

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Claudine Dind et consorts concernant l'autoroute à Morges et les normes OPair

Rappel du postulat

L'autoroute lémanique est souvent saturée à certains endroits et à certaines heures. Interpellations et postulats ont été déposés s'inquiétant de cette situation.

Dans la région de Morges, les normes OPair sont fréquemment dépassées depuis des années, et ceci en grande partie à cause de la traversée de la ville par l'autoroute. De nombreux projets ont été élaborés pour tenter d'améliorer la situation. De tous ces projets, les plus aboutis consisteraient à mettre en œuvre l'une ou l'autre des deux mesures suivantes :

Mesure 1 : *Pose de panneaux à vitesse modulable, tels ceux placés à l'entrée et à la sortie de Genève, côté Versoix. Ces panneaux semblent avoir parfaitement convenu aux habitués de ce tronçon genevois : les démarrages-arrêts, générateurs de stress et d'accidents, ont diminué, la fluidité a été améliorée.*

Cette solution a fait ses preuves : coûts non prohibitifs, rapidité de la mise en place, possibilité à tous moments de rouler à une vitesse adéquate, ce qui augmente la sécurité. Cette solution avait d'ailleurs déjà été évoquée pour Morges au moment de la mise en oeuvre du PALM et l'OFROU était totalement ouvert à cette possibilité.

Mesure 2 : *Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence à certains moments de la journée avec panneaux à vitesse modulable, télégestion du trafic, création d'îlots de sécurité et probablement élimination de la berme centrale de verdure (capteur de CO2 et écoulement de l'eau). A ma connaissance, cette deuxième solution n'a encore été testée nulle part, si ce n'est sur de courts tronçons ou lors de travaux. J'ai appris qu'un postulat avait été déposé en 2005 par le conseiller national Norbert Hochreutener pour demander l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation en cas d'embouteillage sur les autoroutes. Le délai de prise en considération de ce postulat a été prolongé en juin 2007.*

Un des buts des mesures 1 ou 2 devrait être le respect des normes OPair.

Je me permets donc de demander au Conseil d'Etat qu'il présente au Grand Conseil un rapport sur l'impact respectif de chacune de ces deux mesures sur le bruit et sur l'environnement, à court et à long terme (réduction des émissions polluantes). Il vaudrait aussi la peine d'évaluer le coût et le calendrier de mise en œuvre pour chacune de ces deux mesures.

Comme ces projets ont déjà été étudiés par les services de l'Etat dans le cadre du PALM, des mesures OPair et de la réponse à mon interpellation 343 en 2006, j'ose espérer que nous n'aurons pas à attendre ce rapport trop longtemps.

Réponse du Conseil d'Etat

1 PRÉAMBULE

La traversée de la ville de Morges par l'autoroute A1 est la source de nombreuses difficultés et contraintes, tant sur les plans de l'aménagement du territoire, de la mobilité ou des nuisances environnementales. Les charges de trafic en constante augmentation sur cet axe autoroutier posent de graves problèmes de fluidité et de sécurité, en particulier sur le secteur entre la demi-jonction de Morges-Ouest et l'échangeur de la Venoge. Avec un trafic journalier moyen (TJM) de plus de 82'000 véhicules par jour en 2006, avec des jours ouvrables dépassant les 91'000 véhicules par jour, ce tronçon autoroutier s'avère être l'un des tronçons à 2 x 2 voies de circulation les plus chargés de Suisse.

Dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne Morges (PALM) et du Schéma directeur de la région morgienne (SDRM), des solutions sont proposées pour remédier à cet état de fait. Il s'agit entre autre, à long terme, d'un contournement autoroutier de Morges.

Le présent postulat demande de documenter les impacts environnementaux, le coût et le calendrier de mise en oeuvre de deux mesures qui pourraient contribuer à résoudre à court terme les problèmes de fluidité du trafic sur ce tronçon autoroutier. Ces deux mesures sont :

- la pose de panneaux à vitesse modulable
- l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence à certains moments de la journée.

Comme le mentionne la postulante, ces deux mesures doivent également contribuer à réduire les émissions de polluants atmosphériques et participer à l'assainissement de l'air dans cette portion de territoire. C'est dans ce sens que le Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat en janvier 2006, inclut ces deux mesures de réalisation d'une troisième voie temporaire entre Morges et l'échangeur d'Ecublens et d'introduction d'une signalisation variable sur ce tronçon.

2 TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ ET DU STATUT DE RESPONSABLE DES ROUTES NATIONALES

Depuis le 1er janvier 2008, la Confédération est propriétaire des routes nationales et les finance intégralement. Le transfert de propriété et du statut de responsable des routes nationales suisses résulte de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). La Confédération endosse ainsi la responsabilité de la construction, de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes. Les services cantonaux, et notamment le Service des routes, ne sont ainsi plus compétents pour la réalisation des projets autoroutiers. Concrètement, c'est l'Office fédéral de routes (OFROU) qui porte le rôle de maître d'ouvrage.

3 OPTIONS PRISES PAR LA CONFÉDÉRATION SUR LE TRONÇON MORGES - ÉCHANGEUR D'ECUBLENS

Afin d'apporter une solution à court terme aux problèmes d'engorgement sur le tronçon autoroutier entre Morges et l'échangeur d'Ecublens, l'OFROU a donné la priorité à un concept d'utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence, couplé à l'implantation d'un système de signalisation dynamique. Le financement et les modalités de réalisation de ce projet sont d'ores et déjà établis par la Confédération.

La manière d'augmenter la capacité de l'autoroute choisie par l'OFROU consiste à mettre en oeuvre les deux mesures décrites dans le présent postulat, soit l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) aux heures de pointes et sa gestion télématique par un système de signalisation variable et de feux lumineux fixés sur des portiques. L'utilisation des trois voies se fait ainsi en fonction des charges de trafic. Hors des heures de pointe, le trafic est ramené sur deux voies avec interdiction d'emprunter

la BAU.

Le maintien de conditions de circulation acceptables sur ce secteur du réseau autoroutier devrait également permettre d'éviter le reflux du trafic sur le réseau principal et communal de l'agglomération morgienne, phénomène aujourd'hui récurrent en cas de perturbations importantes sur l'autoroute.

Bien que perçu comme un concept novateur en Suisse, ce système est appliqué à pleine satisfaction dans d'autres pays, notamment dans les régions munichoise et parisienne.

4 COÛTS ET CALENDRIER DES MESURES

Les coûts des travaux de mise en oeuvre des mesures d'utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence et d'implantation d'une signalisation variable ont été estimés en 2007 à CHF 24 millions, à charge de l'OFROU. Ce montant inclut la direction des travaux, les prestations des centres d'entretien, les travaux de génie civil et le système de signalisation dynamique. Rappelons encore que la suppression du terre-plein central n'a pas été retenue.

La durée totale des travaux prévue est de 6 à 8 mois. Des travaux préparatoires sont prévus dès le début 2009 et la mise en service au plus tard en début 2010.

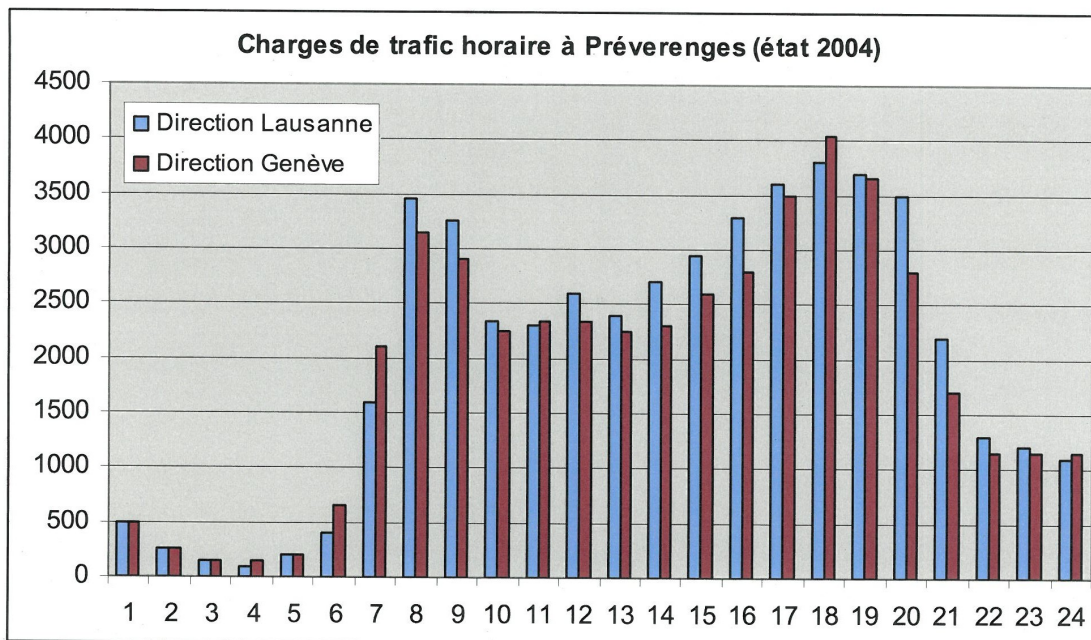
5 EFFETS DES MESURES SUR LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges inclut une mesure intitulée 'Réduction de la vitesse sur l'autoroute' (mesure MO-3). Cette mesure vise à exploiter la nette diminution des émissions de polluants atmosphériques et en particulier d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils liée à une diminution de la vitesse sur l'autoroute. Outre les effets bénéfiques sur les nuisances sonores, cette mesure rejoint les objectifs de sécurité et d'augmentation de la capacité du réseau.

