

**Postulat Stéphane Rezso et consorts concernant la gestion des bretelles d'accès autoroutières par feux – Gestion des rampes dynamiques pour fluidifier le trafic (13\_POS\_049)**

*Texte déposé*

Tous les jours ouvrables, aux heures de pointe, la radio romande annonce des bouchons qui contraignent les automobilistes à de longues heures d'attente. Nous avons mal à nos infrastructures, notre autoroute Lausanne – Genève a été dimensionnée dans les années cinquante. Depuis son ouverture aucun aménagement n'a vraiment permis d'augmenter cette capacité. Si l'Office fédéral des routes (OFROU) a inauguré l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) comme 3<sup>ème</sup> piste entre Ecublens et Morges, c'est une bonne solution, qui a permis de diminuer les encombrements journaliers, mais ne les a bien évidemment pas supprimés.

Entre 1964 et 2013, on a rajouté 0 km d'autoroute entre Lausanne et Genève, par contre le nombre d'immatriculations sur le canton de Vaud a passé, depuis 1975, de 172'660 véhicules à 476'839 en 2012, soit une progression de 176%, ou 300'000 véhicules de plus. La population du canton de Vaud a passé, depuis 1981, de 518'000 à 730'000 en 2012, avec 212'000 habitants supplémentaires, soit une augmentation de 40,93%.

Nous savons tous bien que les autoroutes sont du ressort de la Confédération et que c'est l'OFROU qui a pour mission de les gérer. Toutefois, notre canton peut et doit se montrer innovant en proposant et en facilitant la vie des usagers des transports individuels motorisés (TIM). Pendant plusieurs années, notre canton a refusé de voir le problème et n'a rien investi dans nos infrastructures routières. Nous nous sommes contentés d'utiliser le système jusqu'à son paroxysme.

Heureusement, le Conseil d'Etat a recommencé à investir ; mais nous construisons très lentement. Entre l'idée ou la demande, les premières études, les comptages, le premier avant projet, le projet, les recomptages, le projet d'exécution et la mise à l'enquête, beaucoup d'eau coule sous les ponts. Pour utiliser une métaphore autoroutière, beaucoup de tonnes de carburant ont été brûlées en pure perte dans les bouchons, sans compter les heures de travail perdues ou gaspillées.

A toutes bonnes fins, je rappelle que les gens qui sont prisonniers de leur voiture dans les bouchons, se rendent à leur travail ; ils ne se déplacent pas pour leur simple plaisir. Mais ce sont ces pendulaires qui amènent le succès économique et la richesse de notre canton par leur travail. La congestion de notre système pénalise notre développement.

Beaucoup souhaitent un report modal, d'autres souhaitent plus de transports publics, d'autres plus de capacités, d'autres plus de mobilité douce, d'autres plus de trains à deux étages, tout ceci est fort coûteux. Et bien moi ce que je vous propose ce n'est que quelques feux et de surcroît faciles à installer.

Ma proposition est relativement économique. Il s'agit seulement d'implanter les bonnes pratiques utilisées ailleurs. Si la doctrine appliquée maintenant est de mettre le trafic de transit sur l'autoroute, il faut encore qu'elle puisse absorber ces pointes. Il s'agit de maintenir la fluidité sur l'autoroute en maintenant une vitesse constante. Il s'agit d'équilibrer le flux sur l'autoroute par un système de management des rampes d'accès. Cela permettrait de diminuer la congestion de l'autoroute.

Le comportement des automobilistes n'est évidemment pas toujours planifiable. Mais en retenant les flux d'accès aux heures de pointe, on gagne en vitesse sur l'axe principal.

Une solution simple serait de mettre des feux rouges sur les bretelles d'accès autoroutières. Ces feux rouges permettraient de freiner l'accès à l'autoroute. En diminuant le nombre de véhicules qui entrent dans le flux, on garantit la fluidité sur l'autoroute. Cette solution a déjà été utilisée en Suisse, lors de travaux sur le contournement de Berne. Plus loin, cette solution est largement utilisée aux Etats-Unis

ou en Asie. Cela permet, aux heures de pointe, de conserver une vitesse normale — peut-être abaissée — et ne bloque pas l'autoroute, diminuant d'autant les bouchons.

Il convient de faire un portail d'accès à l'autoroute qui ne lance qu'une ou deux voitures à la fois sur l'autoroute, ces voitures étant facilement absorbables par le flux de l'autoroute. La vitesse reste constante. On pourrait songer particulièrement aux entrées d'autoroute de Gland, de Nyon et de Chavannes de Bogis / Founex / Versoix.

Evidemment, le canton peut aller plus loin et proposer ce même système à d'autres entrées d'autoroute en coordination avec les communes concernées. Mais mon expérience m'a montré que c'était particulièrement aigu sur l'autoroute qui mène les Vaudois à Genève le matin et pour les malheureux pendulaires qui en reviennent le soir.

#### **Ce postulat demande donc au Conseil d'Etat :**

- De faire une étude pour l'implantation de feux sur les bretelles autoroutières vaudoises, principalement la A1 – Lausanne Genève.
- De coordonner l'implantation des feux avec la gestion du trafic de l'OFROU
- De réaliser cette installation en collaboration avec l'OFROU et les communes concernées.

Nous remercions le Conseil d'Etat d'aider à résoudre les problèmes journaliers des pendulaires rapidement.

*Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures*

*(Signé) Rezzo Stéphane  
et 24 cosignataires*

#### *Développement*

**M. Stéphane Rezzo (PLR) :** — Ce postulat propose une solution simple pour diminuer les bouchons des pendulaires sur nos autoroutes. Nous avons mal à nos infrastructures ! Notre autoroute Lausanne-Genève a été dimensionnée dans les années cinquante. Depuis son ouverture, aucun aménagement n'a vraiment permis d'augmenter sa capacité. Entre 1964 et 2013, 0 km d'autoroute n'a été ajouté entre Lausanne et Genève. Par contre, sur le canton de Vaud, le nombre d'immatriculations est passé de 172'660 véhicules en 1975 à plus de 476'000 en 2012, soit une progression de 176% ou 300'000 véhicules de plus.

Nous savons tous bien que les autoroutes sont du ressort de la Confédération et que l'Office fédéral des routes (OFROU) a la mission de les gérer. Mais notre canton a le droit et le devoir d'être innovant. Pour utiliser une métaphore autoroutière, de très nombreuses tonnes de carburant sont brûlées en pure perte, dans des bouchons, sans compter les heures de travail ainsi perdues ou gaspillées. A toutes fins utiles, je rappelle que les personnes prisonnières de leur voiture, dans les bouchons, se rendent à leur travail ; elles ne se déplacent pas pour leur simple plaisir. Ce sont ces pendulaires qui amènent, par leur travail, le succès économique et la richesse de notre canton. La congestion de notre système pénalise notre développement.

Ma proposition est relativement économique, puisqu'il s'agit simplement d'implanter les bonnes pratiques utilisées ailleurs. Si la doctrine appliquée maintenant consiste à diriger le trafic de transit sur l'autoroute, il faut encore que celle-ci puisse absorber ces pointes. Il s'agit donc de maintenir la fluidité sur l'autoroute en maintenant une vitesse constante et aussi d'équilibrer le flux sur l'autoroute par un système de management des rampes d'accès ; cela permettrait de diminuer la congestion de l'autoroute. Une solution simple serait de mettre des feux rouges sur les bretelles d'accès autoroutières, qui permettraient de freiner l'accès à l'autoroute. En diminuant le nombre de véhicules qui entre dans le flux, on garantit la fluidité sur l'autoroute. Cette solution a déjà été utilisée en Suisse, lors des travaux sur le contournement de Berne, par exemple. Plus loin, cette solution est largement utilisée aux Etats-Unis. Elle permet de conserver une vitesse normale — ou peut-être un peu abaissée — aux heures de pointe, sans bloquer l'autoroute et en diminuant d'autant les bouchons.

Ce postulat demande au Conseil d'Etat d'étudier l'implantation de feux sur les bretelles d'accès autoroutières vaudoises, principalement sur la A1 Lausanne – Genève, de coordonner l'implantation de feux avec la gestion du trafic de l'OFROU, puis de réaliser cette installation en collaboration avec l'OFROU et les communes concernées. Nous remercions le Conseil d'Etat d'aider à résoudre rapidement les problèmes journaliers des malheureux pendulaires.

**Le président** : — Votre postulat étant signé par plus de 20 députés, il sera transmis à une commission chargée de l'étudier et de nous présenter son analyse lors d'une prochaine séance.

**Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.**