

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL **sur le développement des infrastructures de transport entre Lausanne et Genève**

1 VISION DU CONSEIL D'ETAT SUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ENTRE LAUSANNE ET GENÈVE

1.1 Préambule

Avant de répondre aux trois postulats et aux quatre interpellations qui suivent, il apparaît essentiel de présenter la vision dans laquelle s'inscrit l'action du Conseil d'Etat, sur le plan des transports en général et sur l'axe discuté ici en particulier.

1.2 Contexte général en matière de décisions dans les domaines autoroutier et ferroviaire

1.2.1 Depuis le 1^{er} janvier 2008, la planification et le financement du réseau autoroutier relève entièrement de la responsabilité de la Confédération, plus précisément de l'Office fédéral des routes (OFROU). Cela dit, l'OFROU collabore étroitement avec les autorités cantonales. Celles-ci bénéficient d'ailleurs de relais à Berne, avec les parlementaires fédéraux vaudois. Il n'en demeure pas moins que le canton de Vaud n'a pas la compétence de décider souverainement d'un élargissement d'un tronçon d'autoroute ou d'une extension du réseau des routes nationales.

1.2.2 Dans le domaine ferroviaire, la situation est semblable, dans ce sens que les investissements sur le réseau ferroviaire, en particulier pour le trafic grandes lignes, relèvent exclusivement des CFF et de la Confédération. Là aussi, le canton est impliqué en tant que partenaire mais ne peut en aucun cas prendre des décisions seul.

1.2.3 Le canton de Vaud, associé au canton de Genève par la Convention sur les infrastructures de portée suprarégionale, s'engage activement pour faire avancer ces dossiers. Une convention portant sur les infrastructures ferroviaires (calendrier et financement) est en cours de négociations entre les cantons de Vaud et Genève, l'Office fédéral des transports et les CFF. S'agissant des projets autoroutiers, Vaud et Genève se soutiennent mutuellement pour promouvoir les contournements de Morges et de Genève (traversée du lac). Par ailleurs, le Conseil d'Etat compte sur les représentants vaudois aux deux chambres fédérales pour défendre les intérêts du canton. Dans ce but, il entretient avec eux un échange d'informations régulier. La dernière réunion du Conseil d'Etat avec la députation s'est déroulée le 26 mai dernier.

1.3 Liaison Lausanne-Genève, aspects généraux

Même si l'intensité du trafic n'est pas la même sur l'ensemble de l'autoroute Lausanne - Genève, celui-ci est, sur plusieurs tronçons, à la limite de sa capacité. Ce constat fait, quelles sont les solutions ?

1.3.1 Mettre une troisième voie autoroutière dans chaque sens et sur tout ou partie de l'axe ? Il serait illusoire de penser que cela puisse être financé par l'OFROU, qui a déjà accepté d'inscrire à son programme le grand contournement de Morges. Par ailleurs, dans son rapport sur l'élimination des goulets d'étranglement, l'OFROU considère que ce tronçon constitue un problème moindre (degré de surcharge 1) et que l'aménagement de ce dernier accroîtrait la pression sur les routes nationales dans les agglomérations de Genève et de Lausanne et pourrait concurrencer les transports publics ce qui n'est souhaitable ni du point de vue de la politique des agglomérations de la Confédération ni du point de vue des transports. Enfin, une augmentation de la capacité de l'autoroute ne ferait que reporter le problème : les bouchons aux sorties d'autoroute augmenteraient considérablement.

1.3.2 L'autre solution réside dans le transfert modal. La croissance des besoins en transport, en particulier dans cette région densément peuplée, doit être absorbée par le rail, et cela non seulement pour des raisons financières ou de gestion du trafic (cf. 1.3.1), mais aussi pour respecter les normes de qualité de l'air. A Morges, par exemple, les limites OPair concernant le dioxyde d'azote et les particules fines sont dépassées. C'est pourquoi le Conseil d'Etat a pour objectif prioritaire d'obtenir

une troisième voie CFF entre Renens et Allaman. Dans cette optique, le 2 avril dernier, les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont signé un protocole d'accord en vue du préfinancement, à hauteur de 300 millions, d'infrastructures ferroviaires sur l'axe Lausanne - Genève (4ème voie Lausanne - Renens, croisements de Mies et Chambésy) et des travaux d'études pour la 3ème voie CFF Renens - Allaman.

1.4 Goulets d'étranglements

Dans le cadre de la relation Confédération - Canton, le chef du DINF a rencontré le directeur de l'OFROU le 12 décembre 2008. Suite à cela, le Conseil d'Etat pris acte des mesures décidées par la Confédération pour résorber les goulets d'étranglements sur le réseau national autoroutier. Sur l'axe Lausanne - Genève, celles-ci sont les suivantes :

1.4.1 Télégestion et utilisation des bandes d'arrêt d'urgence entre Lausanne et Morges : mise en service en 2010, coût de CHF 34 millions.

1.4.2 Dédoublage de la jonction de la Blécherette, dès 2015 pour CHF 100 millions.

1.4.3 Aménagement de la jonction de Malley et création d'une nouvelle jonction à Chavannes, dès 2015 pour CHF 105 millions.

1.4.4 Etude 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.

1.4.5 Etude par le Canton de l'aménagement des jonctions de Coppet, Nyon et Gland, en vue d'une transmission du dossier à l'OFROU.

1.4.6 Inscription du grand contournement autoroutier de Morges dans le futur réseau des routes nationales.

1.5 Autoroute de contournement de Morges

Le contournement autoroutier de Morges fait partie des priorités de la Confédération (cf. supra 1.4.6). Cela dit, quelques précisions s'imposent :

1.5.1 L'OFROU n'envisage pas de mettre en souterrain à 2 fois 3 voies le tracé actuel de l'autoroute qui traverse Morges, avant tout pour des questions de coût et de difficulté technique (traversée de la nappe phréatique).

1.5.2 Le fait d'enterrer l'autoroute sans en changer le tracé laisserait inchangé le problème de surcharge de trafic à Crissier.

1.5.3 La variante M3, appelée aussi S3, ou encore "petit contournement de Morges", consiste à faire passer l'autoroute en tunnel au nord de Tolochenaz, Morges et Lonay. Elle quitte le tracé actuel à la hauteur de Lully pour le reprendre avant Echandens. L'OFROU a renoncé à cette variante parce qu'elle ne résout que partiellement les problèmes de trafic de Morges et pas du tout ceux de la zone de Crissier.

1.5.4 Pour ces raisons, le Conseil d'Etat soutient l'OFROU dans son projet de grand contournement de Morges. A la différence de la M3, cette variante passe au nord d'Echandens et de Bussigny, pour rejoindre le réseau actuel à Villars-Ste-Croix. Elle résout du même coup le goulet d'étranglement de Crissier.

1.6 Communes et stratégie autoroutière

Comme exposé plus haut (1.2.1), la stratégie autoroutière est avant tout l'affaire de la Confédération. Si le canton a son mot à dire, il paraît difficile d'associer les communes dans ce domaine, en particulier pour l'octroi d'un prêt en faveur d'un axe dont la vocation est évidemment beaucoup plus large que le territoire communal, voire régional.

1.7 Routes cantonales

Concernant l'infrastructure routière dépendant du canton, le Service des routes prépare un document qui définit la stratégie du Conseil d'Etat en la matière. Ce rapport (RRVD 2020 - Réseau routier vaudois à l'horizon 2020) définit les objectifs et les moyens nécessaires, notamment ceux qui permettent l'entretien d'un réseau de bonne qualité, sûr et fonctionnel. Une communication à ce sujet sera faite d'ici la fin 2009.

1.8 Stratégie en matière de transports publics

La région comprise entre Lausanne et Genève présente les caractéristiques suivantes :

- situation sur un axe de transit national et international
- situation entre deux pôles importants, générant un trafic intense
 - d'un pôle à l'autre
 - entre la région et chacun des pôles
- population dense et en forte croissance
- besoins en déplacements importants et croissants

- terrains rares, précieux et chers
- dépassement des valeurs limites OPAir pour les polluants atmosphériques liés au trafic motorisé (dioxyde d'azote et particules fines notamment)
- moyens limités de l'OFROU

Une stratégie misant sur les transports individuels motorisés (TIM) - 3ème voie autoroutière, développement des réseaux cantonaux et communaux liés, ainsi que des parkings correspondants - pour absorber la croissance rapide des besoins en déplacement de cette région se heurterait rapidement à des problèmes insurmontables de coûts, de rareté des terrains et de nuisances environnementales.

Les caractéristiques de la région Lausanne - Genève se retrouvent, sous une forme atténuée, sur la plupart du territoire cantonal. C'est pourquoi, dans son programme de législature 2007 - 2012 (mesure 12), le Conseil d'Etat a décidé de miser sur les transports publics pour absorber l'essentiel de la croissance du trafic. Celle-ci est expliquée dans le document "Pour une mobilité durable - transports publics à l'horizon 2020". Cette priorité est confirmée dans l'Agenda 21 cantonal ; l'un de ses indicateurs prévoit de faire passer la part des TIM de 75 % en 2005 à 70 % en 2012. Tout indique que cet objectif de transfert modal sera atteint puisque la part des TIM était déjà inférieure à 73 % en 2008.

L'accord Vaud - Genève du 2 avril 2009 sur le préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur l'axe Lausanne - Genève s'inscrit évidemment dans cette ligne (cf. 1.3.2).

1.9 Stratégie en matière d'urbanisation

Le Conseil d'Etat est partie prenante dans les projets d'agglomération, acceptés par la Confédération. Ceux-ci prévoient une densification de l'utilisation des espaces urbanisés, à l'intérieur des agglomérations, de manière à éviter que la population ne se disperse trop dans le canton. Les buts de cette stratégie de concentration sont les suivants :

- limiter le gaspillage d'un territoire cantonal inextensible, alors que la population est en croissance constante
- minimiser les déplacements en rapprochant autant que possible les zones d'habitation, de travail et de services
- optimiser ces déplacements grâce à une efficacité accrue des transports publics dans les zones denses (les cadences peuvent être augmentées si la fréquentation est élevée)
- recourir aux subventions fédérales prévues dans le cadre des projets d'agglomération pour améliorer l'infrastructure des transports publics et des transports routiers (sur ce dernier point, voir ci-dessus 1.4.2 et 1.4.3).

1.10 Mobilités douces

Le Conseil d'Etat entend promouvoir les mobilités douces. Compte tenu des distances et des dénivellations, ces moyens de transport ne répondent évidemment pas à tous les besoins. Il n'en demeure pas moins que, là où ils sont utilisables, ils cumulent les avantages :

- amélioration de la santé des usagers
- faible impact environnemental
- faible coût pour les usagers
- faible coût pour les collectivités publiques.

Le Service de la mobilité, avec l'appui du Service des routes, prépare un concept de promotion et de planification des infrastructures nécessaires. Il sera présenté durant le second semestre 2009.

1.11 Synthèse de la vision du Conseil d'Etat

- L'essentiel des décisions, en matière d'autoroutes et aussi ferroviaire, dépend de la Confédération.
- Le canton défend bien ses intérêts dans ce contexte.
- Le Conseil d'Etat veut que la croissance des besoins en transports, en particulier entre Lausanne et Genève, soit absorbée par les transports publics et les mobilités douces. Il vise donc un transfert modal et il est en passe de réaliser ses objectifs (voir présentation annexée).
- En conséquence, le Conseil d'Etat met sa priorité dans une 3ème voie ferroviaire entre Lausanne et Allaman et estime qu'il est illusoire d'espérer une 3ème voie autoroutière entre Lausanne et Genève à l'horizon 2020.
- En revanche, dans le cadre des mesures contre les goulets d'étranglement, le Conseil d'Etat se réjouit d'avoir obtenu de l'OFROU l'inscription au programme du grand contournement de Morges, ainsi que celle de plusieurs autres ouvrages de moindre importance.

Annexe : extrait de la conférence de presse de M. le Conseiller d'Etat Marthaler du 30 mars 2009 : Le point sur la mobilité dans le canton de Vaud

2 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT CONCERNANT LE POSTULAT DÉPOSÉ PAR CLAUDE-ERIC DUFOUR LE 19.12.2007 POUR UNE ADAPTATION RAPIDE DU TRONÇON AUTOROUTIER ST-PREX - ROLLE - NYON - FRONTIÈRE CANTONALE GENEVOISE, DÉFENDONS NOS INTÉRÊTS À BERNE

2.1 Rappel du postulat

Texte déposé

Le Conseil d'Etat est chargé, dans le cadre des travaux préparatoires du futur "Programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales" élaboré par l'Office fédéral des routes (OFROU), de promouvoir auprès de la Confédération l'adaptation du tronçon autoroutier St-Prex - Rolle - Nyon - frontière genevoise.

Développement

Conformément à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure et à l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, 5,5 milliards de francs ont été bloqués pour l'"élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales", soit pour supprimer les bouchons autoroutiers. Le Conseil fédéral doit soumettre à l'Assemblée fédérale un programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales deux ans plus tard après l'entrée en vigueur de la loi (article 6). On peut donc partir de l'idée que ce programme sera transmis au Parlement fédéral d'ici fin 2009, les travaux préparatoires ayant déjà commencé.

Dans le double but d'éliminer les goulets d'étranglement autoroutiers, là où il y en a besoin et de transférer le trafic marchandises transalpin (Nord-Sud) de la route au rail, il faut examiner en priorité les tronçons autoroutiers critiques Est-Ouest. En ce sens, le Message du 02.12.2005 du Conseil fédéral sur le fonds d'infrastructure (p. 35) et la récente étude "Données de base du trafic terrestre" (Office fédéral du développement territorial) démontre que l'un des tronçons autoroutiers critiques les plus importants et les longs est le tronçon Lausanne-Nyon-Genève. Il s'agit donc que le Conseil d'Etat défende les intérêts du Canton auprès de la Confédération en promouvant l'adaptation de ce tronçon, tout en poursuivant les efforts visant à faire réaliser la 3e voie CFF Lausanne-Genève.

Il en va, en effet, de l'attractivité économique du Canton de Vaud et, plus particulièrement, de l'Ouest vaudois, qui va connaître, selon toutes les projections effectuées, une forte croissance démographique ces prochaines années.

Pour mémoire, le Canton de Zurich mise à la fois sur le rail et sur la route, puisqu'il vient d'obtenir du Conseil fédéral une promesse de versement de CHF 900 millions pour élargir à 6 pistes le contournement autoroutier Nord de l'agglomération zurichoise (voir communiqué de presse du 12.09.2007 de l'OFROU).

Enfin, cette promotion du tronçon autoroutier Lausanne-Nyon-Genève ne menacerait pas la réalisation d'un nouveau contournement autoroutier de Morges. En effet, ce contournement semble ne pas pouvoir être financé par la Confédération avant 2025 (ce qui implique une mise en service à l'horizon 2035), comme le note un récent exposé du Service cantonal des routes. Par contre, elle permettrait un développement par étapes et répondrait à l'urgence des besoins liés entre autres aux dessertes de St-Prex - Allaman - Aubonne.

2.2 Réponses aux questions

Question 1

Le Conseil d'Etat peut-il nous informer sur la planification de l'adaptation du réseau routier et plus particulièrement autoroutier dans les 5 ans, 10 ans, 15 ans, 20 ans à venir ?

Oui, il convient de se référer aux points 1.2 à 1.5 ci-dessus.

Question 2

Quels sont les projets d'extensions du réseau 3 voies pour les autoroutes vaudoises ?

Comme précisé sous chiffres 1.2 à 1.5, il n'est pas prévu de véritables extensions du réseau 3 voies des autoroutes vaudoise, hormis quelques adaptations locales (cf. 1.4).

Question 3

Quels sont les projets de modifications d'accès à ces autoroutes ?

Ces projets sont listés sous chiffre 1.4.

Question 4

Des projets sont-ils présentés et défendus à Berne ?

Il convient de se référer au chiffre 1.2.3.

Question 5

Sachant que nous connaissons des conditions similaires à celles des Zurichois selon les rapports de l'OFROU, doit-on comprendre qu'ils reçoivent des informations avant nous pour présenter des projets très rapidement et ainsi obtenir la manne fédérale sans difficulté, ou penser que nous ne savons anticiper et que nous tardons à présenter nos demandes ?

Non, la collaboration avec la Confédération est bonne (cf. 1.2).

Question 6

Pourrait-on connaître une situation nous rappelant étrangement le dossier de la 3e voie CFF Lausanne-Genève ?

Les bases légales, les acteurs et les intervenants ne sont pas comparables.

3 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT CONCERNANT LE POSTULAT DÉPOSÉ POUR LE GROUPE UDC PAR CLAUDE-ERIC DUFOUR ET 23 COSIGNATAIRES LE 08.04.2008 POUR UN PRÊT PERMETTANT LE FINANCEMENT DES ADAPTATIONS FERROVIAIRES ET AUTOROUTIÈRES INDISPENSABLES SUR L'ARC LÉMANIQUE

3.1 Rappel du postulat

Texte déposé

Le groupe UDC Vaud demande au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'octroyer jusqu'à concurrence de 1 milliard de francs un prêt à la Confédération dans le but de permettre les financements de la réalisation de la 3e voie CFF entre Lausanne et Genève et l'amélioration de la liaison routière entre Lausanne et Genève.

Développement

Au cours de ces dernières années, l'absence de vision du porteur du dossier des transports publics, soit la direction des infrastructures au sein du Conseil d'Etat vaudois, est aujourd'hui dommageable pour notre canton. Ce manque de réalisme n'a pas permis au Canton de Vaud de se positionner correctement dans l'amélioration de son réseau de transports publics, notamment dans le cadre de la réalisation rapide de la 3e voie entre Lausanne et Genève. Malgré un grand battage médiatique de certains représentants vaudois au sein des Chambres fédérales, la réalisation de ce projet ne figure pas dans les priorités au niveau des investissements de la Confédération. En fonction de la croissance démographique de l'arc lémanique et de ses besoins réels rapides au niveau des infrastructures routières et ferroviaires, notre canton se doit de réagir et fixer des priorités. Nous pensons que le Canton de Vaud, à l'exemple du canton de Zurich concernant la réalisation de son réseau RER, doit étudier la possibilité de permettre la réalisation rapide de cette infrastructure.

3.2 Réponses aux questions

Question 1

Nous demandons l'étude de la possibilité d'octroi d'un prêt jusqu'à concurrence de 500 millions de francs du Canton de Vaud à la Confédération, en accord avec cette dernière, afin de permettre la réalisation de la 3e voie entre Lausanne et Genève.

Le Conseil d'Etat a agi dans ce sens (cf. 1.3.2).

Question 2

Par ailleurs, nous souhaitons également que le Canton apporte une solution à la liaison routière entre Lausanne et Genève par l'octroi d'un prêt équivalent de 500 millions de francs. Aujourd'hui, les études objectives montrent que le Canton de Vaud ne peut se passer de l'amélioration des deux infrastructures prioritaires.

Même si le Conseil d'Etat prévoit, en collaboration avec l'OFROU, une série de mesures dans ce sens (cf. 1.4), il ne prévoit pas d'aller aussi loin que le demande les postulants (cf. 1.3). Il est à noter que, suite à l'adoption par le parlement fédéral du postulat du conseiller national genevois Reymond, la possibilité d'un préfinancement sera vraisemblablement évoquée dans le message pour la suppression des goulets d'étranglement qui sera présenté au parlement en fin d'année.

Question 3

Le Canton de Vaud devrait, en parallèle, s'approcher des communes concernées afin d'étudier une participation de ces dernières à l'octroi de ce prêt.

Le Conseil d'Etat n'entend pas suivre les postulants sur cette voie (cf. 1.6).

4 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT CONCERNANT LE POSTULAT DÉPOSÉ PAR NURIA GORRITE LE 28.10.2008 POUR UNE SOLUTION RAPIDE, EFFICACE, QUI PRÉSERVE VRAIMENT LES INTÉRÊTS DE MORGES ET SA RÉGION

4.1 Rappel du postulat

Texte déposé

Préoccupés par les conséquences nuisibles que provoque la traversée de Morges par l'autoroute, convaincus qu'il faut absolument et le plus rapidement possible supprimer cette source de nuisances et trouver une solution qui soit respectueuse de la population sans reporter le problème plus loin, nous demandons au Conseil d'Etat de se livrer à une nouvelle analyse de la variante de contournement courte, dite S3, complétée en décembre 2004 d'un détournement en tunnel.

S'agissant du contournement autoroutier de Morges, plusieurs intervenants ont donné de la voix dernièrement pour clamer des solutions plus ou moins bricolées, traduisant certes une réelle volonté politique de faire aboutir ce dossier, mais révélant souvent une méconnaissance patente du dossier.

Depuis environ début 2000 une étude-test conduite par les communes concernées et le Canton, appuyés par des bureaux techniques, ont étudié toutes les possibilités pour répondre à la problématique de la route en traversée et de l'autoroute à Morges. Ainsi, plusieurs variantes ont été étudiées qui devaient à la fois résoudre le problème de l'engorgement de trafic à Morges, de même que celui de la saturation au niveau de la jonction autoroutière de Crissier. Il a ainsi été, en son temps, préconisé qu'on ne pouvait pas résoudre le problème Morgien de manière isolée.

En août 2005, le Service des routes nationales suisses a procédé à une analyse des variantes (5 variantes sur Morges et 6 variantes combinées Morges/Crissier), dont plusieurs envisageaient de conserver le tracé actuel de l'autoroute, enterré, semi enterré...

Le Service des routes a par ailleurs analysé en détail le projet de l'enterrement de l'autoroute et en a conclu que même en enterrant cette voie de circulation il faudrait maintenir une route en traversée de Morges pour absorber le trafic résiduel et de desserte.

Ainsi, contrairement à ce que certains ont laissé penser ces derniers temps, la solution d'enterrer l'autoroute, en maintenant son tracé actuel, a été étudiée mais n'a pas été retenue car elle présente des difficultés techniques très importantes, du moment qu'il faut maintenir la circulation sur l'autoroute tout en creusant dessous. Elle génère par ailleurs des coûts disproportionnés et entraîne surtout une durée de chantier estimée entre 15 et 20 ans. Par ailleurs, l'analyse a montré que cette solution nécessiterait la démolition d'environ 40 immeubles au centre de la Ville, que Morges connaîtrait de très nombreuses fermetures de routes et d'accès durant toute la durée des travaux et qu'il n'y aurait vraisemblablement plus de jonction autoroutière durant cette période. La Ville de Morges ne peut en aucun cas soutenir cette variante qui la transforme en chantier ouvert durant des lustres, et qui l'isole gravement par une importante réduction de ses accès. Cette solution n'est pas défendable car elle ne préserve pas les intérêts de Morges.

Cependant, il existe une autre variante, dite "courte" ou "S3", consistant en un mini détournement en tunnel souterrain par le Nord, qui a été écartée en son temps notamment parce qu'elle n'était pas combinée avec une solution englobant la problématique de Crissier. Il lui a ainsi été préféré la variante du grand évitement autoroutier qui présente elle aussi ses difficultés, ses contraintes, ses blocages et qui porte en elle le risque majeur d'ajournements. Le moment est venu d'envisager à nouveau un petit contournement, qui certes ne règle pas tous les problèmes du canton mais qui offre l'immense avantage d'enfin entendre que la ville de Morges souffre gravement de sa coupure autoroutière, qu'elle attend depuis plus de 40 ans une solution, que cette solution est possible et qu'il serait préjudiciable à long terme de ne pas affiner son étude aujourd'hui.

4.2 Réponse à la question

Le postulat demande donc au Conseil d'Etat de reprendre l'étude de la variante S3 minimum, consistant en un tunnel de 3 km au nord du tracé actuel, en vue de trouver une solution rapide, efficace, au problème lancinant qui préterite Morges depuis de très nombreuses années.

Il convient de se référer à l'analyse faite sous chiffre 1.5, tout en gardant à l'esprit la compétence fédérale en la matière (cf. 1.2 et 1.4.6).

5 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT À L'INTERPELLATION DÉPOSÉE PAR ERIC BONJOUR LE 09.09.2008 - LA CHANCELLERIE FÉDÉRALE ANNONCE L'OUVERTURE DE LA CONSULTATION FÉDÉRALE SUR LE PROGRAMME D'ÉLIMINATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT AUTOROUTIER POUR LE MOIS PROCHAIN

5.1 Rappel de l'interpellation

Texte déposé

Dans cette perspective pour ainsi dire immédiate, je pose au Conseil d'Etat les questions suivantes :

5.2 Réponses aux questions

Question 1

Le Conseil d'Etat est-il au courant des échéances quant au programme d'élimination des goulets d'étranglement autoroutier ?

Oui, voir point 1.4 ci-dessus.

Question 2

Le Conseil d'Etat entend-il prendre position sur ce programme conformément au postulat Dufour adopté par le Grand Conseil ? Si oui comment ? Si non pourquoi ?

Oui, voir point 1.4 ci-dessus.

Question 3

Le Conseil d'Etat entend-il annoncer son concept global en matière d'infrastructure comme d'autres cantons l'ont déjà fait dans le cadre de la future consultation fédérale et de la mise en application de la nouvelle loi fédérale sur les infrastructures ?

La vision du Conseil d'Etat en matière d'infrastructures de transports est résumée sous chiffre 1. Pour les transports publics, elle est détaillée dans le document "Pour une mobilité durable - transports publics à l'horizon 2020". Pour le trafic routier cantonal, le rapport (RRVD 2020 - Réseau routier vaudois à l'horizon 2020) est en préparation. Enfin le réseau des autoroutes dépend de la Confédération (voir ch. 1.2), même si le canton est partie prenante (cf. 1.4).

6 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT À L'INTERPELLATION DÉPOSÉE PAR ERIC BONJOUR LE 07.10.2008 - AUTOROUTE A1 ECUBLENS - MORGES - ST-PREX : L'ETAT DE VAUD A-T-IL VRAIMENT ANALYSÉ TOUTES LES VARIANTES POSSIBLES POUR RÉAMÉNAGER CE TRONÇON AUTOROUTIER AFIN DE SOULAGER LA VILLE DE MORGES ET SA RÉGION DU TRAFIC TOUJOURS CROISSANT ?

6.1 Rappel de l'interpellation

Texte déposé

Dans un éditorial paru ce jour le 7 octobre 2008 dans le journal "24 Heures" (page 24), M. le Conseiller national Eric Voruz, ancien syndic de Morges, demande expressément, en lieu et place du contournement autoroutier de Morges projeté par l'Etat de Vaud (voir présentation écrite du chef du service cantonal des routes à l'Assemblée générale 2007 de l'Association routière vaudoise), la mise en souterrain, à trois voies, du tronçon actuel "(...) Donc il ne reste qu'une possibilité, enterrer l'autoroute là où elle se trouve (...) Une 3e voie autoroutière ? Oui, si elle est enterrée (...)"

6.2 Réponses aux questions

Compte tenu de l'importance de ce projet dans le cadre d'une vue d'ensemble des transports, je prie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

Question 1

Le Conseil d'Etat considère-t-il que le projet "A1 - Grand contournement autoroutier de Morges" tel que présenté notamment par le chef du service des routes à des dizaines de personnes le 28.08.2007 est vraiment, je cite "la seule variante techniquement acceptable" ?

Au stade actuel des études, cette solution paraît la meilleure (cf. 1.5). En outre, c'est celle que l'OFROU a inscrite à son programme (1.4.6).

Question 2

Le Conseil d'Etat a-t-il fait étudier la mise en souterrain à 3 voies du tracé actuel de l'autoroute A1 Ecublens - Morges - St-Prex ? Si oui, quels sont les résultats de cette étude ? Si non, pourquoi, compte tenu de la position exprimée aujourd'hui par l'ancien syndic de Morges ?

La mise en souterrain à 3 voies du tracé actuel de l'autoroute a été étudiée, mais l'OFROU n'a pas retenu cette variante (cf. 1.5.1 et 1.5.2).

Question 3

Le Conseil d'Etat est-il prêt à intervenir auprès de la Confédération, comme le lui demande de fait l'ancien syndic de Morges, pour que la mise en souterrain à 3 voies du tracé actuel de l'autoroute Ecublens - Morges - St-Prex fasse l'objet d'un examen en vue d'une possible inscription dans le "programme de construction à long terme des routes nationales" (au sens de l'article 11, alinéa 2 de la Loi fédérale sur les routes nationales), financé par le Financement spécial de la

circulation routière ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?

Non, car il est d'accord avec celle de l'OFROU (cf. 1.5.1 et 1.5.2).

Question 4

A l'inverse, le Conseil d'Etat est-il d'avis que la mise en souterrain à 3 voies du tracé actuel de l'autoroute A1 Ecublens - Morges - St-Prex pourrait être considérée comme une "élimination d'un goulet d'étranglement du réseau des routes nationales" et, à ce titre, bénéficiaire de moyens prélevés sur les 5,5 milliards de francs bloqués à cet usage dans le Fonds d'infrastructure ? et si oui, agira-t-il en ce sens ?

Non, cette solution n'aurait aucune chance d'être inscrite comme une "élimination d'un goulet d'étranglement du réseau des routes nationales" (cf. 1.4.6, 1.5.1 et 1.5.2).

7 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT À L'INTERPELLATION DÉPOSÉE PAR CLAUDE-ERIC DUFOUR LE 30.09.2008 - QUELLES PERSPECTIVES DE SOUTIEN POUR LES INFRASTRUCTURES JUGÉES NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT DE NOTRE CANTON ?

7.1 Rappel de l'interpellation

Texte déposé

Dans un article paru ce jour 30.09.2008 dans "Le Matin bleu" (page 2), M. le Conseiller d'Etat Marthaler - interviewé par rapport à la pétition "3e voie autoroutière" - déclare que ce texte est "politiquement impensable" notamment du fait du coût du futur contournement autoroutier de Morges et de son délai de réalisation.

Compte tenu notamment du fait que la pétition "Oui à la sécurité routière, Oui à la 3e voie autoroutière entre Lausanne et Genève" va dans le même sens que le postulat "Pour une adaptation rapide du tronçon autoroutier St-Prex - Rolle - Nyon - frontière cantonale genevoise" adopté en juin dernier par le Grand Conseil, je prie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

7.2 Réponses aux questions

Question 1

Le Conseil d'Etat connaît-il la législation fédérale actuelle (loi fédérale sur le fonds d'infrastructure et arrêté fédéral concernant le crédit global y relatif) qui fait que seuls les goulets d'étranglement sur les autoroutes existantes peuvent bénéficier d'une partie de l'enveloppe budgétaire "élimination des goulets d'étranglement" de 5,5 milliards de francs du Fonds d'infrastructure voté en 2006 par tous les groupes parlementaires des Chambres fédérales, y compris les groupes socialistes et vert ?

Oui.

Question 2

Le Conseil d'Etat connaît-il la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation 07.3785 du conseiller national vaudois G. Parmelin à propos du contournement de la ville de Morges, réponse qui atteste notamment que ce contournement ne peut pas être financé par le Fonds d'infrastructure ?

Oui.

Question 3

Le Conseil d'Etat connaît-il le rapport mis actuellement en consultation par le Conseil fédéral à propos de la révision de l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, rapport qui précise expressément (points 1.1.7, 1.1.8 et 1.3.2) que de nouveaux tronçons autoroutiers sont à l'ordre du jour dans les agglomérations (cas du contournement de Morges) et qu'ils seront financés par le financement spécial de la circulation routière (FSCR) alimenté par les taxes sur les carburants ?

Oui.

Question 4

Si le Conseil d'Etat connaît tous ces documents, comment peut-il laisser un de ses membres affirmer que le coût du contournement de Morges rend impensable l'élargissement à 3 voies de l'autoroute St-Prex - Genève, soutenu par le Grand Conseil, alors que les travaux d'élargissement du réseau autoroutier ne sont légalement pas financés par la même enveloppe budgétaire que les travaux d'extension du réseau autoroutier ?

La position du Conseil d'Etat sur ce point est précisée sous chiffre 1.3 ci-dessus.

Question 5

Que compte faire le Conseil d'Etat pour soutenir concrètement à Berne la réalisation dans les meilleurs délais du contournement autoroutier de Morges - attendu à juste titre par cette région - au lieu d'attendre que d'autres cantons

poussent la réalisation de nouveaux tronçons autoroutiers dans leurs agglomérations tout en demandant des crédits fédéraux du Fonds d'infrastructure pour élargir à 3 voies leurs tronçons autoroutiers existants ?

La position du Conseil d'Etat sur ce point est précisée sous les chiffres 1.4.6 et 1.5.

Question 6

Le Conseil d'Etat est-il enfin décidé à mener une politique proactive de défense des intérêts du canton pour chacune des enveloppes budgétaires fédérales disponibles dans le domaine des transports, si oui comment et si non pourquoi ?

Le Conseil d'Etat continue à mener une politique proactive de défense des intérêts du canton comme en témoignent les points 1.3 à 1.5 ci-dessus.

8 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT À L'INTERPELLATION DÉPOSÉE PAR FRÉDÉRIC BORLOZ, JEAN-MARIE SUTER ET PIERRE-YVES RAPAZ LE 31.03.2009 - 3E VOIE AUTOROUTIÈRE ET FERROVIAIRE : DE LA PAROLE AUX ACTES

8.1 Rappel de l'interpellation

Texte déposé

Le 11 novembre dernier notre Grand Conseil acceptait de renvoyer le postulat Dufour qui demandait "l'étude pour un prêt permettant le financement des adaptations ferroviaires et autoroutières indispensable à l'arc lémanique".

Aujourd'hui il nous semble que le moment est venu de passer aux actes par le dépôt d'un projet de décret accordant un crédit global pour le financement cantonal permettant d'initier la réalisation des infrastructures tant ferroviaires qu'autoroutières suivantes:

- 3ème voie CFF Renens-Allaman (mentionnée comme option d'extension dans le Message du Conseil fédéral du 17-10.2007 sur la vue d'ensemble de la réalisation et du financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) : 410 millions de francs au total selon les estimations du Conseil fédéral.

- Elargissement à 6 voies, dans les deux sens (3ème voie autoroutière), du tronçon Coppet - frontière cantonale genevoise de la route nationale A1 Lausanne-Genève (module 2 jugé urgent selon le projet d'élimination des goulets d'étranglement du Conseil fédéral) : 175 millions de francs au total selon les estimations du Conseil fédéral pour le tronçon Coppet-Le Vengeron, montant à réévaluer à la baisse du fait que seul des travaux sur sol vaudois sont financés.

- Elargissement à 6 voies, dans les deux sens (3ème voie autoroutière), du tronçon Nyon-Coppet de la route nationale A1 (module 3 qui bénéficie d'une bonne évaluation selon le projet d'élimination des goulets d'étranglement du Conseil fédéral) : 140 millions de francs au total selon les estimations du Conseil fédéral.

Le postulat renvoyé au Conseil d'Etat au mois de novembre dernier par 66 voix contre 50 demandait que l'on réfléchisse rapidement aux moyens possibles de pré financer ces projets importants pour notre région lémanique.

8.2 Réponses aux questions

Dès lors nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

Question 1

Le Conseil d'Etat a-t-il dans son étude déjà fait un choix comme le laisse penser la lecture de divers articles récents ?

Comme souligné sous chiffres 1.2, les choix en matière d'investissements autoroutiers et ferroviaires dépendent avant tout de la Confédération, de l'OFROU et des CFF. Cela précisé, la position du Conseil d'Etat sur la gestion des transports entre Lausanne - Genève fait l'objet du point 1.3.

Question 2

Le Grand Conseil attend du Conseil d'Etat une prise de position claire sur la 3e voie autoroutière attendue et nécessaire pour cette région.

Cette prise de position fait l'objet du point 1.3.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 24 juin 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean

Le point sur la mobilité du canton de Vaud

extraits de la conférence

François Marthaler

Conseiller d'Etat - Chef du Département des infrastructures

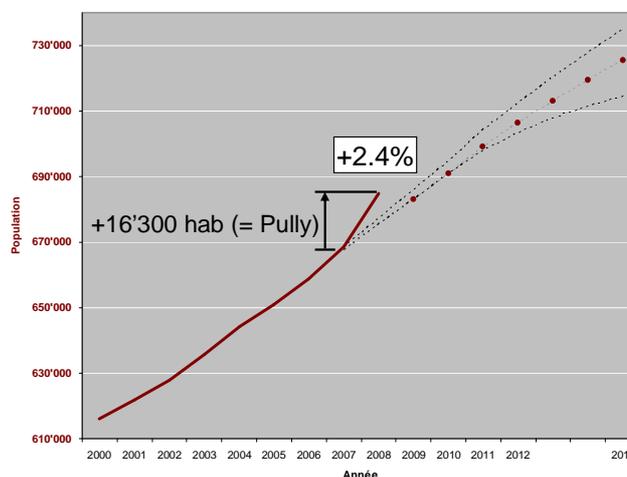
Population 2000-2015

Forte croissance ; relativise les résultats des autres indicateurs !

VAUD : 685'000 habitants
+2.4% en 2008
+1.5%/an entre 04-08

Districts :

- Aigle +3.0%
- Nyon +2.9%
- (+2.4%/an entre 04-08)



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

2

Forte augmentation de la population – un record : +2.4% soit 16'300 habitants ce qui équivaut à la population de la commune de Pully.

Les districts en forte augmentation sont ceux d'Aigle et de Nyon. Pour ce dernier, l'augmentation annuelle est élevée sur les 4 dernières années (04 à 08) : +2.4% par an.

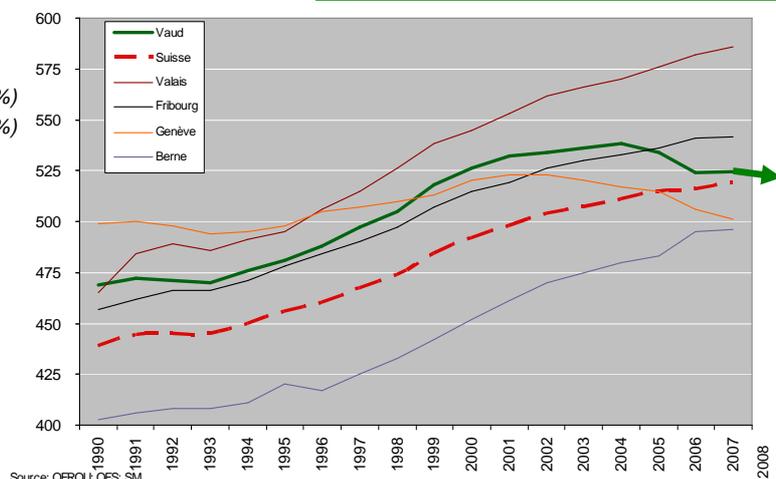
Cette forte croissance relativise les résultats des autres indicateurs. Une croissance de 2.4% de trafic équivaut à une stabilité de la mobilité compte tenu de l'augmentation de la population !!!

(Source des données : Jacques Menthonnex-SCRIS, résultat de la conférence de presse du SCRIS fin février. Prochaine conférence de presse plus détaillée et numerus clausus vers le 21 avril)

Taux de motorisation (IDD15.4)

Nb de voitures de tourisme pour 1'000 habitants

Nb de voitures (VD)
06-07 : +4'000 (+1.1%)
07-08 : +5'400 (+1.5%)



Source: OFROU, OFS, SM

Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

3

Les premiers résultats pour 2008 laissent penser que le taux de motorisation poursuit sa diminution. En effet, l'augmentation de la population (+2.4%) est plus forte que l'augmentation du parc des véhicules (+1.5%).

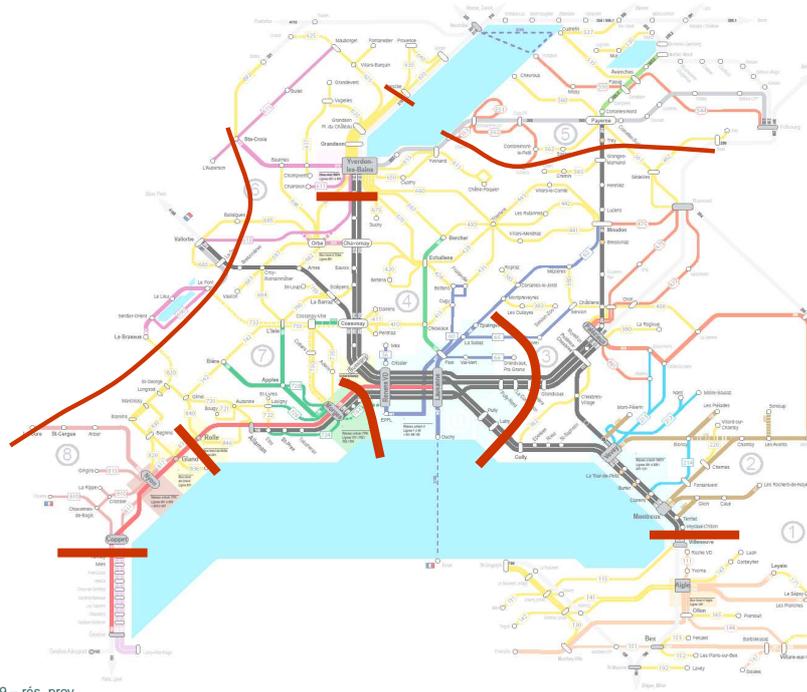
Le taux de motorisation dans le canton de Vaud (525 en 2007) se rapproche de plus en plus de la moyenne suisse (519 en 2007). Cet indicateur permet de situer le canton de Vaud par rapport aux autres cantons. Depuis 2004, le taux de motorisation décroît et suit, avec quelques années de différence, la tendance inscrite sur Genève. Une explication du "retard" vaudois sur l'évolution genevoise réside dans le fait que, contrairement au canton de Vaud, Genève est un canton ville. Sa périphérie, plus motorisée, n'est pas comprise dans les statistiques cantonales. À noter que la tendance entre 2006 et 2007 sur la plupart des cantons romands est à une stabilisation du taux de motorisation.

