

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation - Cédric Weissert et consorts au nom UDC - Refus du projet d'extension des routes nationales - Quels impacts pour notre canton ?
(24_INT_174)**

Rappel de l'interpellation

Ce dimanche le peuple suisse a tranché et a décidé de refuser les projets d'extensions dont faisait partie le tronçon Nyon (VD) - Le Vengeron (GE). Le peuple vaudois en a fait de même mais il est à noter que les principaux concernés, à savoir le district de Nyon, n'a lui refusé que d'une courte tête ces projets (49.12 % oui/ 50.88 % non). Les communes les plus concernées par l'engorgement du trafic lorsque l'autoroute est bouchée l'ont par contre plébiscité avec par exemple au rang des communes ayant dit oui :

- Cran-près-Celigny : 56.37 %
- Founex : 54.12 %
- Coppet : 55.82 %
- Tannay : 54.46 %
- Mies : 55.33 %
- Commugny : 54.04 %

Face à ce constat d'une réponse sans solutions, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. A la suite du vote de ce week-end, quelles solutions le Conseil d'Etat entend-il apporter aux communes touchées et impactées par l'engorgement de l'autoroute ?*
- 2. D'un point de vue cantonal, comment le Conseil d'Etat voit-il l'évolution de la mobilité à l'horizon 2035 sans un développement rationnel de nos routes nationales ?*
- 3. Quels impacts pour notre économie vaudoise ce refus pourrait-il avoir ?*
- 4. La région de la Côte bénéficie de la présence de nombreuses PME et entreprises internationales, le Conseil d'Etat craint-il des répercussions de type "déménagement" ou remise en cause d'installation de nouvelles entreprises ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat a pris acte du refus par le peuple, le 24 novembre 2024, de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales. À la suite de ce vote puis du réexamen des projets de développement des infrastructures de transport mené par la Confédération, le Conseil fédéral, dans le cadre du projet Transports '45 qu'il a soumis à consultation en juin 2026, en prend également acte et confirme le renoncement aux projets d'augmentation de capacité entre Le Vengeron et Coppet, ainsi qu'entre Coppet et Nyon.

Si avec Transports'45 le Conseil fédéral confirme sa volonté d'abandonner l'élargissement, il reconnaît en même temps que le problème de fonctionnement de l'axe Lausanne-Genève demeure. C'est la raison pour laquelle il prévoit de lui substituer, pour fluidifier le trafic, des mesures d'exploitation en particulier l'activation des bandes d'arrêts d'urgence. A plus long terme, la Confédération confirme par ailleurs la nécessité, et le caractère prioritaire, du doublement de la ligne Lausanne-Genève pour répondre aux besoins de mobilité.

Dans sa prise de position sur le projet Transports'45, le Conseil d'Etat a insisté sur le caractère urgent de telles mesures pour répondre aux besoins de mobilité sur l'axe Lausanne-Genève. Il a appelé le Conseil fédéral à réaliser, à très court terme, les travaux permettant de mettre à disposition les bandes d'arrêt d'urgence, et à débiter dans les plus brefs délais les travaux du tunnel Morges-Perroy ainsi que les études pour le doublement de l'entier de la ligne Lausanne-Genève.

Réponses aux questions

1. A la suite du vote de ce week-end, quelles solutions le Conseil d'Etat entend-il apporter aux communes touchées et impactées par l'engorgement de l'autoroute ?

Il convient de relever que les arguments avancés par les Communes favorables au financement de l'augmentation de capacité de la N1 entre Nyon et Le Vengeron portaient notamment sur la nécessité de préserver le réseau local des reports de trafic et de l'augmentation du trafic dans les localités, notamment lorsqu'il y a des congestions sur l'autoroute. Le Conseil d'Etat est pleinement conscient de cette problématique et des nuisances qu'elle peut engendrer pour les communes concernées et leur population.

La réponse à cette problématique doit intervenir à plusieurs niveaux. Il appartient en premier lieu à la Confédération, compétente pour le réseau des routes nationales, de veiller au bon fonctionnement de l'autoroute et de mettre en œuvre les mesures permettant d'en améliorer la fluidité et la fiabilité. Dans le cadre de Transports '45, elle propose de recourir à la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence sur les tronçons concernés et à plus long terme d'augmenter la capacité ferroviaire.

En complément, et en cohérence avec sa Stratégie cantonale de mobilité multimodale et son Plan climat, le Canton œuvre à offrir des alternatives attractives à l'usage de la voiture individuelle. Il mise notamment sur le développement de l'offre de transports publics, tant ferroviaire que routière, sur le développement des mobilités actives ainsi que sur le renforcement de l'intermodalité. Ces mesures doivent contribuer à réduire la pression sur le réseau routier et, partant, à limiter les phénomènes de report de trafic dans les localités.

2. D'un point de vue cantonal, comment le Conseil d'Etat voit-il l'évolution de la mobilité à l'horizon 2035 sans un développement rationnel de nos routes nationales ?

Comme il l'explique dans sa réponse à l'interpellation récente du député Cédric Weissert « Planification Transport '45 - Le canton de Vaud n'a-t-il pas de projets routiers ? » (26_INT_91), le Conseil d'Etat estime que l'évolution du réseau routier vaudois doit être appréhendée dans une perspective multimodale, conformément à sa stratégie de mobilité, afin de coordonner le développement des différents modes de transport, de renforcer leur complémentarité et d'apporter les réponses les plus adaptées aux besoins de chaque territoire.

Ainsi, il est favorable aux mesures visant à supprimer les goulets d'étranglement lorsqu'elles sont nécessaires pour améliorer la fluidité du trafic et la sécurité routière, en particulier lorsque le recours accru à l'autoroute permet de délester les centres urbains et le réseau routier local au profit des transports publics et des mobilités actives. Le Conseil d'Etat estime que l'abandon des projets

d'extension des routes nationales sur l'A1 entre Lausanne et Genève et l'A9 entre Lausanne et Yverdon-les-Bains ne pourrait être envisagé qu'une fois de nouvelles infrastructures ferroviaires équivalentes mises en service. De plus, face aux enjeux immédiats, le Conseil d'Etat attend que l'activation des bandes d'arrêt d'urgence soit généralisée rapidement pour fluidifier le trafic sur ces tronçons. En outre, plusieurs mesures sont prévues sur le territoire vaudois pour améliorer le fonctionnement du réseau national: le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et les jonctions liées, le projet d'éclatement de la jonction de la Blécherette, le projet des RBAU entre La Veyre et Monteux ainsi qu'entre Vennes et Belmont et les élargissements de tunnels liés, le réaménagement de plusieurs jonctions ainsi que le développement de systèmes de régulation dynamique des vitesses et de dosages du trafic entrant sur l'autoroute aux jonctions.

En conclusion, le Conseil d'Etat considère que l'évolution du réseau autoroutier doit être envisagée non pas isolément, mais comme l'une des composantes d'un système de mobilité multimodal dont la l'efficacité repose à la fois sur l'optimisation des infrastructures routières et sur le renforcement des alternatives au transport individuel motorisé, pour favoriser le report modal de l'autoroute vers le réseau ferroviaire.

3. Quels impacts pour notre économie vaudoise ce refus pourrait-il avoir ? et

4. La région de la Côte bénéficie de la présence de nombreuses PME et entreprises internationales, le Conseil d'Etat craint-il des répercussions de type "déménagement" ou remise en cause d'installation de nouvelles entreprises ?

Le Conseil d'Etat est pleinement conscient de l'importance de l'accessibilité pour le bon fonctionnement de l'économie vaudoise. La stratégie cantonale de mobilité multimodale retient ainsi parmi ses objectifs d'assurer la fonctionnalité du système de mobilité, afin de répondre aux besoins de la population mais également d'offrir des conditions adéquates au déploiement d'une économie dynamique et équilibrée sur le territoire. Elle vise à garantir une mobilité efficace et fiable, répondant aux besoins des habitantes et habitants comme à ceux des entreprises.

La congestion des infrastructures de transport peut affecter l'économie, notamment en réduisant la fiabilité des déplacements professionnels et du transport de marchandises et en péjorant l'accessibilité de certains territoires et pôles d'activités. Le Conseil d'Etat relève cependant qu'en comparaison internationale la Suisse et le Canton de Vaud bénéficient d'un système de mobilité performant. Les phénomènes de congestion, s'ils existent et ne doivent pas être minimisés dans le canton de Vaud, sont sans commune mesure avec ceux que l'on peut observer à l'international dans des aires métropolitaines d'importance comparable ou, plus encore, dans les grandes métropoles. Au surplus, les critères qui influent sur l'implantation d'entreprises ou, au contraire sur leur délocalisation, relèvent également d'autres aspects que la qualité du système de transport, comme par exemple le tissu économique global et la proximité d'entités de recherche et développement, la présence de main d'œuvre qualifiée, la qualité de vie, les conditions fiscales etc.

Le Conseil d'Etat n'est pas en mesure d'isoler ou de chiffrer un impact économique qui aurait résulté ou résulterait à l'avenir spécifiquement du refus par le peuple de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales. Il constate toutefois que, presque trois ans après cette décision populaire, il n'a pas pu détecter de signes qui donneraient à croire que, de ce fait, des entreprises aient renoncé à leur implantation ou déménagé.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 7 octobre 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni