



Service de la mobilité  
Monsieur Vincent Kayenbühl  
Avenue de l'Université 5  
1014 Lausanne

Lausanne, le 30 mai 2013

U:\1p\politique\_economique\consultations\2013\POL1327\_goulets  
d\_etraitements\POL1327\_goulets.docx/PHG/ama

**Arrêté fédéral concernant le 2<sup>e</sup> programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires**

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier du 24 avril dernier concernant l'objet mentionné en titre et vous remercions de nous consulter à ce propos.

Le 2<sup>e</sup> programme d'élimination des goulets d'étranglement prévoit d'investir 995 millions de francs pour élargir et améliorer la fluidité entre Meyrin/Vernier et Le Vengeron, entre Luterbach et Härkingen ainsi qu'entre Andelfingen et Winterthur. Ce montant proviendra des 5,5 milliards de francs prévus par la loi sur le fonds d'infrastructure de 2006. Un premier programme de 1,535 milliards de francs avait déjà été lancé en 2009 et concernait notamment le goulet d'étranglement de Crissier, pour lequel 120 millions ont déjà été débloqués pour la phase 1.

Dans son rapport explicatif, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) constate qu'en 2030, 490 kilomètres de réseau des routes nationales seront régulièrement surchargés. Les fonds encore disponibles pour éliminer les goulets devraient permettre d'atténuer ou de supprimer les problèmes de circulation les plus urgents, mais 427 kilomètres resteront régulièrement surchargés en 2030. Sur ces tronçons, 101 kilomètres seront très fortement surchargés et 88 fortement surchargés. Des investissements additionnels de 6 milliards de francs ont été inventoriés. Le Conseil fédéral présentera une proposition de financement dans le cadre du projet "fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération".

La CVCI soutient ce 2<sup>e</sup> programme d'élimination des goulets d'étranglement, en particulier les travaux qui seront entrepris entre Meyrin et Le Vengeron. Il est d'une importance capitale pour l'économie lémanique d'améliorer la fluidité sur ce tronçon qui relie notre canton à l'Aéroport de Genève. Nous estimons qu'un 3<sup>e</sup> programme doit être présenté au plus vite pour poursuivre l'élimination de ce goulet entre Le Vengeron et Coppet ainsi qu'entre Coppet et Nyon. A ce titre, nous déplorons le fait que ce dernier tronçon reste catalogué dans le module 3, donc avec un degré de priorité moins élevé, malgré le fait que son aménagement soit qualifié d'"opportun et d'indispensable" par le DETEC. La CVCI demande donc que l'ensemble du tronçon Meyrin-Nyon soit classé en module 2, prioritaire et que les travaux soient planifiés dans le cadre du futur 3<sup>e</sup> programme.

Pour ce qui est du goulet de Crissier, la CVCI prend note du fait que les travaux de phase 2 de cet aménagement doivent attendre que le projet d'autoroute de contournement entre Morges et Villars-Ste-Croix (qui sera financé via un autre fonds que celui destinés aux goulets) soit définitif. Nous demandons par conséquent au Conseil d'Etat de s'engager pour que le dossier avance au plus vite afin que les travaux visant à aménager des jonctions à Ecublens et Chavannes puissent être entrepris dans les meilleurs délais.

La CVCI note avec satisfaction que l'élargissement à six voies du tronçon entre Villars-Ste-Croix et Cossonay ait été intégré dans le module 3. Dans une logique globale d'amélioration de la fluidité sur l'axe Yverdon-Vidy, ce tronçon mériterait d'être classé dans le module 2. Mais il est vrai que les étapes qui restent à franchir avant que le projet de contournement de Morges ne soit définitif laissent planer un certain nombre d'inconnues qui légitiment de l'attentisme sur ce point précis.

Concernant l'axe Villars-Ste-Croix-Montreux, la CVCI conteste son maintien dans le module 4. Le DETEC explique en effet dans son rapport que ce tronçon a grimpé d'un degré en matière de surcharge, mais le relègue pour des motifs "de durabilité et de rentabilité" qui ne sont pas étayés. La CVCI perçoit l'ensemble de l'Arc lémanique, soit l'axe Genève-Villeneuve, comme une priorité indivisible, au même titre que l'axe Zurich-Berne. Dans cette même logique, le tronçon Nyon-Morges, certes moins urgent aujourd'hui dans une logique de "priorisation", ne doit pas être relégué aux calendes grecques. C'est pourtant ce qui menace avec son maintien en module 4. Le rapport du DETEC précise en effet que le Conseil fédéral propose "de ne plus les poursuivre", privilégiant la mise en œuvre de projets dans les zones urbaines.

En conclusion, la CVCI soutient l'arrêté fédéral concernant le 2<sup>e</sup> programme d'élimination des goulets, mais demande que l'Arc lémanique dans sa totalité soit intégré dans les projets prioritaires. L'aménagement de la liaison Coppet-Nyon est aussi urgent que Le Vengeron-Coppet. La CVCI s'oppose par ailleurs au maintien dans le module 4 du tronçon Villars-Ste-Croix-Montreux et demande à ce qu'il soit promu dans le module 3.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre réponse, nous vous prions d'agréer, cher Monsieur, nos salutations les meilleures.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Julien Guex  
Sous-directeur

Philippe Gumy  
Responsable communication