

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant:

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

sur le postulat Claudine Dind et consorts concernant l'autoroute à Morges et les normes OPair

La commission s'est réunie le lundi 2 mars 2009 à 14 heures, à la salle de conférence n° 403 du DSE, 4e étage, pl. du Château 1, à Lausanne. Etaient présent-e-s : Mmes Claudine Dind, Nicole Jufer Tissot (en remplacement de M. Laurent Ballif), Claudine Wyssa, ainsi que MM. Jean-Luc Chollet, Michele Mossi, Laurent Wehrli et Stéphane Montangero confirmé comme président-rapporteur.

La séance s'est tenue en présence de Mmes Jacqueline de Quattro, conseillère d'Etat et cheffe du Département de la sécurité et de l'environnement (DSE), Sylvette Sunier, secrétaire au Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), que la commission remercie vivement d'avoir tenu les notes de séance. Etaient également présents pour le Département des infrastructures, MM. Diego Marin, chef de centre des routes nationales au Service des routes (SR), Laurent Tribolet, chef de la division entretien au Service des routes (SR) et, pour le DSE, M. Sylvain Rodriguez, chimiste, Protection de l'air (SEVEN).

Présentation du rapport

Mme la conseillère d'Etat présente le rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Claudine Dind et consorts. Elle le développe sur quelques points:

- Avec un trafic journalier moyen de plus 82'000 véhicules, l'autoroute A1 entre les jonctions de Morges et l'échangeur d'Ecublens est actuellement le tronçon à 2 x 2 voies de circulation le plus chargé du canton de Vaud. La circulation y est dégradée et des bouchons ou des phénomènes d'"arrêt-départ" se forment à la moindre perturbation. Depuis l'entrée en vigueur de la RPT, le 1er janvier 2008, la Confédération est propriétaire des routes nationales et les finance intégralement. Les services cantonaux ne sont donc plus compétents pour la réalisation des projets autoroutiers.
- Afin d'apporter une solution aux problèmes de fluidité du trafic, l'Office fédéral des routes a opté pour la réalisation simultanée des deux mesures mentionnées dans le postulat Claudine Dind, soit un concept d'utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence, couplé à un système de signalisation variable.
- La réponse concise du Conseil d'Etat apporte une évaluation des effets des deux mesures choisies pour lutter contre les nuisances environnementales.

Ce rapport est complété par les représentants des services de l'Etat, principalement sur les points suivants :

- Différents documents distribués en séance (voir annexe) apportent quelques éléments d'informations supplémentaires sur les aspects liés au chantier, à la mise en oeuvre opérationnelle de l'utilisation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence, ainsi que sur les effets escomptés du projet sur la qualité de l'air.
- Il est précisé que la Direction de l'Office fédéral des routes (OFROU) a refusé d'entrer en matière pour financer un suivi environnemental visant à estimer l'effet du projet sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. Le SEVEN va poursuivre sa démarche de mise en oeuvre d'une campagne de mesures "air et bruit" pour répondre aux attentes de la population et des autorités.

La postulante est en partie d'accord sur la réponse apportée par le Conseil d'Etat. Elle adhère au fait que l'augmentation de la vitesse augmente la pollution. L'ouverture de cette troisième voie permettra de corriger le problème dans l'immédiat. Mais par contre elle s'interroge : que va-t-il se passer d'ici 4 à 5 ans ? Ouvrir cette 3e voie pendant les heures de pointe, ne va-t-il pas conduire à court terme à une pérennisation de cette mesure ? Elle affirme la nécessité que ce projet pilote soit accompagné d'un suivi environnemental et de *monitoring* du trafic. Elle relève enfin que le rapport ne répond pas à sa question concernant la première mesure, à savoir l'effet de la pose de panneaux de vitesse variables. Selon l'expérience de Genève, cette mesure obtient un résultat positif et a contribué à diminuer le nombre d'accidents.

Les services de l'Etat donnent des renseignements complémentaires et répondent aux nombreuses questions des membres de la commission. Relevons que:

- La pose de panneaux n'a pas été retenue lors de la pré-étude de 2007 car, sur la base chiffrée du trafic, la situation ne permettait pas d'éviter les "arrêts-départs".
- Entre 80'000 à 90'000 véhicules par jour passent sur ce tronçon, alors que les charges de trafic sur le tronçon de Coppet sont inférieures (de l'ordre de 75'000 véhicules par jour). Cette seule mesure de réduction de la vitesse ne serait pas suffisante sur le tronçon morgien, d'où le choix de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.
- L'objectif est d'augmenter la capacité de l'autoroute et la fluidité du trafic durant les heures de pointe. En cas de surcharge sur l'autoroute, cette mesure doit également éviter un report du trafic sur le réseau cantonal et communal. En ce qui concerne l'impact de ces deux mesures sur la réduction des émissions polluantes, il y a encore trop de paramètres inconnus relatifs aux modalités de mise en oeuvre pour fournir un calcul plus précis. S'il est prévisible que l'effet sera positif, il est difficile d'en déterminer l'ampleur.
- Pour les données de trafic, l'année 2005 a été choisie et qu'en ce qui concerne les données relatives à la qualité de l'air, l'année de référence a été 2003.
- Trois niches de secours sont prévues ainsi que de nombreuses caméras. Ce tronçon sera sous haute surveillance.
- Qu'il y a un lien direct entre la vitesse et les émissions de polluants atmosphériques, indépendamment de l'âge des véhicules, est connu. Le régime "arrêt-départ" est quant à lui particulièrement défavorable du point de vue de la protection de l'air, en particulier pour les poids lourds qui émettent cinq fois plus de polluants dans un bouchon qu'en régime de circulation fluide. La suppression des régimes de circulation "arrêt-départ" est ainsi positive pour la qualité de l'air. Le bilan est plus contrasté pour les émissions sonores.
- La mise au point de cette mesure sera suivie par des opérateurs du Centre de la Blécherette. Un panneau sera placé en amont de Morges-Est de façon à diminuer progressivement la vitesse avant l'utilisation des trois voies.
- On n'a pas connaissance d'une étude cause/effet sur la qualité de l'air relative à la mesure de réduction de la vitesse sur le contournement de Genève. Il s'agit encore de se renseigner à ce sujet. En ce qui concerne les particules fines, le projet devrait également conduire à une

réduction des émissions. La pose d'une signalisation dynamique sur ce tronçon va par ailleurs faciliter la mise en œuvre du plan d'action du Conseil d'Etat qui préconise, en cas de pic de pollution, une mise à 80 km/h du réseau autoroutier lorsque certains seuils de pollution sont atteints pour les particules fines.

- En cas d'accident, le milieu des voies doit être dégagé et, même avec une voie fermée, il reste deux voies de circulation. Par la planification de travaux pour 2014 à 2018, la Confédération a répondu au problème de goulets d'étranglement de Crissier, qui est le plus chargé de Suisse. Il précise que la vitesse sur l'autoroute ne peut pas être réduite en dessous de 80 km/h. La limitation de 60km/h étant uniquement appliquée pour des zones de travaux.
- Il n'y aura pas d'autres signaux, par exemple à la sortie d'Aubonne. Ceux prévus seront installés, en direction de Genève, à Morges Ouest et en direction de Lausanne vers la sortie Villars-Sainte-Croix.
- L'objectif du projet n'est pas une pérennisation et ne s'appliquera que si cela s'avère nécessaire. Il pense que des tests seront effectués en 2010 sur le mode d'exploitation qui sera appliqué par les opérateurs du Centre de la Blécherette. Aujourd'hui aucune directive n'est imposée par l'OFROU. Cela souligne l'importance de la phase de test qui doit permettre d'optimiser l'exploitation de l'autoroute en tenant compte des différents aspects de sécurité, de fluidité du trafic et de réduction des nuisances environnementales. La gestion du trafic sera faite au niveau cantonal.
- Le dernier document de l'annexe présente le dispositif mis en place pour le suivi environnemental. Les points rouges représentent les 22 sites de référence existants (capteurs passifs) avec les 2 stations fixes de surveillance de la qualité de l'air à Morges et Bussigny (réseau Vaud'Air). 18 sites supplémentaires de capteurs passifs (en vert et bleu) seront exploités depuis début mars 2009 pour documenter l'effet du projet. Le fonctionnement des capteurs passifs donne une moyenne mensuelle des concentrations de polluants. Les analyseurs en continu des stations fixes permettent quant à eux des mesures minute par minute (par ailleurs disponibles sur le site www.vd.ch/air).

Enfin, il est rappelé par les commissaires qu'à Morges avant la mise en place de parois anti-bruit, la limitation de vitesse était de 100km/h et que depuis cette installation la vitesse est à nouveau 120 km/h. Il est aussi signalé que, du point de vue énergétique, la résistance à l'air augmente de manière exponentielle (avec le carré de la vitesse des véhicules), ce qui fait que plus un véhicule roule vite, plus il consomme.

Discussion du rapport chapitre par chapitre

Préambule : pas de remarque.

Transfert de propriété et du statut de responsable des routes nationales

Il est précisé que l'OFROU, avec les CFF, vont renforcer l'offre pour améliorer les conditions actuelles. Ces démarches sont complémentaires. Il est également précisé que les "bretelles" d'autoroutes sont également de la compétence de la Confédération.

Options prises par la Confédération sur le tronçon Morges - échangeur d'Ecublens

Il est relevé, comme mentionné dans le rapport, qu'il s'agit d'une solution à court terme, et qu'au-delà, la solution de la 3e voie CFF et d'autres études doivent être poursuivies.

Coûts et calendrier des mesures : pas de remarque.

Effet des mesures sur les émissions de polluants atmosphériques :

Une commissaire s'est intéressée à la mesure MO-3 visant à réduire la vitesse d'une manière temporaire applicable en cas de pic de pollution. Mais cette mesure est limitée par la Confédération à huit jours consécutifs au maximum.

Suivi des effets sur la qualité de l'air : pas de remarque.

Effets des mesures sur les nuisances sonores : pas de remarque.

Remarques finales : pas de remarque.

Finalement, la postulante indique que pour conclure, elle ne va pas s'opposer aux démarches de l'OFROU et va s'abstenir lors du vote : elle reste sceptique concernant l'évitement de l'appel d'air sur la mise en place de cette procédure et sur la diminution de la pollution.

Les représentants de l'Etat indiquent encore qu'un monitoring strict concernant l'évolution de la qualité de l'air a été mis sur pied, de manière à permettre d'évaluer les effets de ces mesures.

La commission approuve le rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Claudine Dind et consorts concernant l'autoroute à Morges et les normes OPair par 6 voix pour et 1 abstention et propose au Grand Conseil d'en faire de même.

Lausanne, le 21 avril 2009.

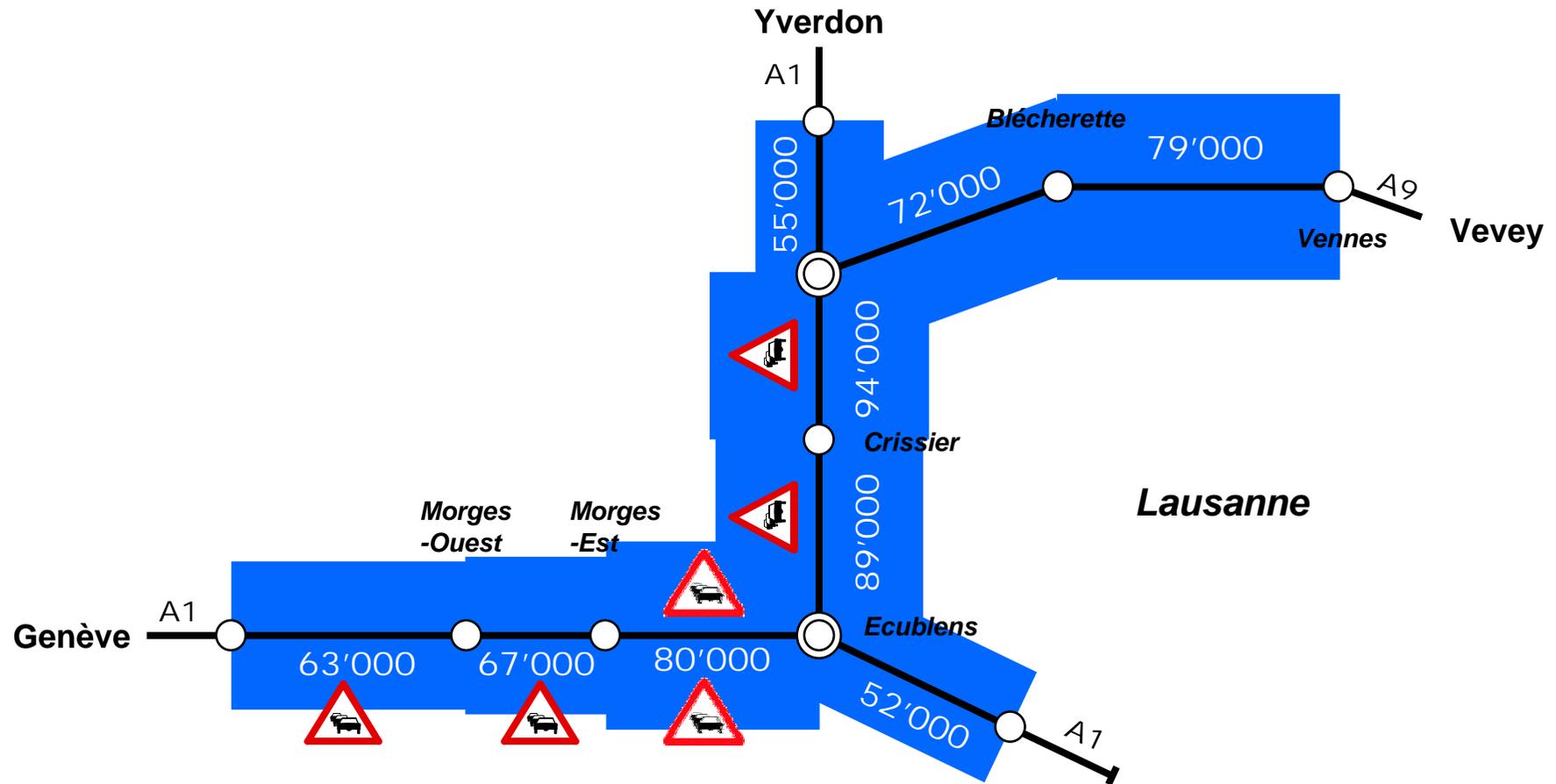
Le rapporteur :
(Signé) *Stéphane Montangero*

Postulat Claudine Dind
Autoroute à Morges et normes OPair

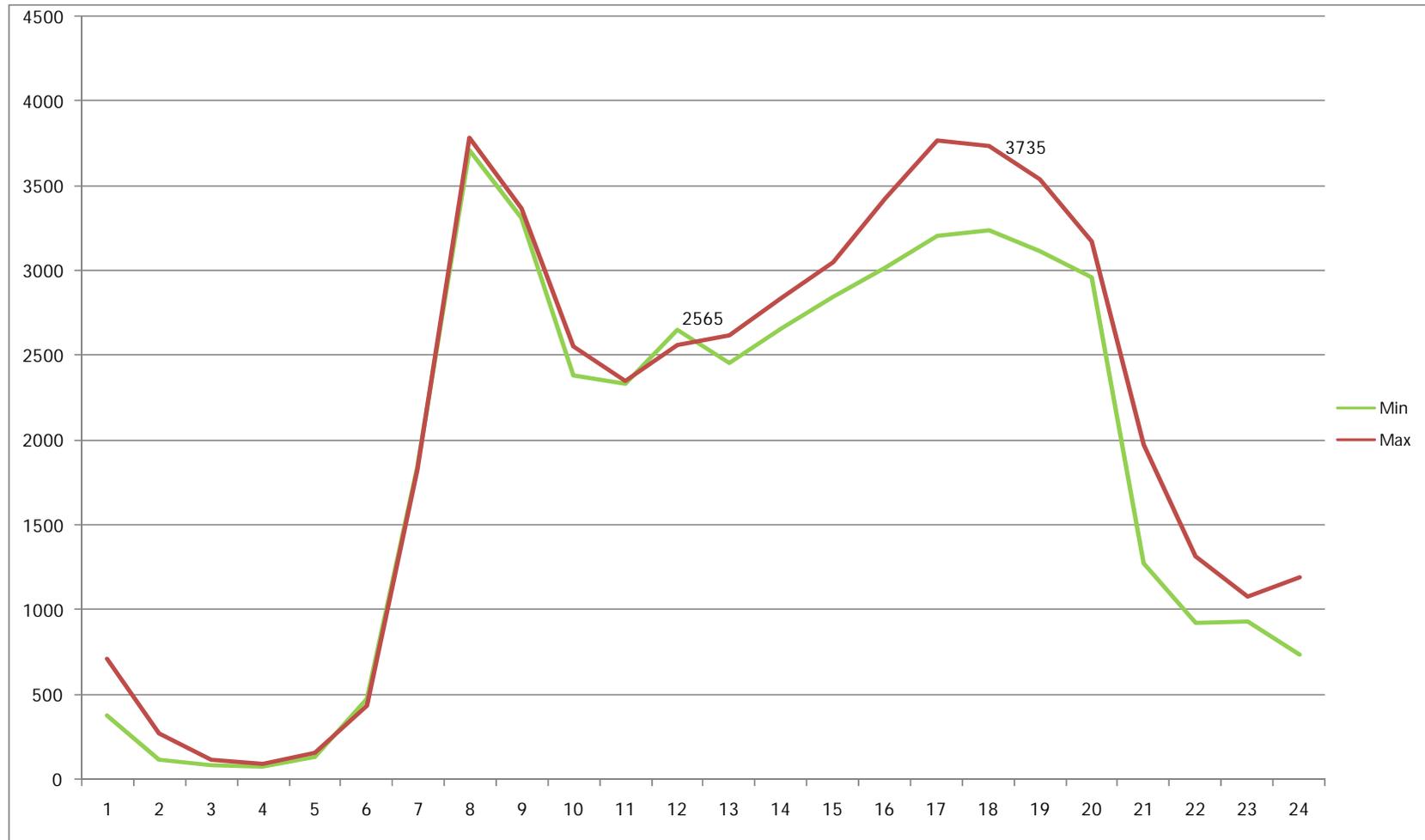
Compléments d'information pour la commission du Grand Conseil du 2 mars 2009



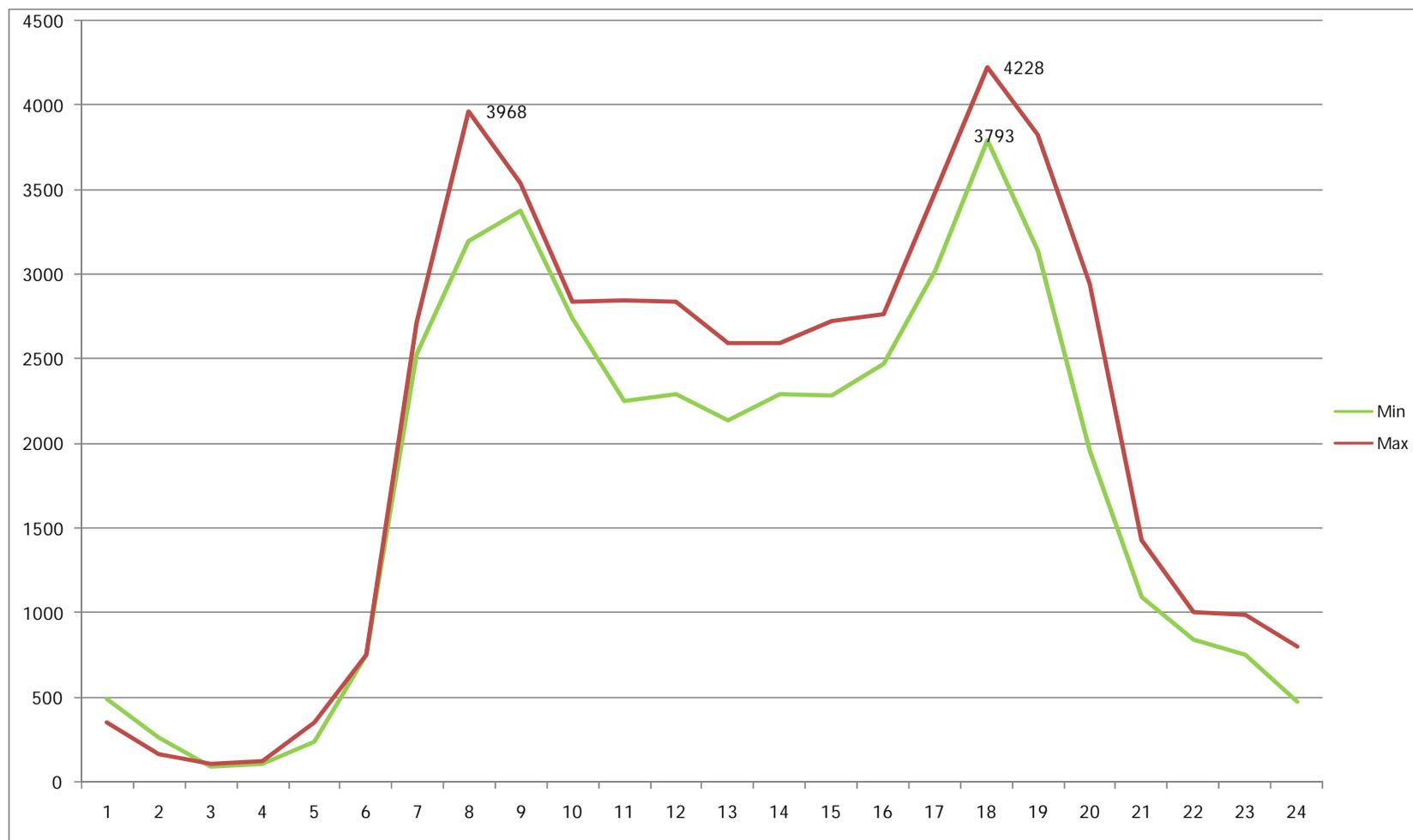
Plan de charges TJM 2005



Jours ouvrables (hors vacances) direction Lausanne

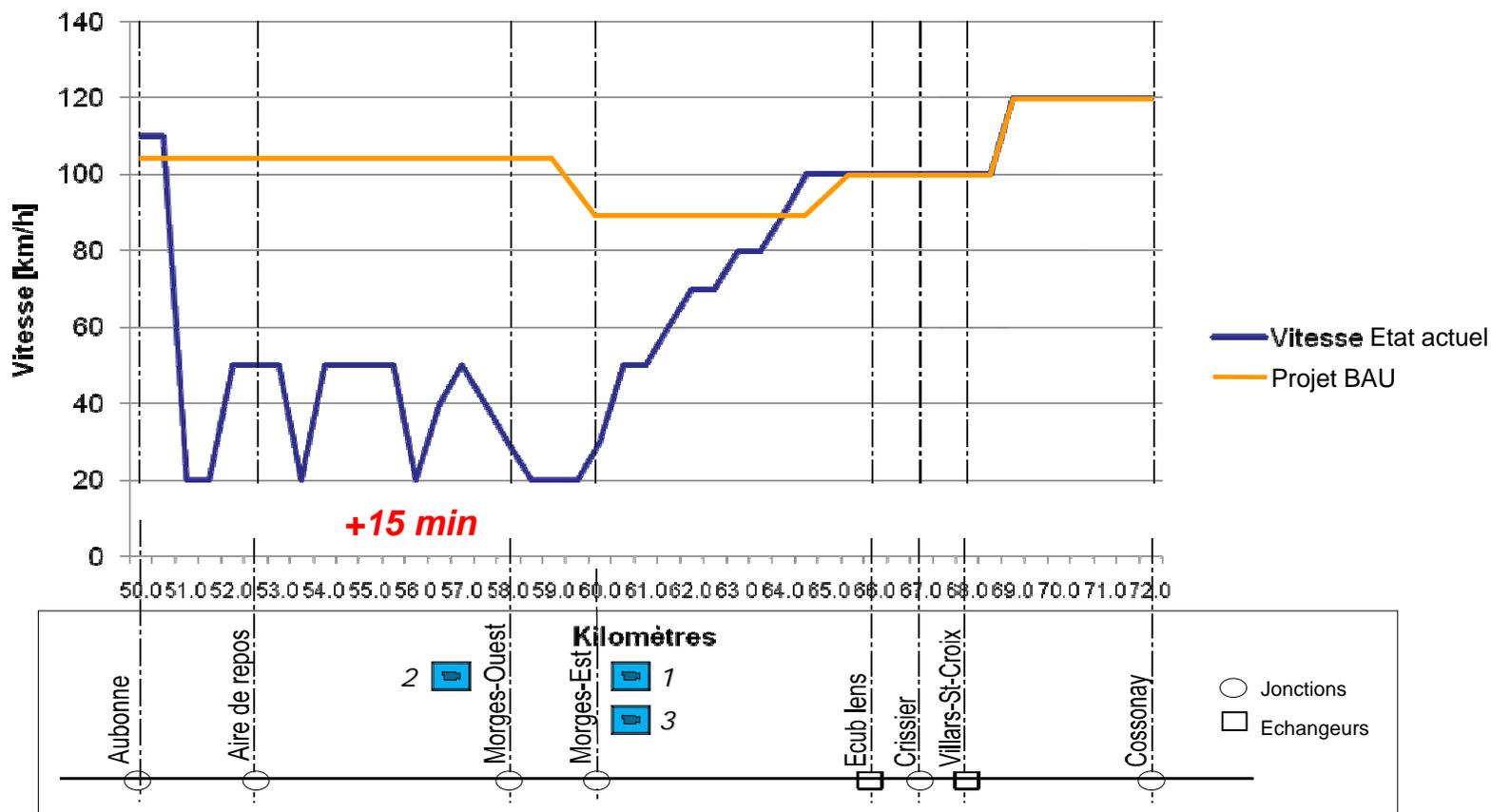


Jours ouvrables (hors vacances) direction Genève

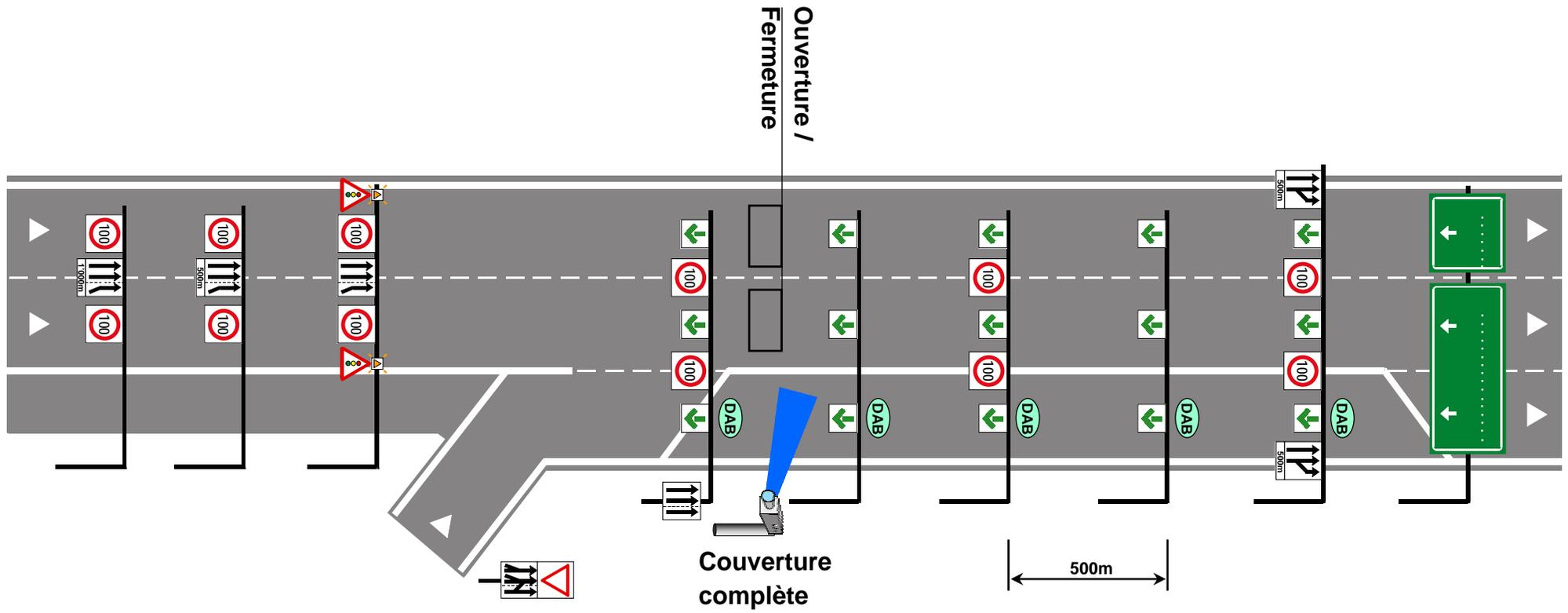


Situation actuelle direction Lausanne et évolutions

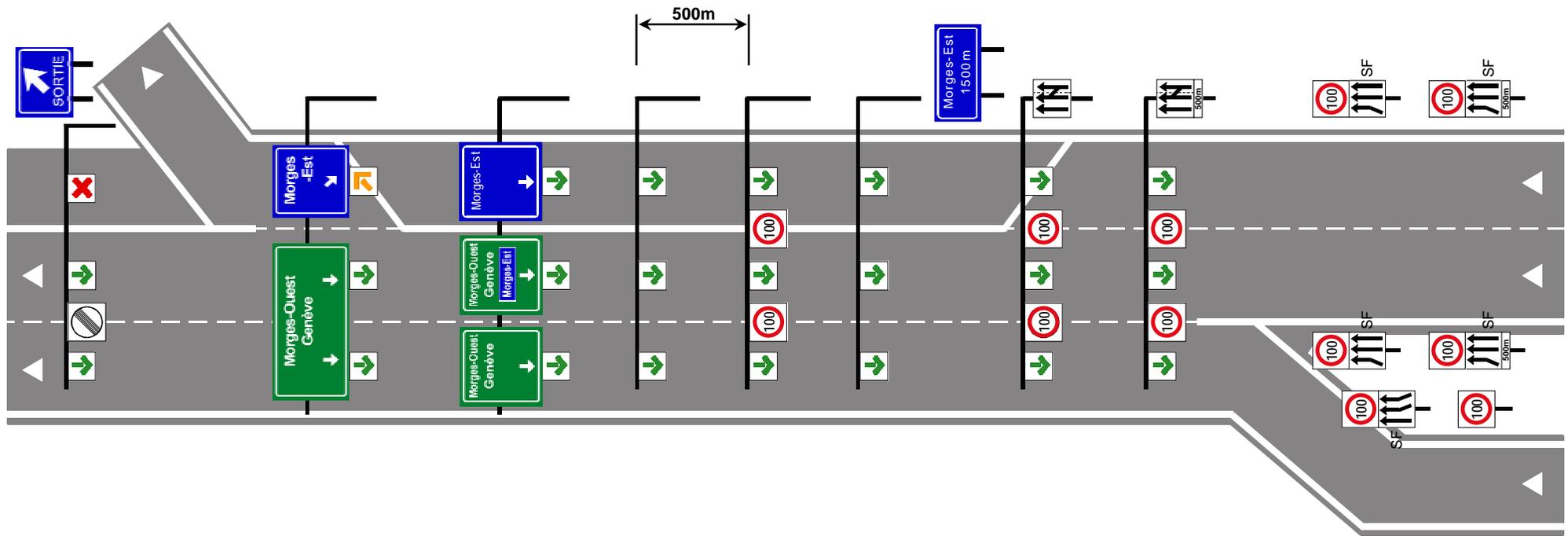
Tronçon Aubonne-Cossonay - Diagramme des vitesses
31.10.08 - Heure de Pointe du Soir - direction Lausanne



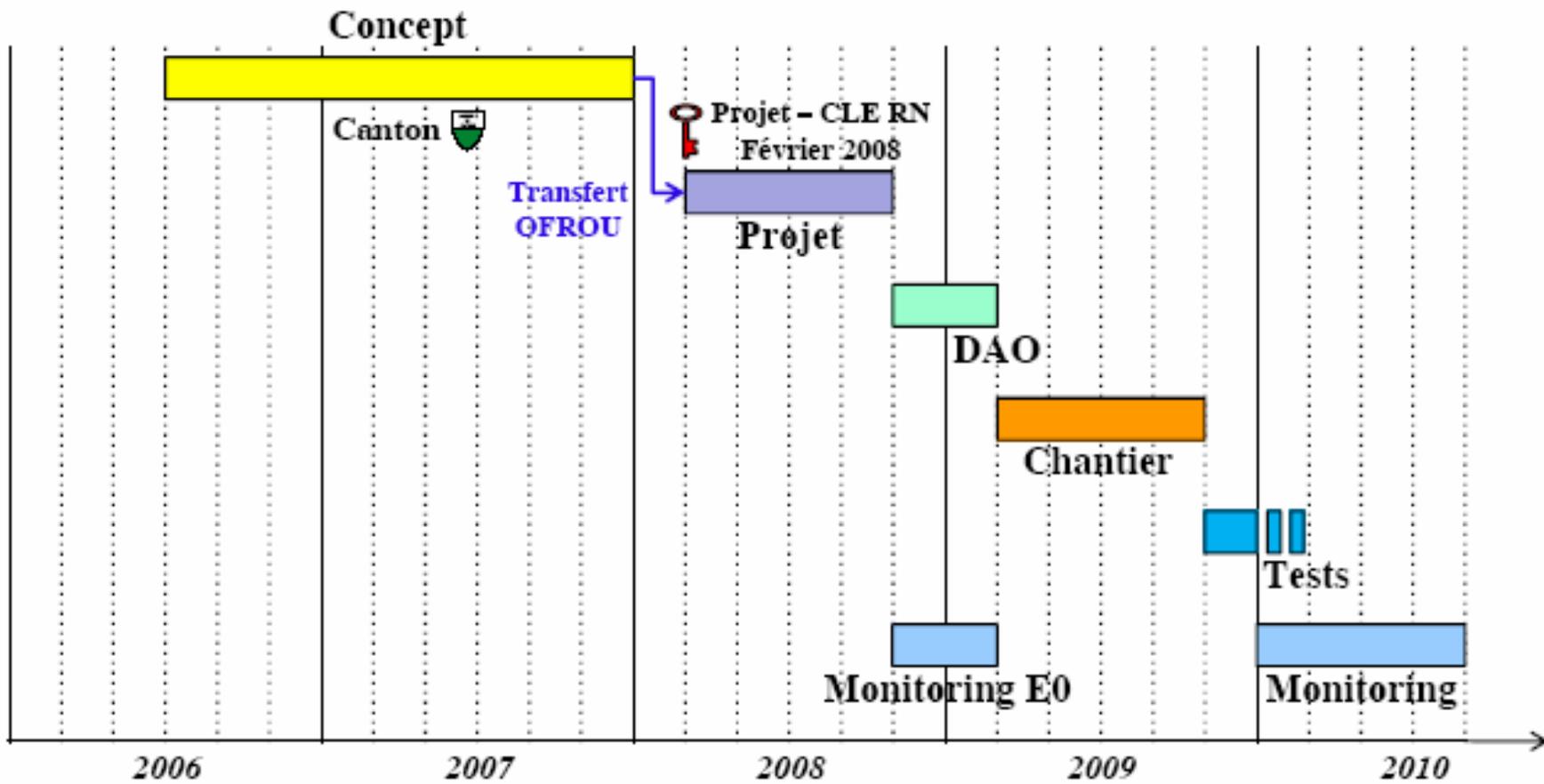
Avant-projet de signalisation, direction Lausanne



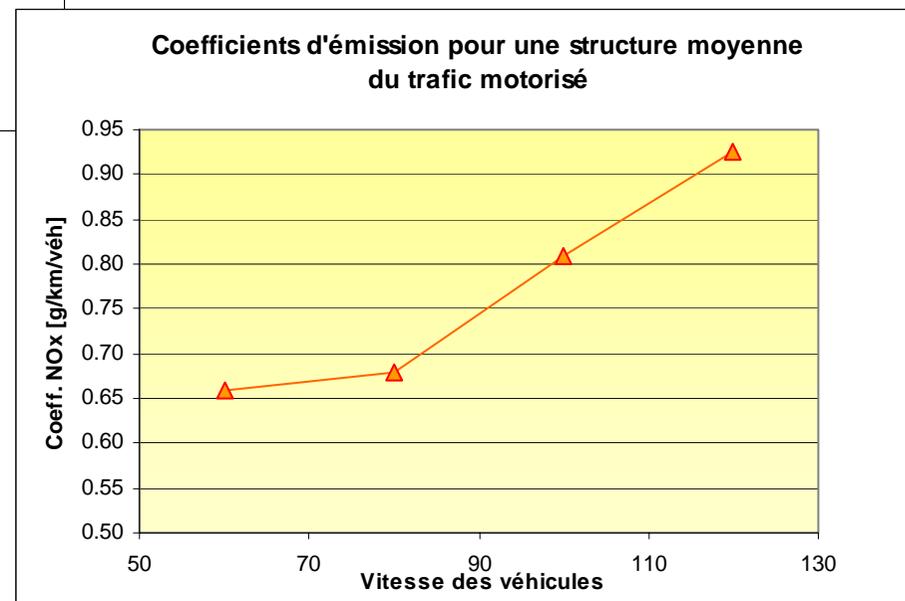
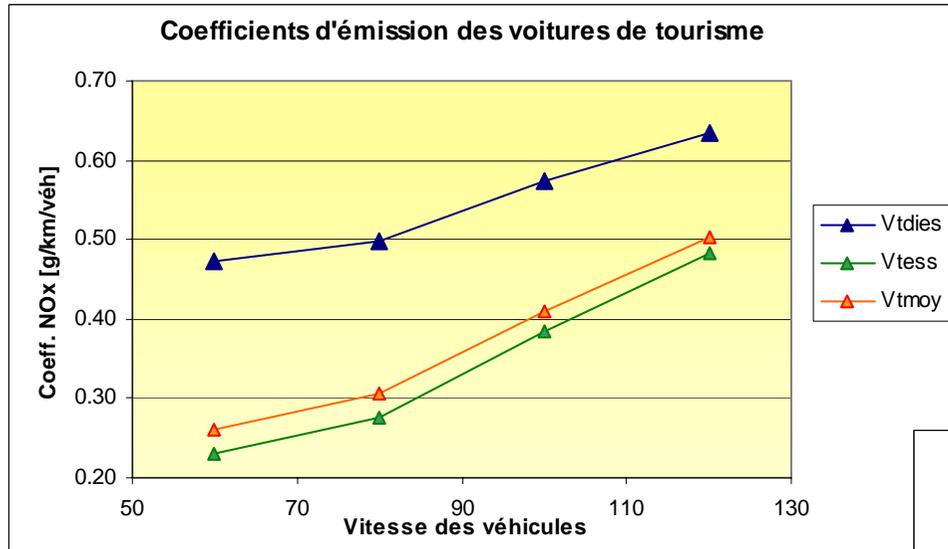
Avant-projet de signalisation, direction Genève



Planification



Effet de la réduction de la vitesse sur les coefficients d'émission



Passage de 120 à 80 km/h

Réduction des émissions de NOx de l'ordre de 30%

Réduction de la vitesse sur l'autoroute

Réduction des émissions de NOx

73 to/an de NOx

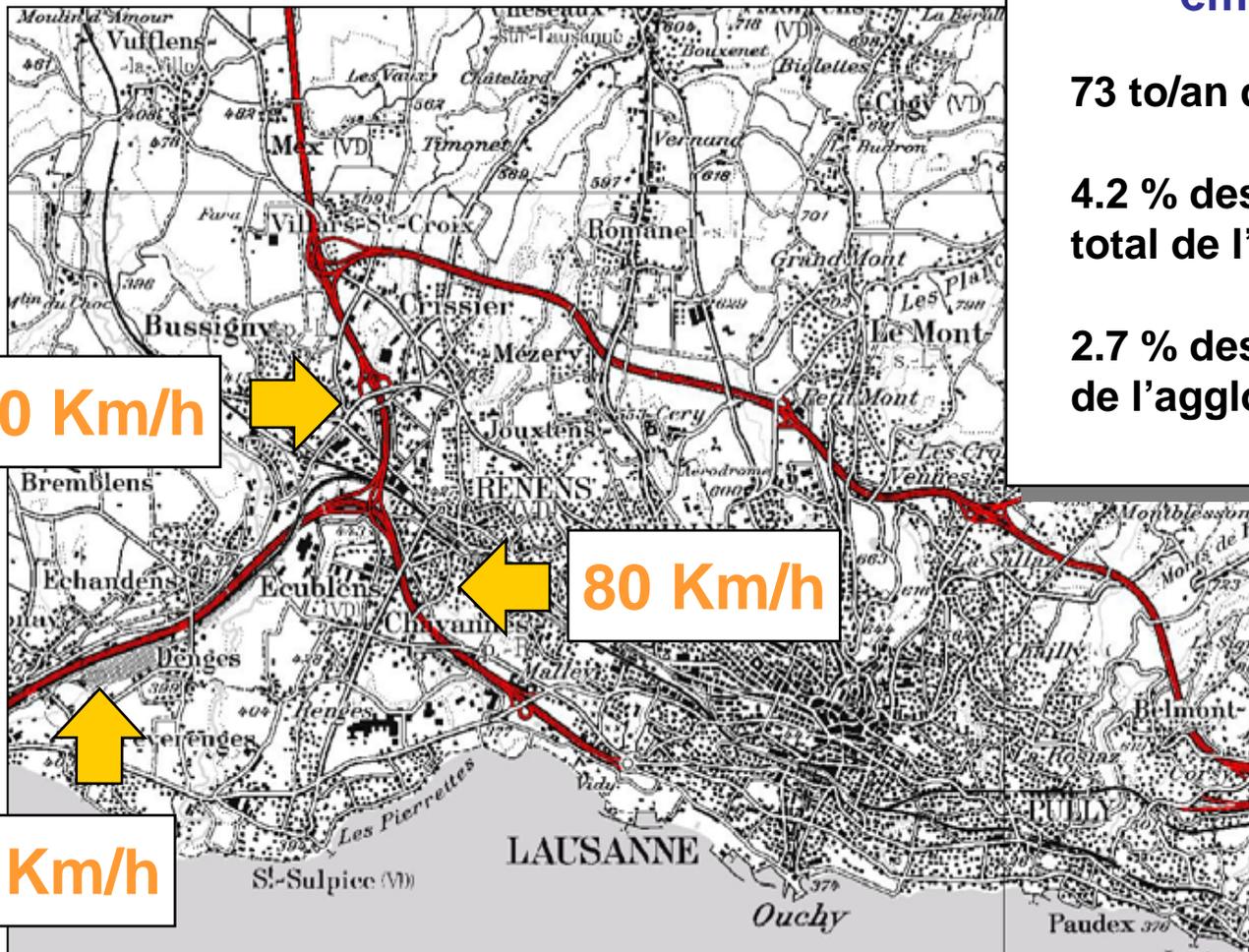
4.2 % des émissions du trafic
total de l'agglomération

2.7 % des émissions totales
de l'agglomération

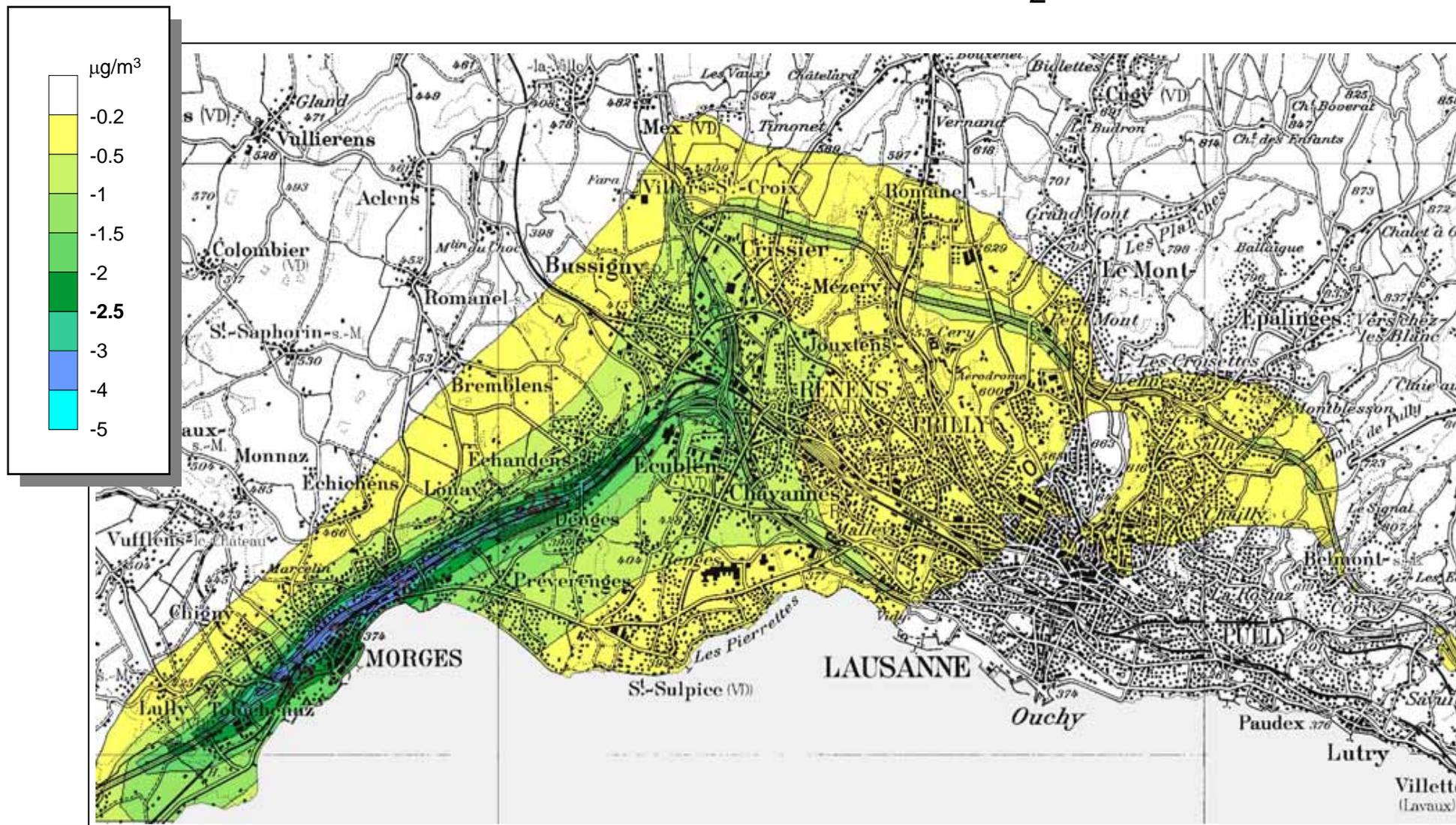
80 Km/h

80 Km/h

80 Km/h

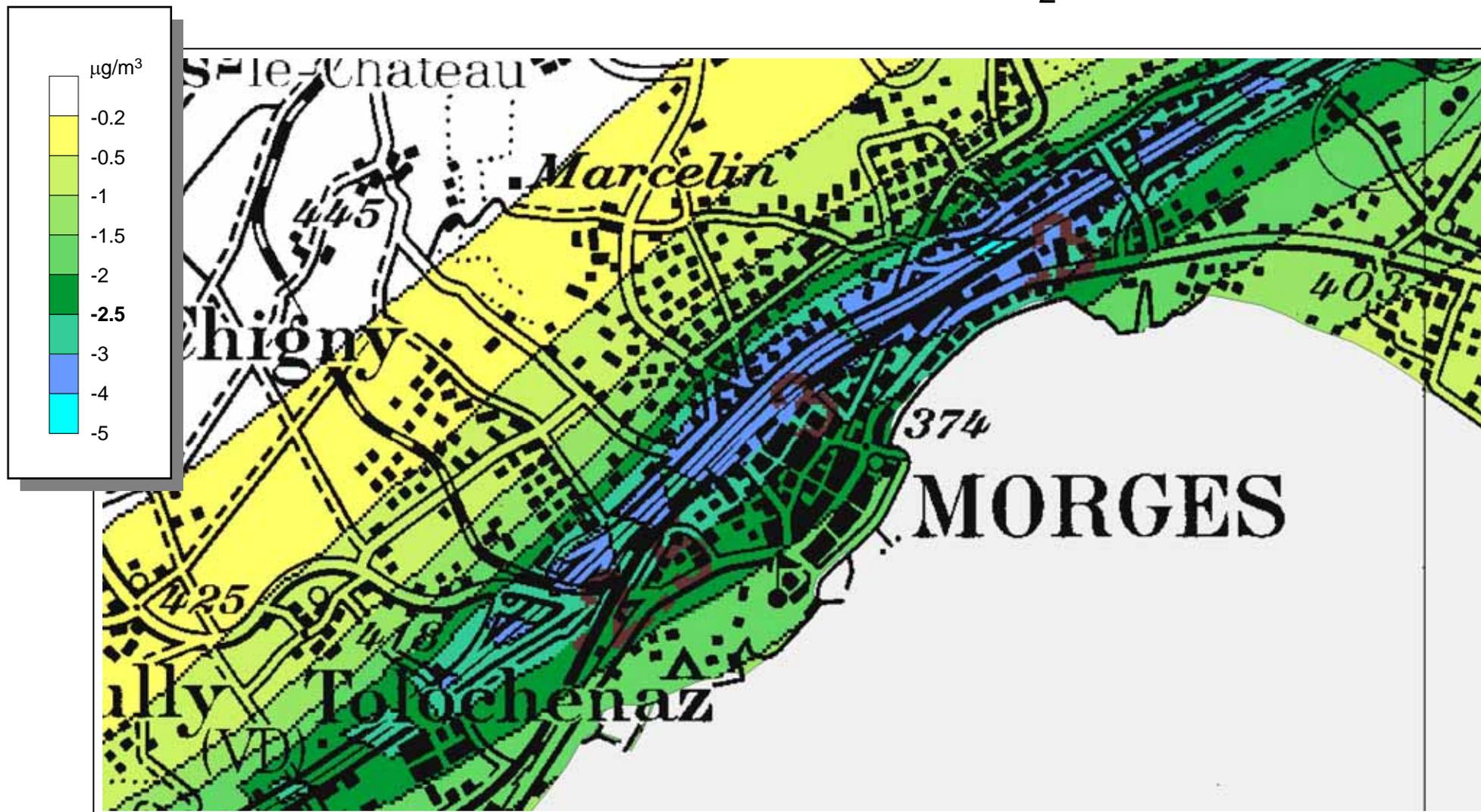


Impact de la réduction de la vitesse sur l'autoroute sur les concentrations de NO₂



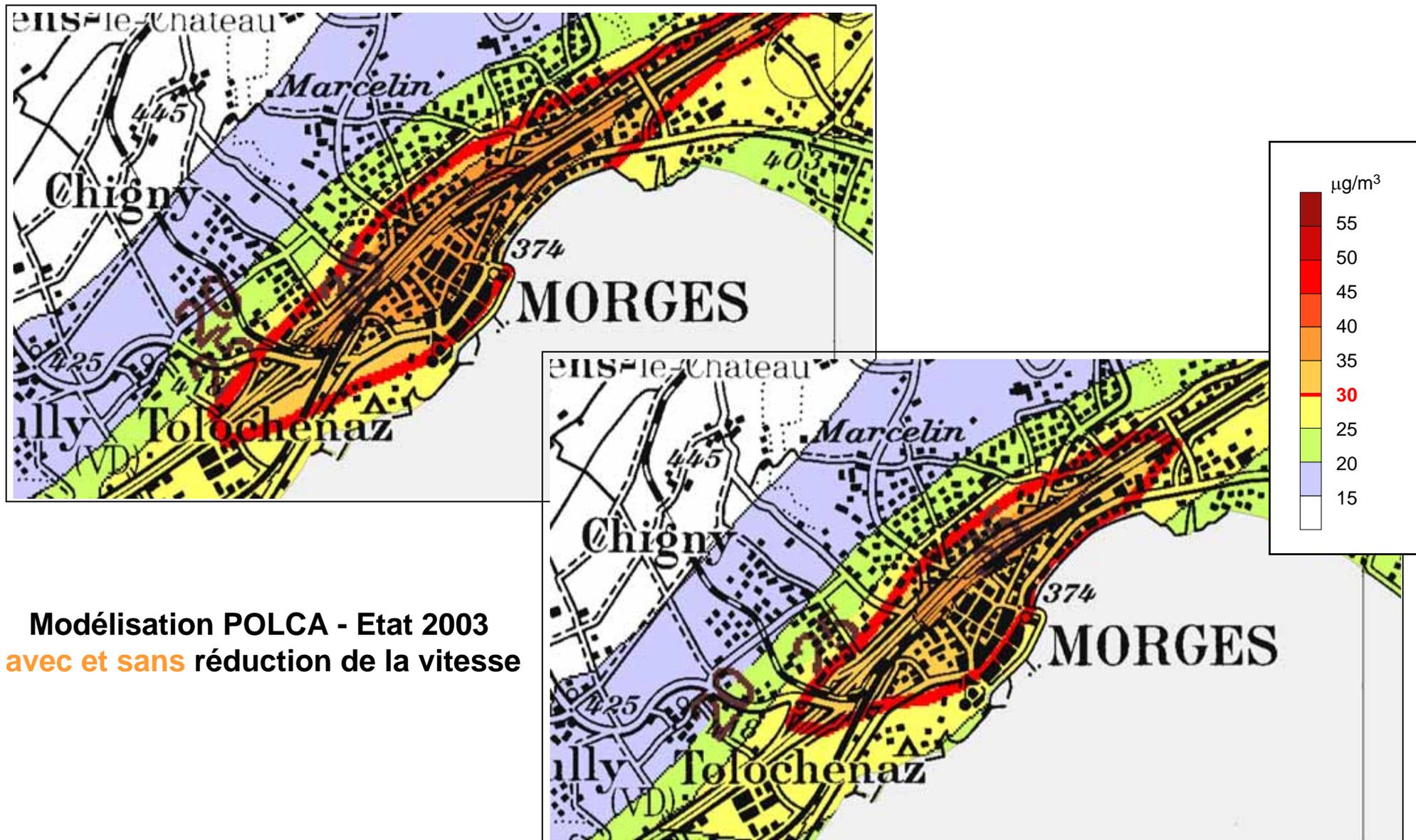
Modélisation POLCA - Etat 2003 avec réduction de la vitesse

Impact de la réduction de la vitesse sur l'autoroute sur les concentrations de NO₂



Modélisation POLCA - Etat 2003 avec réduction de la vitesse

Impact de la réduction de la vitesse sur l'autoroute sur les concentrations de NO₂



Effets de la mesure sur les émissions sonores

**Réduction de la
vitesse de 10
km/h**



**Baisse de 1 dB(A)
des niveaux sonores**

**Equivalent à une diminution
du trafic de 20%**



- Effet du déplacement des voies de circulation
- Effet de l'augmentation de la capacité de l'autoroute
- Suppression des régimes de circulation '*Stop and go*'

Suivi environnemental (projet)

