

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

**Postulat Philippe Ducommun et consorts - A quand le retour aux 120 kilomètres à l'heure pour
le contournement autoroutier de Lausanne ?**

La commission chargée d'étudier cet objet s'est réunie, faisant fi de toute superstition, vendredi 13 août 2010 à la Salle des conférences P001. Elle était composée de Mmes Gloria Capt, Tinetta Maystre et Valérie Schwaar ainsi que de MM. Philippe Ducommun, Hans Rudolf Kappeler, Alain Monod et du président-rapporteur soussigné.

M. le conseiller d'Etat François Marthaler a assisté à nos travaux accompagné de M. Dominique Blanc, chef du Service des routes, et de Mme Marguerite Lew, secrétaire au procès-verbal.

Dans sa forme, le postulat Ducommun s'apparente à une interpellation puisqu'il contient principalement trois questions auxquelles le postulant demande une réponse sous forme de rapport du Conseil d'Etat. Ce n'est en réalité que dans sa phrase conclusive que ce texte contient une forme d'injonction indiquant dans quel sens et avec quel objectif cette intervention est faite auprès du Grand Conseil. Il s'agit de l'indication "Au besoin, nous souhaiterions que le Conseil d'Etat intervienne auprès de la Confédération pour solliciter ce changement de vitesse sur le tronçon d'autoroute susmentionné."

Avant la séance, les membres de la commissions avaient reçu une copie de la loi fédérale sur la circulation routière, qui dispose d'un certain nombre de points touchant directement au contenu du postulat. C'est en particulier le cas pour:

- La compétence de la Confédération en matière d'ouverture de routes à la circulation, dont il est précisé qu'elle s'exerce "après avoir consulté les cantons" (art. 2 al. 1) ;
- La compétence de l'Office fédéral des routes (OFRou) concernant la réglementation locale du trafic sur les routes nationales, où la qualité pour recourir appartient exclusivement aux communes (art. 2 al. 3bis) ;
- Le délai de recours lorsqu'une vitesse limite est publiée dans la Feuille officielle, qui est de trente jours.

D'emblée, M. le chef de service a signifié aux membres de la commission que l'OFRou a pour politique de maintenir une vitesse de 120 km/h pour toutes les autoroutes en Suisse. Il a également confirmé que c'est l'état d'usure du revêtement qui a justifié l'abaissement par l'OFRou de la vitesse à 100 km/h sur le contournement de Lausanne. Enfin, il a également indiqué que cette décision a été prise dans un contexte peu protocolaire, illustrant les hésitations rencontrées dans la mise en place du nouveau système de gestion des routes nationales : l'OFRou a publié un communiqué de presse

annonçant et justifiant cette nouvelle limitation de vitesse sans même en avertir le service cantonal !

Ce dernier point justifie pleinement en tout état de cause une demande d'explication, ce dont tous les commissaires conviennent. Et c'est bien à cela que se sont attelés le conseiller d'Etat et le chef de service durant la séance de commission.

Exprimé de manière très basique, on pourrait résumer le problème en disant que le revêtement du contournement de Lausanne est à la limite de la non-praticabilité à 120 km/h. Un arrêt récent du Tribunal cantonal l'a attesté en diminuant la responsabilité d'un automobiliste dont le véhicule avait pâti de ce caractère glissant en cas de pluie. Afin d'éviter la répétition d'une telle situation, l'OFRou a préféré abaisser la vitesse. S'il ne l'avait pas fait, il aurait d'ailleurs été possible que chaque accident débouche sur une plainte à l'encontre du service responsable de l'entretien du tronçon.

A la question posée par plusieurs commissaires d'une éventuelle modulation de la vitesse en fonction des conditions atmosphériques, M. Blanc a précisé que l'équipement actuellement en place n'était pas suffisant, quant à ses capacités techniques et surtout à la répartition des signaux sur l'ensemble de la zone, pour gérer une telle modularité sans risque d'incohérences et d'incompréhensions des conducteurs.

Après une période de tâtonnement lors de la mise en place du nouveau système de gestion des routes nationales, des rencontres régulières ont lieu entre l'OFRou et le Service cantonal des routes. Le canton est donc informé des projets d'aménagement et de réhabilitation du réseau vaudois et peut demander des adaptations en fonction de ses critères propres. En ce qui concerne le contournement de Lausanne, il était initialement prévu de refaire le revêtement en 2010. Toutefois, compte tenu des travaux déjà en cours sur les tronçons Lausanne-Oulens, Belmont-Villeneuve et Morges-Ecublens (réfection du revêtement), après les désagréments subis précédemment pour l'aménagement des bandes d'arrêt d'urgence sur Lausanne-Morges, la date de ces travaux a été repoussée à 2011.

En principe, afin d'éviter une répétition des nuisances, l'OFROU étudie la possibilité d'effectuer en même temps le changement du revêtement et l'adaptation du système de signalisation et de communication, ce qui permettra à l'avenir de disposer d'un équipement performant. Compte tenu des études à terminer, il n'est pas certain que cette simultanéité des chantiers puisse avoir lieu, mais les commissaires ont pris note que l'intention de la Confédération est bel et bien de remettre ce tronçon à 120 km/h dès l'achèvement des travaux. Il sera toutefois possible de moduler cette vitesse lors d'accidents ou d'autres événements importants.

Ce dernier point a permis d'aborder tout un aspect de la question qui n'est apparemment pas dans la logique de l'OFRou, ce qui est compréhensible puisqu'il repose sur d'autres bases légales. Il s'agit des facteurs autres que celui de la simple sécurité, et qui avaient été déjà évoqués en plénum lors du dépôt du postulat.

Ces arguments font référence à l'aménagement du territoire ainsi qu'à la protection contre les différentes formes de pollution que sont les gaz d'échappement et le bruit. Il est en effet patent que cette autoroute de contournement a totalement changé de nature depuis sa création. Elle est dorénavant en périphérie directe des habitations, et sera même certainement dans quelques années une autoroute purement urbaine. De plus, elle est conçue par le Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) comme une déviation permettant d'absorber le transit supprimé au centre ville, ce qui avait à l'époque justifié l'élargissement à trois voies.

A cela s'ajoutent les études d'écoulement des flux, selon lesquelles il semblerait que la vitesse permettant d'absorber un maximum de véhicules sur un tronçon donné serait, en cas de fort trafic, de 80 km/h.

Tant M. le conseiller d'Etat que son chef de service ont reconnu que ces éléments méritaient bien d'être pris en considération dans une réflexion de ce genre. Mais ils ont tout aussitôt rappelé que la

compétence, en matière de fixation définitive d'une limitation de vitesse, appartient exclusivement à l'OFRou, et que celui-ci s'en tient strictement à des considération de sécurité. Les dispositions concernant la protection contre le bruit imposent une adaptation de la chaussée ou la construction de murs anti-bruit, précisément pour pouvoir maintenir la vitesse à 120 km/h.

Quant à la lutte contre la pollution, elle est certes de compétence cantonale, mais elle correspond à des mesures d'urgence pouvant être mises en œuvre durant au maximum dix jours.

L'expérience de la limitation de la vitesse à 100 km/h pour la traversée de Morges montre bien les limites de l'action possible dans ce domaine. En effet, cette limitation a été attaquée en justice et le Tribunal fédéral a tranché pour le rétablissement du 120 km/h et la mise en œuvre de mesures pour lutter contre le bruit.

Au terme de cette discussion, il est ressorti que le canton n'a aucune compétence pour s'opposer au rétablissement du 120 km/h une fois les travaux effectués, en principe en 2011. L'OFRou s'en tiendra effectivement aux dispositions légales qui prévoient que les autoroutes suisses sont adaptées à cette vitesse.

La démarche envisagée par le canton, qui sera rendue possible par la mise en place d'un système de signalisation performant, est la possibilité de moduler cette vitesse lorsque des raisons de stricte sécurité l'imposent (bouchons, accidents, mauvaises conditions, etc.).

Plusieurs commissaires ont par ailleurs relevé, même si cela n'entre pas directement dans le thème du postulat, que les radars fixes de ce tronçon n'ont visiblement pas été adaptés à la nouvelle limitation de vitesse, ce qui paraît complètement absurde !

Arrivés à ce stade, les membres de la commission, postulant compris, ont pu constater que toutes les réponses avaient été apportées aux questions du postulat, y compris quant à l'attitude que le Conseil d'Etat entend adopter à l'issue des travaux.

Dans ces conditions, certains membres de la commission ont tenté de trouver une solution pour éviter que le Conseil d'Etat n'ait à formuler à deux reprises les mêmes réponses, au cas où le Grand Conseil lui transmettrait le postulat. Il serait en effet regrettable de devoir attendre le délai normal pour recevoir un rapport du Conseil d'Etat contenant strictement les mêmes informations que celles données en commission, et de devoir ensuite nommer une commission pour étudier ce rapport et procéder à un nouveau vote sur cet objet en plénum. Ce serait d'autant plus absurde qu'on peut espérer qu'à ce moment-là les travaux seront bien avancés voire terminés et que la vitesse sera rétablie à 120 km/h !

Toutefois, il n'est pas possible de transformer un postulat en interpellation, ce qui aurait résolu le problème, et il n'est pas non plus envisageable de retirer le postulat. Si cela devait se faire, l'objet serait simplement retiré de l'ordre du jour et ne donnerait pas – forcément – lieu à une information approfondie des députés.

C'est la raison pour laquelle les votes se sont partagés entre les différents commissaires, sans que des divergences fondamentales ne soient apparues quant à la validité et à la pertinence des réponses apportées par les représentants du Conseil d'Etat. Alors que certains ont opté pour le refus du postulat, estimant que le rapport de la commission serait suffisant pour l'information du Grand Conseil, d'autres ont préféré le soutenir pour apporter leur soutien précisément aux réponses ainsi apportées.

Au vote final, une majorité de la commission vous recommande de prendre en considération le postulat de M. Philippe Ducommun et de le transmettre au Conseil d'Etat, par 4 voix favorables, 2 voix contraires et 1 abstention. Compte tenu des motivations des opposants telles qu'exposées ci-dessus, il n'est pas prévu de rapport de minorité.