

**RAPPORT DE LA COMMISSION**

**chargée d'examiner les objets suivants:**

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les postulats :**

- **Claude-Eric Dufour et consorts - Pour une adaptation rapide du tronçon autoroutier St-Prex - Rolle - Nyon - frontière cantonale genevoise, défendons nos intérêts à Berne**
- **du Groupe UDC et consorts pour un prêt permettant le financement des adaptations ferroviaires et autoroutières indispensables sur l'arc lémanique**
- **Nuria Gorrite et consorts concernant le contournement autoroutier de Morges et demandant une solution rapide, efficace, qui préserve vraiment les intérêts de Morges et sa région**

**Réponse du Conseil d'Etat aux interpellations :**

- **Eric Bonjour au sujet du programme d'élimination des goulets d'étranglement autoroutier**
- **Eric Bonjour concernant l'autoroute A1 Ecublens - Morges - St-Prex et demandant si l'Etat de Vaud a vraiment analysé toutes les variantes possibles pour réaménager ce tronçon autoroutier afin de soulager la ville de Morges et sa région du trafic toujours croissant**
- **Claude-Eric Dufour - Quelles perspectives de soutien pour les infrastructures jugées nécessaires au développement de notre canton ?**
- **Pierre-Yves Rapaz au nom des groupes UDC, radical et libéral concernant les 3èmes voies autoroutière et ferroviaire et demandant de passer de la parole aux actes**

La commission, formée de Mmes et MM. Claudine Amstein, Anne-Marie Depoisier, Fabienne Despot, Claudine Dind, Claude-Eric Dufour, Nuria Gorrite, Olivier Mayor, Alain Monod, Michele Mossi, Gabriel Poncet, Jean-Jacques Truffer et Pierre Volet s'est réunie le jeudi 29 octobre 2009 de 15h à 17h30 dans les locaux du DINF. La soussignée a été confirmée par la commission dans la fonction de présidente rapportrice.

Le Conseil d'Etat était représenté par M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du DINF, accompagné de M. Dominique Blanc, chef du Service des routes et de Mme Leila Slama Lambelet, cheffe de la division gestion du réseau. Mme Marguerite Lew, secrétaire, s'est chargée des notes de séances, ce dont nous la remercions vivement.

**Discussion générale**

Le Conseil d'Etat a rendu le rapport No 202 "sur le développement des infrastructures de transport entre Lausanne et Genève", montrant ainsi sa vision concernant cette problématique. Les réponses

aux 3 postulats et aux 4 interpellations se réfèrent aux différents points abordés dans ce rapport. Conformément à la loi sur le Grand Conseil, la commission s'est prononcée sur les réponses aux 3 postulats mais pas sur les réponses aux 4 interpellations.

Soulignant que l'essentiel des décisions en matière d'infrastructures autoroutières et ferroviaires dépend de la Confédération, la synthèse de la position du Conseil d'Etat est résumée comme suit:

- Le canton défend bien ses intérêts dans ce contexte.
- Le Conseil d'Etat veut que la croissance des besoins en transports, en particulier entre Lausanne et Genève, soit absorbée par les transports publics et les mobilités douces. Il vise donc un transfert modal et il est en passe de réaliser ses objectifs (faire passer la part des transports individuels de 74% en 2007 à 70% en 2012).
- En conséquence, le Conseil d'Etat met sa priorité dans une 3e voie ferroviaire entre Lausanne et Allaman et estime qu'il est illusoire d'espérer une 3e voie autoroutière entre Lausanne et Genève à l'horizon 2020.
- En revanche, dans le cadre des mesures contre les goulets d'étranglement, le Conseil d'Etat se réjouit d'avoir obtenu de l'Office fédéral des routes (OFROU) l'inscription au programme du grand contournement de Morges, ainsi que celle de plusieurs autres ouvrages de moindre importance.

En préambule, M. le conseiller d'Etat se déclare fort préoccupé par le développement des infrastructures de transport entre Lausanne et Genève. Le degré d'urgence d'entreprendre les mesures est déterminé par la densité du trafic routier entre Morges et Genève de 60'000 véhicules par jour et pour le tronçon entre Morges et Crissier de 90'000 à 100'000 véhicules par jour, arrivant ainsi à la limite de la capacité d'une route. Pour que les routes puissent fonctionner correctement, la priorité va à l'augmentation de la part modale des transports publics.

