

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 13-POS-049

Déposé le : 12.11.13

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Gestion des bretelles d'accès autoroutières par feux – Gestion des rampes dynamiques pour fluidifier le trafic

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 50. Depuis son ouverture aucun aménagement n'a vraiment permis d'augmenter cette capacité. Si l'OFROU a inauguré l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) comme 3^{ème} 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'immatriculation 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 des bouchons, sans compter les heures de travail perdues ou gaspillées.

A toute bonne fin 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 mobilités douces, 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 pointes, 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, Nyon et 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 pour les vaudois à Genève le matin et 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
- 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

S. Rezo

S. Rezo
Député au Grand Conseil

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer x Ne souhaite pas développer

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

(c) prise en considération immédiate

Nom et prénom de l'auteur :

S. Rezo

Signature :

S. Rezo

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Selon liste jointe

Liste des députés signataires – état au 1^{er} octobre 2013

Aellen Catherine	Chappuis Laurent	Duvoisin Ginette
Ansermet Jacques	Cherbuin Amélie	Ehrwein Nihan Céline
Apothéloz Stéphanie	Chevalley Christine	Epars Olivier
Attinger Doepper Claire	Chevalley Isabelle	Favez Jean-Michel
Aubert Mireille	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre-Alain
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Marc	Ferrari Yves
Baillif Laurent	Christen Jérôme	Freymond Cantone Fabienne
Bally Alexis	Christin Dominique-Ella	Gander Hugues
Bendahan Samuel	Collet Michel	Genton Jean-Marc
Berthoud Alexandre	Cornamusaz Philippe	Germain Philippe
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Glauser Alice
Blanc Mathieu	Creteigny Gérard	Glauser Nicolas
Bolay Guy-Philippe	Creteigny Laurence	Golaz Olivier
Bonny Dominique-Richard	Crottaz Brigitte	Grandjean Pierre
Borloz Frédéric	De Montmollin Martial	Grobéty Philippe
Bory Marc-André	Debluè François	Grognoz Frédéric
Brélaz Daniel	Démétriades Alexandre	Guignard Pierre
Brélaz François	Desmeutes Michel	Haldy Jacques
Buffat Marc-Olivier	Despot Fabienne	Haury Jacques-André
Buffat Michaël	Devaud Grégory	Hurni Véronique
Butera Sonya	Divorne Didier	Induni Valérie
Cachin Jean-François	Dolivo Jean-Michel	Jaquet-Berger Christiane
Calpini Christa	Ducommun Philippe	Jaquier Rémy
Capt Gloria	Dupontet Aline	Jobin Philippe
Chapalay Albert	Durusset José	Junglaus Delarze Suzanne

Liste des députés signataires – état au 1^{er} octobre 2013

Kappeler Hans Rudolf	Nicolet Jean-Marc	Schaller Graziella
Kernen Olivier	Oran Marc	Schobinger Bastien
Kunze Christian	Papilloud Anne	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Payot François	Schwab Claude
Lachat Patricia	Pernoud Pierre-André	Sonnay Eric
Luisier Christelle	Perrin Jacques	Sordet Jean-Marc
Mahaim Raphaël	Pidoux Jean-Yves	Surer Jean-Marie
Maillefer Denis-Olivier	Pillonel Cédric	Thuillard Jean-François
Manzini Pascale	Podio Sylvie	Tosato Oscar
Marion Axel	Probst Delphine	Treboux Maurice
Mattenberger Nicolas	Randin Philippe	Trolliet Daniel
Matter Claude	Rapaz Pierre-Yves	Tschopp Jean
Mayor Olivier	Ravenel Yves	Uffer Filip
Meienberger Daniel	Renaud Michel	Vallat Patrick
Meldem. Martine	Rey-Marion Ailette	Venezelos Vassilis
Melly Serge	Rezo Stéphane	Voiblet Claude-Alain
Meyer Roxanne	Riesen Werner	Volet Pierre
Miéville Michel	Rochat Nicolas	Vuarnoz Annick
Modoux Philippe	Romano Myriam	Vuillemin Philippe
Mojon Gérard	Roulet Catherine	Weber-Jobé Monique
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Wehrli Laurent
Mossi Michele	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neiryneck Jacques	Ruch Daniel	Wyssa Claudine
Neyroud Maurice	Ruiz Rebecca	Yersin Jean-Robert
Nicolet Jacques	Rydlo Alexandre	Züger Eric