

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation David Raedler et consorts au nom de Carole Dubois, Sébastien Cala, Sébastien Humbert, Philippe Jobin et Mathilde Marendaz - Combien de temps la Vallée de Joux et l'ensemble du Pied du Jura serviront-ils encore de circuit motorisé informel vaudois ? (24_INT_107)

Rappel de l'intervention parlementaire

C'est un marronnier malheureusement bien connu qui revient à chaque retour du printemps : les cols vaudois du Marchairuz et du Mollendruz – de même que plusieurs autres routes vaudoises du Pied du Jura, dont la Route Blanche entre Nyon et Saint-Cergue – sont le théâtre de fréquents concours de vitesse motorisés, en particulier durant les weekends. Une situation qui présente naturellement des dangers importants non seulement pour les personnes s'y adonnant, mais également pour tous les autres usagers et toutes les autres usagères de la route^[1]. Et qui, par les vrombissements et autres crissements de pneu, entraîne un problème concret en termes de nuisances sonores. Une situation qui mène de nombreuses personnes à renoncer à se rendre dans les forêts du Pied du Jura durant les weekends, précisément pour éviter ces nuisances incessantes. Et porte directement atteinte à la santé de la population des régions concernées, qui a déjà lancé en 2021 une pétition ayant réuni plus de 900 signatures afin de mettre un terme à ces pratiques^[2].

Le Conseil d'État apparaît évidemment conscient de ces problèmes et a d'ores et déjà pris quelques mesures visant spécifiquement certains des tronçons concernés, dont les deux cols précités. Des mesures qui ont notamment inclus la mise en place en 2022 de marquages au sol visant à réduire les risques d'accident, en indiquant la meilleure trajectoire permettant de prendre les virages^[3]. Et alors qu'un marquage similaire a été retiré dans le Canton du Valais pour des motifs pratiques de sécurité^[4], celui apposé dans le Canton de Vaud a été décrit comme efficace par le Conseil d'État dans un bilan tiré en 2023^[5]. D'autres mesures semblent aussi être mises en place, axées principalement sur la prévention et l'information des personnes s'adonnant aux pratiques problématiques.

En revanche, la pose de radars fixes ou mobiles n'apparaît toujours pas être une solution privilégiée pour ces tronçons, ceci malgré un nombre important et fréquent d'excès de vitesse marqués sur ces tronçons. La prise de mesures répressives visant les comportements problématiques n'apparaît pas non plus être particulièrement appliquée. Enfin, à ce jour, rien ne semble être examiné quant à l'éventualité de limiter sur ces tronçons le nombre de passages journaliers pour un seul et même véhicule.

Dans tous les cas, force est de constater que tant la population locale que les personnes se rendant les weekends au Pied du Jura ne voient toujours pas, concrètement, de résultats probants. Un constat qui s'étend notamment au bruit engendré par cette situation. Et qui ne peut plus durer sans mesures efficaces visant non seulement la prévention, mais également à concrètement dissuader la minorité de personnes qui choisissent de se servir de la route comme d'un circuit motorisé, au détriment de la sécurité et du bien-être d'une majorité de personnes, y compris les personnes faisant un usage simplement normal de leur véhicule automobile.

À la lumière de ces éléments, les signataires adressent respectueusement au Conseil d'État les questions suivantes :

1. Après son premier bilan tiré en 2023, quel bilan le Conseil d'État tire-t-il aujourd'hui des marquages au sol apposés sur la route menant au col du Mollendruz en termes (i) de réduction des accidents et (ii) de réduction du bruit ?

2. Quelles mesures de prévention le Conseil d'État a-t-il organisé depuis 2022 sur les tronçons apparaissant les plus problématiques et visant spécifiquement les comportements décrits dans la présente interpellation ?
3. Quelles mesures de répression le Conseil d'État a-t-il organisé depuis 2022 sur les tronçons apparaissant les plus problématiques et visant spécifiquement les comportements décrits dans la présente interpellation, notamment et surtout s'agissant des excès de vitesse et des problématiques de bruit ?
4. Le Conseil d'État a-t-il procédé, ou compte-t-il procéder à l'avenir, à des comptages ou relevés spécifiques sur les routes du Pied du Jura, notamment les cols du Marchairuz et du Mollendruz ainsi que la Route Blanche, visant à identifier le nombre de personnes empruntant ces tronçons plusieurs fois par jour à la montée et la descente, et le cas échéant limiter le nombre de passages par jour par véhicule ?
5. Le Conseil d'État a-t-il procédé, ou compte-t-il procéder à l'avenir, à des relevés de vitesse et/ou de bruit sur les routes du Pied du Jura, notamment les cols du Marchairuz et du Mollendruz ainsi que la Route Blanche ?
6. Le Conseil d'État prévoit-il d'organiser une séance commune réunissant des associations locales, des associations de personnes faisant de la moto, des associations actives dans la mobilité ainsi que les forces de l'ordre, dans le but d'identifier en commun les meilleurs moyens d'agir sur les problématiques décrites dans la présente interpellation ?

[1] La prépondérance du nombre d'accidents sur les tronçons menant à la Vallée de Joux depuis le plateau est marquée en consultant le géoportail de la Confédération ; https://map.geo.admin.ch/?topic=vu&lang=fr&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_alle,ch.astra.unfaelle-personenschaeden_getoetete&layers_timestamp=99990101,99990101&catalogNodes=1318&E=2513609.72&N=1166341.73&zoom=3.9278675596310118. Le sujet spécifique de la Route Blanche a notamment été décrite dans un article du 29 avril dernier : <https://www.blick.ch/fr/news/suisse/apres-un-nouveau-deces-pres-de-saint-cergue-la-route-blanche-paradis-mortel-des-motards-id19687194.html>.

[2]<https://www.24heures.ch/la-vallee-monte-les-tours-face-a-lafflux-des-motards-825258163836>.

[3]<https://www.24heures.ch/une-barriere-de-peinture-freintera-les-motards-137007359862>.

[4]<https://www.rts.ch/info/regions/14230051-le-valais-efface-des-marquages-au-sol-censes-ameliorer-la-securite-des-motards.html>.

[5]<https://www.lematin.ch/story/le-marquage-anticollisions-frontales-porte-ses-fruits-263144630447>.

Réponse du Conseil d'État

Préambule

Le Conseil d'État rappelle que la sécurité des usagères et usagers sur le réseau routier cantonal est un thème prioritaire pour la Police cantonale (PCV) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Le programme d'action de la Confédération, Via Sicura, visant à renforcer la sécurité routière a été adopté par le Parlement le 15 juin 2012. Ses mesures visent à réduire davantage le nombre de victimes de la route par la suppression des zones d'accumulation d'accidents avec dommages corporels (points noirs) et par une prévention renforcée. Pour atteindre ces objectifs, plusieurs acteurs ont un rôle à jouer, que ce soient les usagères et usagers de la route par un meilleur comportement, l'industrie au travers de la sécurité des véhicules et les propriétaires de l'infrastructure routière (notamment les cantons).

L'art. 6a de la loi sur la circulation routière (LCR) prévoit que les propriétaires de l'infrastructure routière mettent tout en œuvre pour planifier, construire et exploiter un réseau sûr. Ainsi, pour aider à sa mise en œuvre, tout un catalogue d'instruments de la sécurité de l'infrastructure est proposé par l'Office fédéral des routes (OFROU). Sur cette base, la DGMR déploie des mesures afin de diminuer le nombre d'accidents, ou tout au moins leurs conséquences.

Les différents services cantonaux et communaux prennent régulièrement des mesures d'aménagements routiers, de prévention et de répression en particulier sur les axes identifiés comme particulièrement accidentogènes. Il s'agit ainsi de faire face à l'augmentation du trafic régulier et saisonnier sur certains tronçons, dont font partie les routes menant notamment à la Vallée de Joux, en particulier la Route Blanche (Nyon – St Cergue) et toutes celles du col du Mollendruz et du col du Marchairuz.

1. Après son premier bilan tiré en 2023, quel bilan le Conseil d'État tire-t-il aujourd'hui des marquages au sol apposés sur la route menant au col du Mollendruz en termes (i) de réduction des accidents et (ii) de réduction du bruit ?

Comme indiqué lors du premier bilan, il ressort des études que le marquage n'a pas d'effet significatif sur le bruit. Des augmentations de bruit ont été enregistrées à la sortie de Mont-la-Ville, conséquence des réaccélérations après le régime de vitesse général de 50 km/h en traversée de localité. La zone située après l'aire de repos au nord de Mont-la-Ville connaît une augmentation similaire, certainement liée aux demi-tours des motards à cet endroit. Le nombre de motos très bruyantes représente une faible part des véhicules, mais est resté constant durant la saison. Ces observations démontrent que les marquages à eux seuls ne suffisent pas pour lutter contre le bruit routier généré par les motards. Ce dispositif devra être complété d'actions ciblées, de sensibilisation, de répression, voire d'adaptations de la législation (homologation des véhicules, interdiction d'effectuer des allers-retours ou d'utiliser les routes cantonales comme circuits).

Concernant l'accidentologie, si les tests menés à l'étranger ont démontré une baisse du nombre d'accidents graves et mortels sur les secteurs équipés de marquages similaires, l'hypothèse doit encore être vérifiée en Suisse. Les marquages du Mollendruz ont ainsi été maintenu en 2024, ce qui permettra d'évaluer dans la durée leur impact sur le nombre d'accidents. Le bilan sera établi en 2025 conjointement avec l'Office fédéral des routes (OFROU), qui a validé et autorisé ce marquage dans le cadre d'une phase de tests.

2. Quelles mesures de prévention le Conseil d'État a-t-il organisé depuis 2022 sur les tronçons apparaissant les plus problématiques et visant spécifiquement les comportements décrits dans la présente interpellation ?

Le tronçon Gingins-St-Cergue de la RC 19 – « Route Blanche » – a fait l'objet d'une analyse de sécurité routière. La DGMR a réalisé une étude d'accidentologie en s'appuyant sur la plateforme de la Confédération recensant les accidents constatés par la gendarmerie. Les points noirs relevés ont été

analysés, conformément à la norme VSS. En comparant l'analyse de l'accidentalité avec l'analyse de la situation, les déficits de sécurité potentiellement à l'origine des accidents ont été déterminés. Par la suite, une inspection de la sécurité englobant à la fois les paramètres géométriques, les relevés de l'état de la chaussée et la lisibilité du tracé, combinée aux résultats des études précitées, a permis d'identifier des mesures ciblées pouvant réduire le nombre d'accidents ou du moins en atténuer leurs conséquences.

Ces mesures sont les suivantes : dans la zone à risque, les arbres dont le diamètre est trop important, les arbres coupés laissés en place ainsi que les souches ont été enlevés, au sens de la norme VSS. Les glissières existantes non continues ont été modifiées de manière à ne plus représenter d'obstacles. Les balises verticales et lignes de bord ont été systématiquement complétées. Des flèches et chevrons ont été posés, en veillant à ce que ces équipements ne constituent pas un nouvel obstacle détourné. La végétation sera taillée régulièrement afin d'éviter le recouvrement des signaux.

La DGMR réalisera sur plusieurs années un monitoring de l'efficacité des mesures mises en place.

La PCV, en partenariat avec le Service des automobiles et de la navigation (SAN), la section vaudoise du Touring Club Suisse (TCS) et la DGMR, propose des weekends « Sécurité motards » avec une équipe de moniteurs de conduite de la gendarmerie ainsi que d'instructeurs du TCS et d'experts du SAN. Ces journées de prévention routière sont organisées dans le but d'allier prudence et sécurité à deux-roues. L'objectif de cette campagne « Sécurité motards » est d'adopter une conduite adaptée aux conditions de la route et de suivre des trajectoires sûres dans les virages. Ces journées sont dédiées notamment aux trajectoires de sécurité avec le nouveau marquage du col du Mollendruz, aux exercices de maniabilité et aux conseils pour une bonne conduite sur la piste du TCS.

Ces actions de prévention et de sensibilisation dynamique pour les motards se sont déroulées les weekends des 3 et 4 juin 2023 ainsi que des 1^e et 2 juin 2024 au Centre de mobilité TCS à Cossonay. Elles ont permis de toucher plus de 250 motards. Les organisateurs ont également souhaité la présence des magasins MCM Moto, concessionnaire Yamaha et Michel Moto, du concessionnaire Honda et Suzuki Moto Suisse pour des conseils au sujet des motocycles ainsi qu'un stand du magazine en ligne d'Actu Moto.

Les autorités communales de St-Cergue et les sapeurs-pompiers du Service de Défense et Incendie et Secours Nyon-Dôle (SDIS Nyon-Dôle), site de St-Cergue, en partenariat avec la PCV et la DGMR, ont proposé le 24 août 2024 une journée spéciale axée sur la prévention incendie et la sécurité routière à l'occasion des dix ans du SDIS Nyon-Dôle. Lors de cette journée, la Commune de St-Cergue, la DGMR et la PCV ont lancé une opération de sensibilisation et de prévention sur la Route Blanche. Cette action pilote consiste à indiquer avec des pancartes en forme de cœur orange comprenant l'inscription « **La vie est un long col tranquille** » les lieux où se sont produits des accidents graves entre 2019 et 2023. Durant cette période, la gendarmerie est intervenue sur 36 accidents graves impliquant 33 motocyclistes (dont un mort et 31 blessés graves), 16 voitures, un camion et un cycliste grièvement blessé. Durant les trois premiers trimestres 2024, la police a enregistré deux accidents mortels impliquant trois motocyclistes (tous décédés) et un automobiliste. Les autorités souhaitent sensibiliser les motards et tous les autres usagers aux bons comportements, tout en les encourageant à pratiquer une conduite adaptée aux conditions de la route afin de diminuer les risques d'accident.

3. Quelles mesures de répression le Conseil d'État a-t-il organisé depuis 2022 sur les tronçons apparaissant les plus problématiques et visant spécifiquement les comportements décrits dans la présente interpellation, notamment et surtout s'agissant des excès de vitesse et des problématiques de bruit ?

Véhicules bruyants et non conformes

Depuis le printemps 2021, le SAN, la PCV et les polices communales ont renforcé les contrôles de circulation visant à lutter contre la problématique des véhicules bruyants, non conformes et modifiés. Les mesures administratives peuvent aller jusqu'à la saisie immédiate du véhicule et la destruction des pièces non homologuées dont le véhicule pourrait être équipé.

En 2023, 22 contrôles de circulation visant à lutter contre la problématique des véhicules bruyants, non conformes et modifiés ont été menés, soit quasiment tous les 15 jours. Ils ont eu lieu à plusieurs endroits dans le canton, dans les cols, en localité et plus particulièrement dans les zones identifiées comme problématiques. Au total, sur les 1'163 véhicules contrôlés, 336 ont été dénoncés et jugés non conformes (infractions OETV, bruit excessif, etc.). Lors de ces contrôles, 35 véhicules ont été saisis et 38 jeux de plaques ont été retirés pour cause de véhicules impropres à la circulation.

En 2024, sur les 806 véhicules contrôlés, 290 ont été dénoncés et jugés non conformes (modifications, bruit excessif, etc.). Lors des contrôles spécifiques liés aux véhicules bruyants, non conformes et modifiés mais également tout au long de l'année, 44 véhicules ont été saisis et 86 jeux de plaques ont été retirés pour cause de véhicules impropres à la circulation.

Contrôles de vitesse

La gendarmerie effectue de nombreux contrôles de vitesse sur ces différents axes routiers.

Route Blanche (Arzier-Le Muids, Gingins, Saint-Cergue, Trélex)

2022 : 47 contrôles, 28'009 véhicules contrôlés, 838 dénonciations, soit 2.99%

2023 : 57 contrôles, 29'738 véhicules contrôlés, 1'321 dénonciations, soit 4.44%

2024 (jusqu'à fin septembre) : 56 contrôles, 38'609 véhicules contrôlés, 873 dénonciations soit 2.26%

Le 10 avril 2023, la gendarmerie a par exemple organisé une opération spécifique avec des contrôles de vitesse sur la Route Blanche, le col du Mollendruz et le col du Marchairuz. Au total, 1'946 véhicules ont été contrôlés avec 57 dénonciations, dont 4 permis saisis pour des vitesses de 119 à 125 km/h au lieu des 80 km/h autorisés.

Col du Marchairuz (Le Chenit, Saint-George, Gimel)

2022 : 6 contrôles, 1'612 véhicules contrôlés, 44 dénonciations, soit 2.73%

2023 : 2 contrôles, 648 véhicules contrôlés, 22 dénonciations, soit 3.4%

2024 (jusqu'à fin septembre) : 8 contrôles, 2'535 véhicules contrôlés, 27 dénonciations soit 1.07%

Col du Mollendruz (L'Isle, Mont-la-Ville, Vaulion)

2022 : 38 contrôles, 11'369 véhicules contrôlés, 204 dénonciations, soit 1.79%

2023 : 17 contrôles, 4'285 véhicules contrôlés, 89 dénonciations, soit 2.08%

2024 (jusqu'à fin septembre) : 27 contrôles, 8'596 véhicules contrôlés, 116 dénonciations soit 1.35%

Depuis le printemps 2024, la gendarmerie a lancé une opération de lutte contre les comportements routiers inadéquats et à risque des conducteurs de motocycles sur l'ensemble du territoire cantonal, avec l'engagement de la gendarmerie mobile, de la gendarmerie territoriale et des unités de circulation. Cette campagne de répression est également accompagnée d'actions de prévention sur le terrain et sur les réseaux sociaux de la PCV ainsi que via les médias. Le bilan sera réalisé en fin d'année.

4. Le Conseil d'État a-t-il procédé, ou compte-t-il procéder à l'avenir, à des comptages ou relevés spécifiques sur les routes du Pied du Jura, notamment les cols du Marchairuz et du Mollendruz ainsi que la Route Blanche, visant à identifier le nombre de personnes empruntant ces tronçons plusieurs fois par jour à la montée et la descente, et cas échéant limiter le nombre de passages par jour par véhicule ?

L'art. 33 OCR permet de dénoncer les usagers causant du bruit, de la poussière, de la fumée ou des odeurs qu'il peut éviter, sur l'ensemble du réseau routier. Cependant la disposition concernant l'interdiction des va-et-vient ou des circuits inutiles (33 OCR lettre d.) ne s'applique, à ce jour, que dans une localité.

33 OCR Les conducteurs, les passagers et les auxiliaires ne causeront aucun bruit pouvant être évité, notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit. Il est interdit avant tout :

- a. de faire fonctionner longtemps le démarreur, de faire tourner et chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt ;*
 - b. de faire tourner à vide le moteur à un régime élevé, de circuler à un régime élevé en petite vitesse ;*
 - c. d'accélérer trop rapidement, notamment au démarrage ;*
 - d. d'effectuer dans une localité des va-et-vient ou des circuits inutiles ;*
 - e. de circuler trop rapidement, notamment avec des véhicules à bandages métalliques, avec des charges non arrimées ou avec des remorques, dans les tournants et dans les montées ;*
5. Le Conseil d'État a-t-il procédé, ou compte-t-il procéder à l'avenir, à des relevés de vitesse et/ou de bruit sur les routes du Pied du Jura, notamment les cols du Marchairuz et du Mollendruz ainsi que la Route Blanche ?

Les études conduites au Col du Mollendruz dans le cadre des mesures expérimentales autorisées par l'OFROU ont démontré des pratiques contraires au respect du code de la route. Les constats visuels réalisés sur les deux autres tronçons (Marchairuz, Route Blanche) vont dans le même sens. Dès lors, le Conseil d'État estime qu'il n'est pas nécessaire de financer et de mener d'autres relevés qui conduiraient à des constats identiques.

6. Le Conseil d'État prévoit-il d'organiser une séance commune réunissant des associations locales, des associations de personnes faisant de la moto, des associations actives dans la mobilité ainsi que les forces de l'ordre, dans le but d'identifier en commun les meilleurs moyens d'agir sur les problématiques décrites dans la présente interpellation ?

Les Directions de la DGMR et de la PCV ont rencontré les représentants des Autorités communales de La Vallée, de Mont-la-Ville et de Saint-Cergue. D'autres réunions sont prévues également avec d'autres partenaires afin d'organiser des actions de prévention ou pour évaluer toutes les mesures qui pourraient encore être prises pour améliorer les comportements des usagers ainsi que la sécurité passive et active de ces tronçons routiers. Pour le reste, le Conseil d'Etat renvoie aux précédents éléments apportés dans la présente réponse.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'État, à Lausanne, le 29 janvier 2025.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni