

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Stéphane Rezzo et consorts concernant la gestion des bretelles d'accès
autoroutières par feux - Gestion des rampes dynamiques pour fluidifier le trafic**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 13 Février 2014 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, François Debluë, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Stéphane Rezzo, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Eric Züger et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Laurent Miéville était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Dominique Blanc (chef du SR), Federico Molina (adjoint chef du SM), Hugues Tanoh (responsable du bureau technique du SR) et Christian Robert-Grandpierre (ingénieur chef de projet au SR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant explique qu'en Californie, il y a des feux qui contrôlent le flux d'entrée sur les rampes d'accès aux autoroutes, ce qui permet de garantir la vitesse et la fluidité sur les autoroutes. Le principe de cette solution est de mettre un feu à l'extrémité de la rampe d'accès, mis en service aux heures de pointes, par exemple le matin entre 7 heures et 9 heures. En Suisse, l'OFROU a déjà utilisé cette technique pour le contournement de Berne, lors des travaux, ainsi qu'au Nordring près de Zürich. Il semble que l'OFROU évalue l'intérêt de gérer le trafic de cette façon au goulet d'étranglement de Crissier. Le postulant estime que dans le canton, cela pourrait s'appliquer à Nyon et Coppet pour le flux Lausanne-Genève, et peut-être à Aigle dans la direction de Lausanne. Il relève que les rampes sont en général assez longues pour mettre en place un tel système.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La cheffe du DIRH explique que l'OFROU est en pleine réflexion quant à l'usage de tels moyens. La gestion des jonctions des routes nationales est en main de la Confédération, qui mène également les études sur ces accès aux routes nationales. Toutefois, comme ces jonctions interfèrent avec le réseau cantonal, la mise en place de solutions nécessite une coordination avec le SR cantonal.

La fonctionnalité des autoroutes a évolué depuis leur construction : elles n'ont plus qu'une fonction essentielle de transport de transit, mais sont notamment prises en compte dans les projets d'agglomération, pour fluidifier le trafic interne à l'agglomération ou entre agglomérations. Dans ce cadre, la question de l'écoulement du trafic est centrale, car il faut à la fois pouvoir accéder à l'agglomération et en même temps pouvoir sortir de l'agglomération. Dès lors, les jonctions focalisent de plus en plus l'attention, celles-ci étant hors du périmètre de la circulation autoroutière

et interférant avec les autres modes de transports. Pour la mise en place de telles mesures, il faut que la jonction prévoie des zones d'attentes qui n'influent pas sur le trafic cantonal, ce qui est loin d'être le cas dans l'ensemble du canton.

Cette question à la fois de la gestion générale de l'écoulement du trafic et de la gestion de la saturation du trafic occupe les réflexions de l'OFROU et du SR, qui travaillent en concertation. Et cela en lien avec le trafic au sein des agglomérations. L'OFROU a déjà conduit des expériences pilotes concernant l'idée du postulant, principalement dans la région de Zürich, dont les résultats sont positifs. L'OFROU pense mener des expériences dans d'autres régions du réseau, notamment dans le canton de Vaud.

Dans le canton, l'OFROU a prévu de mener des études pour juger de l'efficacité de la mise en place d'un tel système de régulation, notamment à Rolle, à Lausanne Malley, à Chavornay, à la Sarraz, à Vevey, à Chexbres et à Aubonne. Des endroits du réseau saturés où des solutions de régulation intelligentes de la fluidité du trafic permettraient d'améliorer la situation sans investissements démesurés, du moins de manière transitoire. L'étude menée par l'OFROU s'appuie sur l'EPFL. Il est prévu de commencer les études de gestion coordonnée des rampes par Gland, Nyon et Coppet en direction de Genève.

Pour améliorer le trafic en utilisant l'infrastructure existante, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence dans la zone de Morges a permis de désengorger et de diminuer les « stop and go », générateurs d'accidents. Une étude visant à évaluer la faisabilité de cette approche est en cours entre l'échangeur de Villars-Ste-Croix et Cossonay, entre la Sarraz et Chavornay et entre Lausanne Vennes et Belmont. Des endroits qui connaissent une forte saturation de trafic et pourraient faire l'objet de solutions utilisant la bande d'arrêt d'urgence.

Au final, le CE ne s'oppose pas donc au postulat : l'étude est en cours à l'OFROU, en étroite collaboration avec les services cantonaux.

4. DISCUSSION GENERALE

La discussion met en exergue que ce type de solutions peut s'avérer pertinent à certains endroits du réseau autoroutier. Concernant ce postulat, le sentiment est que les réflexions et études sont en cours, et que par ailleurs cela n'est pas de la compétence du canton, même si les solutions proposées peuvent s'avérer pertinentes. Au fond, les explications du département sont suffisantes.

Le postulant constate également que le but de son intervention, à savoir que l'on se pose la question de l'opportunité de mettre en place de telles solutions, est d'ores et déjà réalisé. Satisfait de la réponse de la cheffe du DIRH, il retire son postulat.

Oron-la-Ville, le 7 mars 2014

Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux