

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

Motion Martial de Montmollin - Sauvons le petit contournement de Morges

La séance a eu lieu le 16 août 2012. La commission était composée de Mmes Claire Attinger Doepper, Claudine Wyssa, Valérie Schwaar, Véronique Hurni et de MM. Michele Mossi, Eric Züger, Philippe Jobin, Martial de Montmollin, Michaël Buffat. Mme Nuria Gorrite (cheffe du DIRH) était accompagnée par le chef du Service des routes, M. Dominique Blanc, et le chef de la division planification au Service de la Mobilité, M. Federico Molina. Nous remercions M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, pour la qualité de ses prises de notes.

Rappel de la motion

L'Office Fédérale des Routes (OFROU) a développé trois variantes : le petit contournement, le grand contournement et le grand contournement avec piqûre, toutes trois calibrées de sorte que le goulet d'étranglement morgien soit éliminé. Par la suite, n'ont été conservées que les deux variantes de grand contournement, soit la liaison longue avec le maintien de l'autoroute actuelle, soit la liaison longue avec piqûre et le déclassement de la traversée de Morges. Au final, la variante de grand contournement sans piqûre a été maintenue car elle est nettement moins chère (2,3 milliards contre 3,1 et 3,2 milliards pour les deux autres options avec déclassement de la traversée morgienne). Avec ce grand contournement, un des problèmes principaux est que l'on commet à Bussigny-près-Lausanne les mêmes erreurs qui ont été produites en son temps à Morges, soit construire une autoroute dans un secteur densément habité.

Position du Conseil d'Etat

Le canton doit réaliser les projets d'agglomérations et prendre les mesures d'améliorations des 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. On constate des problèmes de saturation sur deux pôles de cette autoroute : l'un du côté de Morges, l'autre du côté de Crissier.

En précisant qu'il n'y a pas de tracés arrêtés, l'OFROU a chiffré le coût de ces 3 variantes (3,1 pour le petit contournement, 2,3 milliards pour le grand contournement et 3,2 milliards pour le grand contournement avec piqûre). 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. Aux coûts du petit contournement s'ajoutent donc des coûts additionnels d'intervention sur Crissier.

En dernier lieu, l'OFROU a expliqué avoir renoncé au petit contournement non seulement pour des raisons financières mais également parce que les variantes incluant un grand contournement permettent de conserver une plus grande « réserve » en terme de passage de véhicules.

Position générale de la minorité

En se référant à un communiqué de presse de l'ATE sur le sujet, une députée défend soit la volonté première du canton qui souhaitait une variante permettant uniquement de solutionner les nuisances subies par les Morgiens, soit une vraie vision d'agglomération qui repousse le trafic autoroutier en ceinture de l'agglomération, en déclassant les tronçons autoroutiers à l'intérieur permettant ainsi au tissu urbain de se reconstruire. Cette variante a l'avantage de faire circuler le trafic individuel comme les transports publics sur des axes devenus des boulevards urbains. Elle s'oppose à un doublement de la capacité autoroutière entre Morges et Lausanne, qui augmenterait considérablement les problèmes de trafic au sein de l'agglomération sans apporter de solution aux nuisances subies par les riverains de l'autoroute.

M. le motionnaire rappelle que les trois variantes permettent de garantir la fonctionnalité du réseau à l'horizon 2030 et que des aménagements seront de toute façon prochainement effectués dans la zone de Crissier afin de résoudre l'engorgement de ce tronçon (projet de suppression des goulets d'étranglement). Il convient dès lors d'évaluer ces 3 variantes d'une part sous l'angle des nouvelles nuisances générées et d'autre part sous l'angle de la résolution de la coupure morgienne.

M. le motionnaire indique encore que les variantes de grands contournements passent à proximité direct du quartier Bussigny-Ouest (non encore bâti mais déjà approuvé par le canton et la commune). De plus, compte tenu de la forte déclivité et des normes de l'OFROU quant aux échangeurs autoroutiers, une construction souterraine dans le tronçon bussignolais semble hautement improbable. A ce sujet, le rapport de l'OFROU actuellement en consultation auprès de l'ARCAM, du SDOL et des services cantonaux indique que le tronçon bussignolais nécessite « *la pose de parois anti-bruit de quatre à cinq mètres de haut pour respecter l'ordonnance de la protection contre le bruit* ». La situation de Bussigny sera donc similaire à celle que vit actuellement Morges.

D'autre part, la minorité de la commission considère que la stratégie consistant à demander le grand contournement avec la piqûre permettant le déclassement de la traversée morgienne est très hasardeuse. En effet, la différence de coût entre la variante de grand contournement sans déclassement de la traversée morgienne et la variante de grand contournement avec déclassement de la traversée morgienne se monte à près d'un milliard. Or, on peut raisonnablement douter que la Confédération soit prête à déboursier cette somme uniquement pour résoudre le problème morgien, alors que cette variante offre une capacité moindre que la variante moins chère.

En optant ouvertement pour la variante de grand contournement avec piqûre, le Conseil d'Etat prend donc le très grand risque de se retrouver avec le grand contournement sans déclassement de la traversée morgienne. Et d'ainsi avoir contribué à créer un nouveau problème à Bussigny sans avoir résolu celui de Morges.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission considère qu'il est trop tôt pour éliminer une des trois variantes et estime qu'un choix ne pourra être fait qu'après que les études aient été menées et que toutes les instances concernées (communes, ARCAM, SDOL, PALM, services cantonaux) aient été consultées.

Vote de prise en considération de la motion

Par 3 OUI (6 non), la minorité de la commission, composée de Mmes Claire Attinger Doepper, Valérie Schwaar et de M. Martial de Montmollin recommande au Grand Conseil de renvoyer cette motion au Conseil d'Etat.

Lausanne, le 8 octobre 2012

La rapportrice :
(signé) Claire Attinger Doepper