soumissions rentrées

S'il est vrai que travailler avec des soumissions rentrées s'avère préférable et permet d'envisager des réserves s'élevant généralement à environ 10%, toutefois pour cet EMPD, attendre la rentrée des soumissions aurait alors retardé la présentation du projet. Retirer le projet maintenant et attendre la rentrée des soumissions (qui devraient partir sous peu) ou encore admettre une réduction du budget et courir le risque d'un dépassement qui demanderait donc un crédit complémentaire, occasionnerait un retard que d'aucuns décriaient déjà. Le présent EMPD est basé sur des appels d'offres pour des travaux similaires récents (2010). En regard de l'inconnue concernant les soumissions ainsi que pour parer à des éléments tels que la hausse des produits pétroliers par exemple, une certaine souplesse est indispensable. De plus, si tout ou partie de l'argent des réserves n'est pas utilisé, les sommes restantes ne pourront nullement être affectées à d'autres ouvrages. Le Contrôle Cantonal des Finances et le Service des routes sont très regardants quant aux réserves et provisions. Avec les marchés publics, il y a peu de chances que les entreprises s'entendent et aillent systématiquement au-delà des montants prévus dans l'EMPD.

Recommandations à l'intention du Grand Conseil

Article 1

C'est à l'unanimité que la commission accepte l'article 1.

Article 2

C'est à l'unanimité que la commission accepte l'article 2.

Article 3

C'est à l'unanimité que la commission accepte l'article 3.

Entrée en matière

C'est à l'unanimité que la commission recommande d'entrer en matière sur le présent EMPD.

Lausanne, le 28 octobre 2011

Le rapporteur/la rapportrice :
(signé) *Jacques Perrin*

Annexe :

Données statistiques actualisées

Addenda commission parlementaire du Grand Conseil

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 5'578'000.- pour financer les travaux d'élimination de trois points noirs du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité (RC 19 : Trélex, giratoires des Migerendes et du Derby, RC 254 : tronçon Essert-sous-Champvent - Peney)

Les études d'accidentologie se fondent sur la norme VSS SN 640 009a qui traite des accidents de la circulation routière et plus particulièrement de la localisation et du classement des points noirs. Cette norme donne entre autre des valeurs seuils indicatives pour la localisation de points noirs par intervalle et sur une période de deux ans. De plus, elle donne une méthode de détermination du classement des points noirs. Il s'agit d'une formule pondérée en fonction de la gravité des suites d'accidents.

Une première analyse établie sur la période de 2003 à 2005 a permis de mettre en évidence que ces trois tronçons peuvent être considérés comme des points noirs au sens des normes VSS. Suite à la mise à jour de l'analyse de l'accidentologie pour la période 2006-2010, il a été relevé que ces tronçons restent des endroits à concentration d'accidents. Par conséquent, un traitement prioritaire de ces points nous paraît nécessaire.

En ce qui concerne le giratoire des Migerendes, il apparaît dans le tableau présentant l'évolution du nombre d'accidents ci-dessous que globalement, le nombre d'accidents augmente à nouveau en 2010. Une analyse plus fine montre toutefois que sur ces 5 accidents, aucun blessé, ni tué ont été enregistré. De plus, deux accidents impliquent des personnes sous l'influence d'alcool et les autres sont liés à des vitesses inadaptées au tracé de la route. Il s'agit donc d'aménager le giratoire provisoire des Migerendes en giratoire définitif et, par la même occasion, de réaliser un nouveau giratoire au carrefour du Derby, qui est sujet à une problématique identique. Ainsi, les mesures provisoires déjà réalisées doivent être complétées, respectivement aménagées, de manière définitive dans les meilleurs délais pour assurer une sécurité suffisante.

Voici un tableau qui résume l'évolution du nombre d'accidents entre 2003 et 2010 avec entre parenthèse le nombre de morts:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>RC 254</i>	7	9	4	5 (2)	2	8	2	2
<i>Derby</i>	3	3	1	2	2	4	2	3
<i>Migerendes</i>	1	5 (1)	0	2	4	4	1	5