Le plan des mesures OPair décrit cette mesure comme le moyen le plus efficace pour réduire les émissions de polluants liées au trafic dans la région morgienne. Sur la base des charges de trafic et des coefficients d'émission 2003, une réduction de la vitesse de 120 à 80 km/h sur le tronçon entre la jonction de Morges-Ouest et l'échangeur d'Ecublens entraînerait une diminution des émissions d'oxydes d'azote de quelque 56 tonnes par an et une baisse d'environ $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ des concentrations de dioxyde d'azote au centre ville de Morges. Si cette mesure ne devait pas permettre à elle seule d'atteindre les objectifs de qualité fixés par la législation, elle contribuerait de manière déterminante à l'assainissement de cette région.

L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence est liée à une baisse séquentielle de la vitesse à 100, puis 80 km/h, en fonction de l'accroissement des charges de trafic et des conditions météorologiques. Cette exploitation du réseau autoroutier diffère ainsi de celle documentée par le plan des mesures OPair qui a pris pour hypothèse une réduction permanente de la vitesse sur certains tronçons.

Sur la base des comptages de trafic effectués en 2004 à Préverenges (voir tableau ci-dessous), on constate que les heures de pointe s'étendent de 7h à 9h le matin et de 15h à 20h le soir.



Ces périodes pendant lesquelles le régime d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pourrait être mis en oeuvre comprennent 50% du trafic journalier total. Sur la base de cette hypothèse, la moitié du trafic total serait ainsi soumis à une baisse de la vitesse.

L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe, liée à une baisse de la vitesse, entraînerait ainsi une diminution des émissions d'oxydes d'azote d'environ 28 tonnes par an. Cette diminution représente quelque 5 % des émissions totales d'oxydes d'azote liés au trafic motorisé de la région morgienne, selon le bilan établi en 2003.

Il faut encore relever qu'une augmentation de la capacité de l'autoroute aux heures de pointes contribue à éviter un report du trafic sur le réseau cantonal. Or les perturbations consécutives à un tel report sur le réseau cantonal impliquent des émissions polluantes significatives liées à un régime de circulation de type *stop-and-go* en milieu urbain. Une quantification précise de ces émissions supplémentaires est toutefois très difficile.

6 SUIVI DES EFFETS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Il est souvent difficile de déterminer séparément les impacts des diverses mesures prises pour atteindre les objectifs de qualité de l'air et d'établir un lien de cause à effet direct entre une mesure prise pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et une baisse des immissions. Le Canton de Vaud s'est toutefois doté d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air (le réseau Vaud'Air) qui permettra de mettre en évidence une baisse globale attendue pour les concentrations de certains polluants atmosphériques. La station fixe de Morges, ainsi que le réseau de capteurs passifs de dioxyde d'azote permettra ainsi de documenter l'évolution de la situation dans le périmètre concerné.

7 EFFETS DES MESURES SUR LES NUISANCES SONORES

Avec le projet de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, les nuisances sonores des riverains de l'autoroute sont influencées par les trois facteurs suivants :

- la réduction de vitesse imposée lors de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence
- l'augmentation de la capacité totale de l'autoroute
- le déplacement des voies de circulation.

Une évaluation des nuisances sonores par calcul montre que la réduction de vitesse prévue permet de compenser largement les deux autres facteurs. Ainsi, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence permettrait globalement de réduire la charge sonore des riverains.

8 REMARQUES FINALES

Les deux mesures décrites dans le postulat Claudine Dind s'inscrivent totalement dans l'évolution prévue à court terme pour améliorer la fluidité du trafic sur l'autoroute dans la région morgienne et réduire les nuisances environnementales dans ce secteur.

L'utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence entre Morges-Est et l'échangeur d'Ecublens, couplée à l'implantation d'un système de signalisation dynamique est en effet la solution retenue par l'Office fédéral des routes pour résoudre les problèmes de fluidité et de sécurité sur ce tronçon autoroutier jusqu'à ce que d'autres solutions puissent être trouvées.

Lors de la mise en œuvre de cette mesure, une période de test et d'optimisation sera toutefois nécessaire lors des trois premiers mois. Cette période permettra d'affiner les paramètres d'exploitation et les critères de déclenchement de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.

Elle pourrait éventuellement être mise à profit pour tester différentes conditions d'exploitation, notamment celles visant à étendre les plages de réduction de la vitesse, contribuant ainsi à une réduction accrue des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques. Cette démarche reste toutefois de la compétence de l'OFROU. En cas de dépassement des valeurs limites en matière de pollution, la police cantonale est compétente pour décider d'une mesure d'abaissement temporaire de la vitesse, dont la durée ne peut excéder huit jours (art. 3 al. 6 de la LCR et art. 107, al. 4 de l'OSR)

Le Conseil d'Etat tient encore à souligner que l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme troisième voie temporaire permet d'éviter l'appel d'air qu'engendrerait la création d'une troisième voie autoroutière permanente. Cette dernière solution s'inscrirait en effet à l'encontre des objectifs de transfert modal que s'est fixés le Conseil d'Etat dans son programme de législature et compromettrait la mise en œuvre de la stratégie cantonale de développement des transports publics.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 10 décembre 2008.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean