

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Cédric Weissert et consorts - Planification Transport'45 – Le canton de Vaud n'a-t-il pas de projets routiers ? (26_INT_91)

Rappel

Il y a quelques jours le Conseil Fédéral a ouvert sa procédure de consultation pour "Transports '45" amenant à de gros investissements en Suisse pour transformer le réseau routier et ferroviaire de notre pays. D'un point de vue ferroviaire notre canton bénéficie de plusieurs aménagements comme l'adaptation du LEB entre Assens et Etagnières ou encore le tunnel entre Morges et Perroy.

Cependant d'un point de vue routier, il est fort dommage de constater que plusieurs projets sont désormais abandonnés comme l'élargissement à six voies entre Le Vangeron (GE) et Nyon (VD), entre Aubonne et Nyon ou encore entre l'échangeur de Villars-ste-Croix et Cossonay. La mobilité doit être multimodale et force est de constater que le réseau routier est mis de côté alors même que la mobilité dans notre canton est à la traîne et que les heures de bouchon explosent. Ces bouchons sont d'autant plus un frein pour nos PME dont certaines pourraient voir dans la mobilité vaudoise un élément supplémentaire qui s'ajoute à d'autres (fiscalité, charges administratives, etc...) les poussant à s'installer dans des cantons limitrophes plus "accueillants".

J'ai donc l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Le Conseil d'Etat a-t-il sensibilisé le Conseil Fédéral sur l'importance du réseau routier de notre canton donc plusieurs axes sont des noeuds importants ?*
- 2. Le refus net de la population vaudoise sur l'élargissement de l'autoroute a-t-il eu des effets sur l'abandon de plusieurs autres projets touchant notre canton ?*
- 3. Comment le Conseil d'Etat voit-il l'évolution de notre réseau routier sans ces travaux allant jusqu'en 2045 ?*
- 4. Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat en matière d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence dans notre canton ?*
- 5. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de proposer à l'OFrou des tronçons ? Si oui lesquels ?*
- 6. Si la réponse à la question 5 est négative, quels sont les freins du Conseil d'Etat ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat partage la nécessité de garantir le bon fonctionnement du réseau autoroutier vaudois et de répondre aux problèmes de congestion. Le projet du Conseil fédéral « Transports '45 » mis en consultation en juin 2026 et sur lequel le Conseil d'Etat vient de prendre position, prévoit en effet l'abandon des augmentations de capacité sur l'A1 et l'A9, au profit de mesures d'optimisation et d'exploitation du réseau existant avec l'activation des bandes d'arrêt d'urgence (RBAU).

Dans sa prise de position, 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. Pour mémoire, lors du PRODES 2023, le Canton avait accepté le retrait du projet de renforcement de l'A9 entre Vennes et La Veyre, en demandant en contrepartie au Conseil fédéral de renforcer l'offre ferroviaire sur les axes Lausanne–Berne et Lausanne–Valais.

C'est pourquoi, le Conseil d'Etat demande au Conseil fédéral que les projets ferroviaires favorisant le développement de l'offre tels que le tunnel Morges – Perroy, les travaux d'infrastructure dans les gares de Vevey, Aigle et St-Triphon demeurent dans l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire et que des montants soient réservés à cet effet. Il demande également que les études pour les tronçons Perroy – Vengeron et Romont – Fribourg puissent démarrer dès que possible.

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, et demande par ailleurs au Conseil fédéral d'analyser la possibilité d'assurer l'efficacité des RBAU en rendant possible leur continuité au niveau de certaines jonctions.

Dans l'attente de ces réalisations, le Conseil d'Etat réclame l'accélération de la mise en œuvre des projets qui sont déjà approuvés tels que la jonction de la Blécherette, l'activation des bandes d'arrêt d'urgence (RBAU) entre Vennes et Belmont, avec l'élargissement des tunnels de Belmont ainsi que le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, avec les jonctions qui l'accompagnent.

S'agissant enfin du projet du grand contournement de Morges, que le Conseil fédéral prévoit d'abandonner dans le cadre de « Transports '45 », le Conseil d'Etat ne peut pas accepter sa radiation du réseau des routes nationales sans que des solutions pérennes soient trouvées pour soulager la traversée de Morges par la N1. La mise en œuvre à un horizon correspondant du doublement de la ligne Lausanne-Genève sur l'entier de son tracé fait partie de ces solutions. A défaut, le Conseil d'Etat souhaite maintenir le grand contournement de Morges dans le réseau des routes nationales.

Réponse aux questions

1. Le Conseil d'Etat a-t-il sensibilisé le Conseil Fédéral sur l'importance du réseau routier de notre canton donc plusieurs axes sont des noeuds importants ?

Le Conseil d'Etat fait régulièrement valoir auprès de la Confédération l'importance stratégique du réseau des routes nationales vaudoises, qui supporte d'importants flux de trafic local et national et joue un rôle essentiel pour l'accessibilité du canton et le fonctionnement de son économie.

Cette attention se traduit autant dans les échanges techniques et politiques réguliers avec l'OFROU que dans le suivi de projets spécifiques, à l'image de celui de la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, ainsi que lors des consultations fédérales.

Le Conseil d'Etat rappelle à ce propos que dans sa prise de position sur le PRODES des routes nationales en 2023, il avait accepté l'abandon, par la Confédération, du projet de nouveau tracé de la N9 entre Vennes et La Veyre, en demandant qu'en contrepartie le renforcement de l'offre ferroviaire sur les axes Lausanne–Berne et Lausanne–Valais soit inscrit dans la planification fédérale.

2. Le refus net de la population vaudoise sur l'élargissement de l'autoroute a-t-il eu des effets sur l'abandon de plusieurs autres projets touchant notre canton ?

Le vote défavorable des Vaudoises et des Vaudois en 2024 concernant les financements pour l'élargissement des autoroutes – dont le Conseil d'Etat a pris acte – constitue certes le contexte politique dans lequel « Transports '45 » a été élaboré. Mais le Conseil d'Etat ne dispose toutefois d'aucun élément permettant d'établir un lien direct entre le résultat de la votation du 24 novembre 2024 dans le canton de Vaud et l'abandon des projets mentionnés. Selon le rapport explicatif de la consultation, les priorisations proposées dans « Transports '45 » résultent d'un réexamen beaucoup plus large de l'ensemble des projets, notamment sur la base de l'expertise du prof. Weidmann et des contraintes financières de la Confédération.

3. Comment le Conseil d'Etat voit-il l'évolution de notre réseau routier sans ces travaux allant jusqu'en 2045 ?

Conformément à sa stratégie cantonale de mobilité et à l'aune de son Plan climat, le Conseil d'Etat estime que l'évolution du réseau routier vaudois doit être appréhendée dans une perspective multimodale, 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.

S'agissant du réseau autoroutier, pour le Conseil d'Etat il est nécessaire de mener à bien les mesures nécessaires à l'amélioration du fonctionnement du réseau là où des interventions ciblées permettent d'en renforcer l'efficacité et la sécurité. Il est ainsi 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.

Dans le cadre du projet « Transports '45 », le Conseil fédéral privilégie désormais le recours à la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence (RBAU) sur plusieurs tronçons du réseau vaudois, en lieu et place des projets d'augmentation de capacité autoroutière envisagés jusqu'alors. Le Conseil fédéral fait également référence à la nécessité de coordonner développement du réseau autoroutier et ferroviaire, dans les couloirs où un développement ferroviaire important est planifié. Comme expliqué en préambule, dans l'attente des réalisations des projets prioritaires tels que la jonction de la Blécherette, le Conseil d'Etat estime qu'il est indispensable de généraliser à court terme l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (dispositif RBAU)

Outre les projets de RBAU qui doivent être réalisés rapidement et dont certains sont déjà en procédure, tel que le projet des RBAU entre Vennes et Belmont et les élargissements de tunnels liés, plusieurs mesures sont prévues sur le territoire vaudois, dont certaines à l'étude, pour améliorer le fonctionnement du réseau national. Il s'agit des projets de réaménagement de plusieurs jonctions ainsi que de 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 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.

4. Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat en matière d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence dans notre canton ?

La gestion des routes nationales et la planification de leurs aménagements relèvent de la compétence de la Confédération. Le Conseil d'Etat n'a dès lors pas de stratégie cantonale spécifique en matière d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (RBAU).

Face aux enjeux immédiats, il attend du Conseil fédéral que l'activation des bandes d'arrêt d'urgence soit généralisée rapidement pour fluidifier le trafic sur les tronçons autoroutiers saturés.

5. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de proposer à l'OFROU des tronçons ? Si oui lesquels ?

Il convient tout d'abord de rappeler que le réseau des routes nationales relève de la compétence de la Confédération, qui en assure la construction, l'exploitation et l'entretien et décide des projets à réaliser.

Les projets de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (RBAU) sont généralement intégrés par l'OFROU dans les projets d'entretien et d'adaptation du réseau. Sur le réseau autoroutier vaudois, de tels aménagements sont déjà en service, en planification ou à l'étude, et d'autres sont seulement mentionnés dans le PRODES 27, notamment sur les tronçons suivants :

- N1 Le Vengeron – Coppet – Nyon : RBAU mentionnée dans PRODES 27, en remplacement de l'élargissement initialement prévu. Le Canton demande d'examiner la nécessité de RBAU passantes au droit de la jonction de Coppet ;
- N1 Nyon-Aubonne : RBAU mentionnée dans PRODES 27, en remplacement de l'élargissement initialement prévu ;
- N1 Aubonne-Morges Ouest : RBAU prévues mentionnée dans PRODES 27, en remplacement de l'élargissement initialement prévu et à l'étude ;
- N1 Morges Ouest - Morges Est : RBAU non mentionnées dans le PRODES 27 mais à l'étude, le Canton demande d'examiner la nécessité de RBAU passantes au droit des jonctions de Morges Ouest et de Morges Est ;
- N1 Morges-Est - échangeur d'Ecublens : RBAU en service depuis 2010 ;
- N1 Villars-Sainte-Croix – Cossonay : RBAU en service depuis 2020 ;
- N1 Cossonay- La Sarraz : RBAU mentionnée dans PRODES 27, en remplacement de l'élargissement initialement prévu ; le Canton demande d'examiner la nécessité de RBAU passantes au droit de la jonction de Cossonay ;
- N1 La Sarraz-Chavornay : RBAU mentionnées dans PRODES 27 en remplacement de l'élargissement initialement prévu (RBAU en direction de Lausanne déjà à l'étude) ; le Canton demande d'examiner la nécessité de RBAU passantes au droit de la jonction de la Sarraz ;
- N9 Villars Sainte Croix-Vennes : RBAU mentionnée dans PRODES 27, en remplacement de l'élargissement initialement prévu et à l'étude ; le Canton demande d'examiner la nécessité de RBAU passantes au droit de la jonction de Vennes ;
- N9 Vennes–Belmont : procédure fédérale en cours ;
- N9 Vevey-Montreux : RBAU mentionnée dans PRODES 27, en remplacement de l'élargissement initialement prévu et à l'étude.

Les projets de RBAU ne sont pas des projets d'extension de capacité à la base, c'est pourquoi le Canton demande à l'OFROU d'examiner la possibilité de réaliser des RBAU passantes au droit de certaines jonctions. De plus, ces projets font partie des mesures d'exploitation, d'entretien et d'adaptation du réseau existant, dont le financement est également assuré par le FORTA. Pour la période 2028–2031, le Conseil fédéral propose à ce titre un plafond de dépenses global de 9,46 milliards de francs, pour l'exploitation, l'entretien et l'adaptation aux normes en vigueur des routes nationales. Le financement des RBAU pour la période 2028-2031 est assuré par le décret correspondant. Toutefois, le Message 27 ne précise pas quels sont les tronçons qui seront réalisés à cet horizon.

Le Conseil d'Etat, comme il l'a déjà dit précédemment, défendra auprès de la Confédération la réalisation rapide de ces RBAU.

6. Si la réponse à la question 5 est négative, quels sont les freins du Conseil d'Etat ?

Voir question 5.

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

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni