

Madame la Conseillère fédérale
Doris Leuthard
Cheffe du DETEC
p.a. Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
Domaine Planification des réseaux
3003 Berne

Réf. : PM/15014140

Lausanne, le 3 juillet 2013

**Procédure de consultation fédérale :
Arrêté fédéral concernant le deuxième programme d'élimination des goulets
d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens
financiers nécessaires**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet d'arrêté fédéral concernant le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires.

Nous avons l'avantage de vous adresser en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure de consultation susmentionnée et vous communiquons ci-après les points principaux de notre préavis.

Contexte de la consultation

Un premier programme d'élimination des goulets d'étranglement a été défini par la Confédération en 2009. Le Parlement a libéré le 21 septembre 2010 un premier crédit pour la réalisation des projets les plus urgents (module1) et pour des études.

Les projets vaudois suivants figurent dans ce premier programme :

- les travaux de la phase 1 d'élimination du goulet d'étranglement de Crissier qui est définitivement approuvé. Un montant de 120 millions de francs a été débloqué;
- les études d'opportunités du contournement de Morges et de l'élargissement de l'autoroute entre le Vengeron et Nyon et les projets généraux des phases 1 et 2 d'élimination du goulet d'étranglement de Crissier incluant les études des nouvelles jonctions d'Ecublens, Chavannes ainsi que le complément de celle de Malley.

Quatre ans plus tard, comme défini par la LFI^{Inf}, le Conseil fédéral rend compte de la mise en oeuvre de ce premier programme et en propose une actualisation.

Les goulets d'étranglement sont classés en trois degrés selon leur surcharge à l'horizon 2030 : degré I (charge de trafic dépassant la capacité disponible de 10% au plus), degré II (charge de trafic dépassant la capacité disponible de 10% à 20%) et degré III (charge de trafic dépassant la capacité disponible d'au moins 20%).

Points principaux du préavis du Conseil d'Etat

Le dossier de consultation met en évidence une aggravation des prévisions de la congestion sur l'ensemble du réseau national à l'horizon 2030, notamment dans les zones d'agglomération.

Le Conseil d'Etat approuve ainsi l'orientation fixée pour l'élimination des goulets d'étranglement en fonction des projets d'agglomération (page 25 du rapport), avec une priorité sur les goulets de degré II et III dans les zones d'agglomération, en visant une valorisation urbanistique. Concernant ce dernier principe, le Conseil d'Etat demande des précisions sur sa signification concrète.

Toutefois, compte tenu de cette orientation, le Conseil d'Etat est surpris de la non-priorisation des tronçons vaudois suivants classés en degré de surcharge III :

- tronçons Vengeron - Coppet et Coppet - Nyon qui figurent dans les mesures A et B du projet d'agglomération du Grand Genève,
- tronçon Villars-Sainte-Croix - Cossonay en bonne partie dans le périmètre du PALM.

Ces tronçons présentent des problèmes de saturation aigus aujourd'hui déjà. La justification de leur traitement est en outre reconnue par l'OFROU.

Le Conseil d'Etat ne partage ainsi pas la répartition des projets proposée dans le dossier de consultation. Il se prononce de la manière suivante sur les projets situés sur le territoire cantonal :

- Le classement des tronçons Vengeron - Coppet et Coppet - Nyon respectivement en modules 2 et 3 : le dossier soumis ne fournit aucune explication sur la priorisation de chaque projet. L'analyse des saturations futures montre cependant un degré de saturation de niveau III pour ces deux tronçons avec, sur le second, une aggravation du pronostic depuis le premier message. Les conditions pour un élargissement de l'autoroute du Vengeron à Nyon sont donc réunies pour un traitement de ce goulet dès le module 1, de préférence de manière simultanée selon l'étude d'opportunité menée par l'OFROU. **Dès lors, une priorisation en module 1 de ces deux tronçons Vengeron - Coppet et Coppet - Nyon est justifiée.**
- En l'absence d'éclaircissements sur les projets concrets qui constituent les phases 1 et 2 de l'élimination du goulet de Crissier ainsi que sur leurs effets éventuels sur la saturation du tronçon Villars-Sainte-Croix - Cossonay, actuellement programmé en module 3, **la classification du tronçon Villars-Sainte-Croix - Cossonay en module 1 est également justifiée.**

Par ailleurs,

- Le traitement de la phase 2 du goulet de Crissier en module 2 : la phase 2 de l'assainissement du goulet répond à tous les critères pour être priorisée en module 1 dans le cadre de ce second programme, alors même que la phase 1 en cours sera insuffisante. **Le Canton estime que tant que le contournement de Morges n'est pas confirmé, le maintien de la phase 2 du goulet de Crissier dans le module 1 est nécessaire.** Les études du projet général des phases 1 et 2 par l'OFROU qui sont déjà en cours confirment le bien fondé de la demande.

- La relégation de l'ensemble du tronçon Villars Sainte-Croix - Montreux dans le module 4 n'est pas acceptable pour le Conseil d'Etat compte tenu des prévisions à l'horizon 2030 de surcharge de degré II.** Ce tronçon se compose de différents segments dont le degré de saturation est aujourd'hui déjà problématique pour certains. La priorité de traitement pourrait donc être différente selon les segments considérés. L'urbanisation de l'arc lémanique est continue de Genève à Villeneuve, mais les alternatives à l'autoroute entre Lausanne et Villeneuve sont quasi nulles et la sensibilité aux effets des saturations accrue. Le Conseil d'Etat souhaite donc que la réflexion sur ce tronçon soit menée de manière plus détaillée par segment. La difficulté pour trouver des solutions ne doit pas être un argument de relégation du traitement de ce tronçon en module 4 dans sa globalité. **Ce tronçon doit faire partie du module 3.**

Pour les secteurs les plus préoccupants avec un degré de saturation de niveau III, le Conseil d'Etat demande ainsi qu'ils figurent tous en module 2, voire dans le module 1. Il est, en effet, impératif pour tous ces tronçons particulièrement critiques d'engager sans tarder les études d'opportunité et celles du projet général.

Le contournement de Morges n'est à ce jour pas un projet définitif. Par ailleurs, ce projet figure au domaine "achèvement du réseau des routes nationales" hors du financement des goulets d'étranglement. Or le contournement contribue entre autre à l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier pour la phase 2 en module 2 du programme. S'il est retenu, il ne sera cependant pas programmé dans un délai en rapport avec les mesures du module 2. Le Conseil d'Etat demande donc que les démarches concernant cet objet soient accélérées de manière à être fixée le plus vite possible sur la réalité du contournement de Morges.

Des tronçons présentant une saturation de niveau III en 2030 nécessitent des mesures urgentes, alors qu'ils figurent en module 3, soit hors du budget des 5.5 milliards. A l'évidence des moyens supplémentaires sont donc nécessaires pour financer les projets du module 3. Le Conseil d'Etat approuve la Confédération dans cette démarche.

Dans l'intervalle, le Conseil d'Etat propose que, selon les délais de réalisation nécessaires, ces tronçons fassent l'objet de mesures d'exploitation provisoires, par exemple avec l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence aux heures de pointe, pour atténuer les difficultés ressenties. L'impossibilité de réaliser ces mesures pourrait constituer un critère complémentaire de priorisation.

Le Conseil d'Etat rappelle également l'importance de réaliser dans les meilleurs délais les améliorations des jonctions autoroutières et les nouvelles jonctions, notamment celles prévues dans l'agglomération lausannoise.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT

Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER

Vincent Grandjean

Annexe

- Réponse au questionnaire

Copies

- Office des affaires extérieures
- Service de la mobilité