

Réf. : MFP/15004919

Lausanne, le 7 octobre 2009

Pétition "OUI à la sécurité routière, OUI à la 3^e voie autoroutière entre Lausanne et Genève"

Monsieur le Président,

En date du 26 août 2008, la pétition "OUI à la sécurité routière, OUI à la 3^e voie autoroutière entre Lausanne et Genève" a été adressée au Conseil d'Etat. Cette pétition a la teneur suivante :

Le trafic autoroutier s'intensifie de jour en jour. Les embouteillages et les accordéons se succèdent, les accidents aussi. L'élargissement à 3 voies, dans les deux sens, de l'autoroute de contournement de Lausanne a fluidifié le trafic local et réduit significativement le nombre d'accidents.

Nous demandons, notamment dans le cadre de la Loi fédérale du 06.10.2006 sur le Fonds d'infrastructure et parallèlement au préfinancement de la 3e et/ou de la 4e voie CFF Lausanne-Renens-Allaman :

- *la création, d'ici à 2009, d'un fonds routier cantonal pour garantir la sécurité (entretien) du réseau routier vaudois;*
- *l'élargissement à 3 voies, dans les deux sens, d'ici à 2020, de l'autoroute A1 Lausanne-Genève entre St-Prex et Genève en profitant notamment de la suppression, d'ores et déjà décidée, de la bande de végétation centrale entre les chaussées des autoroutes;*
- *le contournement autoroutier de Morges (entre St-Prex et Bussigny-Crissier) à 3 voies essentiellement souterraines, dans les meilleurs délais, pour décharger la ville de Morges du trafic autoroutier croissant;*
- *l'élimination, d'ici à 2015, du goulet d'étranglement de l'A1 vers Crissier, entre la sortie de Cossonay et l'échangeur de la Venoge, l'un des tronçons les plus chargés de toute la Suisse, ainsi que la création d'une piste pour les poids lourds dans la montée de Bavois;*
- *l'amélioration des sorties et/ou jonctions autoroutières vaudoises surchargées, notamment Aubonne Littoral Parc, Nyon et Coppet.*

Le Conseil d'Etat rappelle que la planification du réseau autoroutier est sous la responsabilité de la Confédération, par le biais de l'Office fédéral des routes (OFROU). L'OFROU assume l'entier du financement et du pilotage des projets en lien avec les autoroutes sur territoire vaudois. Cependant, une collaboration étroite est mise en œuvre entre les représentants de l'OFROU et les services cantonaux concernés.

L'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires prévoit six mesures pour le canton de Vaud :

- l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Lausanne et Morges ;
- le dédoublement de la jonction de la Blécherette ;
- l'aménagement de la jonction de Malley et la création d'une nouvelle jonction à Chavannes ;
- l'étude par l'OFROU d'une nouvelle jonction à Ecublens, en lien avec l'élargissement de l'autoroute entre Ecublens et Villars-Ste-Croix (goulet d'étranglement de Crissier) ;
- l'étude par le canton de l'aménagement des jonctions de Coppet, Nyon et Gland, en vue d'une transmission du dossier à l'OFROU ;
- l'inscription du grand contournement de Morges dans le futur réseau des routes nationales.

Le Conseil d'Etat a accepté l'arrêté fédéral dont le processus est coordonné avec les mesures des projets d'agglomération et d'amélioration de l'offre en transports publics. L'élimination des goulets d'étranglement dans le cadre des moyens financiers de la Confédération apportera également une contribution importante à la sécurité du trafic routier.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a pris connaissance avec satisfaction du fait que le Centre patronal a salué la signature de l'accord intercantonal entre les gouvernements vaudois et genevois sur les infrastructures de transport. Il prend acte de la création, par le Centre patronal, d'un comité de soutien à cet accord. Sur sa proposition, il y délèguera un observateur.

Enfin, le Conseil d'Etat rappelle que l'accord Vaud-Genève cherche à satisfaire les besoins de mobilité et n'oppose donc pas les transports publics aux transports privés routiers. Il rappelle d'ailleurs que le point 5 dudit accord précise que les gouvernements vaudois et genevois sont bien conscients qu'une amélioration des infrastructures ferroviaires sur l'axe Lausanne-Genève « *ne suffira pas à faire baisser le trafic routier de manière à en assurer la fluidité* ».

La position du Conseil d'Etat quant aux questions posées par la pétition est la suivante :

Nous demandons la création, d'ici à 2009, d'un fonds routier cantonal pour garantir la sécurité (entretien) du réseau routier vaudois.

Le Conseil d'Etat dispose, par le biais du budget du Service des routes, d'un montant annuel de 200'000 à 300'000 CHF ainsi que d'EMPD spécifiques pour éliminer les « points noirs » du réseau routier cantonal.

C'est en combinant les campagnes de prévention assumées par la Gendarmerie, et les mesures constructives, prises en charge par le Service des routes, que l'Etat de Vaud a pu réduire de manière sensible le nombre moyen de tués (- 32 %) et de blessés (- 19 %) sur le réseau des routes cantonales en et hors traversée de localité entre 2002 et 2008.

Le gouvernement entend poursuivre ses efforts dans ce domaine et répond donc déjà

aux sollicitations des pétitionnaires.

Nous demandons l'élargissement à 3 voies, dans les deux sens, d'ici à 2020, de l'autoroute A1 Lausanne-Genève entre St-Prex et Genève en profitant notamment de la suppression, d'ores et déjà décidée, de la bande de végétation centrale entre les chaussées des autoroutes.

La proposition de message sur les goulets d'étranglements établi par la Confédération a défini la liste des tronçons d'autoroute à élargir à 3 voies. Pour le parcours St-Prex – Genève, seule la section comprise entre la jonction de Coppet et l'échangeur du Vengeron répond aux critères de la Confédération. Dans ces conditions, il paraît peu productif de réclamer l'élargissement demandé à la Confédération sans espoir de réponse positive. En effet espérer que celle-ci financera un élargissement à trois voies entre St-Prex et Coppex en plus du contournement de Morges est illusoire, compte tenu des moyens dont elle dispose.

Nous demandons le contournement autoroutier de Morges (entre St-Prex et Bussigny-Crissier) à 3 voies essentiellement souterraines, dans les meilleurs délais, pour décharger la ville de Morges du trafic autoroutier croissant.

L'intégration du grand contournement de Morges comme mesure de première urgence pour la Confédération (avec la réalisation de la nouvelle autoroute de la vallée de la Glatt) fait partie intégrante du message fédéral sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers en tant que nouvel élément de réseau (voir plus haut).

Cette reconnaissance de la problématique est due au travail accompli tant par l'OFROU que par les services cantonaux vaudois, pour démontrer la pertinence et l'exactitude des problèmes constatés sur le terrain depuis les années 1970.

Il appartiendra désormais aux parlementaires fédéraux (dont les représentants vaudois) de prendre les mesures qui s'imposent, afin de donner les moyens nécessaires pour que la Confédération puisse mener « dans les meilleurs délais » les projets qui sont considérés comme les plus urgents.

Nous demandons l'élimination, d'ici à 2015, du goulet d'étranglement de l'A1 vers Crissier, entre la sortie de Cossonay et l'échangeur de la Venoge, l'un des tronçons les plus chargés de toute la Suisse, ainsi que la création d'une piste pour les poids lourds dans la montée de Bavois.

La première demande des pétitionnaires (suppression du goulet d'étranglement de Crissier) sera satisfaite entre Villars-Sainte-Croix et l'échangeur de la Venoge sous réserve que les chambres fédérales ratifient le message mis en consultation.

La création d'une piste supplémentaire à la montée de Bavois n'est plus nécessaire, car l'OFROU et l'Etat de Vaud ont mis en œuvre une solution beaucoup moins coûteuse, mais tout aussi efficace, qui consiste à interdire aux poids lourds qui circulent sur la montée de Bavois de se dépasser entre eux aux heures de pointe du matin. Cette solution a apporté un supplément bienvenu de fluidité aux périodes de plus forte

circulation.

Après 9 mois de fonctionnement, cette gestion du trafic des poids lourds par une signalisation ad hoc a démontré son efficacité et tant la Gendarmerie cantonale que l'OFROU et le SR ne peuvent que se féliciter de son bon fonctionnement.

Nous demandons l'amélioration des sorties et/ou jonctions autoroutières vaudoises surchargées, notamment Aubonne Littoral Parc, Nyon et Coppet.

Un réaménagement de la circulation aux jours de pointes a été réalisé par le Service des routes pour la jonction d'Aubonne facilitant ainsi l'accès à Littoral Parc. L'amélioration des jonctions de Nyon et Coppet est incluse dans le programme pour résorber les goulets d'étranglement (voir plus haut)

Sur la base de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime avoir répondu à la pétition « OUI à la sécurité routière, OUI à la 3^e voie autoroutière entre Lausanne et Genève ».

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE VICE-PRESIDENT

LE CHANCELIER

François Marthaler

Vincent Grandjean