

Monsieur François Marthaler
Conseiller d'Etat
Chef du DINF
Riponne 10
1014 Lausanne

Pully, le 25 février 2009

Réf :
Affaire suivie par : Brigitte Dind
Tél. direct : 021 557 81 33

**Arrêté fédéral relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et à l'allocation des moyens financiers nécessaires
Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Ces deux programmes coordonnés, cités en titre, ont été examinés avec attention.

S'agissant de l'arrêté fédéral relatif aux goulets d'étranglement, il faut malheureusement constater le manque de moyens alloués, notamment en ce qui concerne la métropole lémanique, deuxième région économique de Suisse, par rapport à l'adaptation prévue de l'infrastructure routière zurichoise.

L'ouest vaudois (district de Nyon) finira en particulier par mériter le surnom de Far-West avec une liaison routière inadaptée à l'explosion du trafic valdo-genevois.

Quant aux communes de l'ouest lausannois, le projet évoque à la page 55 la possibilité de créer une nouvelle jonction à Ecublens. Le Conseil fédéral a néanmoins écarté cet aménagement au profit d'autres mesures :

D'une part, l'exploitation des bandes d'arrêt d'urgence : à cet égard, il est permis de s'interroger sur la pertinence de cette décision du point de vue de la sécurité. Nous n'osons imaginer la situation provoquée en cas de pannes ou d'accidents.

D'autre part, le développement des transports publics.

Nous estimons toutefois que ces mesures seront insuffisantes. Par exemple, en quoi le tram Lausanne-Renens permettra-t-il « un certain délestage au niveau du nœud autoroutier Crissier-Ecublens »? De surcroît, l'augmentation des capacités dues à l'exploitation des bandes d'arrêt d'urgence ne va pas améliorer les choses à l'entrée et à la sortie de la jonction autoroutière. Une telle mesure pourrait même au contraire attirer de nouveaux véhicules grâce à la meilleure fluidité qu'elle engendrera. Pour ces communes, la nécessité d'une telle jonction reste d'une importance cruciale. Les nuisances (bouchons aux heures de pointe, dépassement des valeurs limites de pollution) induites par la seule jonction de Crissier-Bussigny-Ecublens-nord sont extrêmement dommageables pour la qualité de vie de la population. Une seconde jonction permettrait de mieux répartir le trafic et diminuerait ainsi les distances parcourues pour emprunter l'autoroute, limitant ainsi l'engorgement actuel à ses abords dû, notamment, au trafic poids lourds généré par de grandes sociétés établies dans la région.

Enfin, permettez-nous de rappeler que, pour des raisons liées au report de trafic, il était inconcevable il y a quelques années de créer la jonction d'Ecublens sans celle de Chavannes, alors qu'aujourd'hui la jonction de Chavannes est prévue sans celle d'Ecublens.

Par ailleurs, le développement continu de la zone industrielle de la Plaine d'Aclens pose des problèmes aigus sur la RC 151. Sans mesure permettant de limiter le trafic engendré par cette activité, un nouveau développement de cette zone ne pourra être avalisé.

Dans ce contexte, nous estimons qu'il est urgent d'obtenir des crédits pour les travaux suivants :

- élimination des goulets d'étranglement autoroutiers de Crissier. En particulier, créer cette jonction autoroutière à Ecublens dans les meilleurs délais. Sans oublier que la mise en oeuvre, de la RC 177 Aclens-Vufflens-la-Ville-Penthaz est tout aussi nécessaire afin de désengorger la RC 151
- élimination des goulets d'étranglement Nyon-Coppet
- réalisation du grand contournement de Morges
- nouvelle analyse du tronçon autoroutier Morges.Nyon

Le programme en faveur du trafic d'agglomération est, quant à lui, essentiellement en faveur des centres-villes. Ce qui signifie que les crédits alloués ne bénéficient que dans une moindre mesure aux petites et moyennes agglomérations, ainsi qu'aux communes appartenant à la couronne urbaine des grandes agglomérations.

Certes, ce choix est dicté par les objectifs de ce programme qui sont d'améliorer les infrastructures de transport des agglomérations, de stimuler le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et de transférer une partie du trafic motorisé sur les transports publics et la mobilité douce. Il n'en reste pas moins que leur interprétation très restrictive favorise très nettement les infrastructures de transports publics au détriment des projets routiers, prônant ainsi les besoins des petites et moyennes agglomérations et d'une bonne partie des communes des couronnes urbaines. A titre d'exemple, les agglomérations de l'est vaudois (Vevey-Montreux et Aigle-Monthey), dont le projet doit encore être déposé, n'obtiendront qu'une part congrue du financement octroyé par la Confédération. A cet égard, une analyse globale des investissements prévus pour tous les projets d'agglomérations vaudois, portant jusqu'à la fin de la deuxième étape du financement fédéral (2018), serait nécessaire. Cette vue d'ensemble devrait intégrer les moyens disponibles.

Enfin, notre association fait siennes les positions des 28 communes du PALM sur ces projets conjoints, ainsi que de la communauté intercommunale d'intérêt concernant l'aménagement autoroutier de la région morgienne. Ces documents circonstanciés figurent en annexes.

Vous remerciant de l'attention portée à ces considérations, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller d'Etat, nos salutations respectueuses.

UNION DES COMMUNES VAUDOISES

La secrétaire générale :

La juriste :

Nicole Grin

Brigitte Dind

Annexes mentionnées

Copie à Monsieur Yvan Tardy, Président