

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

Motion Martial de Montmollin - Sauvons le petit contournement de Morges

La commission a siégé le 16 août 2012, de 14h00 à 15h50, Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne.

Elle était composée de Mmes Claire Attinger Doepper (présidente et rapportrice de minorité), Claudine Wyssa, Valérie Schwaar, Véronique Hurni et de MM. Michele Mossi, Eric Züger, Philippe Jobin, Martial de Montmollin, Michaël Buffat, rapporteur de majorité.

Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite (cheffe du DIRH) était présente, ainsi que M. Dominique Blanc (chef du Service des routes) et M. Federico Molina (chef de la division planification au Service de la Mobilité).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de commission, a tenu les notes de séance, ce dont nous le remercions vivement.

La motion

La motion « Sauvons le petit contournement de Morges » du député Martial de Montmollin (Ouest lausannois / Bussigny) demande au Conseil d'Etat « d'agir auprès de la Confédération pour maintenir la variante du petit contournement autoroutier de Morges, qui consiste à ne réaliser qu'un évitement « Morges seule », dans la suite de la procédure » de l'Office fédéral des routes (OFROU) relative à l'inscription d'un contournement de Morges dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, puis à sa réalisation, à l'horizon 2030.

Position du Conseil d'Etat

L'histoire montre que l'on est dans une période d'accroissement de la mobilité. Le canton a dès lors un défi majeur devant lui, à savoir réaliser les projets d'agglomérations et les mesures de transports publics qui en découlent, car il faut créer les conditions du report modal que tout le monde appelle de ses vœux. Il n'en demeure pas moins que l'augmentation du nombre d'habitants et des besoins de l'économie a pour conséquence que près de 70% de la mobilité se fait en véhicules individuels. Ceci étant posé, on constate qu'on a déjà des problèmes de saturation sur deux pôles de cette autoroute : l'un du côté de Morges l'autre de Crissier.

Depuis des années des lobbies divers se sont exprimés, auparavant auprès du canton quand il était en charge du problème, et depuis que les routes nationales sont logiquement devenues une compétence de la Confédération, l'OFROU a décidé de remettre l'ouvrage sur le métier, de reprendre les études qui avaient été menées par le canton et de conduire une étude d'opportunité.

Dans le cadre de cette étude d'opportunité, l'OFROU a analysé diverses hypothèses, mais il n'y a pas en l'état de tracés arrêtés ou validés par le COPIL. Parmi les diverses hypothèses analysées par l'OFROU, la cheffe du DIRH met en exergue les suivantes :

- *le maintien du statu quo* : dans cette perspective, on se trouverait avec deux heures de bouchons par jour sur cet axe de transit, ce qui ne va ni dans le sens de l'intérêt du développement économique du canton ni dans celui de la mobilité individuelle ; ne rien faire est sans doute la variante qui coûterait le plus cher à l'économie.
- *La variante 0+, consistant à ne rien faire sauf réaliser la bretelle complète de l'autoroute à Morges*. Il y a en effet une jonction complète à L'Ouest de Morges mais pas à l'Est, raison pour laquelle les gens qui veulent aller à Genève traversent Morges. L'OFROU a renoncé à cette variante non satisfaisante, d'une part parce que l'OFROU a l'intention de réaliser la jonction à Ecublens, laquelle va offrir une alternative d'entrée et de sortie à Ecublens, ce qui résoudra en partie le problème de la traversée de Morges, d'autre part parce que créer des sorties proches les unes des autres pose des problèmes d'accidentologie.
- *L'élargissement de l'autoroute actuelle* : au vu du problème actuel de capacité, se pose en effet la question de savoir si il n'est pas pertinent de tout simplement élargir le tracé actuel. Conduite de manière assez fouillée, cette option de l'élargissement a été écartée car en traversée de Morges cela conduirait à la démolition de plusieurs dizaines de bâtiments.
- *Creuser sous le tracé actuel* : l'analyse de l'OFROU a conclu qu'il était techniquement difficile voire impossible de maintenir le trafic en surface tout en creusant en dessous, car non seulement il aurait fallu détruire de nombreux bâtiments mais également fermer sur plusieurs années les entrées en sortie sur la ville de Morges.
- *Le petit contournement* : cette option offre une « alternative bis » au creusement sous le tracé actuel puisqu'il s'agit également d'un petit tracé enterré.

Au final de ces analyses, l'OFROU a retenu trois variantes, citées par le motionnaire. L'OFROU a chiffré le coût de ces variantes (petit contournement, grand contournement et grand contournement avec piqûre) qui assurent la fonctionnalité du réseau. Sauf que le petit contournement, si on veut en assurer la fonctionnalité à long terme, nécessite des investissements complémentaires pour prendre des mesures à Crissier car cette solution ne garantit pas la stabilité du trafic à moyen et long terme. Au coût du petit contournement s'ajoutent des coûts additionnels d'intervention sur Crissier (2x 5 pistes).

Dès lors l'OFROU fait un raisonnement qui lui appartient. En effet, depuis que la compétence est passée à l'OFROU, le Canton est associé à la démarche au même titre que les autres partenaires comme les communes qui sont associées à la démarche. Il s'avère dès lors que l'OFROU a priorisé en numéro 1 la variante consistant à faire un grand contournement tout en maintenant la traversée de Morges en autoroute. La priorité numéro 2 est le grand contournement avec piqûre de rappel et déclassement de la traversée de Morges pour autant que le canton finance le surcoût, lequel est à ce stade chiffré à environ 900 millions. En dernier lieu, l'OFROU a expliqué avoir renoncé au petit contournement pour des raisons financières et pour des raisons de fonctionnalité du réseau.

La position officielle du CE à ce stade est de soutenir la variante de la Liaison longue avec piqûre et déclassement de la traversée de Morges. Cette position a été transmise en juin à la députation vaudoise à Berne.

Position de la majorité

Pour ce qui concerne le fond de la problématique du contournement autoroutier de Morges, on relèvera que la recommandation de l'OFROU consistant à favoriser un grand contournement s'inscrit dans la ligne du Message de 2009 du Conseil fédéral sur l'élimination des goulets

autoroutiers et a un sens compte tenu du fait que le volume de trafic autoroutier le plus important de Suisse romande se concentre entre Crissier et Morges-Ouest.

Les chiffres sont édifiants : le poste de comptage de Crissier a enregistré 105'000 véhicules/jour et celui de Morges-Préverenges 92'000 véhicules/jour en 2011.

En conséquence, il semble illusoire de « sauver Morges sans rien faire pour Crissier », résultat très probable d'un évitement « Morges seule » correspondant à la motion de Montmollin, qui coûte enfin fort cher.

Enfin, le statu quo – se traduisant par le maintien de l'autoroute actuelle à travers Morges avec l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme 3^e voie ersatz et des mesures d'accompagnement – est jugé intenable par l'OFROU, estimation qui a toutes les chances de se révéler exacte, compte tenu de la croissance du trafic journalier à Morges-Préverenges (79'000 véhicules/jour en 2002, 92'000 en 2011, soit + 16,5% en 9 ans).

Dès lors, nous partageons l'avis du canton et soutenons sans réserve la position du Conseil d'Etat, selon lequel seule une variante longue permet à la fois de résoudre le problème de Morges et celui de Crissier. Avec bien entendu, une piqûre et le déclassement de la traversée de Morges.

Nous devons nous battre aujourd'hui pour obtenir de Berne la garantie qu'il va se faire quelque chose et que cela coûte le moins cher possible au canton. Une fois les principes généraux inscrits dans le message, la deuxième phase fondamentale pourra être abordée, soit la discussion sur le tracé, les aménagements extérieurs, les garanties contre les nuisances sonores, environnementales, etc. Il faudrait par exemple que la partie qui dépasse sur Bussigny-près-Lausanne soit couverte par autre chose qu'un tube de verre.

Pour la commission, il est important de pas refaire à Bussigny les mêmes erreurs qui ont été faites à Morges.

Pour la majorité de la commission, il est important que le canton ne donne pas un mauvais signal en acceptant la motion. En effet, il est important que nous tirions tous à la même corde afin d'obtenir les financements fédéraux pour ces travaux.

Le motionnaire refuse de transformer sa motion en postulat.

Vote de prise en considération de la motion

Par 3 OUI et 6 NON la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette motion.

Vuarrens, le 11 décembre 2012
(signé) *Michaël Buffat*

Le rapporteur :