

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

---

**GENERALITES CONCERNANT LE PROJET MIS EN CONSULTATION**

**1- Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Le Canton de Vaud approuve globalement les grandes lignes du projet mis en consultation qui permet au Conseil fédéral de soumettre aux chambres fédérales le PRODES actualisé des routes nationales avec les propositions suivantes :

- Un plafond des dépenses pour la période 2020-2023 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales. Ce plafond concerne des routes nationales existantes et l'intégration de routes cantonales dans le réseau national (NAR).
- Une répartition de l'ensemble des projets d'aménagements des routes nationales selon 3 horizons de planification ainsi qu'une étape d'aménagement 2019 ;
- Un crédit d'engagement aux projets d'extension du réseau de l'étape d'aménagement 2019 et aux grands projets, le grand projet concerné étant celui du percement d'un second tunnel au Gothard.

S'agissant plus particulièrement de la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, le Canton de Vaud se réjouit de la réalisation prochaine du projet. Les mesures prises permettront non seulement de fluidifier le trafic sur cet axe mais encore elles participeront à la réduction des émissions de NOx dans l'ouest lausannois et à la stabilisation des émissions de PM10.

**2- Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Le Canton de Vaud partage les constats contenus dans la présente consultation dont les principaux sont énumérés ci-dessous :

- Trafic sur le réseau : l'évolution du trafic sur les routes nationales à l'horizon 2014 met en évidence des goulets d'étranglement sur le réseau.
- Etat du réseau: l'évaluation faite en 2016 montre que l'état du réseau est conforme à l'état visé bien que moins bon qu'en 2008. La situation globale va donc en se dégradant.
- Nécessité d'un réseau de routes nationales apte à supporter les trafics futurs dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité.

## PLAFOND DE DEPENSES POUR L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET L'AMENAGEMENT DES ROUTES NATIONALES SUR LA PERIODE 2020-2023

### 3- Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2030 sont-elles claires ?

Les explications fournies sont claires. Le Canton de Vaud prend acte des points suivants :

- le plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales intègre le traitement des NAR ;
- le financement du second tunnel du Gothard fait l'objet d'un crédit spécifique comme Grand projet.

Cela dit, les projets compris dans le plafond des dépenses ne ressortent pas clairement de même que leur horizon de réalisation.

Bien que la consultation n'en fasse pas expressément mention, le Canton de Vaud part du principe que les adaptations ci-dessous sont effectivement prises en compte dans les crédits sollicités, leur réalisation étant prévue à court terme, conformément à ce qui a été discuté avec l'OFROU lors des nombreux échanges qui sont intervenus jusqu'à ce jour :

- dédoublement de la jonction de la Blécherette sur l'A9
- nouvelle jonction de Chavannes sur l'A1
- compléments de la jonction de Malley sur l'A1
- nouvelle jonction d'Ecublens sur l'A1
- adaptation de la jonction de Rolle
- adaptation de la jonction de Nyon à court terme sur l'A1.

Les projets ci-dessus seront mis à l'enquête en 2018.

## GRANDS PROJETS

### 4- Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?

Il ressort des explications contenues dans la consultation que les critères pris en compte pour définir si un projet peut être qualifié de grand projet sont :

- Le type d'infrastructure : infrastructure isolée nécessaire à la mise en état ou au fonctionnement de celle existante et qui ne constitue par une augmentation de la capacité.
- Le coût : soumission au vote des Chambres fédérales dont la charge globale est supérieure à 500 millions de francs ou dont la réalisation nécessite une charge annuelle de plus de 10% des besoins pour les aménagements au sens d'adaptations.
- L'importance politique : objets controversés ou ayant des conséquences importantes.

Le Canton de Vaud estime pertinent de traiter de manière individuelle les objets dont les coûts sont trop importants pour être intégrés au plafond des dépenses car cela permet de ne pas pénaliser les autres projets d'aménagements au sens d'adaptations susceptibles d'y figurer. Elle approuve donc ces critères.

Sans nier l'importance du troisième critère qui doit être maintenu, il apparaît au Conseil d'Etat que la réalisation des deux premiers critères suffit à elle seule à justifier le fait qu'il est question d'un grand projet, nécessitant ainsi un passage devant les Chambres fédérales.

**5- Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel du Gothard soit classé parmi les grands projets ?**

Oui.

**PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE DES ROUTES NATIONALES**

**6- Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?**

En l'état des connaissances actuelles, le Canton de Vaud approuve la perspective à long terme pour le réseau des routes nationales sur le territoire vaudois.

Celle-ci prévoit l'augmentation de la capacité à 2 fois 3 voies sur l'autoroute A1 entre l'échangeur du Vengeron, dans le Canton de Genève et l'échangeur d'Essert-Pittet, dans le nord vaudois et sur l'autoroute A9, entre Lausanne et Montreux. Cette augmentation est nécessaire et le Conseil d'Etat soutient cette solution pragmatique. Sa position est la même pour le futur projet du futur contournement de Morges.

**7- Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?**

Sous réserve des réponses qui seront données à la demande de confirmation exprimée dans le point 3 du présent questionnaire (identification des projets vaudois prévus dans le programme), l'ampleur du programme soumis correspond aux attentes du Conseil d'Etat et semble complet.

**8- Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?**

Parmi l'ensemble des projets d'extension nécessaires pour garantir les fonctions du réseau national à long terme et en l'état d'avancement des études les concernant, le Canton de Vaud approuve les projets retenus pour ce qui concerne son territoire ainsi que leurs horizons de planification.

Grâce au mécanisme d'évaluation périodique des projets décrit dans la présente consultation et compte tenu de l'évolution du réseau national (état de saturation notamment), ces perspectives peuvent évoluer à chaque mise à jour du programme ce qui permettra d'identifier de nouveaux projets ou sous-projets ou de modifier leur degré de priorité et leur horizon de réalisation.

Par rapport au projet établi en 2015, le Conseil d'Etat de Vaud constate qu'il a évolué et relève les points suivants :

- Pour l'étape d'aménagement 2019 :

La suppression du goulet de Crissier (élargissement de la N1) pour 316 millions HT.

Au vu du coût indiqué pour ce projet général du goulet de Crissier, le Conseil d'Etat en infère que ce montant ne comprend pas les travaux relatifs à la jonction d'Ecublens.

- Pour les étapes suivantes à l'horizon 2030 :

L'élargissement de la N1 entre le Vengeron et Nyon, actuellement au stade d'élaboration du projet général, est confirmé pour l'horizon 2030. Les tronçons Vengeron-Coppet et Coppet-Nyon, initialement décalés dans le programme de 2015 (respectivement en modules 2 et 3), semblent donc pouvoir être réalisés en une seule et même opération.

Le Canton de Vaud réitère son souhait de regrouper les deux tronçons dans le cadre du prochain programme (2023). Dans l'hypothèse où ce souhait ne pouvait pas être satisfait, le Canton de Vaud s'attend à ce que l'élargissement Vengeron-Coppet au moins figure au prochain programme et, qu'en parallèle, une activation de la RBAU entre Coppet et Nyon soit mise en place.

- A l'horizon 2040 :

Le Grand contournement de Morges figure dans le programme. Le Canton de Vaud souhaite que le montant annoncé laisse ouverte la possibilité de réaliser l'une ou l'autre des variantes envisagées dans l'étude d'opportunité, ce qui semble être le cas.

- Au-delà de 2040 :

En vue du prochain programme et de la révision des planifications qui surviendra, le Canton de Vaud relève que le projet d'élargissement de la N9 entre Villars-Sainte-Croix et Montreux, long d'une trentaine de kilomètres, porte sur des tronçons aux particularités diverses. Le degré d'urgence des interventions et la complexité différente entre les différents tronçons pourrait devoir impliquer une réalisation par étapes, à des horizons de planifications différents. Le Canton de Vaud demande qu'une éventuelle réalisation par étapes soit considérée dans le cadre de la poursuite des études, si tant est qu'il soit avéré que cette solution réponde aussi bien à des besoins d'intervention différenciés dans le temps qu'à des considérations relatives aux disponibilités financières.

## AUTRES REMARQUES

### 9- Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?

#### **Effectifs de l'OFROU**

Pour répondre aux besoins du programme une augmentation de 13% des effectifs de l'OFROU est prévue (69 postes en tout), dont 59 pour l'intégration des NAR (au niveau de la division planification et au niveau des filiales notamment). Seuls 10 postes sont attribués au réseau des routes nationales existantes (7 chefs de projets et 3 postes de soutien technique), tous attribués aux 5 filiales de la division infrastructure.

Le Canton de Vaud s'interroge sur le fait que le renforcement des effectifs ne porte pas sur la division réseaux-routiers pour la planification du développement du réseau existant. La totalité de ces postes étant affecté aux filiales, elle s'interroge sur la part que recevra la filiale d'Estavayer, en charge des nombreux projets vaudois.

#### **Intervention de la police sur les routes nationales**

Une question se pose au sujet de la sécurité et de l'intervention de la police sur les routes nationales, interventions qui deviennent de plus en plus problématiques en raison des charges de trafic importantes. Il serait dès lors utile, dans une étape ultérieure, de mener une réflexion approfondie sur les conditions d'intervention de la police aussi bien en période de chantier qu'une fois les projets réalisés. Ce point est d'autant plus important si des investissements devaient être effectués dans ce domaine alors qu'il est question de plafonner les dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement entre 2020 et 2030.

#### **Effet des nouvelles technologies en matière de mobilité individuelle**

S'agissant des nouvelles technologies en matière de mobilité individuelle, le Conseil d'Etat partage le constat que les évolutions dans le domaine sont encore très incertaines et qu'il serait risqué de différer les travaux prévus en attendant la formulation de conclusions plus fiables concernant les effets de ces nouvelles technologies.

Cela dit, il est important que l'OFROU poursuive ces réflexions, en parallèle, dans le cadre de la Stratégie en matière de mobilité connectée intelligente qui est en train d'être mise sur pied.

#### **Préservation des terres cultivables dans le cadre de la réalisation des projets**

Il conviendra de porter une attention toute particulière à la préservation des terres agricoles et en particulier des surfaces d'assolement (SDA) dans le cadre de la réalisation des différents projets comme celui du futur contournement de Morges. Les moyens techniques pour les préserver ne manquent pas pour parvenir à ce but (tranchées couvertes, tunnels). Le Canton de Vaud veillera donc à optimiser les conditions structurelles pour une agriculture rationnelle, dans le cadre des améliorations foncières qu'induiront ces importants projets.