Les causes de cette stabilisation, voire de cette régression du taux de motorisation ne sont pas clairement établies. On peut avancer plusieurs tentatives d'explication: amélioration de l'offre de transports publics, difficultés de se garer dans un milieu de plus en plus urbain, saturation du réseau, prix du pétrole. Il faudra aussi voir si cette évolution se confirme à moyen et long terme.

(Source des données : SAN-SCRIS basé sur recensement au 30 septembre avec pondération population. Chiffres disponibles en juin)

Écrans : lignes transports publics

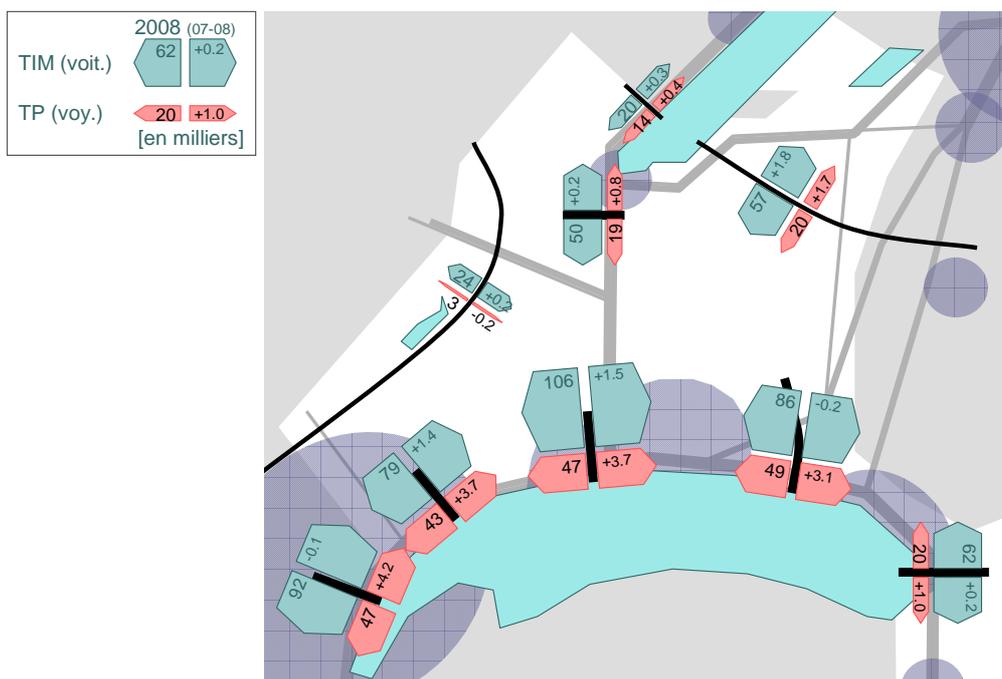
TP – transports publics
=> tous les trains+bus



VD/DINF – Conférence de presse 30 mars 09 – rés. prov.

Les comptages des transports publics prennent en compte les voyageurs dans les trains et les bus de toutes les entreprises de transport traversant les écrans : CFF, CarPostal et autres entreprises régionales et urbaines.

Écrans : flux TIM (voitures) et TP (voyageurs)



VD/DINF – Conférence de presse 30 mars 09 – rés. prov.

Les comptages annuels 2008 sont provisoires. Les chiffres définitifs ne sont pas encore disponibles (autoroutes, CFF, autres entreprises de transports publics).

Par écran, les valeurs représentent les flux les traversant :

- 1) En bleu, les flux des transports individuels motorisés (TIM) exprimés en nombres de véhicules (voitures).
- 2) En rouge, les flux de voyageurs dans les transports publics (TP).

Les chiffres 2008 sont exprimés en milliers. Sont représentés sur le graphique la valeur absolue des flux traversant un écran ainsi que le chiffre de l'évolution absolue entre 2007 et 2008.

Les résultats montrent l'importance des flux liés aux agglomérations et inter-agglomérations.

L'augmentation des flux des transports publics sur l'arc lémanique est considérable : entre + 3'000 et + 4'200 voyageurs en une année.

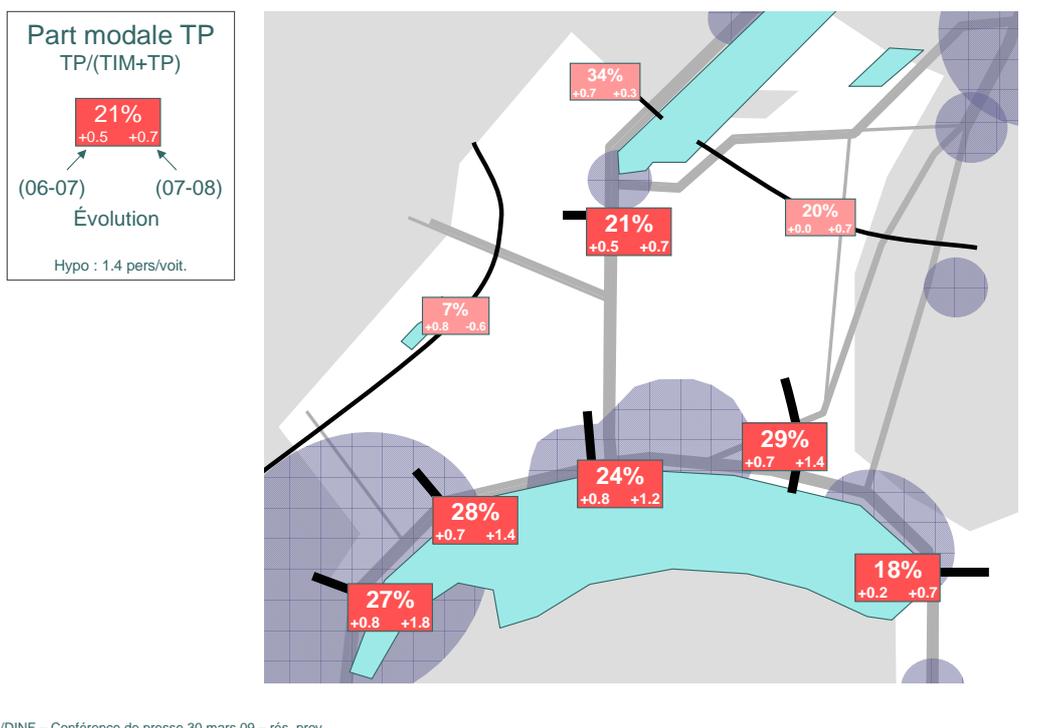
Les flux des transports individuels motorisés ont une tendance à la stabilisation ou à une faible augmentation. Une valeur de +1'500 voitures est relativement faible par rapport à l'augmentation de la population, très forte dans la région de la Côte notamment.

Entre 2005 et 2007, 40% des personnes supplémentaires comptabilisées dans les écrans étaient des nouveaux utilisateurs des transports publics.

Entre 2007 et 2008, ce sont 70% des personnes supplémentaires qui sont des utilisateurs des transports publics.

Cette évolution en faveur des transports publics est-elle due à un changement d'habitude du fait de l'augmentation du prix de l'essence dans la première partie de l'année 2008 ? Au début de la crise fin 2008 ? Aux premières influences de l'évolution du réseau lausannois avec le M2 qui ont une conséquence sur les déplacements de plus longues distances ? A une véritable évolution des comportements de mobilité ? Il faudra attendre les prochaines années pour confirmer ces résultats à priori très positifs.

Écrans : répartition modale



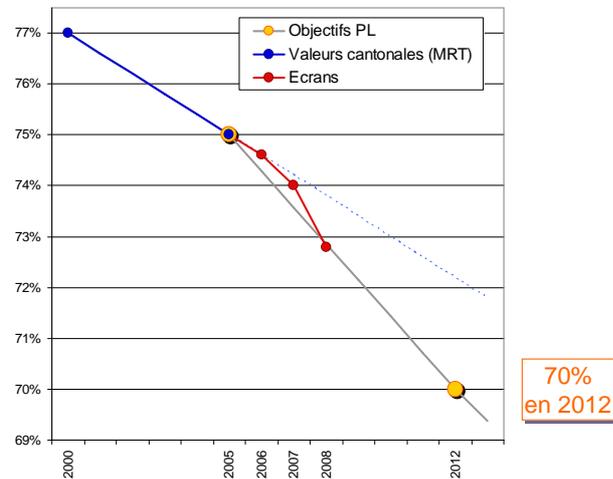
La répartition modale du trafic motorisé par écran, soit entre les transports publics et les transports individuels, montre l'évolution d'une partie des principaux flux sur le canton.

La part modale 2008 des transports publics est élevée sur l'arc lémanique. Le fait que cette part soit plus élevée sur les écrans de Rolle et Lausanne-Est que sur les écrans de la frontière Vaud-Genève et entre Morges et Lausanne n'est pas surprenant. Ces écrans prennent en compte proportionnellement plus de flux longues distances en direction des agglomérations, notamment des pendulaires, plus enclins à utiliser les transports publics pour leurs déplacements journaliers. A noter que l'écran Lausanne-Est regroupe les flux transports publics vers Berne-Broye (40% des voyageurs) et vers Vevey-Montreux-Valais (60%).

La différence entre les gains de part modale est assez saisissante. Par rapport aux gains de part modale 2006-2007 en faveur des transports publics, les gains 2007-2008 doublent le plus souvent. C'est une véritable accélération dans l'acquisition de part de marché des transports publics par rapport à la voiture individuelle. Ceci confirme les résultats du microrecensement.

Répartition modale (IDD15.2) Objectifs programme de législature

Part des TIM (% de km)



Conférence de presse du 30 mars 2009

Département des infrastructures

7

Sur ce graphique, nous retrouvons les valeurs cantonales de part modale de la voiture en termes de distances parcourues entre 2000 et 2005 en bleu. En trait discontinu, nous pouvons deviner la poursuite de cette tendance.

En gris avec les cibles oranges, nous pouvons voir la première étape de l'objectif du programme de législature à atteindre.

En rouge, nous avons une simulation de la somme des valeurs calculées pour les écrans (répartition modale motorisée) ramenées à une répartition modale globale. Cette simulation ne tient pas compte des flux à l'intérieur des agglomérations qui peuvent influencer fortement le résultat global de l'indicateur. Par exemple, en 2009, nous ne pourrions mesurer avec cette simulation que l'effet indirect du M2 : les personnes qui prennent le train pour se diriger vers Lausanne et ensuite le M2, au lieu de prendre une voiture pour l'entier du trajet. En revanche, les flux intra-urbains qui seraient passés de la voiture aux M2 et bus associés ne sont pas pris en compte.

A noter pour 2008 une forte croissance dans l'inter-urbain. Les résultats de l'entreprise des transports publics de la région lausannoise (tl) confirment les bons résultats : +3.5% de voyageurs en 2008 et +4.3% en termes de voyageurs-kilomètres.

Il faut donc relativiser cette juxtaposition de la simulation par écran sur les objectifs. Il est néanmoins clair que nous avons une accélération forte en 2008. Nous pouvons très bien penser que les valeurs 2005-2006 sont réalistes car elles suivent la tendance 2000-2005. L'accélération depuis 2006 serait donc exceptionnelle et permettrait de rattraper le retard sur l'objectif. Il est prudent de penser que cette forte accélération entre 2007 et 2008 ne va pas se poursuivre de manière aussi forte même si les chiffres 2009 devraient montrer l'effet indirect du M2. Le résultat final devrait tendre vers l'objectif 2012. Il est clair que la confirmation de ces résultats sera indéniablement signe d'un succès de la politique menée actuellement. Les valeurs 2010 tirées du microrecensement Mobilité et transport de cet indicateur ne pourront confirmer officiellement ces résultats que courant 2011. Les causes de cette accélération sont multiples et seront décrites en partie dans la suite de la présentation : les projets d'agglomérations, les mesures du plan directeur, les nouvelles offres et améliorations des infrastructures des transport publics, la fluctuation du prix de l'essence, une prise de conscience citoyenne des impacts de la mobilité sur l'environnement, etc.

Que fait le canton ? Pour le transfert modal

- 2008, mise en service du M2
- 2010, mise en service de 6 nouvelles rames LEB → cadence à 15 min
- 2011, mise en service des rames abaissées FLIRT
- 2012, mise en service de la gare Prilly-Malley
- 2016, mise en service de la liaison Cornavin - Eaux Vives - Annemasse, des points d'évitement de Mies et Chambésy et augmentation de la cadence du RER franco-valdo-genevois entre Annemasse et Coppet (15 min), respectivement du RE Annemasse - Nyon (30 min)
- 2016-18, mise en service de la 4ème voie Lausanne - Renens, aménagements des terminus de Cully et Cossonay et augmentation de la cadence du RER vaudois (15/30 min)
- Extension des communautés tarifaires
- Promotion des plans de mobilité et des mobilités douces

Que fait le canton ? Pour la route

Tout en encourageant le transfert modal pour absorber l'essentiel de l'augmentation de la demande en transport, le canton tient à des liaisons routières de qualité pour répondre à la croissance du trafic motorisé :

- 2009, crédit cadre pour un entretien routier supplémentaire de 4.4 millions
- 2009, formalisation de la vision de la structure du réseau cantonal (RRVD 2020)
- Début 2010 : mise en service de l'utilisation dynamique de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute entre Morges et Ecublens
- 2010, requalification de la RC1, secteur EPFL
- 2012, assainissement de la route du col des Mosses, afin de l'adapter au passage des 40 tonnes
- 2012, mise en service de la H 144
- 2012-2013, mise en service de la RC 177
- 2014, adaptation aux 40 t. de l'ensemble du réseau prioritaire RC
- 2015, nouvelle jonction autoroutière à Ecublens
- 2018, nouvelle jonction autoroutière à Nyon

Conclusions

Compte tenu de la croissance de la population et de celle des besoins de chacun, la question des transports est complexe.

Mais, grâce à ses projets nombreux et ciblés, le canton a la situation bien en main : l'objectif de diminuer la part modale des transports motorisés de 75 % en 2005 à 70 % en 2012 est réaliste :

En trois ans (sur sept), on a fait presque la moitié du chemin!