

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Laurent Miéville et consorts au nom du groupe vert'libéral - A quand la mise en pratique des solutions existantes pour faire sauter les bouchons autoroutiers ?

Rappel de l'interpellation

Le Conseil d'Etat mène une politique volontariste visant le report du trafic local sur le réseau autoroutier. Cette politique se décline notamment par l'aménagement de nouvelles jonctions autoroutières et l'amélioration d'une série de jonctions existantes. Le but de ce report de trafic sur l'autoroute est de soulager le trafic d'agglomération et ménager une plus grande place aux transports publics et à la mobilité douce.

De manière inverse, à l'ère de l'automobile connectée, l'apparition de bouchons ou de ralentissements sur l'autoroute sont très rapidement signalés permettant aux véhicules de prendre des parcours alternatifs. Ce report de trafic aboutit à une surcharge des routes cantonales et communales à proximité.

Pour ces raisons, il est essentiel de maintenir une circulation la plus fluide possible sur les autoroutes de notre Canton, en particulier aux heures de pointes.

La Confédération, consciente de ces enjeux de mobilité, a initié une série de mesures, la plus connue dans notre région étant la réaffectation horaire des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) entre Morges et Ecublens depuis 2010.

Fort des résultats positifs obtenus en termes de réduction d'accidents (-25%), pollution (-20% N02) et de bruit jusqu'à -2.4dB), cela sans générer d'appel d'air de trafic, l'Office fédéral des routes (OFROU) a initié la mise en place de réaffectation de la BAU aux heures de pointe sur 5 tronçons additionnels sur territoire vaudois. Les aménagements correspondant s'étendront jusqu'en 2030 avec une incertitude sur la date de la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Nyon.

D'autre part, la Confédération a également prononcé des interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds sur 730 km de routes nationales sans indiquer clairement quels tronçons sont concernés, notamment au sein de notre Canton.

Je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. D'ici une année environ, le Conseil fédéral soumettra au Parlement son 3ème message pour l'élimination des goulets d'étranglements. La date de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Nyon dépendant de l'avancée des travaux en cours, le Conseil d'Etat dispose-t-il d'informations lui permettant d'évaluer cette date ?*
- 2. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des tronçons sur territoire vaudois concernés par des interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds ? Si oui lesquels sont-ils ?*
- 3. Comment le Conseil d'Etat juge-t-il une éventuelle extension de ces interdictions au-delà des*

tronçons proposés par l'OFROU, en particulier soutient-il une telle extension sur l'autoroute A 1 entre Lausanne et Genève aux heures de pointe ?

4. *Plus généralement, comment le Conseil d'Etat juge-t-il l'impact de l'acceptation par le peuple le 12 février dernier du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sur la rapidité de mise en place des mesures énoncées ci-dessus ?*

(Signé) Laurent Miéville et 4 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Bandes d'arrêt d'urgence actives et élimination des goulets d'étranglement

Il importe de distinguer d'une part, la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence active (RBAU) et d'autre part, l'élimination des goulets d'étranglement.

La RBAU est une mesure de gestion du trafic consistant à permettre, aux périodes de forte affluence, la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU). En cas de nécessité cependant (accident, panne,...) la RBAU peut être désactivée, même en période de forte affluence, restituant ainsi la BAU à sa fonction première. Il s'agit d'une mesure d'exploitation, en règle générale dans l'emprise initiale de l'autoroute, nécessitant une signalisation variable et d'importants dispositifs de surveillance.

Le programme d'élimination des goulets d'étranglement consiste pour sa part à augmenter la capacité du réseau autoroutier par l'adjonction de voies de circulation supplémentaires tout en maintenant la présence d'une BAU pour les besoins de l'exploitation, ou en créant de nouveaux tronçons. Ces projets représentent des investissements plus importants ainsi que des durées de procédure et de travaux plus longues.

En conséquence, il arrive que sur un même tronçon autoroutier, une RBAU soit envisagée, en tant que mesure à court terme, préalablement au projet d'élimination d'un goulet d'étranglement. Cela ne fait cependant sens que dans la mesure où les moyens nécessaires à la RBAU sont proportionnés à leur durée de vie escomptée, dans l'attente d'une solution pérenne d'élimination du goulet d'étranglement.

Avant l'adoption du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), ces deux types de mesures étaient financés par des sources distinctes, à savoir le budget d'entretien des routes nationales pour les RBAU et le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFInfr ; RS 725.13), pour les goulets d'étranglement.

L'adoption de FORTA implique que ces deux types de mesures seront dorénavant financés par une source unique, avec un financement pérenne, qui distingue cependant les moyens alloués à l'exploitation et l'entretien (dont les RBAU), pour un montant annuel de quelque 2,2 milliards de francs, de ceux dédiés à l'élimination des goulets d'étranglement qui feront l'objet de décisions par étapes, dans le cadre de programmes de développement stratégiques des routes nationales (PRODES des routes nationales).

Les différents projets de goulets d'étranglement et de RBAU sur territoire vaudois et leur état d'avancement, à connaissance du Conseil d'Etat, sont présentés ci-dessous.

Goulets d'étranglement

Dans les deux programmes pour l'élimination des goulets d'étranglement présentés à ce jour par le Conseil fédéral, les projets d'accroissement de la capacité du réseau des routes nationales sont hiérarchisés et répartis dans des modules en fonction de leur priorité. Les projets des modules 1 et 2 correspondent aux aménagements prioritaires qui devraient pouvoir être financés par les moyens disponibles par le fonds d'infrastructure. Le module 3 rassemble les projets que le Conseil fédéral a également jugés efficaces, mais dont le degré de priorité est moindre. Le module 4, quant à lui, regroupe les projets moins prioritaires.

Dans le canton de Vaud les tronçons suivants sont concernés :

Module 1

- N1, goulet d'étranglement de Crissier, phase 1

Module 2

- N1, goulet d'étranglement de Crissier, phase 2
- N1, Le Vengeron - Coppet

Module 3

- N1, Coppet – Nyon
- N1, Villars-Ste-Croix – Cossonay

Module 4

- N9, Villars-Ste-Croix - Montreux

En vertu des arrêtés fédéraux du 21 septembre 2010 et du 16 septembre 2014, CHF 160 millions au total ont été débloqués pour le financement de la phase 1 du goulet de Crissier. Les montants nécessaires à la planification des autres tronçons vaudois ci-dessus ont également été libérés, en vue de la préparation du prochain message du Conseil fédéral, sous l'égide du Fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA).

Les études relatives à ces goulets sont toutes en cours à l'OFROU, à des stades d'avancement distincts selon le module auquel elles appartiennent. Il importe cependant de signaler que l'OFROU élabore conjointement les projets généraux des tronçons Vengeron-Coppet (module 2) et Coppet-Nyon (module 3).

Le programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales) définira les étapes d'aménagement nécessaires. Les Chambres fédérales se prononceront non seulement sur les projets et sur leur degré de priorité, mais aussi sur leur financement. Elles détermineront, en principe tous les quatre ans, les nouveaux projets à réaliser. Il est prévu que le Parlement adopte la prochaine tranche de financement en 2019.

RBAU

La mise en service d'une RBAU est envisagée par l'OFROU sur cinq tronçons en territoire vaudois. Les études y relatives en sont à des stades d'avancement variés. La décision quant à leur mise en œuvre effective demeure dans certains cas réservée, en fonction des échéances de réalisation qui seront retenues sur ces mêmes tronçons pour les mesures d'assainissement des goulets d'étranglement présentées ci-dessus ainsi que celle du contournement de Morges également inscrit dans le projet FORTA. Les tronçons concernés par les RBAU sont les suivants :

