

RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION**chargée d'examiner l'objet suivant :****Postulat des groupes radical et libéral - 3e voie autoroutière entre Lausanne et Genève - là aussi le canton doit s'engager**

La nécessité d'une 3e voie autoroutière entre Lausanne et Genève — ou plutôt d'une 5e et 6e voies — n'est pas partagée par la minorité de la commission. En effet, la revendication des postulants s'oppose à toute la stratégie de développement des transports publics mise en place tant au niveau fédéral, cantonal que régional.

Dans le message du Conseil fédéral qui accompagne le fonds d'infrastructure, il est dit que "les grandes agglomérations donnent la priorité au développement des transports sur le rail, combiné avec des transformations et extensions ciblées, du réseau des routes nationales".

Au niveau cantonal, le nouveau plan directeur va dans le même sens, et notamment par sa mesure A2 qui propose que l'on "renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins".

Les projets d'agglomération mettent également la priorité sur le rail pour les déplacements entre Lausanne et Genève. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois "vise à influencer la croissance des déplacements en proposant une structure de l'urbanisation s'articulant sur les réseaux de transports collectifs. En ce sens, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois ne considère pas le développement de la capacité de l'autoroute A1 comme une priorité". De même, le projet d'agglomération Lausanne-Morges postule que "pour répondre à la croissance de la demande de mobilité liée à l'augmentation de la population et des emplois, à moindre coût et à moindre impact sur l'environnement, un transfert modal significatif est nécessaire de l'automobile vers les transports publics et les mobilités douces".

La minorité de la commission est d'avis que la construction d'une 3e voie autoroutière ne résoudra pas les problèmes de mobilité. Si on augmente la capacité de l'autoroute, on va inciter davantage de personnes à l'emprunter. Par contre, elle est d'avis que les bouchons seront déplacés et augmentés à l'entrée des agglomérations, ce qui revient à dire que l'on roulera plus vite d'un bouchon à l'autre ! Le message du Conseil fédéral sur le fonds d'infrastructure évoque clairement cette problématique et l'élimination des goulets d'étranglement doit passer par "une analyse englobant tous les modes de transport et (qui) étudiera pour chaque tronçon critique des solutions comme le transfert du trafic vers d'autres modes de transport et le risque que l'aménagement prévu induise un trafic supplémentaire".

Finalement, la construction d'une 3e voie autoroutière ignore complètement les problèmes environnementaux. Davantage de trafic ne ferait qu'amplifier les dépassements des valeurs-limites adoptées par l'ordonnance sur la protection de l'air, sans parler des habitations qui seraient touchées par le bruit engendré, pour lesquelles de coûteuses mesures de protections devraient

être consenties.

Si la minorité de la commission considère qu'il faut prioriser la réalisation de la 3e voie CFF permettant un véritable transfert modal, elle n'est pas insensible à la réalisation de mesures ponctuelles sur l'autoroute, notamment pour des raisons de sécurité (augmentation ponctuelle de capacité, 3e voie sur certains tronçons, assainissement des sorties/jonctions autoroutières...) ou pour améliorer la qualité de vie en ville de Morges. En ce sens, elle a été intéressée par la présentation du Service des routes, dont les éléments principaux sont retranscrits ci-dessous :

- depuis la reprise des routes nationales par la Confédération, le canton joue le rôle de "lobbyiste" et il est consulté pour les différents messages aux Chambres fédérales,
- plusieurs tronçons sont à l'étude : il s'agit du contournement de la partie Ouest de l'agglomération Lausanne-Morges, du réaménagement Ecublens-Maladière, de la nouvelle jonction autoroutière Ecublens/Venoge et adaptation du goulet de Crissier et de la bretelle Lausanne-Est,
- les Chambres fédérales se prononceront sur le nouveau réseau à fin 2009, mais cela ne comprendra pas le contournement de Morges,
- les Chambres fédérales se prononceront sur la suppression des goulets d'étranglement/bouchons sur l'autoroute à fin 2010,
- le canton de Vaud souhaite pouvoir intégrer le contournement de Morges dans le message relatif à la suppression des goulets d'étranglement/bouchons sur l'autoroute, bien que cela ne concerne pas son financement,
- le contournement de Morges, devisé à un milliard de francs, doit encore passer par une analyse de type coût/bénéfice
- le tronçon Coppet-Genève est clairement défendu en tant que première priorité d'une éventuelle augmentation de capacité,
- la suppression de la berme centrale doit être relativisée sur un plan technique : il convient de relever que rendre étanche ce terre-plein central précédemment occupé par de la végétation crée de nouveaux problèmes de récolte et d'assainissement des eaux. Cette suppression implique également des modifications importantes et relativement coûteuse des ouvrages d'art (ponts, passages inférieurs etc.)
- l'hypothèse d'un lien entre la sécurité routière et le nombre de voies est à prendre avec précaution.

La minorité de la commission est d'avis que la présentation du Service des routes faite en séance répond en tous points aux interrogations des postulants, soit concernant "le calendrier et les modalités pour l'aménagement de 2 fois 3 voies autoroutières entre Lausanne et Genève". Elle ne voit pas conséquent par d'intérêt à surcharger les services de l'Etat avec un nouveau rapport, d'autant plus que d'autres interventions parlementaires vont déjà dans le même sens.

Pour toutes les raisons évoquées, la minorité de la commission, composée de Mmes Claudine Dind, Valérie Schwaar, de M. André Chatelain et de la soussignée, vous demande de ne pas transmettre le postulat au Conseil d'Etat.

Gland, le 27 octobre 2008.

La rapportrice :
(Signé) *Florence Golaz*