

RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

**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**

La commission s'est réunie le lundi 10 mars 2008 à la salle de conférence P001, rue des Deux-Marchés à Lausanne. Elle était composée de Mmes Claudine Dind et Valérie Schwaar, ainsi que de MM. Jacques Ansermet, Philippe Cornamusaz, Claude-Eric Dufour, Jean-Michel Favez, Julien Glardon, Michele Mossi, Michel Renaud, Jean-Marc Sordet et du soussigné Guy-Philippe Bolay, confirmé à la présidence de cette commission.

M. François Marthaler, conseiller d'Etat et chef du Département des infrastructures (DINF) était présent, ainsi que MM. Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des Routes (SR DINF), Pascal Bovey, chef de la division gestion du réseau (SR DINF). Nous les remercions très sincèrement pour leurs informations, ainsi que Mme Marguerite Lew, secrétaire (SR DINF), qui a tenu d'excellentes notes de séances.

Introduction par le postulant

En préambule, le postulant rappelle les principaux éléments de son postulat visant à ce que le Conseil d'Etat entreprenne toute démarche auprès de la Confédération en vue d'adapter rapidement le tronçon autoroutier St-Prex – Rolle – Nyon - frontière genevoise. La situation actuelle est d'ores et déjà très tendue et les problèmes ne font que s'amplifier avec le développement de différentes zones commerciales sur la Côte. Avec sa sensibilité terrienne, le postulant ne souhaite pas de gaieté de cœur proposer des élargissements ; il juge en revanche indispensable d'adapter le tronçon avec divers aménagements et des mesures complémentaires en matière de gestion de trafic.

M. Dufour rappelle que son postulat ne vise pas en premier lieu à défendre le "tout à la voiture", mais s'inscrit dans la volonté de comprendre comment une politique qui se veut propre à encourager une vision multimodale de la mobilité pourra apporter des réponses aux problèmes autoroutiers constatés à ce jour entre Lausanne et Genève. Seul le tronçon autoroutier St-Prex - frontière genevoise a toutefois été développé dans son postulat, compte tenu du projet de contourner la ville de Morges, entre Tolochenaz et Villars-Ste-Croix.

En plus des questions mentionnées dans le développement de son postulat, M. Dufour souhaite que le Conseil d'Etat se penche non seulement sur le trafic journalier, mais aussi sur le trafic de loisirs de plus en plus important dans les centres d'achat de la Côte. Il demande aussi une analyse des possibilités d'utiliser les bandes d'arrêts d'urgence et la berme centrale. Il rappelle enfin les moyens financiers prévus par la Confédération pour l'élimination des goulets d'étranglements du réseau des routes nationales ; un programme doté de 5.5 milliards de francs devrait être présenté aux Chambres fédérales à la fin de l'année 2009. Une accélération des réflexions est ainsi indispensable pour assurer la

mobilité indispensable.

Position du Conseil d'Etat et de l'Administration

M. Marthaler rappelle que, dès le 1er janvier 2008, le réseau des routes nationales relève désormais uniquement de la Confédération ; les possibilités d'action du canton sont plus limitées qu'auparavant.

Le Plan directeur cantonal, récemment validé par le Grand Conseil vaudois, dresse les principales lignes directrices en lien avec le développement territorial futur du canton. En parallèle, le Conseil d'Etat a inscrit dans son "programme de législature 2007-2012" la volonté d'encourager un transfert modal vers le transport collectif, avec l'objectif notamment de réduire la part des transports individuels motorisés dans le total des distances parcourues de 75% en 2005 à 70% en 2012. La priorité est ainsi donnée à l'amélioration des infrastructures destinées au transport collectif.

Les problèmes d'engorgement autoroutiers aux abords des agglomérations sont étroitement liés aux grandes surfaces commerciales et au trafic origine - destination qui saturent l'autoroute aux périodes de pointe, lorsque le trafic routier cherche à entrer dans les grandes agglomérations que sont Lausanne et Genève. Il est donc nécessaire d'encourager les usagers à recourir à l'offre TC plutôt que de les inciter à faire les déplacements en transport individuel motorisé.

Afin de situer le contexte et les réflexions en cours, MM. Gruaz et Bovey présentent deux exposés complémentaires. Le tronçon Lausanne - Genève constitue bel et bien l'un des goulets d'étranglement du réseau autoroutier suisse et l'Office fédéral des routes (OFROU) l'a intégré dans ses projets prioritaires. L'OFROU admet désormais que les routes nationales doivent aussi permettre de décharger le réseau routier local.

Trois programmes s'articulent en parallèle dans le cadre de la loi sur le fonds de financement des infrastructures

- Optimisation du fonctionnement (gestion automatisée du trafic au niveau suisse),
- Aménagement des infrastructures (suppression des goulets PEB) et
- Complément du réseau (nouvel arrêté prévu NEB, contournement de Morges notamment).

Ces diverses réflexions devraient déboucher sur un message au Parlement fédéral à la fin de l'année 2009. Les études de détail pourraient s'imaginer en 2011-2012 avec des réalisations prévisibles jusqu'en 2020. Le contournement de Morges représente un montant évalué à 1.2 milliard de francs et les travaux sont prévus pour 2030-2035.

Les projets d'aménagements prioritaires sont nombreux sur la couronne lausannoise, mais très discrets sur le tronçon St-Prex - Genève, excepté des mesures de gestion télématique du trafic, avec possibilité d'utiliser temporairement la bande d'arrêt d'urgence pour faciliter l'insertion dans le trafic (Mesures Kabewistra). La coordination ne semble en outre pas optimale entre les cantons de Genève et Vaud.

Discussion générale

Les présentations suscitent un grand nombre de questions des commissaires, favorisant le débat sur les principales options tant techniques que politiques. Les commissaires se partagent rapidement entre les tenants d'un transfert modal volontariste (de la route au rail) et les autres, partisans d'une approche complémentaire entre les deux types de transports et rappelant en outre que les capacités actuelles de la ligne CFF Lausanne - Genève ne permettent pas d'accueillir une part substantielle du trafic individualisé.

La population des centres des grandes villes a peu diminué ; elle a surtout augmenté dans la première couronne. Les récentes publications du SCRIS sur la démographie cantonale montrent clairement l'augmentation constante de la population sur l'arc lémanique ; cette pression naturelle doit être prise en compte dans l'examen des aménagements nécessaires. Les mouvements quotidiens de la population se font principalement pour des raisons professionnelles. Une enquête auprès de 400 entreprises sur Genève et Vaud relève d'ailleurs que 58% d'entre elles s'estiment d'ores et déjà pénalisées dans leurs activités en raison de l'engorgement du trafic.

Le postulat n'a pas la volonté d'exiger une troisième voie autoroutière ; il demande toutefois des solutions concrètes permettant de répondre aux attentes des usagers circulant entre Lausanne et Genève. La Confédération dispose de montants importants (5.5 milliards de francs) pour éliminer certains goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et il convient de les mobiliser.

Il est nécessaire que le Grand Conseil soit renseigné sur les efforts entrepris par le Conseil d'Etat pour bénéficier d'une partie de ce financement, sachant que le tronçon Lausanne – Genève a bien été retenu comme l'un des goulets d'étranglement du réseau autoroutier suisse.

La réponse au postulat permettra également d'informer le Grand Conseil sur la liste des projets en cours sur le réseau des routes nationales sur sol vaudois (nouvelles sorties, contournement de Morges, gestion télématique, etc.).

Votation

Au vote final, le soutien au postulat recueille 5 voix favorables, 5 voix s'y opposent et une personne s'abstient.

Avec la voix prépondérante du président, la prise en considération du postulat est adoptée par la commission.

Un rapport de minorité est annoncé par les commissaires concernés.

Lausanne, le 25 avril 2008.

Le rapporteur :
(Signé) *Guy-Philippe Bolay*