

## RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

### **Postulat du Groupe UDC et consorts pour un prêt permettant le financement des adaptations ferroviaires et autoroutières indispensables sur l'arc lémanique**

La commission parlementaire du Grand Conseil s'est réunie le vendredi 13 juin 2008 à 09h00 à la Salle P001 du Département des infrastructures (DINF), Place de la Riponne 10, à Lausanne. Elle était composée de Mmes et MM. les députés Claudine Dind (qui remplaçait M. Alexis Bally), Valérie Schwaar, Michel Desmeules, Claude-Eric Dufour, Lucas Girardet, Alain Monod, Mario-Charles Pertusio, Jean-Marie Surer et Michel Renaud, confirmé comme président rapporteur.

La commission remercie de leur présence et des précieuses informations complémentaires qu'ils nous ont apportées : M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, M. Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des routes, et M. Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, ainsi que M. Julien Niquille, ingénieur au Service de la mobilité, qui a rédigé les notes de séance.

Le président ouvre la séance en se déclarant surpris d'avoir reçu très tardivement de la documentation supplémentaire de la part du département. Les autres membres de la commission partagent sa surprise.

#### **Présentation du postulat**

Au nom du groupe UDC, M. Dufour présente le postulat. Il relève le manque d'action et de vision du Département des infrastructures ces dernières années. La situation est aujourd'hui dommageable pour le canton de Vaud. La forte croissance de la mobilité — et par conséquent l'augmentation des embouteillages sur l'autoroute — est très défavorable à la place économique suisse. Il constate que les infrastructures ferroviaires et routières entre Lausanne et Genève sont certes bonnes, mais présentent toutefois d'importantes lacunes. Il ajoute que la coordination entre les différents modes de transports doit être améliorée et que les réseaux RER et de transports publics doivent être développés en priorité là où la demande est suffisante pour qu'ils soient rentables. Il insiste sur la complémentarité entre les troisièmes voies autoroutière et ferroviaire. Il propose de suivre le modèle du canton de Zurich qui a aussi demandé de l'argent à la Confédération pour le financement de ses infrastructures autoroutières. Il sollicite la présente commission pour demander au Conseil d'Etat d'étudier ces projets d'infrastructures afin d'établir un calendrier et d'estimer les coûts de réalisation. Il rappelle que ce postulat n'avance aucun coût, mais qu'il est un signal politique pour une adaptation sans préférence de l'infrastructure routière ou ferroviaire.

#### **Discussion générale**

Certains membres de la commission estiment que le développement ferroviaire doit être fortement favorisé. L'amélioration autoroutière ne peut que conduire à l'augmentation des perturbations existantes aux accès des villes de la Côte, de Lausanne et de Genève, avec de fortes atteintes à

l'environnement. La qualité de l'air, donc la qualité de la vie, est aussi liée aux nuisances du trafic. En conséquence, la réalisation d'infrastructures routières ne permettra pas d'obtenir les résultats espérés.

D'autres membres de la commission se demandent s'il est judicieux d'intervenir à Berne sur les deux fronts et si cette manière de faire ne va pas tout simplement bloquer le développement des deux types d'infrastructures.

Il est rappelé que la construction de la troisième voie CFF ne permet qu'un report modal des transports individuels aux transports publics de 7%. La problématique du transfert des transports de marchandises ne sera de toute manière pas résolue. Il est également illusoire de penser que l'on peut attirer de nouvelles entreprises sans surcharger les réseaux routiers d'accès actuels.

D'importantes réalisations routières sont déjà prévues comme l'amélioration de la sortie de la Blécherette, l'ouverture à la circulation de la bande d'urgence entre Ecublens et Morges. Une étude est en cours pour améliorer la fluidité des quatre sorties de Rolle, Gland, Nyon et Coppet. La pression démographique enregistrée dans ces régions ne devrait-elle pas entraîner une participation des communes touchées à l'amélioration des infrastructures routières nécessaires ? Il ne faut pas oublier que quarante-cinq années après sa construction, l'autoroute Lausanne-Genève n'a connu aucune amélioration de ses infrastructures.

Les porteurs de projets routiers défendent de manière générale les infrastructures ferroviaires. Il est regrettable de constater que l'inverse n'existe pas. Il ne sera en effet pas possible de diminuer la mobilité si nous connaissons une importante augmentation de la population.

Les problèmes d'infrastructures évoqués concernent tous les Vaudois. Les interventions devant le parlement se multiplient. Ce qui doit être dit à Berne, c'est qu'au niveau des infrastructures de transport, cela ne fonctionne pas dans le canton de Vaud. Ce postulat peut contribuer à donner un signal clair à la Confédération.

### **Position du département**

M. le conseiller d'Etat François Marthaler rappelle que le Grand Conseil, par le Plan directeur cantonal, a choisi de développer les transports publics le long d'axes structurants. Le programme de législature et l'Agenda 21 visent un important report modal vers les transports publics, correspondant à une réduction de 70% à 75 % de la part modale du transport individuel motorisé. Si le choix entre l'infrastructure routière et ferroviaire se présente, la priorité doit être donnée au rail.

Actuellement à Berne, le financement n'est pas disponible en suffisance, ni pour le rail, ni pour la route. Une priorisation s'impose donc. De toute manière, la tendance fédérale va d'abord dans le sens de la réduction de l'endettement.

Il faut actuellement démontrer aux autorités fédérales que la situation, en termes de mobilité, est insupportable pour notre canton. D'ici à 2020, 620 millions de francs sont nécessaires au développement des infrastructures ferroviaires du canton de Vaud. Il s'agit de la quatrième voie entre Lausanne et Renens et de la troisième voie de Renens à Allaman.

L'idée d'un préfinancement cantonal se heurte vraisemblablement au projet de loi actuellement en discussion aux Chambres fédérales. La troisième voie Renens-Allaman ne figure pas dans les options permettant aux CFF de recevoir des avances de fonds des cantons. En ce qui concerne l'élargissement de l'autoroute, il n'est pas concevable que la Confédération, qui souhaite réduire ses dettes, accepte un prêt du canton de Vaud, même si actuellement, dans le cadre des projets d'agglomération, les questions de préfinancements cantonaux sont ouvertes.

### **Proposition de la commission**

La majorité de la commission considère que, de toute manière, ce postulat, qui est un signe politique en faveur du développement des infrastructures de transport, doit faire l'objet d'un rapport du Conseil d'Etat.

Au vote final, c'est donc par 5 oui, 3 non et une abstention, que la commission vous propose de

prendre en considération ce postulat et de le renvoyer au Conseil d'Etat pour étude et rapport.

---

Ollon, le 22 août 2008.

Le rapporteur :  
(Signé) *Michel Renaud*