

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant:

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Daniel Mange et consorts pour la création d'une quatrième piste sur la bretelle semi-autoroute Ballaigues-Orbe

La commission en charge de l'examen de ce rapport s'est réunie lundi 26 avril 2010. Elle était composée de Mme et MM. Jean Guignard, Nicolas Rochat, Claude-André Fardel, Daniel Mange, Eric Bonjour, Pierre Guignard, Jean-Marc Chollet, Valérie Cornaz-Rovelli, Dominique-Richard Bonny, Pierre-Alain Mercier et l'auteur de ce rapport confirmé dans son rôle de président.

Les notes de séance ont été prises par Mme Laetitia Zumbrunnen que nous remercions très sincèrement.

Il est rappelé que cette semi-autoroute A9b pose problème depuis son ouverture en 1989 et que sa dangerosité ne s'est malheureusement jamais démentie à tel point que ce ne sont pas moins d'une vingtaine de personnes qui ont perdu la vie sur ce tracé dans des conditions parfaitement tragiques. Sont clairement en cause une sinuosité et une déclivité marquées (jusqu'à 6%), des conditions météorologiques parfois difficiles et le faux sentiment de sécurité procuré par l'impression de se trouver sur une véritable autoroute. Différentes interventions parlementaires ont déjà été déposées avant le postulat du député Daniel Mange qui nous occupe aujourd'hui et qui, rappelons-le, demande la construction d'une 4e piste avec installation d'une berme centrale, soit une véritable autoroute.

La réponse du Conseil d'Etat ne correspond pas à cette demande. Rappelons par ailleurs que notre gouvernement n'est pas en première ligne sur ce dossier, puisque la gestion des routes nationales émerge à l'OFROU (Office fédéral des routes). La décision de travaux et leur financement relèvent donc d'instances fédérales.

Si l'OFROU n'entre pas en matière sur la réalisation d'une véritable autoroute, il annonce à l'horizon 2012-2013 des travaux visant à la séparation physique des courants de circulation, comprenez la pose d'une berme centrale. A ce jour des études préliminaires ont lieu pour déterminer le type de retenue et évaluer les conséquences en matière d'élargissement éventuel et de vitesse maximale autorisée.

En résumé, si la proposition de l'OFROU ne répond pas pleinement aux attentes du postulant, elle constitue néanmoins une solution substantielle, qui répond largement aux attentes en matière sécuritaire, à défaut de régler celles relatives à la fluidité du trafic. Sur ce point, il nous est répondu qu'avec 13'000 véhicules par jour, la réalisation d'une véritable autoroute ne se justifie pas.

Au final la question se pose en termes de responsabilité politique : refuser la proposition de l'OFROU pour ne s'engager qu'en faveur d'une véritable autoroute présente un risque non négligeable de

proroger une situation qui pourrait coûter la vie à plusieurs automobilistes dans les années à venir.

Personne dans la commission n'a estimé cette stratégie raisonnable et c'est à l'unanimité de ses membres que la commission accepte le rapport du Conseil d'Etat. La commission demande avec insistance au Département des infrastructures d'assurer le suivi de la réalisation dans les meilleurs délais auprès des autorités fédérales compétentes.

Valeyres-sous-Rances, le 10 mai 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *Denis-Olivier Maillefer*