- N1 entre la jonction de Cossonay et l'échangeur de Villars Ste Croix, mise en service d'une RBAU prévue fin 2019.
- N1 entre les jonctions de Chavornay et La Sarraz, projet en cours, réalisation réservée selon études d'élargissement également en cours.
- N9 entre les jonctions de Vennes et de Belmont, projet en cours, mise en service conditionnée par l'aboutissement des procédures d'enquête relatives à l'élargissement des tunnels de Belmont.
- N1 entre les jonctions d'Aubonne et Morges-Est, projet en cours, réalisation dépendante de la stratégie de mise en œuvre et des délais de réalisation du contournement de Morges.
- N1 entre le Vengeron et Nyon, mesure envisagée, pas de projet en cours. Au stade actuel des études d'élargissement dans le cadre du goulet d'étranglement, la réalisation d'un élargissement, sans passer par une étape de RBAU, est en effet privilégiée par l'OFROU.

Dans ses relations avec l'OFROU, le Département des infrastructures et des ressources humaines veille à ce que les intérêts du Canton soient valablement pris en compte. Dans les cas où une solution pérenne d'élargissement ne pourra être mise en œuvre dans un délai raisonnable, il soutiendra et

demandera la mise en œuvre de RBAU en tant que mesure transitoire de gestion du trafic.

Interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds

La Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) stipule en son art. 2 al. 3bis que l'Office fédéral des routes (OFROU) est compétent pour arrêter les mesures concernant la réglementation locale du trafic sur les routes nationales.

Pour des raisons de sécurité routière, l'OFROU a établi une directive qui définit les types d'interdiction de dépasser (permanentes, temporaires ou variables) ainsi que les critères qui permettent de promulguer une telle interdiction, (tunnels de plus de 300 mètres, charges horaire des poids lourds, déclivité, longueur et conditions locales des tronçons).

Les décisions de l'OFROU en la matière sont publiées et peuvent être attaquées auprès du tribunal administratif fédéral.

Réponses aux questions

1. D'ici une année environ, le Conseil fédéral soumettra au Parlement son 3ème message pour l'élimination des goulets d'étranglements. La date de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Nyon dépendant de l'avancée des travaux en cours, le Conseil d'Etat dispose-t-il d'informations lui permettant d'évaluer cette date ?

Lors des consultations fédérales passées et à venir, le Conseil d'Etat a soutenu et soutiendra l'intégration des goulets d'étranglement sis sur territoire vaudois dans les étapes d'aménagement prioritaires. En particulier, le Conseil d'Etat prône une réalisation la plus rapide possible et conjointe des deux tronçons Le Vengeron – Coppet et Coppet – Nyon.

Le contenu du programme de développement stratégique qui sera soumis au Parlement n'est à ce jour pas connu. Dans la mesure où l'assainissement de ces deux tronçons serait effectivement colloqué en mesure prioritaire (réalisation dès 2026) et qu'il apparaîtrait ainsi qu'une RBAU ne pourrait être mise en œuvre que pour une courte durée, le Conseil d'Etat pourrait admettre l'abandon du projet de RBAU dans ce secteur.

2. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance des tronçons sur territoire vaudois concernés par des interdictions ponctuelles de dépassement pour les poids lourds ? Si oui lesquels sont-ils ?

L'OFROU a arrêté une décision relative à l'interdiction aux camions de dépasser sur les routes nationales N1, N1a, N5, N9, N12 et N16, qui concerne le Canton de Vaud, en date du 3 juin 2014.

Dans le canton de Vaud, les tronçons autoroutiers faisant l'objet d'une interdiction de dépassement pour les poids lourds sont les suivants :

- N1, tunnel d'Arissoules (dans les deux sens de circulation) ;
- N1, tunnel de Pomy (dans les deux sens de circulation) ;
- N1, du km 74,300 au km 76,700 soit approximativement entre les jonctions de Cossonay et de la Sarraz, dans le sens de circulation Lausanne – Berne, à la montée (interdiction valable uniquement entre 14 h 00 et 18 h 00) ;
- N1, du km 85,150 au km 78,800 soit approximativement entre l'échangeur d'Essert-Pittet et la jonction de la Sarraz, dans le sens de circulation Berne - Lausanne, à la montée ;
- N9, tunnels de Belmont, de Flonzaley et de Glion en direction de Martigny ;
- N9, tunnels de Glion, Flonzaley et Criblette, Belmont, en direction de Lausanne.

L'OFROU prévoit en outre d'arrêter une décision relative à l'interdiction aux camions de dépasser sur la route nationale N9b entre Orbe et Vallorbe, une fois les travaux de sécurisation en cours terminés.

3. Comment le Conseil d'Etat juge-t-il une éventuelle extension de ces interdictions au-delà des tronçons proposés par l'OFROU, en particulier soutient-il une telle extension sur l'autoroute A 1 entre Lausanne et Genève aux heures de pointe ?

Une interdiction de dépassement pour les poids lourds sur l'A1, entre Lausanne et Genève, n'est pas à l'ordre du jour à l'OFROU. Il n'y a, en effet, sur ce tronçon, ni accidentologie particulière en lien avec la présence de poids lourds ni caractéristiques de tracé spécifiques de l'autoroute (tunnels ou déclivités importantes) justifiant une telle mesure car, comme mentionné ci-dessus, les interdictions de dépassement sont motivées par des considérations de sécurité.

Tout en relevant qu'il n'est pas compétent en la matière, le Conseil d'Etat considère la position de l'OFROU opportune.

4. Plus généralement, comment le Conseil d'Etat juge-t-il l'impact de l'acceptation par le peuple le 12 février dernier du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sur la rapidité de mise en place des mesures énoncées ci-dessus ?

Le Conseil d'Etat est convaincu que l'adoption de FORTA joue en faveur d'une réalisation accélérée des infrastructures autoroutières nécessaires au Canton. En effet, l'élimination des goulets d'étranglement, tout comme le financement fédéral pour les projets d'agglomération, reposaient par le passé sur le fonds fédéral d'infrastructure. Ce fonds n'était pas pérenne et les moyens dédiés à l'assainissement des goulets d'étranglement limités à 5.5 milliards de francs.

Le dernier message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral concernant l'allocation des moyens financiers nécessaires pour la deuxième période du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, daté du 22 février 2014, mentionnait déjà que les moyens limités du fonds d'infrastructures ne permettraient pas de financer les goulets d'étranglement des modules 3 et 4, dont plusieurs concernent le Canton.

L'acceptation de FORTA a créé les bases pour un financement pérenne de l'infrastructure autoroutière et des projets d'agglomération. Il permet le financement à long terme de l'élimination des goulets d'étranglement. L'aménagement se fera par étapes. Environ 6,5 milliards de francs seront utilisés pour l'étape de réalisation 2030, augmentant ainsi les moyens initialement prévus par le fonds d'infrastructure.

Le Conseil d'Etat est également d'avis qu'un financement unique pour l'infrastructure autoroutière devrait favoriser une optimisation globale des moyens dédiés d'une part à l'exploitation (dont dépendent les RBAU) et d'autre part à l'assainissement des goulets d'étranglement. Du point de vue du Conseil d'Etat, cela devrait ouvrir la voie, dans le programme stratégique du développement des routes nationales à venir, à une priorisation fédérale plus conforme à ses attentes, s'agissant des goulets d'étranglement, vaudois, notamment entre Coppet et Nyon.

Les conditions financières à une réalisation de ces infrastructures étant réunies, la rapidité de mise en œuvre sera affectée par des contraintes techniques (les travaux devant nécessairement s'effectuer en maintenant le trafic et un niveau de gêne acceptable pour celui-ci). Les aspects juridiques découlant des procédures d'enquêtes constitueront également un aspect déterminant pour le délai de réalisation de ces infrastructures nécessaires au Canton et à son développement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 juillet 2017.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean