

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Pierrette Roulet-Grin et consorts - Arrêté sur le réseau de routes nationales et hausse de la vignette : quels bénéfices pour le canton de Vaud ?

#### **Rappel**

*Il ressort clairement du message concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et son financement que la hausse du prix de la vignette à 100 francs est directement liée à la couverture des coûts supplémentaires résultant de l'adaptation de l'arrêté fédéral. Sur 300 millions de recettes supplémentaires, environ 100 millions serviront à couvrir les frais d'exploitation et d'entretien des 380 kilomètres de routes cantonales reprises dans le réseau national, 200 millions serviront à financer les coûts d'aménagement et de construction sur ces mêmes tronçons routiers, et ce durant au minimum 20 ans à compter de l'entrée en vigueur de la hausse.*

*Sur cette base, je souhaite obtenir les éclaircissements suivants de la part du Conseil d'Etat:*

*1) Les recettes supplémentaires tirées de la hausse de la vignette permettront-elles de contribuer directement à la lutte contre les bouchons réguliers sur les autoroutes du canton ?*

*Si oui, à partir de quand peut-on espérer que la Confédération investisse les recettes supplémentaires tirées de la vignette dans cette tâche ?*

*2) Le financement et la réalisation du grand contournement de Morges sont-ils assurés par la hausse de la vignette à 100 francs ?*

*3) Quels sont globalement, pour le canton, les principaux bénéfices directs de la hausse à 100 francs du prix de la vignette ?*

*4) En cas de rejet de la hausse du prix de la vignette, le Conseil d'Etat s'engagera-t-il en faveur de l'initiative parlementaire Müri, qui propose l'entrée en vigueur de l'arrêté sans hausse du prix de la vignette ?*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Pierrette Roulet-Grin*

*et 11 cosignataires*

#### **Réponse du Conseil d'Etat**

##### **1.- Préambule**

Depuis la définition du réseau des routes nationales, en 1960, la population suisse a connu une croissance importante, passant de 5,3 à bientôt 8 millions d'habitants. Dans le même temps, le trafic motorisé a quintuplé, signe d'une mobilité nouvelle, généralisée et démocratisée. Suisses et Vaudois se déplacent plus qu'il y a quelques décennies et les distances moyennes entre les lieux d'habitation et les lieux de travail ou de loisir n'ont cessé de progresser. Cette tendance lourde a accompagné, et

probablement encouragé, une croissance économique exceptionnelle et continue. Elle requiert cependant aussi que les infrastructures de transport soient adaptées à cette croissance afin de continuer à garantir à notre pays un avantage compétitif important, et surtout durable.

Les projets d'agglomération et la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire, notamment, constituent des instruments essentiels pour limiter le mitage du territoire et rationaliser nos projets de construction, afin de ne pas éloigner excessivement les lieux de vie des lieux de travail.

Mais il incombe également aux autorités de répondre aux besoins de mobilité qui s'expriment actuellement, tant par l'extension de l'offre de tous les types de transports publics – de nombreux projets sont en cours dans ce domaine, à commencer par le projet Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), que le peuple devra accepter l'an prochain - que par la mise à niveau d'un réseau routier national qui, tout en ne représentant que 2,3% des kilomètres de routes du pays, accueille 40% de son trafic.

## **2.- Arrêté sur le réseau**

Afin d'assurer l'accessibilité aux villes et agglomérations de taille moyenne ainsi qu'aux régions de montagne et aux régions périphériques, le Conseil fédéral et le Parlement ont adopté le nouvel arrêté sur le réseau, début 2013. Celui-ci intégrera environ 383 km de routes cantonales existantes dans le réseau des routes nationales. Il permettra en outre la poursuite de la planification de deux compléments de réseau dans les régions du Glatttal et de Lausanne/Morges, éliminant ainsi des goulets d'étranglement critiques. Qui plus est, cet arrêté pose les bases du financement de plusieurs autres contournements qui diminueront la charge du trafic et la pollution sonore.

Il est essentiel pour la Suisse de disposer d'une bonne infrastructure de transport. Grâce au nouvel arrêté sur le réseau, des tronçons d'importance nationale rejoindront le réseau des routes nationales. Défini en 1960, ce dernier doit, en effet, s'adapter aux nouveaux besoins. A l'avenir, des régions essentielles seront ainsi mieux desservies et les chefs-lieux de canton seront tous raccordés aux routes nationales.

## **3.- L'importance de la reprise par la Confédération**

Grâce à leur nouveau statut de routes d'importance nationale, les tronçons repris devront satisfaire à des standards supérieurs en termes de disponibilité, de compatibilité et de sécurité, par exemple sous forme d'exigences plus strictes imposées au service hivernal ou à la protection contre les risques naturels. En cas de besoin, des infrastructures distinctes seront mises en place afin d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons. Enfin, l'amélioration de la disponibilité et des standards d'aménagement profitera à la population tout entière, des résidents locaux aux entreprises, grandes ou petites, ainsi qu'aux automobilistes de passage.

## **4.- L'importance pour le canton de Vaud**

Le canton de Vaud ne remettra aucun tronçon à la Confédération. Grâce au nouvel arrêté sur le réseau, il bénéficiera cependant de liaisons plus rapides et plus fiables avec des régions importantes. Par exemple, l'inclusion de la liaison entre Martigny et le Gd-St-Bernard dans le réseau des routes nationales améliorera l'accès de la population vaudoise à la région métropolitaine de l'Italie du Nord par le tunnel du Grand-St-Bernard. La Confédération prendra ainsi la responsabilité de la quatrième et dernière liaison importante pour le transit nord-sud (après le Gothard, le San Bernardino et le Simplon). En cas de hausse du prix de la vignette, la reprise par la Confédération de tronçons bénéficiera notamment aux Vaudois qui les emploient régulièrement. Parmi ceux-ci figure au premier chef la route d'accès au tunnel du Grand-St-Bernard, qu'empruntent annuellement environ 560'000 véhicules chaque année dans le sens nord-sud.

De plus, la hausse du prix de la redevance d'utilisation du réseau des routes nationales (vignette) permettra de poursuivre la planification de la construction des deux extensions de réseau prévues :

l'autoroute du Glattal, dans le canton de Zurich et le contournement de Morges, qui doivent également être intégrés dans l'arrêté sur le réseau.

Avec 100'000 véhicules par jour aujourd'hui, et 130'000 prévus à l'horizon 2030, l'A1 entre Lausanne et Morges fait partie des tronçons les plus chargés du pays. Pour éviter que son engorgement devienne un frein au dynamisme économique de la région, il est crucial de poursuivre la planification de l'extension du réseau, par la réalisation d'un contournement. Mais il s'agit aussi, en aménageant un nouveau tracé, de garantir deux éléments essentiels de la politique menée dans l'agglomération Lausanne-Morges :

- Tout d'abord mettre fin à l'incongruité que constitue l'autoroute que traverse Morges, ce qui permettra un déclassement et une requalification de ce tronçon et une vraie politique de densification au centre-ville, ainsi que la prévoit la LAT.
- Ensuite, permettre à l'autoroute d'assumer pleinement sa fonction d'axe pour le trafic de transit en la sortant du cœur de l'agglomération, ainsi que sa fonction d'axe d'échange pour les personnes devant se rendre d'un bout à l'autre de l'agglomération.

Le canton de Vaud est également concerné par de nombreux projets de création ou de réaménagement de jonctions autoroutières. Le 20 septembre 2013, le Conseil fédéral approuvait ainsi le projet général d'amélioration de la jonction de la Blécherette, prévoyant une contribution fédérale de 64 millions sur un total de 92 millions. D'autres améliorations du même type sont prévues visant à faciliter les connexions entre le réseau routier et les autoroutes. Il s'agit notamment de l'agrandissement des jonctions de Chavannes et Lausanne-Malley, ainsi que de la création d'une jonction à Ecublens. Là également, la présence de financements suffisants est naturellement une condition pour que ces projets puissent, à l'instar de la jonction de la Blécherette, être financés par le budget d'aménagement des routes nationales. Il en va de même de réaménagements ou de créations de jonctions dans des cantons voisins : la construction d'une nouvelle jonction sur territoire genevois, à Versoix ou Collex-Bossis, contribuera également à améliorer l'accessibilité et la fluidité du tronçon Lausanne-Genève.

Sur le plan financier enfin, le canton tirera parti de l'augmentation de la contribution tirée des recettes nettes provenant du relèvement du prix de la vignette, à hauteur de 2,26 millions de francs par an. Suite à la diminution du réseau des routes principales dans les autres cantons, environ 1,08 million s'y ajoutera tous les ans au titre d'incidences sur les contributions au financement de mesures autres que techniques. Au bout du compte, les finances cantonales vaudoises profitent ainsi d'un supplément de recettes annuelles de 3,34 millions de francs (calcul basé sur les contributions 2010).

## **5.- Autres projets de la Confédération**

Le Parlement a alloué 5,5 milliards de francs à l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales. Les premiers projets du **programme d'élimination des goulets d'étranglement** ont déjà été approuvés définitivement. C'est le cas de la phase 1 d'élimination du goulet d'étranglement de Crissier. La planification de la phase 2 d'élimination de ce même goulet d'étranglement et d'accroissement de capacité au tronçon Villars-Ste-Croix - Cossonay n'est pas encore terminée.

Par ailleurs, les projets co-financés par la Confédération au titre des projets d'agglomération comprennent également des mesures en faveur du trafic routier et de sa gestion coordonnée. Le message concernant la libération d'une deuxième tranche de crédits en faveur de ces projets est actuellement en consultation.

Enfin, la Confédération prévoit de se doter d'un nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). En l'état actuel du projet, il sera alimenté par le produit des taxes sur les huiles minérales, de la vignette, de l'impôt sur les véhicules ainsi que d'une contribution forfaitaire pour les véhicules électriques. Le FORTA pourra constituer des réserves et fonctionnera de façon analogue au nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) adopté en juin par le Parlement et sur

lequel le peuple se prononcera en 2014.

## **6.- Réponses aux questions**

### ***Question 1***

*Les recettes supplémentaires tirées de la hausse de la vignette permettront-elles de contribuer directement à la lutte contre les bouchons réguliers sur les autoroutes du canton ? Si oui, à partir de quand peut-on espérer que la Confédération investisse les recettes supplémentaires tirées de la vignette dans cette tâche.*

Le produit de la vignette contribue aux tâches d'entretien et d'aménagement du réseau des routes nationales. La forte sollicitation à laquelle celui-ci est soumis et qui est évoquée ci-dessus, combinée au vieillissement des infrastructures, conduit à une augmentation des besoins d'entretien pour conserver la disponibilité requise tout en respectant les normes en vigueur, notamment dans le domaine de la sécurité ou du bruit. Un entretien suffisant et adapté constitue l'un des éléments premiers d'un réseau fluide.

Le chapitre 4 ci-dessus rappelle l'ensemble des enjeux pour le canton de Vaud. Il est prévu que le nouveau prix de la vignette soit applicable à partir du moment où les réserves du financement spécial de la circulation routière (FSCR) se situeront en-dessous d'un milliard de francs, soit probablement en 2016. A partir de ce moment, les recettes supplémentaires seront affectées à l'entretien et à l'aménagement du réseau national dans le sens indiqué précédemment.

Le chapitre 5 développe les moyens d'ores et déjà mis à disposition dans d'autres cadres par la Confédération pour éliminer les goulets d'étranglement dans le canton. A proprement parler, ces moyens ne sont pas directement liés à l'augmentation du prix de la vignette. Le bon fonctionnement et l'utilité des améliorations prévues dépendent cependant de la possibilité de poursuivre l'entretien et l'aménagement de tout le réseau.

### ***Question 2***

*Le financement et la réalisation du grand contournement de Morges sont-ils assurés par la hausse de la vignette à 100 francs ?*

La hausse du prix de la vignette permettra de poursuivre la planification de la construction des deux extensions de réseau que sont l'autoroute du Glattal, dans le canton de Zurich et le contournement de Morges, qui doivent être intégrés dans l'arrêté sur le réseau. La poursuite des études dépend donc de la présence de financements suffisants pour le réseau des routes nationales. Le financement de la réalisation du complément important au réseau que constitue le contournement de Morges reste, lui, à déterminer avec précision.

### ***Question 3***

*Quels sont globalement, pour le canton, les principaux bénéfices directs de la hausse à 100 francs du prix de la vignette ?*

Les bénéfices attendus concernant le réseau routier national sont détaillés dans l'introduction ainsi que dans les réponses aux questions ci-dessus.

Par ailleurs, le canton de Vaud pourra compter sur un montant annuel supplémentaire de 3.3 millions de francs au titre de la contribution à l'entretien des routes principales, ce qui représente une augmentation de 12 %, par rapport au montant actuellement reçu.

### ***Question 4***

*En cas de rejet de la hausse du prix de la vignette, le Conseil d'Etat s'engagera-t-il en faveur de l'initiative parlementaire Müri, qui propose l'entrée en vigueur de l'arrêté sans hausse du prix de la vignette ?*

Le Conseil d'Etat s'engage pour que le nouvel arrêté sur le réseau puisse être financé par la hausse du

prix de la vignette autoroutière, ainsi que le prévoit le projet adopté par les Chambres fédérales. Le devenir des différents projets autoroutiers vaudois mentionné au chapitre 4 ci-dessus dépend d'un financement suffisant pour les routes nationales. Ces besoins en infrastructure importants dans le canton requièrent donc cette nouvelle source de financement puisse entrer en vigueur, de même que le projet de fonds routier du Conseil fédéral décrit ci-dessus.

L'initiative parlementaire citée reste vague quant à la clé de répartition qui prévaudrait pour financer l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau sans le financement supplémentaire prévu. Une telle reprise fait donc peser sur les finances cantonales des risques qu'il est difficile d'estimer.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 octobre 2013.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*