(Séance du mardi 22 avril 2008) **POS**
(08_POS_059)

Postulat des groupes radical et libéral - 3e voie autoroutière entre Lausanne et Genève - là aussi le canton doit s'engager

Développement

Préambule

Par ce postulat, nous demandons au Conseil d'Etat de remettre rapidement un rapport au Grand Conseil concernant le calendrier et les modalités pour l'aménagement de deux fois 3 voies autoroutières entre Lausanne et Genève.

Ce postulat ne va pas à l'encontre de la 3e voie ferroviaire ; il l'accompagne.

Développement

Récemment, quelques accidents ont eu lieu sur nos autoroutes (dont un tragique à Bavois) ; ces accidents relancent la discussion sur la réalisation des bermes centrales en béton (appelées murs californiens) ou en acier de 1,2 mètre de hauteur, à l'occasion de la suppression — décidée par l'Office fédéral des routes (OFROU) — des haies et autres végétations entre les chaussées des autoroutes, pour d'autres motifs de sécurité routière (entretien périlleux).

Comme le porte-parole de l'Office fédéral des routes souligne, à la suite de ces accidents, que les grands axes autoroutiers seront les premiers à être réaménagés en ce sens, il faut pousser au plus vite la discussion sur une récente motion déposée au Conseil national, motion qui vise à élargir à moindre frais les tronçons autoroutiers surchargés, en profitant précisément de la suppression de la végétation des bermes centrales (l'OFROU a reconnu, fin janvier 2008, qu'un élargissement des autoroutes est possible de cette manière).

L'élargissement des tronçons autoroutiers surchargés a, par ailleurs, un effet positif sur la sécurité routière, comme l'indiquait clairement le rapport "Incidence de la réalisation de la 3e voie du contoumement nord de Lausanne sur le taux d'accidents", publié en août 2000 par le Service vaudois des routes, rapport qui conclu que "cette analyse montre clairement que l'ouverture de ce tronçon à deux fois 3 voies a, en plus d'augmenter la fluidité du trafic, très significativement diminué le nombre d'accidents. Le taux d'accidents moyen du contournement nord avant les travaux est de 0,63 contre 0,22 après travaux. Le taux d'accidents a pu être diminué d'un facteur de 2,8 en passant de 2 à 3 voies."

Epalinges, le 15 avril 2008. (Signé) *Pour les groupes radical et libéral : Alain Monod et 39 cosignataires*

M. Alain Monod : — Même si ce postulat a été déposé au nom des groupes radical et libéral, je m'empresse d'annoncer mes intérêts : je suis membre du comité directeur de l'Automobile-club suisse, section vaudoise. *(Haaaaaa !)*

Il ne s'agit pas d'opposer la route et le rail. Tous deux méritent une attention particulière, notamment sur le tronçon Lausanne-Genève. D'ailleurs nos collègues zurichois ont compris la complémentarité rail-route depuis fort longtemps. La rumeur veut que l'Etat de Vaud soit plus pressé que d'autres d'effectuer les travaux consistant à supprimer les bandes centrales de végétation. Face à ce constat et sachant que ces travaux entraîneront forcément des désagréments pour les usagers, autant faire d'une pierre deux coups. Il serait dommageable, tant sur le plan financier qu'en prévision des inconvénients à venir, d'entreprendre les travaux de suppression pour ensuite, inévitablement, s'occuper de la troisième voie. Je vous invite à renvoyer ce postulat au Conseil d'Etat.

La discussion est ouverte.

M. Claude-Eric Dufour : — Le développement marqué de l'arc lémanique est une réalité, heureuse pour certains et préoccupante pour d'autres. Ce qui semble certain aussi, c'est que le réseau de transports est déjà sous-dimensionné et qu'il faut rapidement l'adapter aux besoins. Une troisième voie CFF apporterait une amélioration, mais ne saurait nous dispenser d'importantes adaptations au niveau autoroutier. Reste à déterminer l'ampleur de ces adaptations. Ce postulat s'inscrit dans la même ligne que d'autres interventions UDC en attente de réponses. Il existe plusieurs de ces interventions, dont une sœur de celle qui nous concerne aujourd'hui et qui a certainement contribué à l'inspirer. L'aspect sécuritaire et la transformation des bermes centrales ne feront que la renforcer et justifier l'accélération des démarches. Oui, ce postulat mérite d'être soutenu. Il ne faut pas en déduire cependant que nous pourrions nous passer d'une troisième voie CFF. Les deux démarches sont importantes, voire indispensables et devraient être entreprises en parallèle. Je vous invite à soutenir ce postulat et, au nom des groupes, à le transmettre à une commission.

M. Olivier Gfeller : — Pour nous aussi, cet objet doit absolument être étudié en commission. Je remarque également, en préambule, que cette intervention présente quelques redondances par rapport à la motion Claude-Eric Dufour déposée récemment. Dans tous les cas, la commission devra absolument étudier les deux points suivants : premièrement, le risque de reporter les bouchons à l'entrée des villes sur lesquelles débouche l'autoroute ; deuxièmement, les questions de sécurité. On affirme, dans le développement du postulat, en prenant comme exemple le contournement de Lausanne, qu'une troisième voie accroît la sécurité. Cette assertion est délicate car l'application des propositions de ce postulat risque d'entraîner une diminution des voies de secours et des possibilités de dégagement, en cas d'accident en chaîne par exemple. Le groupe socialiste tient en outre à rappeler que l'amélioration des transports ferroviaires entre Lausanne et Genève reste la priorité.

La discussion est close.

La présidente rappelle que l'auteur a demandé le renvoi direct au Conseil d'Etat et certains députés le renvoi en commission. Il convient de décider du cheminement de la motion.

Le renvoi à une commission, opposé au renvoi direct au Conseil d'Etat, est choisi par 64 voix contre 33 et 2 abstentions.

Le postulat est renvoyé à l'examen d'une commission.