Dans la discussion générale sur le rapport, de nombreux commissaires estiment que le Conseil d'Etat devrait se montrer plus actif et solliciter davantage ses contacts au niveau fédéral, en suivant par exemple les Zurichois qui ont obtenu au final 250 millions de francs par rapport à une demande initiale de financement de 50 millions de francs.

Suite à une question d'une commissaire, M. le Conseiller d'Etat confirme le défaut de planification routière cantonale, où un retard a été pris. La politique du report modal est assez nouvelle et, de ce fait, le canton de Vaud a des moyens qui peinent à suivre en fonction des besoins reconnus. Le rapport "Réseau routier à l'horizon 2020", en préparation par le Service des routes pour la fin 2009, devra répondre à cette préoccupation.

Il est vrai également qu'en matière d'infrastructures routières, les travaux n'ont pas été effectués comme le canton de Vaud les a revendiqués. Ces travaux sont actuellement gérés et compris dans le budget de l'OFROU. Pour ce qui est des goulets d'étranglement, la Confédération a livré les éléments de décision très clairs où les situations les plus dramatiques ont été favorisées et les travaux entrepris.

Une commissaire observe qu'à ce jour, on cherche des solutions de transport à l'intérieur des agglomérations. Bientôt, les agglomérations seront reliées entre elles et nous verrons naître l'agglomération Genève-Lausanne. Le nouveau champ de réflexion est la recherche de transports entre les agglomérations, ce que confirme M. le Conseiller d'Etat.

Un commissaire relève également que, dans le rapport, il n'est pas mentionné l'augmentation de la capacité de la gare de Lausanne, qui est tout aussi cruciale pour le développement des transports publics.

La télégestion et l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence dans la région morgienne a également été évoquée. M. le conseiller d'Etat informe que les usagers seront invités, aux heures de pointe, à rejoindre la vitesse à laquelle le trafic est optimal (80 km/h). En attendant une autoroute de

contournement de Morges, cette mesure pourra palier la saturation et le phénomène de *stop and go* (impossibilité d'entrer sur l'autoroute).

Finalement, on constate que la mobilité douce est peu évoquée dans ce rapport. Un rapport spécial y sera consacré tout prochainement.

**Rapport du Conseil d'Etat concernant le postulat déposé par Claude-Eric Dufour le 19 décembre 2007 pour une adaptation rapide du tronçon autoroutier St-Prex - Rolle - Nyon - frontière cantonale genevoise, défendons nos intérêts à Berne**

La majorité de la commission est d'avis que la planification à long terme des infrastructures autoroutières fait défaut. Il est relevé également qu'il n'est même pas fait mention d'une 3e voie Coppet-Genève, qui semble pourtant être dans les planifications.

Les commissaires minoritaires, tout comme le Conseil d'Etat, sont d'avis qu'il est illusoire de penser qu'une 3e voie autoroutière puisse être soutenue par l'OFROU et que l'augmentation de la capacité de l'autoroute ne ferait que reporter le problème et les bouchons aux sorties d'autoroute.

En conséquence, le rapport du Conseil d'Etat est refusé par 8 voix contre 5.

**Rapport du Conseil d'Etat concernant le postulat déposé au nom du groupe UDC par Claude-Eric Dufour et 23 cosignataires le 8 avril 2008 pour un prêt permettant le financement des adaptations ferroviaires et autoroutières indispensables sur l'arc lémanique**

Les commissaires estiment bénéfique l'alliance des cantons de Vaud et de Genève concernant le préfinancement des infrastructures ferroviaires (protocole d'accord du 2 avril 2009).

Le rapport du Conseil d'Etat est accepté par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

**Rapport du Conseil d'Etat concernant le postulat déposé par Nuria Gorrite le 28 octobre 2008 pour une solution rapide, efficace, qui préserve vraiment les intérêts de Morges et sa région**

Concernant le grand contournement de Morges, seuls les grands principes ont été évoqués, mais il s'agit de trouver le tracé définitif et d'informer rapidement les communes et populations concernées. La postulante souligne que la variante proposée est porteuse de nombreux blocages, dont la conséquence est le risque de retard de réalisation. Il faudrait dès maintenant que le canton se positionne très clairement en faveur de cette solution et donne l'impulsion pour démarrer le projet avec les bons interlocuteurs.

Le rapport du Conseil d'Etat est accepté par 11 voix et 2 abstentions.

---

Gland, le 1 janvier 2010.

La rapportrice :  
(Signé) *Florence Golaz*