

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Claudine Wyssa concernant les réponses divergentes entre le Département des Infrastructures et la Confédération au sujet de la jonction d'Ecublens

1. Rappel

La consultation fédérale en cours sur l'"Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires" fait très clairement ressortir que la construction d'une jonction autoroutière à Ecublens est remise aux calendes grecques. Elle n'apparaît même pas dans les projets rejetés et n'est tout simplement plus citée dans la liste des projets (liste annexée). Quelque 80 millions de francs ont bien été attribués à une élimination des goulets d'étranglement à Crissier et la situation particulière de la région morgienne en termes d'intégration urbanistique et charge de trafic a été reconnue par le Conseil d'Etat, mais rien sur Ecublens.

Malgré cela le département, par son service des routes, affirme que la jonction d'Ecublens se fera.

Le GROPIL du PALM est informé du démarrage d'une étude en été 2009. Encore récemment, j'ai également obtenu oralement cette réponse de la part de M. Tribolet, actuellement chef de la division entretien du Service des routes, qui précisait cependant que le financement de bretelles autoroutières était entièrement du ressort de la Confédération.

Il est connu que la construction de cette jonction est d'une importance cruciale ; les nuisances induites par la seule jonction Crissier-Bussigny-Ecublens nord sont extrêmement dommageables pour la qualité de vie de toute la région. De plus elle permettrait de réduire le trafic congestionné dans cette zone et de diminuer les distances parcourues notamment par les poids lourds se rendant dans les centres de distribution Migros à Ecublens et Coop à Aclens, ainsi que d'autres grandes sociétés comme Thévenaz Leduc.

Je me permets donc de poser les questions suivantes:

- 1. Est-il possible d'obtenir un tableau résumant les financements des projets routiers fédéraux et cantonaux dans le canton ?*
- 2. Quelle est l'origine des divergences entre le canton et la Confédération à ce sujet ?*
- 3. Le canton et le Département des infrastructures sont-ils de l'avis que cette jonction est d'une importance extrême ?*
- 4. Si la réponse est positive, le canton est-il prêt à défendre cette position auprès de l'OFROU ?*
- 5. S'il n'était pas possible de modifier la position fédérale, le canton pourrait-il envisager de construire à ses frais une demi jonction "provisoire" en utilisant les voies d'accès de service déjà existantes qui pourrait résoudre partiellement le problème en attendant le grand contournement de Morges ?*

2. Considérations d'ordre général

2.1 Réseau autoroutier du canton de Vaud

Quand bien même l'OFROU assume depuis le 1er janvier 2008 l'entier du pilotage des projets en lien avec les autoroutes sur territoire vaudois, une collaboration étroite est mise en œuvre entre les représentants de l'OFROU, les services cantonaux concernés et les communes territorialement touchées par l'un ou l'autre des projets.

La jonction d'Ecublens fait partie du plan des mesures du projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM). La fiche de mesure n° 10 du rapport PALM de décembre 2007 remis à la Confédération en résume les objectifs.

Dans le communiqué de presse du 22 décembre 2008, suite à une conférence de presse commune du Département des infrastructures et de l'OFROU, il est rappelé que seuls 1,6 milliard sur les 5,5 milliards de francs du fonds d'infrastructure seront engagés pour la première étape (2011-2014). Le tronçon Ecublens – Villars-Ste-Croix est le seul projet romand retenu pour cette étape, pour un montant de 80 millions de francs. L'Office fédéral des routes (OFROU) a toutefois fourni – à coté d'un grand nombre de mesures concernant la conservation du réseau – des garanties de réalisation d'un certain nombre d'aménagements (nouvelles jonctions, adaptations locales) qui seront réalisés à court et moyen terme afin d'optimiser le réseau, notamment aux abords des agglomérations lausannoise et genevoise, à savoir :

1. télégestion et utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Lausanne et Morges (2010)
2. dédoublement de la jonction de la Blécherette (dès 2015)
3. aménagement de la jonction de Malley et création d'une nouvelle jonction à Chavannes (dès 2015)
4. étude par l'OFROU d'une nouvelle jonction à Ecublens en lien avec la mesure prioritaire d'élargissement de l'autoroute entre Ecublens et Villars-Ste-Croix
5. étude par l'OFROU de l'aménagement des jonctions de Coppet, Nyon et Gland en vue d'améliorer notamment le fonctionnement des transports publics.

En outre, dans le rapport destiné à la consultation de l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales il est stipulé à la page 55 que, dans le cadre du goulet d'étranglement de Crissier (tronçon Ecublens – Villars-Ste-Croix), l'OFROU "étudie en même temps la réalisation d'une nouvelle jonction à Ecublens".

Le Conseil fédéral propose également, sous réserve du financement, l'inscription du grand contournement autoroutier de Morges dans le futur réseau des routes nationales.

2.2 Réseau des routes cantonales vaudoises

En ce qui concerne les projets sur le réseau des routes cantonales, il convient de se référer à la liste du budget d'investissement. Quant aux projets à venir, ils figureront dans le document de stratégie sur le réseau routier vaudois, RRVD 2020, dont l'élaboration est en voie d'achèvement.

3. Réponses aux questions

Question 1

Est-il possible d'obtenir un tableau résumant les financements des projets routiers fédéraux et cantonaux dans le canton ?

La liste des projets fédéraux est contenue dans le chapitre 2.1 ci-avant, celle des projets cantonaux pour sa globalité dans le chapitre 2.2.

Question 2

Quelle est l'origine des divergences entre le canton et la Confédération à ce sujet ?

Il n'y a pas de divergence entre le canton et la Confédération, si ce n'est au niveau du planning de réalisation.

Question 3

Le canton et le Département des infrastructures sont-ils de l'avis que cette jonction est d'une importance extrême ?

Elle constitue, en effet, un tout avec les autres aménagements autoroutiers et devrait grandement contribuer à fluidifier le trafic tant sur l'autoroute que sur les routes cantonales. Ainsi, la charge de trafic sur la RC 401a entre Echallens et Crissier pourrait être diminuée de 50%.

Question 4

Si la réponse est positive, le canton est-il prêt à défendre cette position auprès de l'OFROU ?

Cela a été fait au travers d'une très importante étude de trafic multimodale, dite étude "chapeau", portant sur l'ensemble de l'Ouest lausannois. L'OFROU connaît bien l'importance de ce projet pour le canton de Vaud.

Question 5

S'il n'était pas possible de modifier la position fédérale, le canton pourrait-il envisager de construire à ses frais une demi jonction "provisoire" en utilisant les voies d'accès de service déjà existantes qui pourrait résoudre partiellement le problème en attendant le grand contournement de Morges ?

Non, car c'est la Confédération par l'intermédiaire de l'OFROU qui décide des délais et du financement quant aux compléments du réseau autoroutier à construire. Dans la législation actuelle, il n'est pas prévu de pré financement de la part des cantons.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 19 août 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean