

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

**Postulat José Durussel et consorts - Sécurité routière pour toutes les régions  
en toute saison**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le 16 février 2017 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Myriam Romano-Malagrifa et Sabine Glauser (remplaçant Etienne Räss), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Michele Mossi, Eric Züger, Jacques Perrin, François Debluë, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor, Denis Rubattel (remplaçant Jean-François Thuillard) et Philippe Modoux, président et rapporteur. Étaient excusés MM. Jean-François Thuillard et Etienne Räss.

M. José Durussel, postulant, participait avec voix consultative.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR), Pierre Bays (chef de la division infrastructure DGMR) et Laurent Tribolet (chef de la division entretien DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

**2. POSITION DU POSTULANT**

Le postulant signale qu'il s'agit d'une problématique récurrente dans certaines parties du canton. Il a déposé ce postulat, car nombre citoyens et utilisateurs des routes s'adressent aux députés pour demander des améliorations. Certes la politique d'entretien des routes cantonales est très bonne, vu les investissements nécessaires de 140 millions pour assainir les routes, des réalisations approuvées et remarquées. Mais il y a d'autres améliorations à faire dans cette problématique des lignes blanches, dont les critères sont à son avis un frein à leur pose lors de l'entretien des chaussées ou du renouvellement de leur tapis. Il cite les fameux six mètres de largeur de chaussée, ce qui peut être compréhensible, ainsi que le nombre de véhicule / jour qui doit être de 2000 minimum. Ce dernier critère n'est, à son avis, par vraiment réaliste notamment au regard des tronçons qui n'atteindront jamais ce critère mais connaissent un trafic pendulaire concentré sur des périodes horaires. Or, pendant ces heures d'affluence, les usagers sont gênés par cette absence de marquage, notamment dans les périodes de l'année où il y a d'épais brouillards. On a répondu à ces critiques qu'il y a des balises, mais lorsque la route est sinueuse, il estime qu'elles n'ont aucun effet. Voire que c'est parfois plus dangereux pour certains automobilistes. Il précise que cette problématique concerne toutes les régions du canton et non pas que certaines régions concernées par le brouillard. Il ne faut pas laisser en arrière ces régions périphériques.

### 3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH explique que la DGMR gère cette question du marquage des routes sur la base d'une stratégie élaborée en fonction de bases légales et normatives au plan fédéral, notamment les normes VSS établies par des professionnels, lesquelles garantissent que l'action des pouvoirs publics se fasse de manière cohérente au niveau du pays, et hors considérations clientélistes ou arbitraires.

Or, selon les normes VSS, les routes dont la largeur est inférieure à six mètres *doivent* être exemptes de marquage. Au-delà, un marquage est posé. La raison de cette norme est la sécurité routière : quand il n'y a pas la largeur suffisante, si on applique un marquage en milieu de chaussée, cela donne abusivement au conducteur l'impression qu'il y a l'espace, ce qui peut le mettre en danger. Concernant le critère des 2000 véhicules / jour, cela est en lien avec de plan de déneigement des chaussées.

En effet, selon ce plan ce sont les axes principaux qui sont déneigés en priorité. Les routes concernées par l'enneigement sont les zones de montagne ou excentrées, peu fréquentées. En quel cas un marquage est inutile, au contraire des balises qui permettent de suivre la route, lesquelles balises selon les professionnels sont également plus performantes que les lignes au sol en cas de brouillard pour une visibilité des sinuosités de la route.

La situation est bien entendu réévaluée régulièrement, avec les voyers et la division entretien de la DGMR. Il y a en effet une veille permanente, et des comptages réguliers du nombre de véhicules / jour pour réévaluer la situation. Il apparaît suite aux derniers comptages que des tronçons sur les routes cantonales vont être mis à niveau, au vu de l'augmentation de la fréquentation. 52 km de route cantonale vont ainsi être balisées d'ici fin 2018.

Enfin, il faut rappeler que ce n'est pas sur les routes secondaires qu'il y a la plus grande accidentologie, mais bel et bien sur les routes principales. En cette matière, il y a une veille permanente, des crédits étant demandé pour assainir les points noirs du réseau routier. Chaque accident faisant l'objet d'une analyse, les causes des accidents étant pour ainsi dire toujours liées à la vitesse et non au marquage.

Le chef de la division entretien DGMR donne quelques chiffres en complément de ces explications. Suite au postulat Rey-Marion<sup>1</sup> déposé en 2011, auquel le CE avait répondu en 2014, l'engagement a été pris d'avoir balisé l'ensemble du réseau routier vaudois dans les quatre ans qui suivaient. 410 km étaient concernés, soit près de 16'400 balises à poser ! Il reste à ce jour 41 km à baliser, dès lors on est bientôt au bout de la démarche. Il est d'ores et déjà prévu de marquer 52 km supplémentaire en 2017 et 2018 qui, suite au résultat de dernier comptage quinquennal, sont passés au-dessus de 2000 véhicules / jour.

Globalement, il y a à ce jour 752 km de routes marquées à l'axe et 576 km qui n'en ont pas. Concernant le balisage en courbe, la norme indique que l'on doit toujours avoir dans le champ visuel trois balises. Le nécessaire est fait en cette matière. Dans les courbes trop fortes où les balises seraient trop rapprochées, on substitue ces balises avec des chevrons pour donner la direction, et des glissières quand c'est dangereux.

---

<sup>1</sup> (11\_POS\_272) Postulat Aliette Rey-Marion et consorts - Réaliser le marquage adéquat des routes cantonales secondaires vaudoises pour accroître la sécurité de tous les usagers

#### 4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La discussion met en exergue que :

- les routes cantonales sont bien balisées, le marquage central de routes étroites est une fausse sécurité : il appartient aux conducteurs d'adapter leur vitesse à la route comme aux conditions météorologiques, les balises latérales permettant de suivre les routes en cas de brouillard ;
- le CE a d'ores et déjà répondu à un postulat similaire, suite auquel d'importantes mesures ont été prises, dès lors que ce postulat est inutile puisque les choses sont faites ;
- si on répondait au postulat, il s'agirait selon les estimations d'investir 6 millions et d'augmenter le budget d'entretien de Fr. 500'000.- Dans la pesée des intérêts, on ne retient pas cette manière de procéder, qui est contraire à la sécurité.

Plusieurs membres de la commission invitent dès lors le postulant à retirer son intervention.

Le postulant estime toutefois que depuis le postulat Rey-Marion, le trafic a évolué. S'il ne conteste pas la norme de largeur de moins de six mètres, il note que l'augmentation des balises peut être dangereuse en cas de croisement avec les poids lourds et les véhicules agricoles. Certes les moyens financiers sont une limite, il maintient son postulat, estimant que le brouillard est une contrainte qu'il faut traiter.

La discussion générale est également l'occasion de répondre à quelques questions :

*De plus en plus de véhicules sont équipés de système d'aide à la conduite lane control, liées à ces lignes blanches. Y a-t-il des systèmes qui aident ces moyens d'aide à la conduite, qu'il s'agirait un jour de mettre en œuvre sur nos routes ?*

On est en effet à un tournant technologique qui pourrait à terme impliquer le besoin d'adapter l'infrastructure à ces nouveaux modes de conduite. La Confédération étudie ce thème, a engagé des spécialistes ; il ressort des premières réflexions qu'il est un peu prématuré de pouvoir conclure qu'il faut adapter le réseau aux nouvelles technologies. En cette matière, la réflexion est coordonnée au niveau européen.

*Quelle est la signification des termes de marquages, central ou latéral, et de balisage ?*

On parle de marquage quand il s'agit de pose de lignes peintes, au centre ou sur les côtés. Le balisage est vertical, les balises étant dotées de catadioptres pour réfléchir la lumière des phares.

*Concernant les normes VSS, quel est leur statut juridique ?*

Les normes VSS sont des normes professionnelles qu'on applique dans la construction des routes ; elles n'ont pas de base légale, mais constituent la base des tribunaux. Si on s'en écarte trop on peut avoir des problèmes en cas de litiges.

*Y a-t-il des exceptions à certains endroits du canton par rapport aux normes VSS, pour le marquage latéral notamment ?*

Il y a deux types d'exceptions : lorsque le balisage n'est matériellement pas possible, ou dans certaines zones où on observe une accidentologie accentuée. Très peu de secteurs sont concernés, car on essaie d'appliquer les normes VSS.

*Les normes VSS sont applicables par le canton et les communes : le canton veille-t-il à l'application des normes VSS par les communes ?*

Les communes sont responsables d'appliquer ces normes sur leurs tronçons.

## **5. VOTE DE RECOMMANDATION DE LA COMMISSION**

*Par neuf voix contre, six abstentions et aucune voix pour, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat.*

Oron-la-Ville, le 24 avril 2017

*Le rapporteur :  
(Signé) Philippe Modoux*