

Postulat Claude-Eric Dufour et consorts - Pour une adaptation rapide du tronçon autoroutier St-Prex - Rolle - Nyon - frontière cantonale genevoise, défendons nos intérêts à Berne

Développement

Texte déposé

Le Conseil d'Etat est chargé, dans le cadre des travaux préparatoires du futur "Programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales" élaboré par l'Office fédéral des routes (OFROU), de promouvoir auprès de la Confédération l'adaptation du tronçon autoroutier St-Prex-Rolle-Nyon-frontière genevoise.

Développement

Conformément à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure et à l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, 5.5 milliards de francs ont été bloqués pour l'"élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales", soit pour supprimer les bouchons autoroutiers. Le Conseil fédéral doit soumettre à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la loi (article 6). On peut donc partir de l'idée que ce programme sera transmis au Parlement fédéral d'ici fin 2009, les travaux préparatoires ayant déjà commencé.

Dans le double but d'éliminer les goulets d'étranglement autoroutiers là où il y en a besoin et de transférer le trafic marchandises transalpin (Nord-Sud) de la route au rail, il faut examiner en priorité les tronçons autoroutiers critiques Est-Ouest. En ce sens, le Message du 02.12.2005 du Conseil fédéral sur le fonds d'infrastructure (p. 35) et la récente étude "Données de base du trafic terrestre" (Office fédéral du développement territorial) démontrent que l'un des tronçons autoroutiers critiques les plus importants et les plus longs est le tronçon Lausanne-Nyon-Genève.

Il s'agit donc que le Conseil d'Etat défende les intérêts du canton auprès de la Confédération en promouvant l'adaptation de ce tronçon, tout en poursuivant les efforts visant à faire réaliser la 3e voie CFF Lausanne-Genève.

Il en va, en effet, de l'attractivité économique du Canton de Vaud et, plus particulièrement, de l'Ouest vaudois, qui va connaître, selon toutes les projections effectuées, une forte croissance démographique ces prochaines années.

Pour mémoire, le Canton de Zurich mise à la fois sur le rail et sur la route puisqu'il vient d'obtenir du Conseil fédéral une promesse de versement de CHF 900 millions pour élargir à 6 pistes le contournement autoroutier nord de l'agglomération zurichoise (voir communiqué de presse du 12.09.2007 de l'OFROU).

Enfin, cette promotion du tronçon autoroutier Lausanne-Nyon-Genève ne menacerait pas la réalisation d'un nouveau contournement autoroutier de Morges. En effet, ce contournement semble ne pas pouvoir être financé par la Confédération avant 2025 (ce qui implique une mise

en service à l'horizon 2035), comme le note un récent exposé du Service cantonal des routes. Par contre elle permettrait un développement par étapes et répondrait à l'urgence des besoins liés entre autres aux dessertes de St-Prex-Allaman-Aubonne.

Questions :

- Le Conseil d'Etat peut-il nous informer sur la planification de l'adaptation du réseau routier et plus particulièrement autoroutier dans les 5 ans, 10 ans, 15 ans, 20 ans à venir ?
- Quels sont les projets d'extensions du réseau 3 voies pour les autoroutes vaudoises ?
- Quels sont les projets de modifications d'accès à ces autoroutes ?
- Des projets sont-ils présentés et défendus à Berne ?
- Sachant que nous connaissons des conditions similaires à celles des Zurichois selon les rapports de l'OFROU, doit-on comprendre qu'ils reçoivent des informations avant nous pour présenter des projets très rapidement et ainsi obtenir la manne fédérale sans difficulté, ou penser que nous ne savons anticiper et que nous tardons à présenter nos demandes ?
- Pourrait-on connaître une situation nous rappelant étrangement le dossier de la 3e voie CFF Lausanne-Genève ?

Rolle, le 19 décembre 2007.

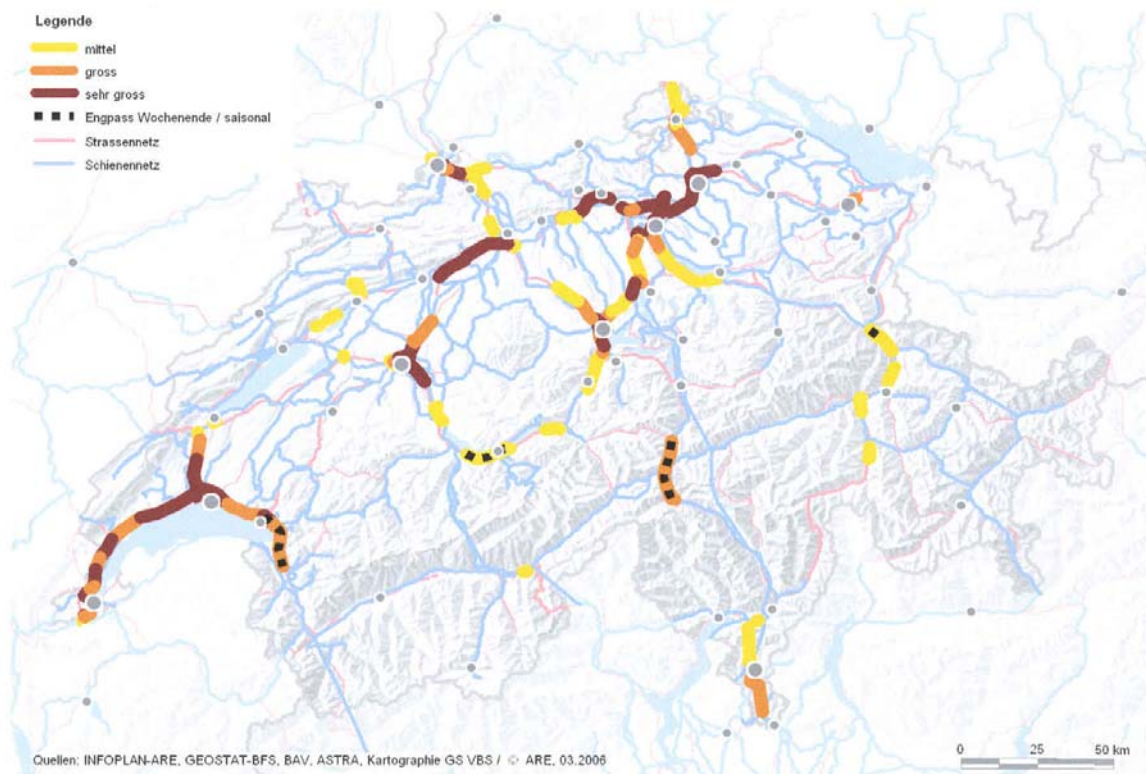
(Signé) *Claude-Eric Dufour et 32 cosignataires*

M. Claude-Eric Dufour : — Il y a l'art de la communication, la gestion de la communication et la gestion des voies de communication. Parfois, ces voies divergent et parfois aussi, elles ne s'écrivent pas de la même manière. Aujourd'hui, la voie royale n'est pas forcément l'autoroute, mais de là à se rapprocher de la jungle cambodgienne de M. Malraux, il y a tout de même quelques pas.

En prenant la parole pour développer ce postulat, je sais que je n'ai pas choisi un sujet particulièrement porteur ni la voie de la facilité, car il est beaucoup plus aisé, actuellement, de soutenir un projet respectueux de l'environnement ou laissant supposer qu'il contribue à diminuer la pollution, quelle qu'elle soit. Tout le monde reconnaît pourtant que la mobilité est un sujet incontournable, qui figure d'ailleurs en bonne place dans le Plan directeur cantonal. Il est parfaitement raisonnable de donner certaines priorités à des projets favorisant les transports publics — troisième voie CFF ou autres — il faut le reconnaître, mais il s'agit aussi d'être conscient que cela ne résout pas tout.

Le Plan directeur cantonal, ligne d'action A2, fait des prévisions : "Si cette tendance se poursuit, la présence de 100'000 nouveaux habitants en 2020 se traduira par une hausse de 30 à 50% du trafic individuel, avec pour conséquences un dépassement de la capacité des réseaux actuels, mais aussi de la capacité des finances publiques pour les adapter." Or je constate, d'une part, que Berne reconnaît des besoins importants pour le tronçon autoroutier Lausanne-Genève. C'est un des quatre goulets d'étranglement présentés sur la carte, le premier ou le deuxième en importance.

Les goulets d'étranglement autoroutiers 2020: Zurich, Argovie, Lausanne-Genève



Sources: Plan sectoriel des Transports (DETEC), partie Programme, 26.04.2006 in Grundlagendaten Landverkehr, avril 2007, p. 31;

Carte également publiée dans le Message du 02.12.2005 du Conseil fédéral concernant le Fonds d'infrastructure, p. 35 (Feuille fédérale du 24.01.2006, p. 787) et dans le journal 24 Heures du 09.11.2007, „Après la bataille du rail, celle de la route a déjà commencé“, p. 7

D'autre part, un montant de 5,5 milliards est prévu pour éliminer ces goulets. Certains cantons comme Zurich ont déjà réclamé leur part et Lucerne avance dans la présentation de son dossier. Mais, à ma connaissance, aucun projet ou demande n'a été faite par les autorités vaudoises ou genevoises à ce jour. Le dossier du plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) a été déposé à Berne, mais il ne répond pas aux mêmes demandes et

ne relève pas de ce fonds. Fort d'une expérience parfaitement décevante concernant les négociations pour l'obtention d'une troisième voie CFF, je refuse de croire que nous pourrions connaître la même désillusion, parce que, à nouveau, nous aurions pris le train en retard.

Je suis personnellement convaincu que le travail de commission pourrait apporter de nouveaux éléments et ne serait donc pas sans intérêt. Le sujet est très vaste ; il n'y a qu'à considérer le dossier paru dans *Le Temps* d'hier pour s'en convaincre. Je me prépare déjà à en débattre en commission, mais j'ose espérer que la plupart des points que l'on pourrait aborder sont déjà connus du département concerné. Pour cette raison, je propose de transmettre ce postulat directement au Conseil d'Etat. Je sais qu'il est parfaitement illusoire d'espérer que cette proposition soit acceptée, mais je souhaite manifester ainsi mon souci de perdre le moins

de temps possible afin de ne pas regretter plus tard de ne pas avoir pu bénéficier de ce fonds, qui ne sera certainement pas disponible bien longtemps. Pour l'adaptation du réseau autoroutier, l'année 2020, c'est demain ! Si vous n'êtes pas encore tout à fait convaincus de la nécessité d'entreprendre des travaux, je vous renvoie à nouveau à l'actualité du 3 janvier. Sans prendre la voiture, mais en écoutant les messages "Inforoute", vous pouviez apprendre que le tronçon Rolle-Morges était surchargé dans les deux sens, pendant plusieurs heures, et entendre : "La situation ne s'améliore pas." Ce problème est lié à la présence des grands magasins qui se sont implantés dans cette région.

La solution serait de prendre les transports publics. D'accord, mais voici un exemple : une connaissance, qui n'est certainement pas seule à avoir fait cette expérience, a pris le bus de la ligne Aubonne-Allaman. Elle est arrivée avec environ un quart d'heure de retard à la gare d'Allaman et a raté son train. En l'absence d'une correspondance dans un délai raisonnable, elle a dû se résoudre à téléphoner à son mari pour qu'il la conduise en voiture à son travail à Lausanne. Et cela se produisait pour la troisième fois en quelques mois.

Toujours ce même jour, un grand journal de la place nous transmettait la prise de position du syndic de Rolle qui se plaignait de la réponse à une pétition : "Les CFF se sont montrés bien légers dans leur réponse. Attendre une hypothétique troisième voie en 2020 est inconcevable. J'aimerais vraiment connaître l'avis de François Marthaler, mais il ne s'est toujours pas prononcé. La frustration est telle que certains incitent à la désobéissance civique." Nous sommes déjà en 2008. Mais pour certains, nous sommes seulement en 2008 ! Nous ne serons pas moins nombreux en 2020 et il y a déjà d'autres autorisations de construire des grands magasins, dans cette même région. Je m'arrête ici et, maintenant, c'est à vous de prendre position sur le texte déposé. Je vous remercie d'ores et déjà de soutenir cette démarche.

La discussion est ouverte.

Mme Claudine Dind : — Les Verts regrettent le dépôt de ce postulat, qui devrait plutôt être une interpellation, d'autant plus que le plan directeur répond déjà à une partie des questions posées. Les Verts ont toujours soutenu une vision globale des transports, incluant les transports individuels, en commun et la mobilité douce. A l'heure actuelle, la saturation n'existe qu'à l'entrée des villes, aux heures de pointe, où les bouchons tendent à remonter sur plusieurs kilomètres, notamment dans la région de Morges. C'est aussi le cas ponctuellement, en particulier le samedi, à proximité des divers centres commerciaux de Chavannes, d'Allaman et autres.

Trois voies ne résoudre pas grand-chose et l'effet entonnoir subsisterait à chaque entrée de ville, entraînant un blocage sur l'autoroute. Un grand bureau de la place vient d'ailleurs de signaler qu'un projet à trois pistes entre St-Prex et Genève est un problème épineux et complexe (voir *Le Temps* du 7 janvier 2008). Pour faire face à tous ces problèmes, plusieurs instruments existent qui comprennent des propositions et des intentions concrètes : le Plan directeur cantonal, le PALM, le schéma directeur régional morgien et, surtout, la volonté de notre Grand Conseil de réaliser rapidement une troisième voie CFF. Les Verts sont très intéressés, entre autres, par la solution des panneaux de vitesses modulables pour le goulet de l'ouest de Lausanne ; elle est étudiée par le département et sur le point d'aboutir.

Le problème n'est peut-être pas posé correctement ni globalement dans le postulat, surtout lorsque l'on apprend — le Conseil d'Etat le confirmera peut-être — que les 5,5 milliards dont il est question sont déjà largement engagés dans des projets aboutis et qu'il n'en restera donc plus rien pour un éventuel élargissement de l'A1. Nous ne pouvons pas proposer de soutenir ou de refuser ce postulat, puisqu'il est signé par plus de 20 députés. En plus, son auteur vient de demander qu'il soit transmis directement au Conseil d'Etat. Les Verts vous proposent donc,

simplement, le renvoi en commission.

M. Jean-Michel Favez : — Je voulais également demander le renvoi en commission.

La discussion est close.

La prise en considération immédiate (renvoi au Conseil d'Etat) étant refusée par 62 voix contre 60 et 3 abstentions, le postulat est renvoyé à l'examen d'une commission.

M. Jean-Marie Surer : — Vu le grand nombre d'absents, je demande l'appel nominal, afin que nous sachions exactement ce qu'il en est.

La demande d'appel nominal est soutenue par plus de 20 membres.

A l'appel nominal, la prise en considération immédiate (renvoi au Conseil d'Etat) étant refusée par 67 voix contre 60 et 2 abstentions, le postulat est renvoyé à l'examen d'une commission.

Ont voté oui : Jacques Ansermet, Frédéric Borloz, Christa Calpini, Christine Chevalley, Philippe Cornamusaz, François Debluë, Anne Décaillet, Michel Desmeules, Claude-André Fardel, Olivier Feller, Martine Fiora-Guttmann, Jean-François Cachin, Olivier Golaz, Pierre Grandjean, Frédéric Grognuz, Frédéric Haenni, Rémy Jaquier, Pierre Kaelin, Daniel Mange, Alain Monod, Michel Mouquin, Jacques Perrin, Marc-Olivier Buffat, Laurent Chappuis, Jean-Luc Chollet, Philippe Ducommun, Claude-Eric Dufour, Claudine Amstein, Guy-Philippe Bolay, Dominique Bonny, Albert Chapalay, Grégory Devaud, Jacques Haldy, Hans Rudolf Kappeler, Dominique Kohli, Catherine Labouchère, Pierre-Alain Mercier, Rémy Pache, François Payot, Patrick de Preux, Pierre Rochat, Jacqueline Rostan, Elisabeth Ruey-Ray, Jean-Marie Surer, Jean-Jacques Truffer, Claudine Wyssa, Raphaël Abbet, Jean-Robert Aebi, Eric Bonjour, François Brélaz, Michael Buffat, Armand Rod, Laurent Wehrli, Pierre Guignard, Félix Glutz, Michel Miéville, Pierre-André Pernoud, Pierre-Yves Rapaz, Alette Rey-Marion, Pierre-Alain Favrod. (60)

Ont voté non : Serge Melly, Alexis Bally, Sandrine Bavaud, Valérie Cornaz-Rovelli, Claudine Dind, Susanne Jungclaus Delarze, Raphaël Mahaim, Philippe Martinet, Catherine Roulet, Marianne Savary, Maximilien Bernhard, Jérôme Christen, Régis Courdesse, Jacques-André Haury, Verena Berseth Hadeg, Bernard Borel, Cesla Amarelle, Josiane Aubert, Anne-Marie Depoisier, Philippe Deriaz, Fabienne Freymond Cantone, Michèle Gay Vallotton, Florence Golaz, Nuria Gorrite, Jean Guignard, Grégoire Junod, Olivier Kernen, Denis-Olivier Maillefer, Pascale Manzini, André Marendaz, Stéphanie Apothéloz, Nicolas Mattenberger, Roxanne Meyer, Stéphane Montangero, Roger Saugy, Jean Christophe Schwaab, Valérie Schwaar, Claude Schwab, Filip Uffer, Sylvie Villa, Monique Weber-Jobé, Jean-Robert Yersin, Michele Mossi, Mario-Charles Pertusio, Pierre Zwahlen, Pierre Volet, Lucas Girardet, André Chatelain, Jean-Marc Chollet, Olivier Epars, Yves Ferrari, Julien Glardon, Olivier Mayor, Tinetta Maystre, Béatrice Métraux, Jean-Michel Dolivo, Marc Vuilleumier, Christiane Jaquet-Berger, Mireille Aubert, Laurent Ballif, Edna Chevalley, Ginette Duvoisin, Jean-Michel Favez, Olivier Gfeller, Alessandra Silauri, Vassilis Venizelos, Eric Walther. (67)

Se sont abstenus : Fabienne Despot, Christian Streit. (2)

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.