

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Nathalie Vez et consorts – Quelles nuances de gris pour la Route Blanche et les accès routiers à l'autoroute A1 ? (23\_INT\_159)

#### **Rappel de l'interpellation**

*Le Journal La Côte le dévoilait dans son édition du 20 septembre 2023, le canton prévoit de doubler le nombre de voies de la Route Blanche (RC) en direction de Nyon depuis la sortie de l'autoroute A1. L'objectif poursuivi par le Canton serait de décongestionner la sortie de l'autoroute, notamment en vue de l'augmentation du trafic que la troisième voie sur l'autoroute A1 ne manquerait pas de générer. Dans un entretien relayé dans l'édition du Journal La Côte susmentionnée, la DGMR indique que la stratégie est de concentrer le trafic routier sur les grands axes. C'est ce qu'elle appelle le « report spatial ». Cela implique selon elle de prévoir des accès routiers adéquats à ces grands axes, ce qui explique en l'occurrence le projet d'augmenter le nombre de voies de la Route Blanche. Toutefois, dans les faits, de nombreuses études ont démontré qu'une telle augmentation entraîne du « trafic induit ». En d'autres termes, l'élargissement de l'autoroute et de ses accès comme remède aux bouchons aura pour conséquence d'inciter un nombre encore plus grand d'automobilistes à emprunter ces artères, ce qui créera de nouveaux embouteillages. Effet boule de neige, il faudra alors songer à augmenter encore le nombre de voies autoroutières et élargir encore les routes d'accès.*

*On rappellera que le trafic routier est responsable de près de 30% des émissions de gaz à effet de serre totale en Suisse, ce malgré les progrès technologiques des nouveaux véhicules et la hausse de la part de véhicules électriques. On rappellera également l'objectif affiché du Plan Climat Vaudois de modifier les pratiques de mobilité et de réduire la nécessité de se déplacer ainsi que l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 60% d'ici 2030.*

*Cela ne manque pas de susciter de vives réactions à Nyon et environs, notamment compte tenu du risque que l'augmentation du nombre de voitures induit par le projet ne se déverse dans les centres urbains, entraînant des problèmes importants en termes de bruit, de pollution, de sécurité, d'infrastructures et d'espace occupé pour absorber ce trafic supplémentaire. La Région de Nyon a engagé depuis 2010 un vaste programme de réorganisation du réseau de transports publics. De nouvelles lignes de bus ont été expérimentées et créées, la cadence aux heures de pointe a été renforcée et de nombreux aménagements ont été réalisés. Ces améliorations ont résulté en une augmentation de 64% de la fréquentation des transports publics entre 2012 et 2019. Les 41 communes membres sont aujourd'hui appelées à faire adopter par leur organe délibérant un deuxième volet de ce programme pour la période 2024-2034. La volonté manifeste de l'ensemble des acteurs est de poursuivre les efforts afin de favoriser une mobilité moins polluante et multimodale, dont les transports publics constituent la colonne vertébrale. Par ailleurs, à la sortie de l'autoroute A1 à Nyon en direction de Saint-Cergue se trouve le quartier des Fléchères qui est en plein développement. Ce quartier accueille un Centre Commercial comprenant 52 commerces, 6 cafés et restaurants et un hypermarché, un hôtel, un centre de conférence, un bowling et, depuis peu un parc administratif implanté sur un terrain de 73'000 m<sup>2</sup>. Outre des bureaux, des zones de production et des laboratoires médicaux, une école privée internationale emménagera dans ces nouveaux locaux dès la rentrée 2024 avec une capacité d'accueil de 600 élèves, de la 1P à la maturité.*

*Or, le projet d'élargissement de la Route Blanche entre Nyon et l'autoroute ne comporte aucune voie dédiée aux transports publics, au motif ... qu'il n'y a pas de bus qui passe par là aujourd'hui. De même, ce projet ne comporte aucune piste cyclable, au motif qu'un franchissement de la jonction autoroutière par des modes doux n'est pas une bonne option pour des questions de sécurité. Deux arguments particulièrement inquiétants à l'heure où la question du report modal doit être au centre de la stratégie des mobilités du Canton. Cela ne tient compte ni de l'important développement du quartier des Fléchères et de la prochaine ouverture d'une école de 600 élèves, ni des efforts continus de toute une région pour favoriser le report modal. D'ailleurs, dans l'entretien mentionné ci-dessus, la DGMR confirme l'objectif « de laisser davantage de place aux transports publics et à la mobilité douce*

*sur le territoire ». L'élargissement de la Route Blanche afin de donner encore plus de place à la voiture - et uniquement à la voiture - est en contradiction manifeste avec la volonté de réduire le transport individuel motorisé et de prioriser le report modal. Il y a là un double discours déconcertant !*

*Au vu de ce qui précède, les signataires de la présente interpellation ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- 1. Le projet d'élargissement de la Route Blanche est-il compatible avec l'objectif cantonal de réduire les émissions de gaz à effet de serre de – 60% d'ici à 2030 ainsi que le transport individuel motorisé ?*
- 2. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer que des voies réservées aux transports publics et des pistes cyclables seront intégrées au projet d'élargissement de la Route Blanche ?*
- 3. A défaut, le Conseil d'Etat peut-il expliquer comment il entend atteindre les objectifs de report modal sans de tels aménagements ?*
- 4. Quelles mesures sont prévues pour éviter les effets délétères du « trafic induit » qui seraient liés aux travaux envisagés ?*
- 5. Quelles mesures sont prévues pour permettre aux communes concernées de faire face à l'accroissement de trafic qui sera engendré par le projet prévu ?*
- 6. D'une manière générale, combien de jonctions autoroutières et routes cantonales d'accès à l'autoroute A1 devront être élargies dans le canton en conséquence des projets de développement et d'extension autoroutiers ?*

## Réponse du Conseil d'Etat

### Préambule

La politique de mobilité cantonale se fonde sur une utilisation complémentaire des modes de transport et vise à la fois l'efficacité du système de mobilité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre conformément aux engagements du Conseil d'Etat dans son Programme de législation et son Plan climat. Dans cette perspective, ce dernier favorise le report modal, c'est-à-dire le recours aux transports publics, très capacitaires, et aux modes actifs, peu gourmands en espace, ce qui - en plus d'être favorable à l'environnement, à la qualité de vie et bénéfique à la santé - permet globalement de fluidifier l'accès aux villes et pôles d'importance et de réduire la congestion, ceci au bénéfice des entreprises, des commerces locaux et des usagers et usagères du réseau routier ayant impérativement besoin de recourir au transport individuel motorisé.

Concernant la Route Blanche à Nyon, le Canton en partenariat avec les communes concernées et Région de Nyon, a initié il y a quelques années des études pour le réaménagement du tronçon situé entre la jonction autoroutière et l'entrée de Nyon. Ainsi, des intentions ont été établies et le projet, a été présenté aux communes concernées en 2022, dans le cadre d'une coordination en lien avec les travaux prévus ces prochaines années dans le secteur.

Le projet s'inscrit dans le prolongement des travaux en cours de l'Office fédéral des routes (OFROU) pour améliorer la sécurité de la jonction de Nyon. Ces travaux sur le réseau national doivent permettre d'éviter le refoulement particulièrement dangereux sur l'autoroute des files de véhicules qui empruntent les bretelles de sortie aux heures de pointe. Pour ce faire, l'OFROU élargit à deux voies le débouché de ces bretelles dans les carrefours à feux de la jonction.

Sur le réseau cantonal, entre la jonction et le giratoire de la Gravette, les aménagements suivants ont été proposés dans le cadre des études: la création d'une voie de circulation supplémentaire en direction de Nyon - dans le prolongement du doublement des bretelles de sortie d'autoroute - entre la jonction et jusqu'au rond-point, en raccordement aux deux voies d'entrée existantes du giratoire ; un passage inférieur pour le trafic individuel motorisé, utilisable également par les vélos pour traverser la Route Blanche d'est en ouest, afin d'assurer l'accessibilité au hameau d'Avenex ; en option, un passage inférieur pour les modes doux au croisement des routes agricoles fréquemment utilisées pour les déplacements doux de loisirs, dans le but de sécuriser la traversée est-ouest de la Route Blanche ; enfin, la restitution des bandes cyclables existantes. Le projet ne prévoit pas d'augmenter la capacité du giratoire de la Gravette, et de facto de l'axe. Enfin, comme aucune de ligne de transport public ne passe par la jonction, il n'est pas prévu de voies bus à ce stade des études.

Le réaménagement, tel qu'il a été envisagé, est cohérent avec le projet d'agglomération du Grand Genève qui vise à proposer une organisation efficace de la mobilité par le report spatial du trafic routier hors des centres urbains, notamment en désengorgeant les centres afin de laisser davantage de place aux transports publics et à la mobilité douce qui seront ainsi plus performants et plus utilisés, ainsi que le report spatial du trafic individuel sur le réseau autoroutier, afin de produire le moins de nuisances possibles pour la population.

La Commune de Nyon a manifesté son opposition au projet, justifiée par l'absence, respectivement le manque, d'aménagements pour les bus et les cyclistes sur la jonction. L'interpellation de la députée Vez va également dans ce sens. Le Conseil d'Etat prend acte de ce contexte délicat de divergences entre partenaires qui plaide en faveur d'une revue de projet. Celle-ci ne peut cependant se faire sans une vision claire du développement à moyen terme du réseau de bus urbains ainsi que du réseau cyclable régional.

C'est pourquoi, le Canton, par le biais de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), a décidé de suspendre les études du réaménagement de la route cantonale au sud de la jonction, le temps que la Commune de Nyon et ses partenaires consolident ces deux thématiques. La DGMR apportera son soutien si nécessaire et, au terme de ce travail, s'engage à conduire une revue de projet qui pourra s'appuyer, en vue d'une évolution du projet, sur les projets de développement des réseaux cyclables et de bus urbains souhaités et mis en œuvre par la Commune de Nyon et ses partenaires locaux, en particulier Région de Nyon. La Municipalité de la Commune de Nyon a été informée de cette suspension de projet.

Les réponses aux questions de la députée sont fournies ci-dessous sur la base du projet au stade actuel des études.

## Réponse aux questions

*1. Le projet d'élargissement de la Route Blanche est-il compatible avec l'objectif cantonal de réduire les émissions de gaz à effet de serre de - 60% d'ici à 2030 ainsi que le transport individuel motorisé ?*

Dans le domaine de la mobilité, les leviers pour réduire les émissions de gaz à effets de serre sont pluriels et concernent tous les modes de transport, dans l'objectif de favoriser un report modal vers les modes les moins polluants: développement de l'offre et des infrastructures de transports publics, aménagements pour les mobilités actives, développement des interfaces de transport publics, amélioration des conditions cadre du transport de marchandises pour un usage accru du rail, incitations permettant de faire évoluer les habitudes vers une mobilité plus sobre et partagée, réaménagement multimodal du réseau routier, en s'appuyant sur le principe du « bon mode au bon endroit ».

Les projets de réaménagement de la jonction autoroutière (OFROU) et de la route cantonale entre la jonction et l'entrée de Nyon (Canton) visent à assurer et sécuriser l'accès à l'autoroute pour répondre aux besoins de déplacements en trafic individuel motorisé de l'agglomération, sans pour autant augmenter la capacité en entrée de la ville de Nyon. Ils permettent le report spatial du trafic individuel sur l'autoroute, hors des centres urbains. Les aménagements prévus dans le cadre du réaménagement de la route cantonale intègrent les besoins cyclables. Il était en effet prévu de conserver les bandes cyclables continues existantes dans les deux sens de part et d'autre de la chaussée, et de créer un passage inférieur pour les cycles souhaitant traverser la route cantonale. Dans le cadre d'une future revue de projet qui intégrera les résultats des études du réseau cyclable régional et pourra s'appuyer sur une vision plus claire des possibles développements du réseau de bus urbain, il paraît vraisemblable que des aménagements complémentaires soient intégrés, permettant de soutenir encore plus l'accessibilité multimodale dans le secteur et le report modal.

*2. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer que des voies réservées aux transports publics et des pistes cyclables seront intégrées au projet d'élargissement de la Route Blanche ?*

Comme expliqué en préambule, le Canton a décidé de suspendre les études de projet, pour permettre à la Commune de Nyon et à ses partenaires de mener les études du réseau cyclable régional et de réfléchir aux besoins de développement du réseau de bus urbain. A l'issue de ces travaux, le Canton s'engage à reprendre les études du réaménagement de cette portion de la Route Blanche et, cas échéant, à adapter le projet selon les besoins identifiés.

*3. A défaut, le Conseil d'Etat peut-il expliquer comment il entend atteindre les objectifs de report modal sans de tels aménagements ?*

Voir réponse à la question 2.

*4. Quelles mesures sont prévues pour éviter les effets délétères du « trafic induit » qui seraient liés aux travaux envisagés ?*

En l'état, il est trop tôt pour annoncer aujourd'hui quelles mesures seront prises durant les travaux. En tous les cas, l'ensemble des partenaires concernés collaboreront pour proposer des étapes de chantiers minimisant les reports de trafic et/ou des itinéraires alternatifs ainsi que toutes autres mesures pour limiter autant que faire se peut les conséquences négatives des reports.

*5. Quelles mesures sont prévues pour permettre aux communes concernées de faire face à l'accroissement de trafic qui sera engendré par le projet prévu ?*

Il est important de rappeler que le projet ne prévoit aucune augmentation de la capacité du carrefour giratoire en entrée de Nyon, laquelle restera inchangée. Le doublement des voies de circulation dans le prolongement de la sortie autoroutière vise à éviter les remontées de file que l'autoroute connaît déjà aux heures de pointe.

De manière générale, c'est par la poursuite et le renforcement de politiques publiques de mobilité orientées vers le report modal, la mobilité partagée ainsi que la sobriété, tout comme l'engagement des entreprises à soutenir l'usage des modes de transport durables par le biais des plans de mobilité, que les habitudes de déplacements pourront évoluer et que le trafic individuel motorisé pourra diminuer.

*6. D'une manière générale, combien de jonctions autoroutières et routes cantonales d'accès à l'autoroute A1 devront être élargies dans le canton en conséquence des projets de développement et d'extension autoroutiers ?*

Le Conseil d'Etat rappelle que les travaux dont il est question ici ne sont pas liés aux projets de développement et d'extension autoroutière, en particulier ceux des troisièmes voies entre Le Vengeron et Nyon. C'est dans le cadre de travaux d'entretien de l'autoroute actuelle et en lien avec des problèmes de sécurité (refoulement de la sortie) que l'OFROU introduit deux voies de tourner à gauche sur la bretelle, qu'il est question de poursuivre le réaménagement sur la route cantonale, jusqu'au giratoire d'entrée en ville, aujourd'hui déjà doté de deux voies.

Cela étant, en dehors des troisièmes voies entre Le Vengeron et Nyon, le seul projet d'élargissement autoroutier planifié sur l'A1 est celui du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier. L'élargissement porte sur le tronçon compris entre la future jonction d'Ecublens et l'échangeur de Villars- Sainte-Croix. En parallèle, le projet prévoit la création d'une nouvelle jonction à Chavannes et à Ecublens et une bretelle complémentaire à la jonction de Malley.

Le réseau des routes cantonales adjacent aux jonctions liées au goulet de Crissier sera requalifié notamment pour sécuriser et requalifier les itinéraires pour les cycles et piétons et pour améliorer la progression des transport publics. Ces requalifications font/feront l'objet d'études et de projets par la DGMR. Les routes cantonales suivantes sont notamment concernées : la route de Chavannes (RC76) aux abords de la jonction de Chavannes, l'avenue du Chablais (RC1) aux abords de la jonction de Malley, les routes de la Pierre (RC76) et d'Yverdon (RC79), aux abords de la jonction d'Ecublens. Bien d'autres axes cantonaux connectés à ces routes font également l'objet de mesures de requalification dans l'ouest lausannois (RC151 Bussigny-Aclens, RC80 route de Lonay, etc.).

La seule autre jonction faisant l'objet d'une augmentation de capacité sur la N01 est celle de la Blécherette. Par ailleurs, de nombreuses jonctions font l'objet de projets d'adaptation en vue d'un franchissement amélioré pour les transports publics et/ou les cycles : les jonctions de Gland, Aubonne, Rolle, Morges Ouest, et Cossonay.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 juin 2024.

La présidente :

*C. Luisier Brodard*

Le chancelier :

*M. Staffoni*