

RAPPORT DE MINORITE 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**

En préambule, la minorité de la commission tient à mettre en exergue ce principe : une meilleure qualité de la mobilité ne peut se concevoir qu'avec une approche globale et ne signifie pas toujours plus de mobilité à n'importe quel prix, mais une utilisation rationnelle et complémentaire des moyens de transport. Or pour le moment, les chiffres donnés en commission montrent un net déséquilibre entre TC (transports en commun) et TIM (transport individuel motorisé) (25%/75%).

De plus, les parties réellement saturées de cette autoroute sont celles à l'entrée des agglomérations de Lausanne-Morges et Genève, et celles à proximité des zones commerciales entre Rolle et Allaman et concernent de relativement courtes distances. L'entrée d'une agglomération fonctionne comme un entonnoir, il semble difficile de résoudre la saturation à cet endroit par des aménagements quelconques. De même le trop plein ponctuel dû aux centres commerciaux paraît difficile à régler, tant leur accessibilité est liée à la voiture. Par contre la circulation trop dense engendrée par les déplacements origine-destination (pendulaires) peut être réduite grâce à un report modal.

Aller dans le sens de ce postulat, c'est un mauvais signe, surtout en ces temps où une prise de conscience est indispensable.

Pour les cinq commissaires minoritaires, la priorité doit aller dans le sens d'un meilleur équilibre entre TIM et TC, ce qui est l'orientation prise par le Conseil d'Etat dans son programme de législature 2007-2012 (objectif prioritaire N° 2, indicateur N° 2.3) qui vise à passer de 75% du total des distances parcourues en 2005 à 65% pour le TIM en 2020 et cela malgré la poussée démographique. Il est donc nécessaire de redoubler d'effort dans le transfert du TIM aux TC et à la mobilité douce.

Cela est aussi totalement en conformité avec la mesure 12 du même programme de législature (intitulée : Mettre en œuvre le Plan directeur cantonal, en particulier développer les infrastructures de transport et les projets d'agglomération). Cette mesure donne les différents axes : mettre en œuvre la stratégie cantonale de développement des transports publics (RER vaudois, 3e voie CFF Lausanne-Genève, trains régionaux, etc.), consolider et mettre en œuvre les projets d'agglomération, ainsi qu'élaborer et mettre en œuvre un plan stratégique des routes et des mobilités douces.

En commission encore, M. le conseiller d'Etat Marthaler nous soutient que le message politique voulu par les autorités vaudoises est que la réalisation de la 3e voie CFF entre Lausanne et Coppet est indispensable avant 2020 au vu de l'augmentation du trafic en Suisse romande. Sur un plan régional, il est prévu d'augmenter la cadence de l'express régional sur la ligne Lausanne-Rolle-Genève et de doubler la capacité des parkings relais (P+R) avant 2020.

La séance de commission nous a démontré que le chef de département et le Service des routes menaient le dossier en collaboration avec l'OFROU puisque les routes nationales dépendent uniquement de la Confédération depuis le 1er janvier 2008 et que 7 mesures KABEWISTRA (suppression des goulets d'étranglement) étaient mises en œuvre sur le territoire vaudois. La minorité estime que les réponses apportées en commission aux questions posées dans le postulat sont suffisantes.

Pour ces raisons, la minorité de votre commission vous invite à classer ce postulat.

Bussigny, le 16 mai 2008.

Le rapporteur :
(Signé) *Julien Glardon*