

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

à l'interpellation Christine Chevalley – Artères bouchées ? Utilisons la bande d'arrêt d'urgence !

Rappel de l'interpellation

Relier le Chablais vaudois ou la Riviera vaudoise le matin devient une charge de stress supplémentaire, vu les nombreux ralentissements, voire les arrêts fréquents, les slaloms et changements de voies. D'un temps de parcours relativement court, on passe au double, les bouchons et autres ralentissements rendant ce trajet pénible et dangereux.

Ces bouchons nous laissent le temps de songer à des solutions qui pourraient alléger ce parcours. La mise en place, dans la région morgienne, de l'autorisation de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence semble être profitable aux utilisateurs et permet de fluidifier le trafic de façon satisfaisante.

Considérant ces points, j'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- Que fait le Conseil d'Etat pour améliorer la fluidité du trafic sur les principaux axes autoroutiers du canton ?*
- Le Conseil d'Etat partage-t-il le point de vue de l'Office fédéral des routes (OFROU) concernant les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence ?*
- Le Conseil d'Etat compte-t-il intervenir auprès des autorités fédérales pour que ce système soit étendu au besoin ?*
- Quelles sont les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence déjà prévues dans le canton de Vaud ?*
- Le Conseil d'Etat pourrait-il examiner la possibilité d'étendre cette pratique sur d'autres tronçons, si oui lesquels ?*
- Le Conseil d'Etat entend-il trouver et proposer d'autres solutions pour fluidifier le trafic sur le réseau autoroutier ?*

Plusieurs tronçons autoroutiers sont quotidiennement surchargés dans le canton. Or à ce sujet, l'avenir est plutôt sombre. La croissance démographique, la densification et la croissance économique vont continuer à exercer une pression sur nos infrastructures autoroutières. Par ailleurs, les nouveaux aménagements nécessaires pourront être réalisés au plus tôt à l'horizon 2035.

De plus, les heures passées dans les bouchons ont un coût non négligeable pour les entreprises. Une étude parue dans le journal Bilandu 23 juin 2016 chiffrait à 1,6 milliard par an le coût des bouchons pour l'économie. 70% du coût des embouteillages correspondent aux coûts de temps perdu, 30% sont liés à l'énergie, à l'environnement et aux accidents.

A court terme, il n'y a donc d'autres choix que d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes afin d'éviter un véritable chaos routier.

Depuis janvier 2010, un tronçon de 4 km de bande d'arrêt d'urgence dans la région morgienne est ouvert à la circulation lors d'un certain niveau d'affluence.

Les chercheurs du laboratoire des voies de circulation de l'EPFL ont mené une étude à ce sujet. Il en ressort les points suivants :

- 1. Le dispositif diminue sans conteste la congestion et les accidents.*
- 2. Le nombre de véhicules a augmenté de 750 sur un total de 6000 véhicules/heure malgré une vitesse diminuée à 100 km/h.*
- 3. Malgré la hausse du trafic, les émissions de CO₂ ont diminué d'un cinquième.*
- 4. Les accidents ont baissé d'un quart entre 2008 et 2013 grâce à la nouvelle bande d'arrêt d'urgence.*

Cette solution est en tout point bénéfique. En effet, une meilleure fluidité du trafic, des émissions de CO₂ en baisse et une diminution des accidents semblent apporter une réponse positive aux problèmes rencontrés sur nos autoroutes.

Au vu des résultats encourageants de cette étude de la situation morgienne, il serait intéressant de rechercher d'autres emplacements dans le canton où appliquer cette solution. Je demande au Conseil d'Etat d'intervenir auprès des autorités fédérales afin d'appliquer cette solution sur d'autres tronçons.

Souhaite développer.

(Signé) Christine Chevalley

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Dans sa réponse du 5 juillet 2017 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 ? le Conseil d'Etat dressait un état des lieux complet de ses relations et revendications vis-à-vis de la Confédération qui est compétente, par son office fédéral des routes (OFROU), en matière d'exploitation et de développement du réseau autoroutier.

A cette occasion, le Conseil d'Etat présentait l'ensemble des sections autoroutières sur lesquelles l'OFROU prévoit de mettre en œuvre une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence active (RBAU). D'autre part, le Conseil d'Etat évoquait l'ensemble des projets du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur territoire vaudois ainsi que leur état d'avancement.

L'ensemble des informations qu'a donné le Conseil d'Etat dans le cadre de sa précédente réponse à l'interpellation Laurent Miéville et consorts restent d'actualité à ce jour. Elles sont précisées par la récente mise en consultation, le 17 janvier 2018, du projet de message du Conseil fédéral relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant.

La réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (RBAU) active 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,...) cette réaffectation peut être désactivée, même en période de forte affluence, restituant ainsi la bande d'arrêt 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 de développement stratégique des routes nationales (PRODES) 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 développement du réseau. 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.

Les différents projets de développement du réseau sur territoire vaudois et leur état d'avancement, selon le projet de message du Conseil fédéral en consultation, sont présentés ci-dessous. Le PRODES considère 3 horizons de réalisation :

Horizon de réalisation 2030

Etape d'amélioration 2014, déjà approuvée, et étape d'aménagement 2019 pour laquelle le projet de message sollicite la prochaine tranche de financement :

- N1, goulet d'étranglement de Crissier, 316 millions CHF (état 2016, hors TVA)

Autres étapes d'aménagement :

- N1, Le Vengeron – Coppet, 186 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N1, Coppet – Nyon, 186 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N1, Villars-Ste-Croix – Cossonay, 113 millions CHF (état 2016, hors TVA)

Horizon de réalisation 2040

- N1, Aubonne – Morges-Ouest, 179 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N1, Grand contournement de Morges, 3148 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N1, Cossonay – La Sarraz, 178 millions CHF (état 2016, hors TVA)

Autres horizons de réalisation

- N1, Nyon – Aubonne, 385 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N1, La Sarraz – Chavornay, 229 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N1, Chavornay – Essert-Pittet, 106 millions CHF (état 2016, hors TVA)
- N9, Villars-Ste-Croix – Montreux, 1521 millions CHF (état 2016, hors TVA)

Les études relatives à ces goulets sont toutes en cours à l'OFROU, à des stades d'avancement distincts selon l'horizon de réalisation. Seul le goulet d'étranglement de Crissier, dont la mise à l'enquête est imminente, a le niveau d'avancement suffisant pour permettre la libération du crédit correspondant à l'étape de financement 2019.

Le Conseil d'Etat, par son Département des infrastructures et ressources humaines (DIRH), accompagne les études conduites par l'OFROU, défend les intérêts vaudois et escompte que les trois tronçons de la N1 colloquées dans l'horizon de réalisation 2030 voient leur financement confirmé dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement (en principe 2023).

Dans l'attente de ces développements du réseau des routes nationales, 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 du PRODES présentées ci-dessus.

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.

Réponses aux questions

1. Que fait le Conseil d'Etat pour améliorer la fluidité du trafic sur les principaux axes autoroutiers du canton ?

L'amélioration de la fluidité du trafic sur les axes autoroutiers du Canton relève de la compétence de la Confédération. Au vu du contenu du programme de développement stratégique des routes nationales et des différents projets de RBAU en cours sur le Canton de Vaud, le Conseil d'Etat considère que la Confédération a pris la juste mesure des problématiques de fluidité dans le Canton et déploie un plan d'action adapté à la situation. Dans ses relations avec l'OFROU, notamment lors de son accompagnement des projets fédéraux, et dans le cadre des consultations y relatives, le Conseil d'Etat veille à ce que les projets avancent et qu'ils soient valablement priorisés.

2. Le Conseil d'Etat partage-t-il le point de vue de l'Office fédéral des routes (OFROU) concernant les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence ?

Oui, le Conseil d'Etat partage le point de vue de l'OFROU et soutient les projets de RBAU dans le Canton, tels que développés par l'OFROU. Le Conseil d'Etat considère que les RBAU représentent une solution transitoire de gestion du trafic, dans l'attente de solutions pérennes d'élargissement ou de nouveaux tracés. Selon les horizons effectifs des développements du réseau des routes nationales, le Conseil d'Etat pourrait demander un recours accru aux RBAU.

3. Le Conseil d'Etat compte-t-il intervenir auprès des autorités fédérales pour que ce système soit étendu au besoin ?

Voir réponse à la question 2.

4. Quelles sont les réaffectations de la bande d'arrêt d'urgence déjà prévues dans le canton de Vaud ?

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.

5. Le Conseil d'Etat pourrait-il examiner la possibilité d'étendre cette pratique sur d'autres tronçons, si oui lesquels ?

Il est de la compétence de la Confédération d'examiner sur quels tronçons le recours aux RBAU pourrait être étendu. Il est envisageable qu'en fonction de l'évolution du trafic cela soit le cas dans le futur. Cependant, sur la base de l'analyse des goulets d'étranglements attendus sur le réseau des routes nationales selon les différents degrés de surcharge considérés par l'OFROU et considérant les secteurs pour lesquels une RBAU est aujourd'hui envisagée, le Conseil d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu pour le moment d'envisager d'étendre cette pratique sur d'autres tronçons que ceux mentionnés en réponse à la question 4.

6. Le Conseil d'Etat entend-il trouver et proposer d'autres solutions pour fluidifier le trafic sur le réseau autoroutier ?

Il est de la compétence de la Confédération de trouver et proposer d'autres solutions pour fluidifier le

trafic sur le réseau autoroutier. Comme on l'a vu ci-dessus, la Confédération, au-delà de ce qui peut être réalisé par le recours aux RBAU, présente son programme de développement stratégique du réseau des routes nationales, destiné à fluidifier ce réseau.

Par ailleurs, le PRODES des routes nationales doit être mis en relation avec celui de l'infrastructure ferroviaire. En effet, la Confédération, tout comme le Canton, développe les réseaux dont elle est responsable dans l'optique d'une mobilité multimodale et l'objectif d'un recours toujours plus important aux transports publics.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 mars 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean