



Chavannes-près-Renens / Novembre 2025



La nouvelle entrée ouest de la capitale olympique

20 novembre 2025



Sommaire

- Contexte
- Fondements du concept
- Intégration urbaine
- Effets du projet
- Planning
- Conclusions



Contexte



Contexte

- Le territoire chavannois, territoire sylvo-horticole, est coupé en deux par l'autoroute depuis 1964.
- Les jonctions de Chavannes et d'Ecublens font partie du projet de «suppression du goulet d'étranglement de Crissier» (2018). L'impact de celle de Chavannes est jugé trop important.
- La Commune développe une politique de mobilité fondée sur les TP, les MD et la modération de trafic sur l'ensemble de son territoire (zone 30 km/h).
- La Commune a signé le 15 juin 2021 un accord tripartite basé sur un projet mieux intégré, le projet «Colline», jugé inadéquat face à l'évolution sociétale.
- Le trafic d'agglomération a sensiblement évolué par rapport aux planifications qui ont généré ce projet de jonction autoroutière (stabilisation voire diminution face à une augmentation soutenue de la population).
- L'évolution de ce contexte a motivé la Municipalité à questionner l'effet de coupure de l'autoroute et à dénoncer l'accord conclu sur le projet «Colline».

Recherche d'une solution alternative à la jonction de Chavannes, acceptable localement ainsi que par l'ensemble des acteurs impliqués.

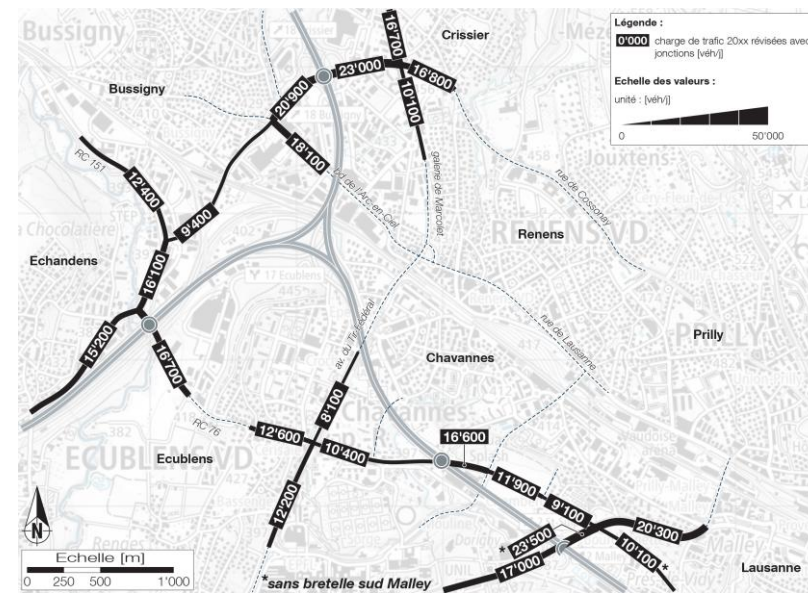
En partenariat avec GEA partners

- 800l_253-pre-gpe-Entree_ouest_20_11_25.pptx

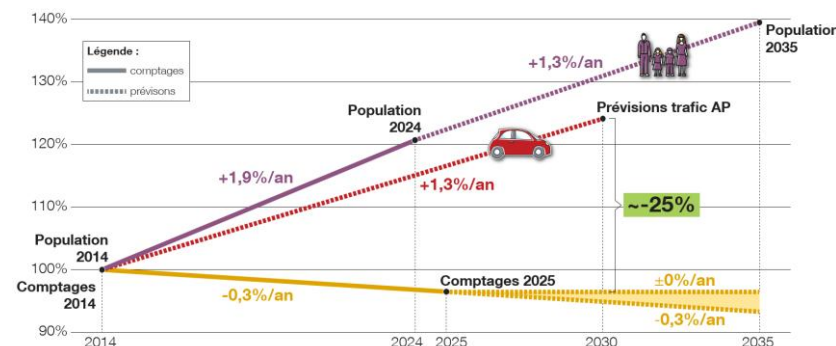


Contexte

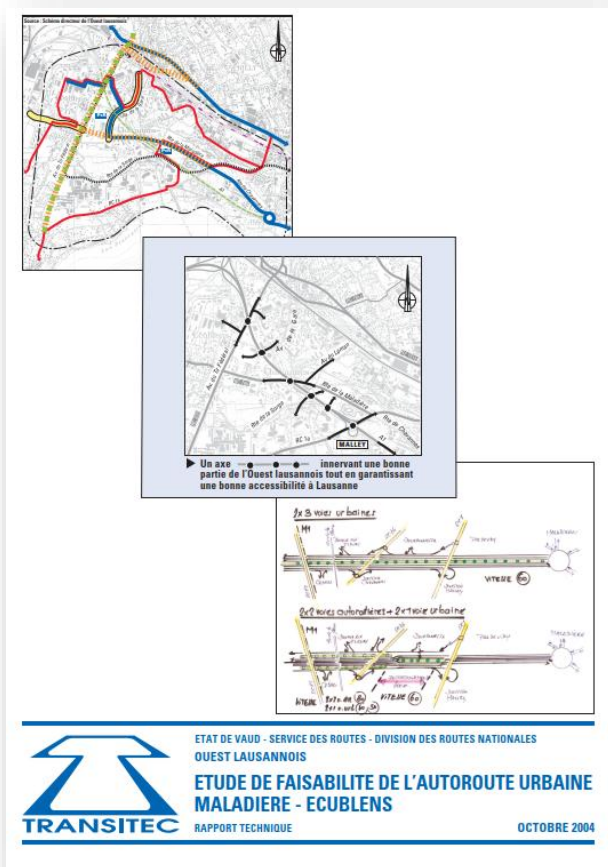
- L'évolution réelle du trafic est bien plus faible que ce qui avait été pronostiqué.
- En faisant l'hypothèse d'une stabilité du trafic à terme, le différentiel se monterait à **25% au minimum** par rapport aux charges de l'AP.
- Un plan de charge à l'horizon futur 20XX révisé a été établi selon ce constat avec et sans jonction de Chavannes.



Plan de charge 20XX avec hyp. révisées – jonctions Ecublens et Chavannes



Etudes antérieures



En 2004, une étude avait exploré des solutions pour la transformation de l'autoroute entre Ecublens et Maladière

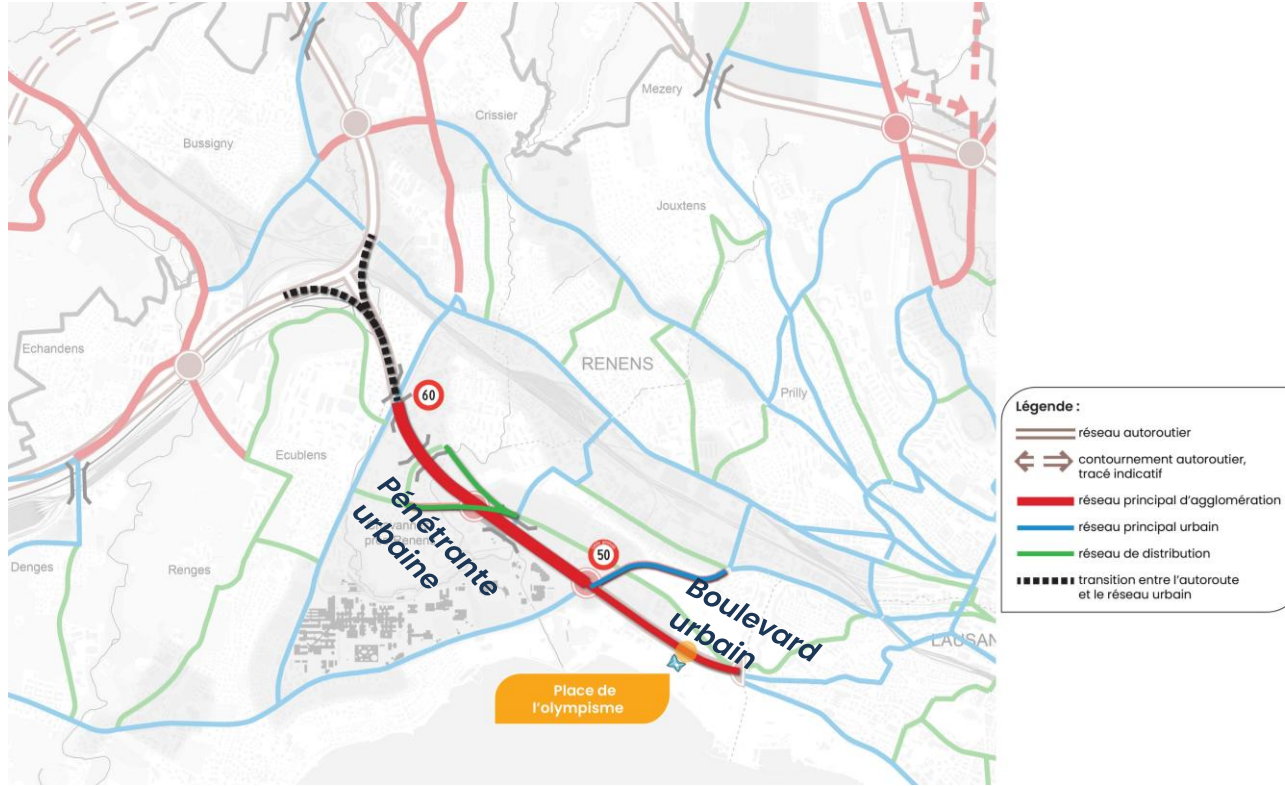


Le projet de boulevard urbain, développé par GEA en 2016, avait l'ambition de transformer l'autoroute, entre Malley et Maladière et mettre en scène l'entrée ouest de la capitale olympique par la place de l'Olympisme comprenant le siège du CIO



Concept en sept fondements

1 – La composition de la nouvelle entrée de Lausanne



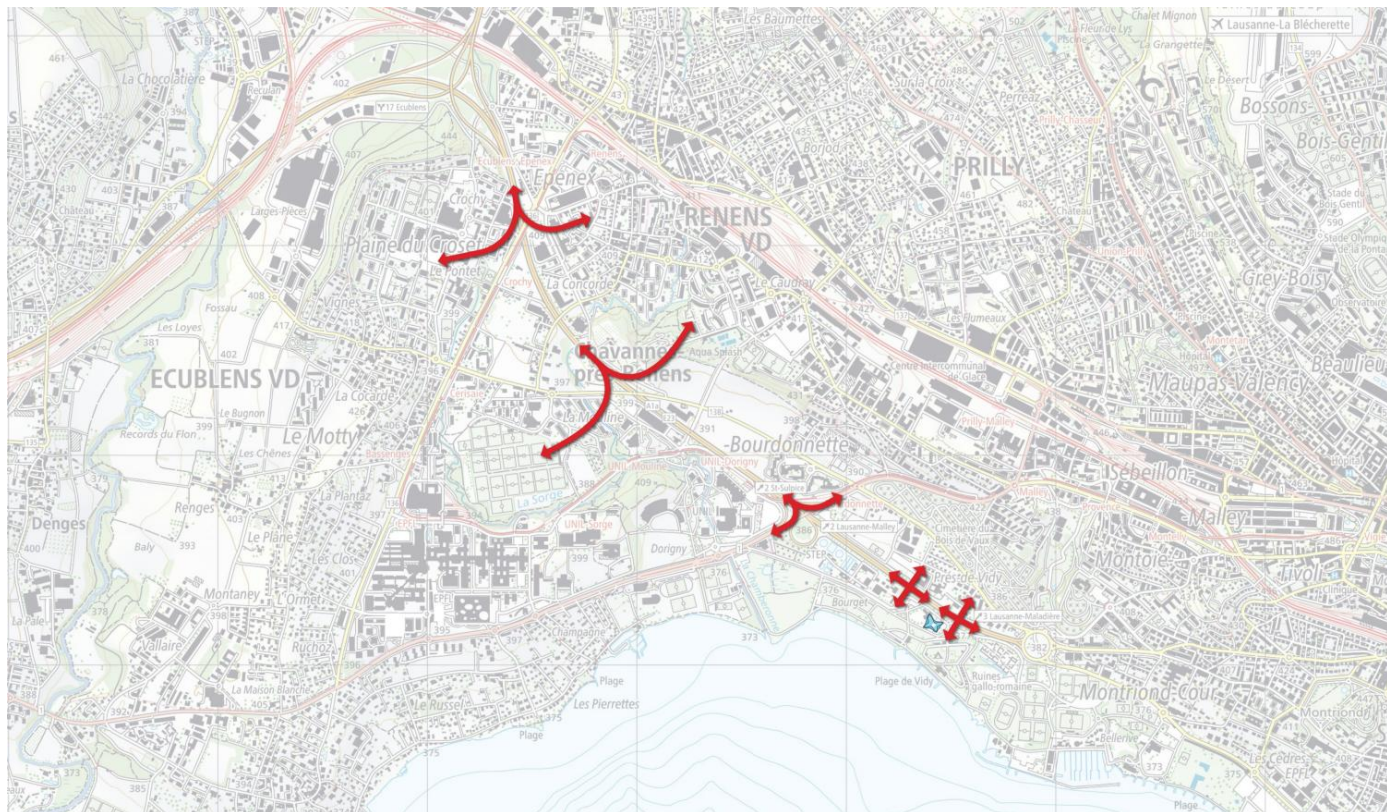
- Une pénétrante d'agglomération
- Un boulevard urbain
- Une place de l'Olympisme

2 – Les connexions avec le réseau routier local



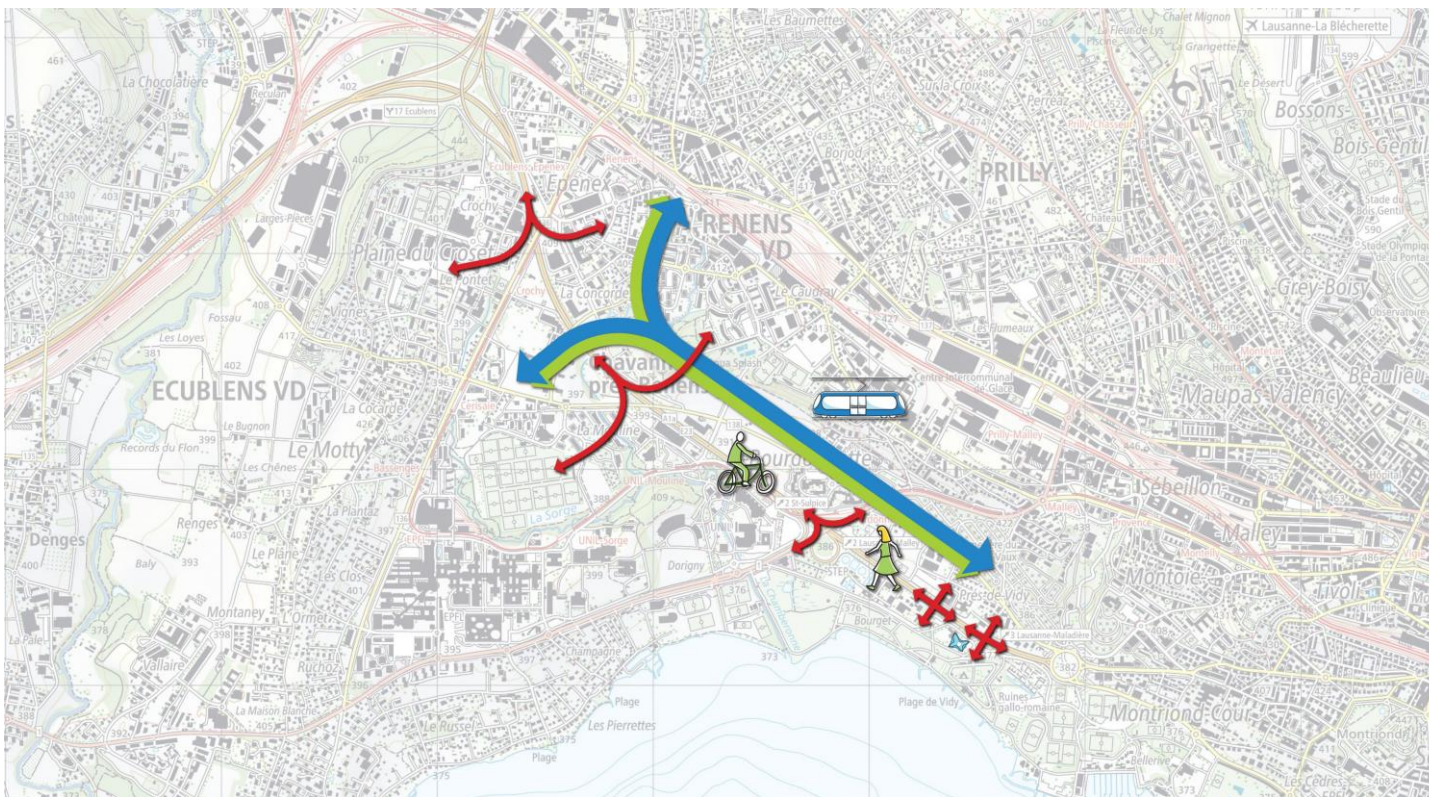
■ **Démultiplier les connexions routières en les adaptant au contexte territorial**

3 – La simplification des connexions routières



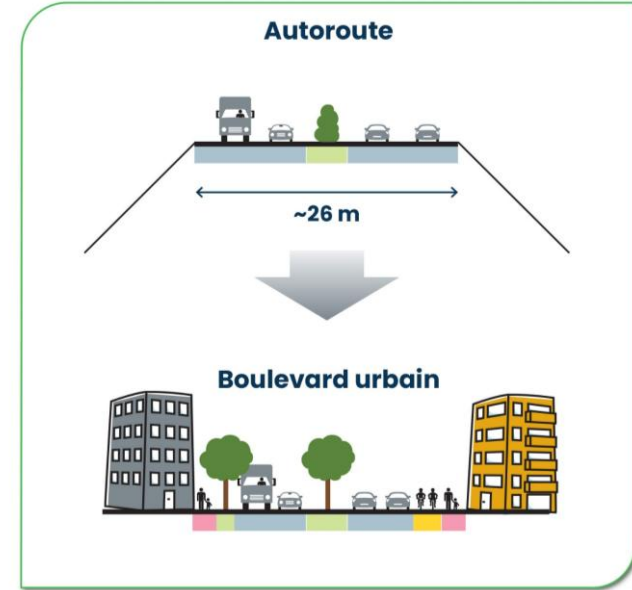
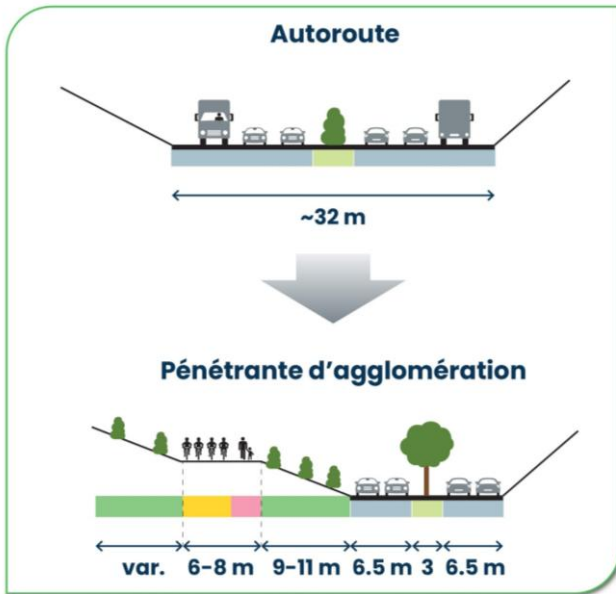
- Destiner les connexions routières en lien avec l'autoroute au trafic longue distance ou à orienter sur les autres jonctions de l'agglomération

4 – L'intégration dans la stratégie d'accessibilité multimodale



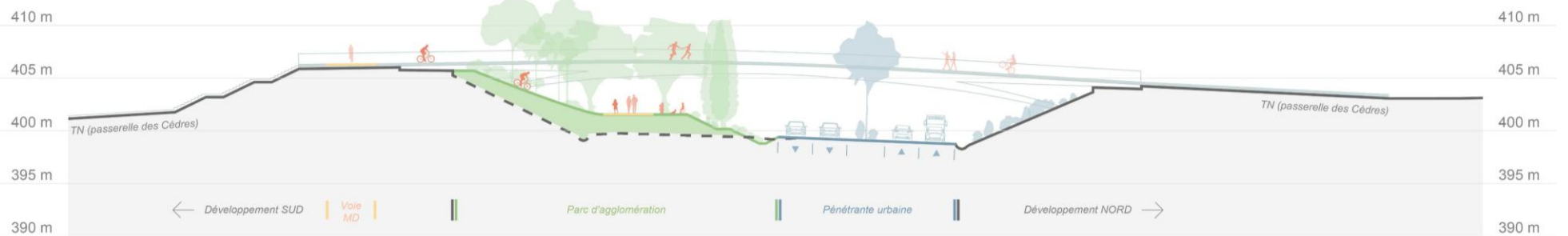
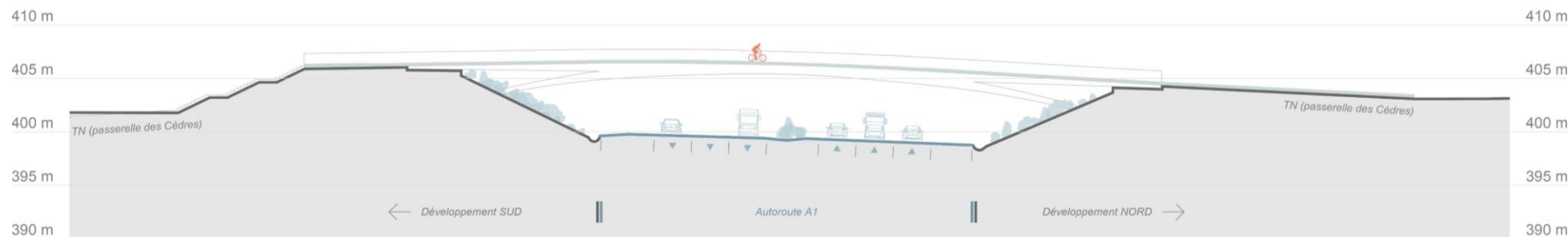
- Prioriser les transports publics et les modes actifs pour les liaisons locales Ouest lausannois <–> Lausanne

5 – La cohérence de l'aménagement routier par rapport au rôle



- Adapter l'aménagement du tronçon autoroutier au tissu urbain et à son rôle de collecteur de trafic

6 – L'accompagnement de la transition urbaine



- La requalification et l'arborisation de l'ensemble du tronçon routier avec un parc linéaire et des aménagements pour les piétons et les vélos



7 – La valorisation d'un siège d'importance mondiale



■ Désenclaver le siège du CIO par la création de la place de l'Olympisme



Intégration urbaine



Autoroute tronçon Gare-Tir-Fédéral – Etat actuel



Crédit image : GEA



Pénétrante urbaine tronçon Gare – Tir-Fédéral



Crédit image : GEA



Vue de l'autoroute actuelle quartier « Cèdres »



Crédit image : GEA



Vue de la pénétrante urbaine au quartier « Cèdres »



Crédit image : GEA



Autoroute vers l'avenue de la Gare – Etat actuel





Pénétrante urbaine vers l'avenue de la Gare





Avenue du Tir-Fédéral – Etat actuel



Crédit image : GEA



GEA

En partenariat avec GEA partners

8001_253-pre-gpe-Entree_ouest_laus_20_11_25.pptx



Connexion «Tir-Fédéral» avec pénétrante urbaine



Crédit image : GEA

Route de la Maladière – Etat actuel



Crédit image : GEA



Route de la Maladière avec connexion «Concorde» à la pénétrante urbaine



Crédit image : GEA



Jonction de Malley – Etat actuel



Crédit image : GEA



En partenariat avec GEA partners

8001_253-pré-gpe-Entree_ouest_l'aus_20_11_25.pptx



Connexion «Malley» réaménagée



Crédit image : GEA



Autoroute CIO-Maladière – Etat actuel



Crédit image : GEA



Boulevard urbain, place de l'Olympisme et Maladière



Crédit image : GEA



Autoroute au niveau du CIO – Etat actuel



Crédit image : GEA



Place de l'Olympisme



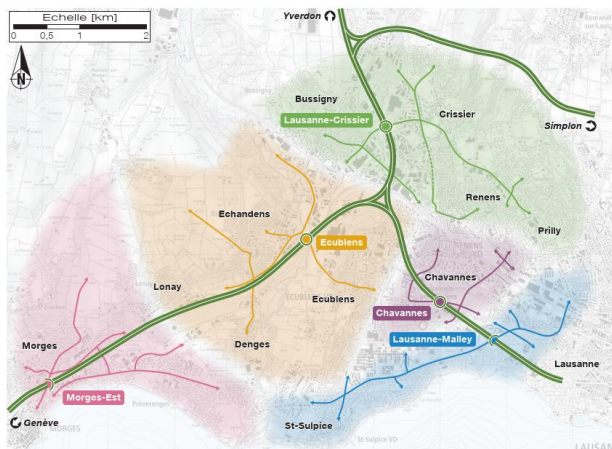
Crédit image : GEA



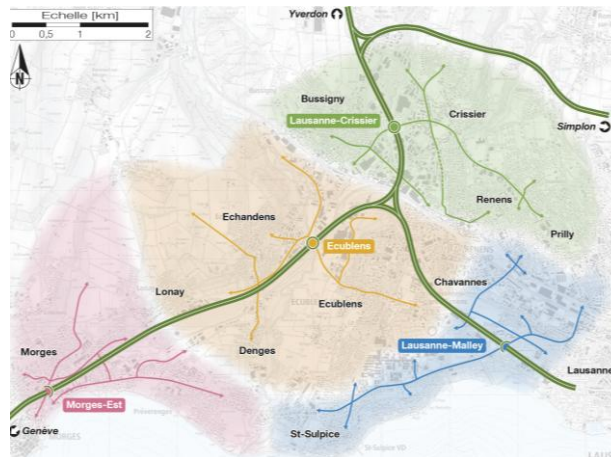
Effets du projet

L'accessibilité par poches selon les scénarios

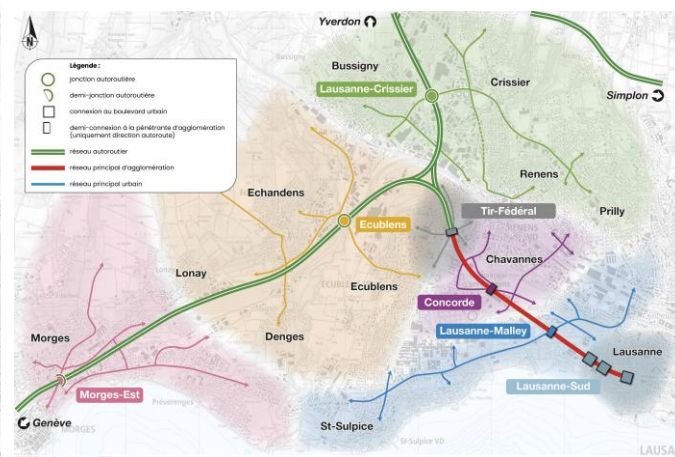
Deux jonctions autoroutières



Jonction Ecublens (sans Chavannes)



Jonction Ecublens avec pénétrante d'agglomération

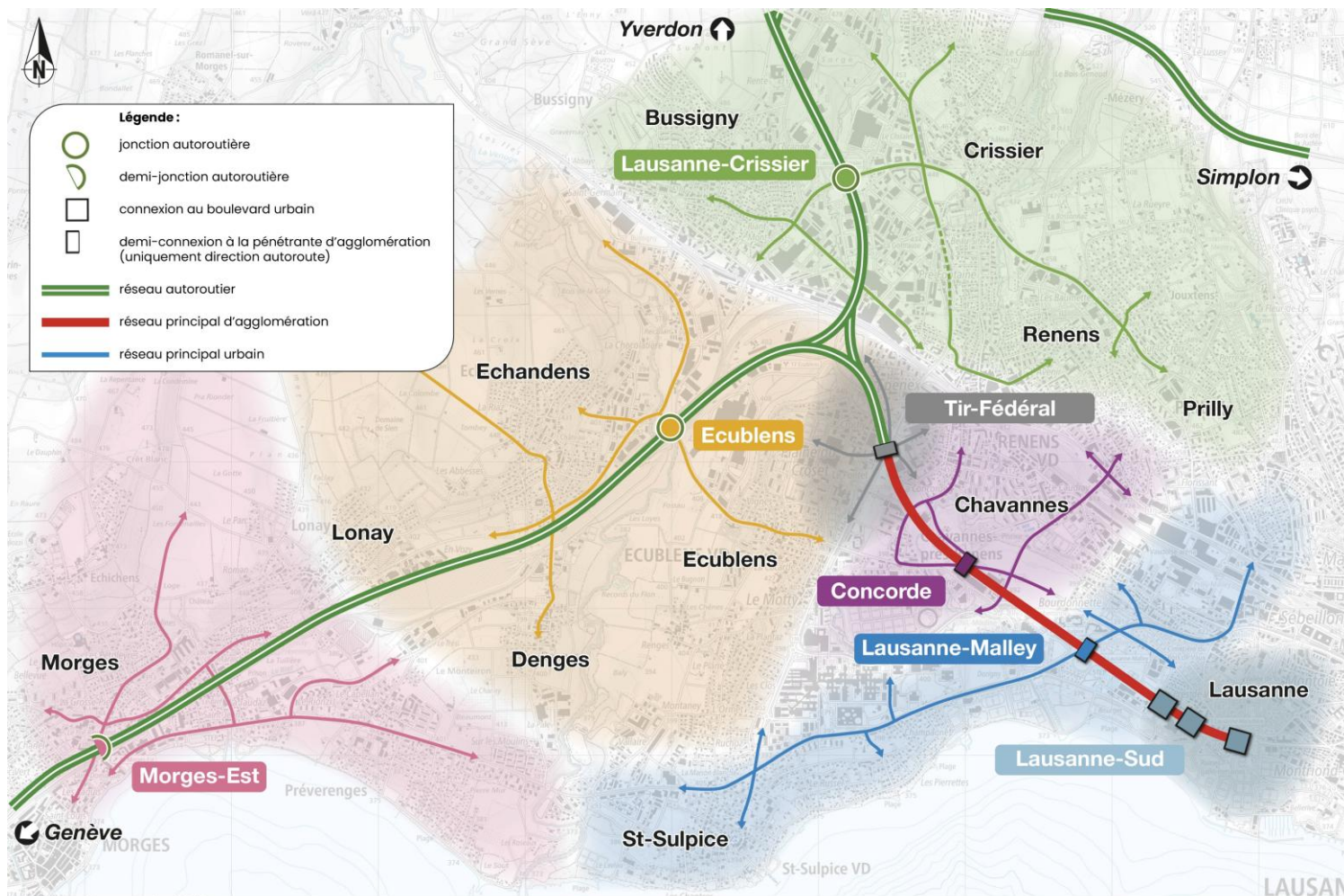


Renforcement de l'accessibilité par poches grâce aux connexions supplémentaires.

Ce projet ne peut fonctionner qu'avec la réalisation de la jonction d'Ecublens.



Concept d'accessibilité avec la nouvelle entrée ouest





Remarque liminaire importante



Les évaluations chiffrées réalisées dans le cadre de cette étude sont à considérer comme des ordres de grandeur.

Contrairement aux études de trafic réalisées par exemple pour l'AP (mise à l'enquête 2018), la présente expertise s'est appuyée sur une méthode simplifiée, en accord avec les délais à disposition.

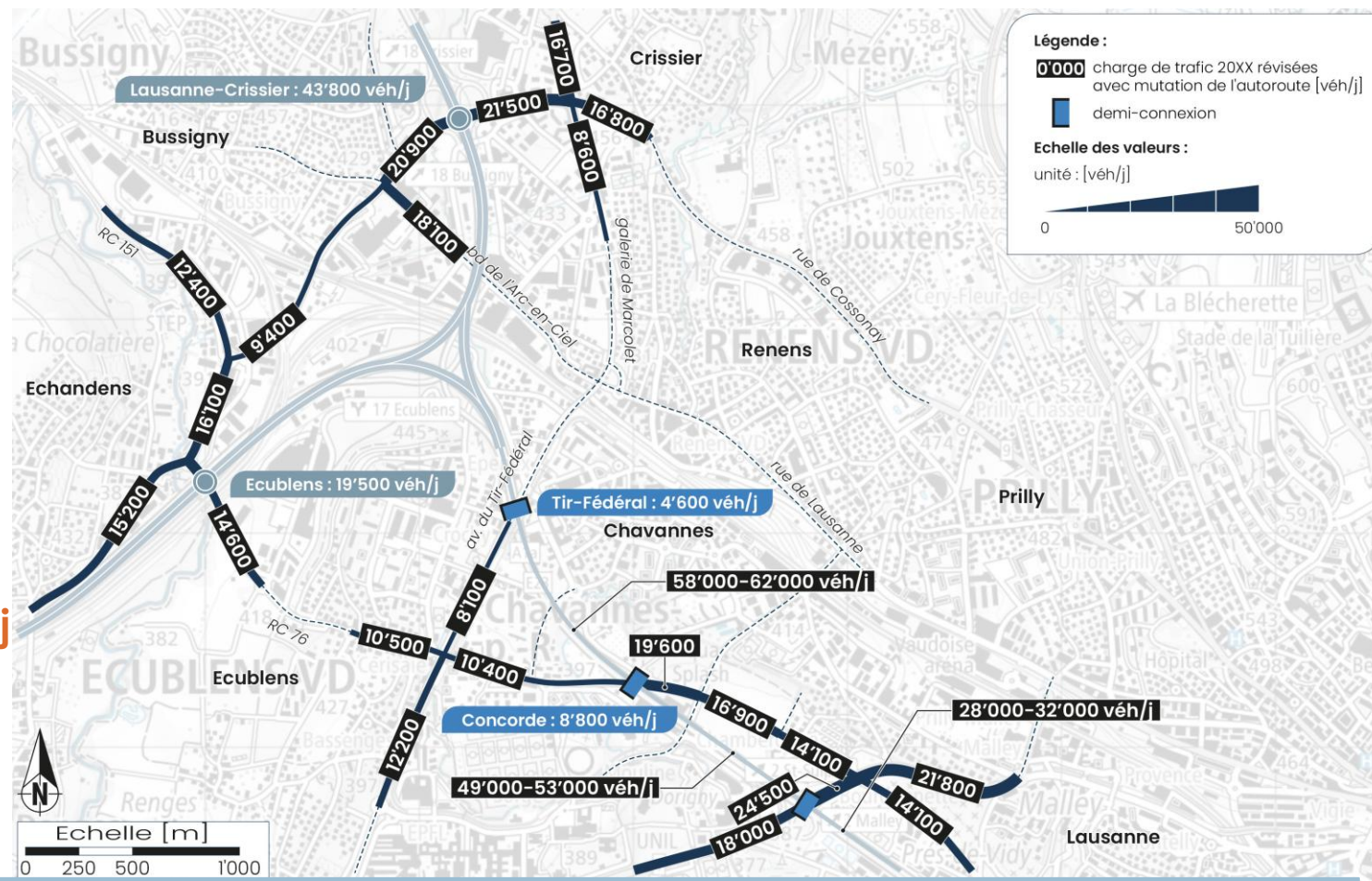
Les conclusions qui en découlent sont toutefois robustes.

Charges 20XX avec projet de mutation de l'autoroute

- Deux tiers du trafic sur la demi-connexion «Concorde» : ~9'000 véh/j

Pour rappel, dans le projet de base, ~23'000 véh/j étaient prévus à la jonction de Chavannes

- Entre 4 et 5'000 véh/j sur la demi-connexion «Tir-Fédéral»

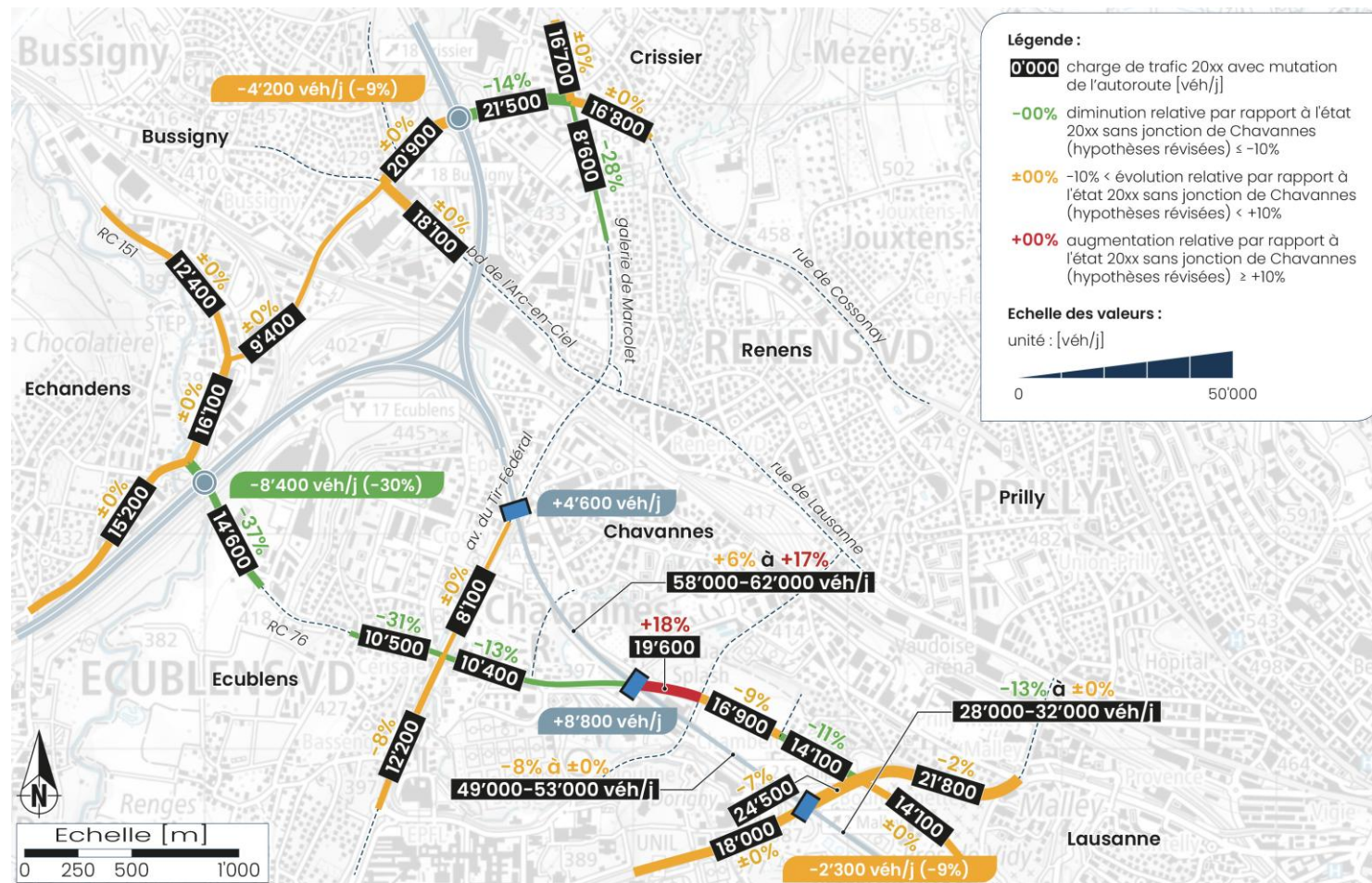


Diffusion du trafic et réduction de la pression sur Chavannes, Ecublens, Crissier et Malley



Comparaison des charges 20XX avec projet de mutation de l'autoroute et 20XX sans jonction de Chavannes

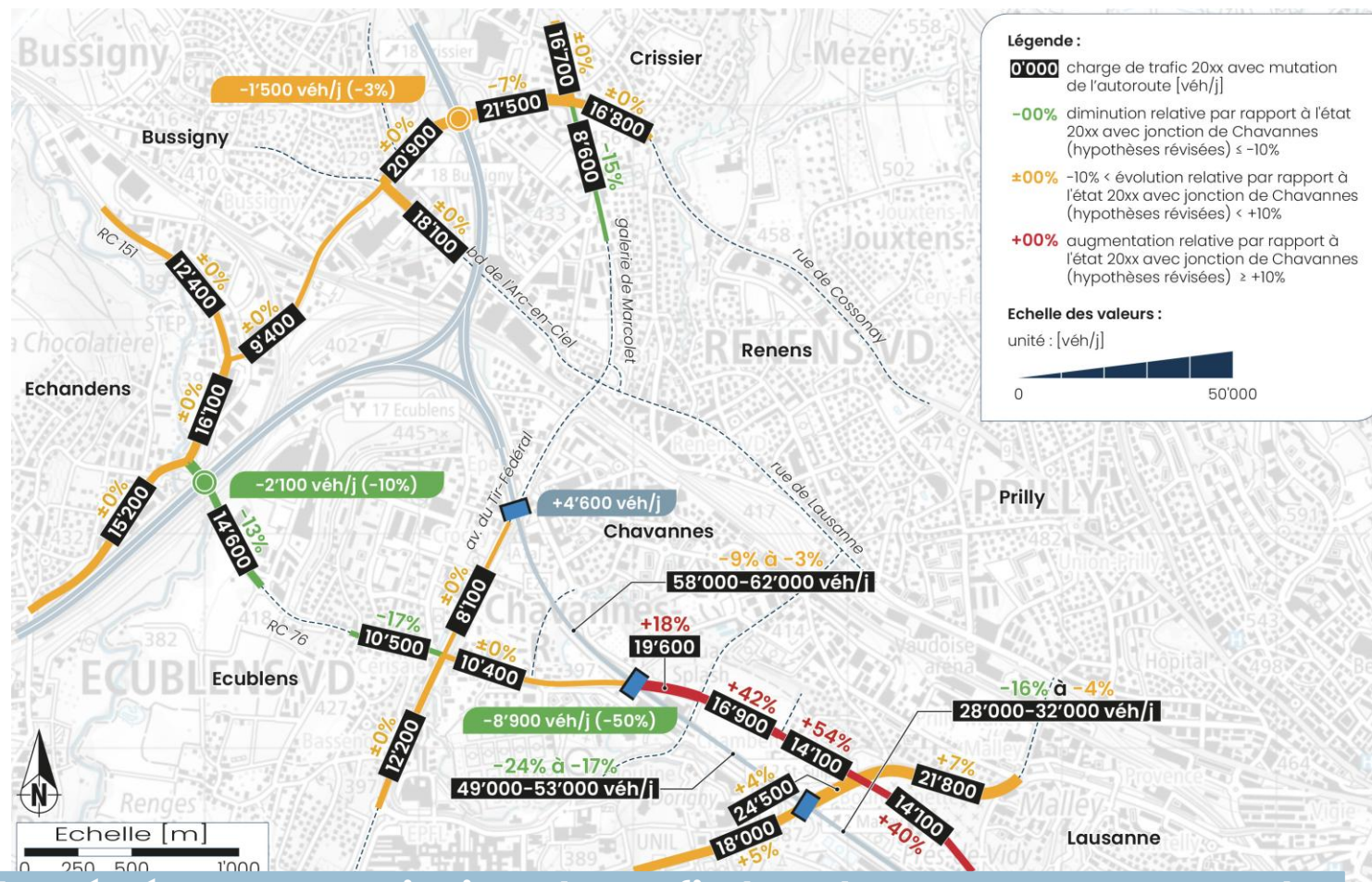
- L'axe route de la Pierre-rue du Villars (RC 76) ainsi que les jonctions d'Ecublens et Crissier sont déchargées de manière conséquente.
- La réalisation de la demi-connexion Concorde permet de réduire les charges à la connexion de Malley



Des effets globalement positifs sur le réseau local, avec un soulagement considérable sur l'axe Pierre-Villars à Ecublens

Comparaison des charges 20XX avec projet de mutation de l'autoroute et 20XX avec jonction de Chavannes

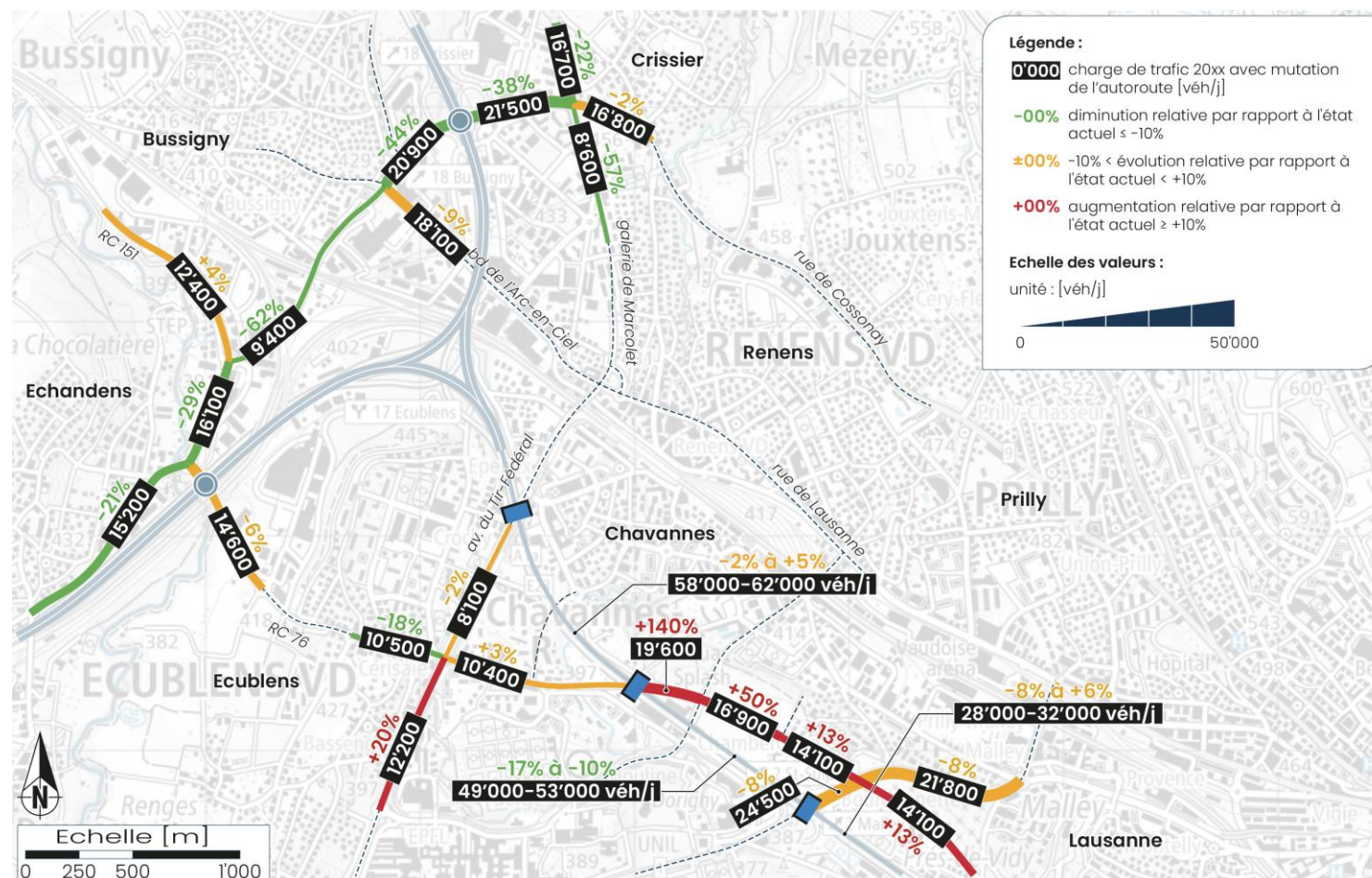
- L'axe route de la Pierre-rue du Villars (RC 76) est déchargé et une baisse est constatée au niveau de la jonction de Crissier
- Une partie du trafic qui devait emprunter la jonction de Chavannes est reporté à l'est vers la Bourdonnette ainsi que vers la connexion Tir-Fédéral





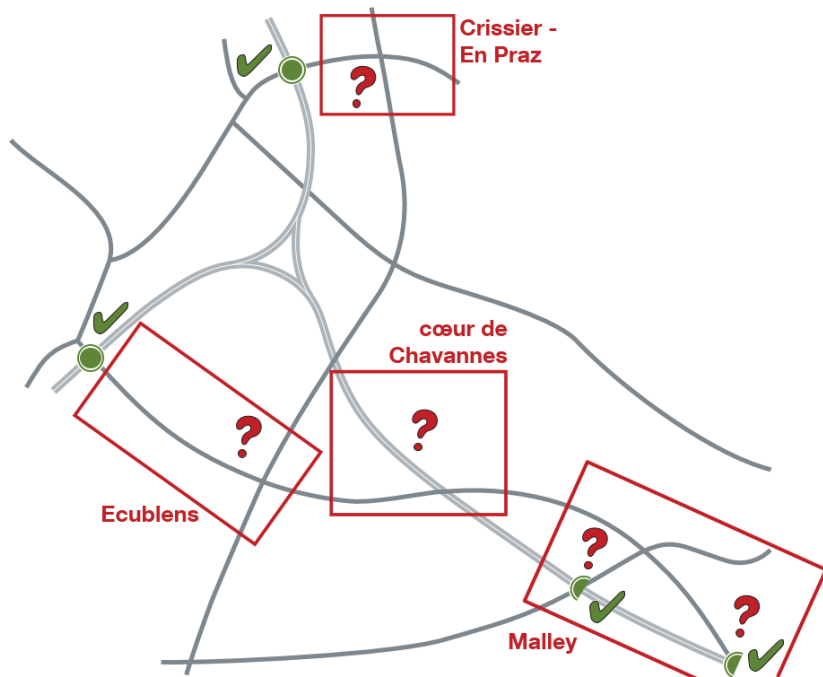
Comparaison des charges 20XX avec projet de mutation de l'autoroute et l'état actuel

- Un trafic en (forte) baisse sur le secteur Ecublens et Crissier
- Des charges en légère augmentation du côté de Lausanne, mais sans impact sur le fonctionnement du réseau
- Des charges en hausse au niveau de la connexion **Concorde** (cette valeur est à confirmer dans les études suivantes).

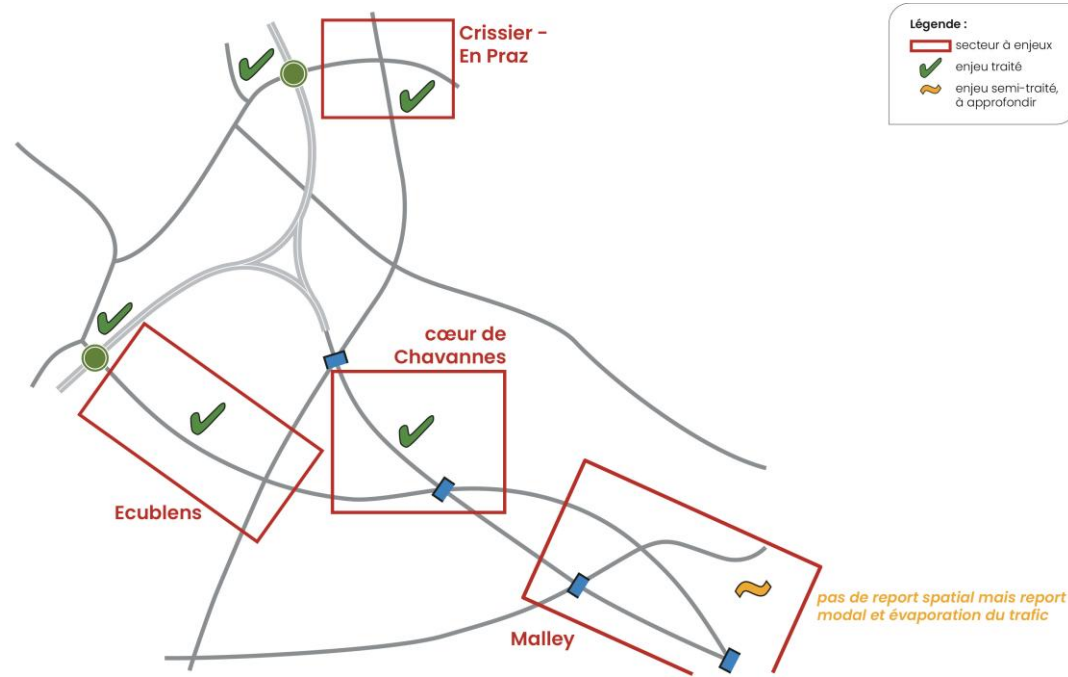


Un réseau local fortement délesté, stabilité du trafic sur la pénétrante urbaine et autour de la Bourdonnette.

Les secteurs à enjeux après l'abandon de la jonction de Chavannes



Secteurs à enjeux en cas de non-réalisation de la jonction de Chavannes



8001_253-108-gpe-Loc-Enj - 23.10.25

→ Traitement des secteurs à enjeux avec la nouvelle entrée ouest

- Une proposition qui répond au fonctionnement de l'ensemble des secteurs à enjeux.
- Les mouvements en direction de Lausanne ne sont pas absorbés par la pénétrante. L'axe route de la Maladière-route de Chavannes présente toutefois un potentiel de report modal important **n'empêchant pas sa requalification.**



L'intégration d'une voie verte express d'importance régionale



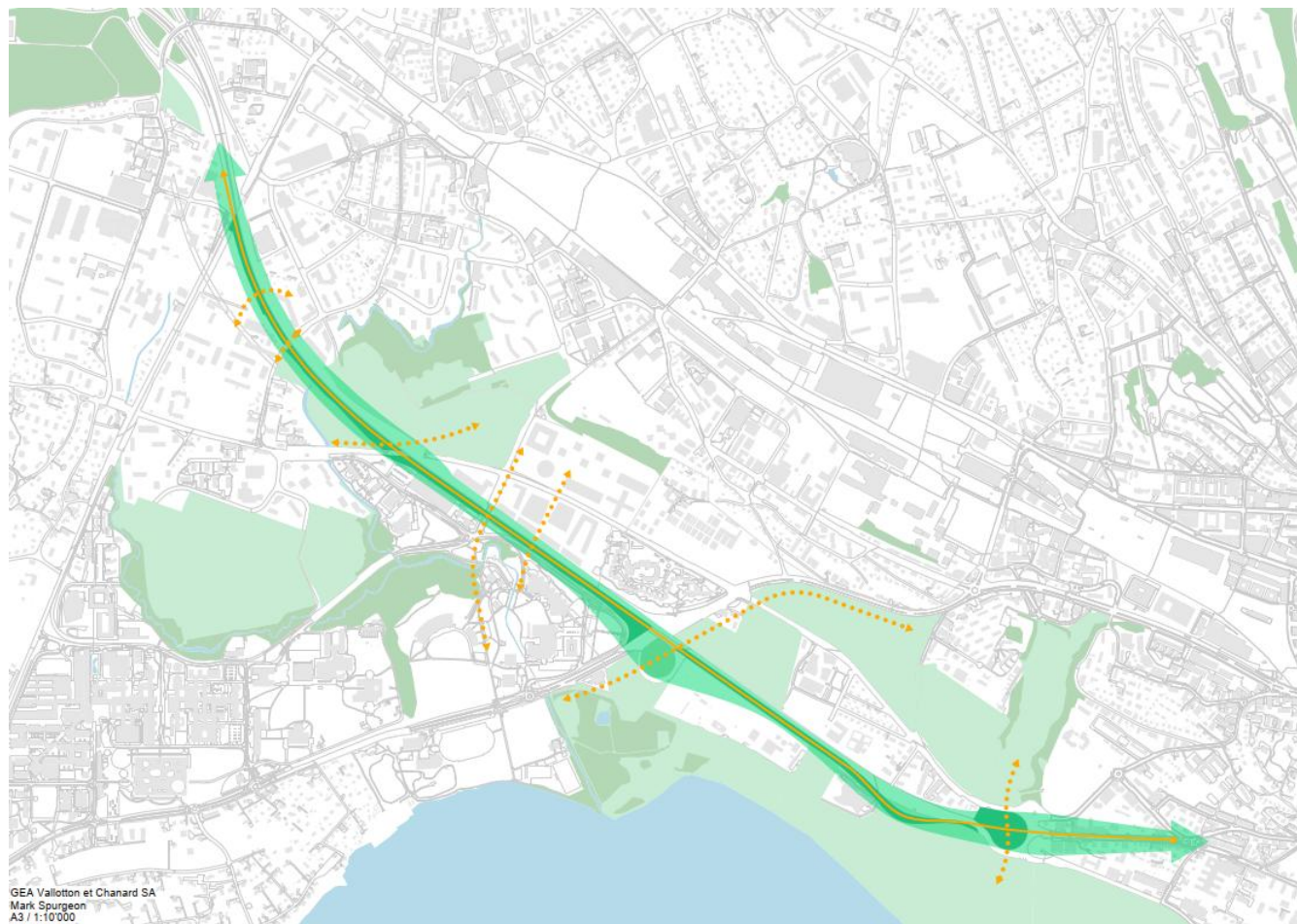
Création d'une voie express cyclable hors trafic, **large, sûre, bien connectée et intégrée** dans un parc linéaire d'environ 15 m de largeur

Source hiérarchie du réseau cyclable : PALM 2025

Un transfert modal du trafic local soutenu par un ensemble de connexions pour les modes actifs.

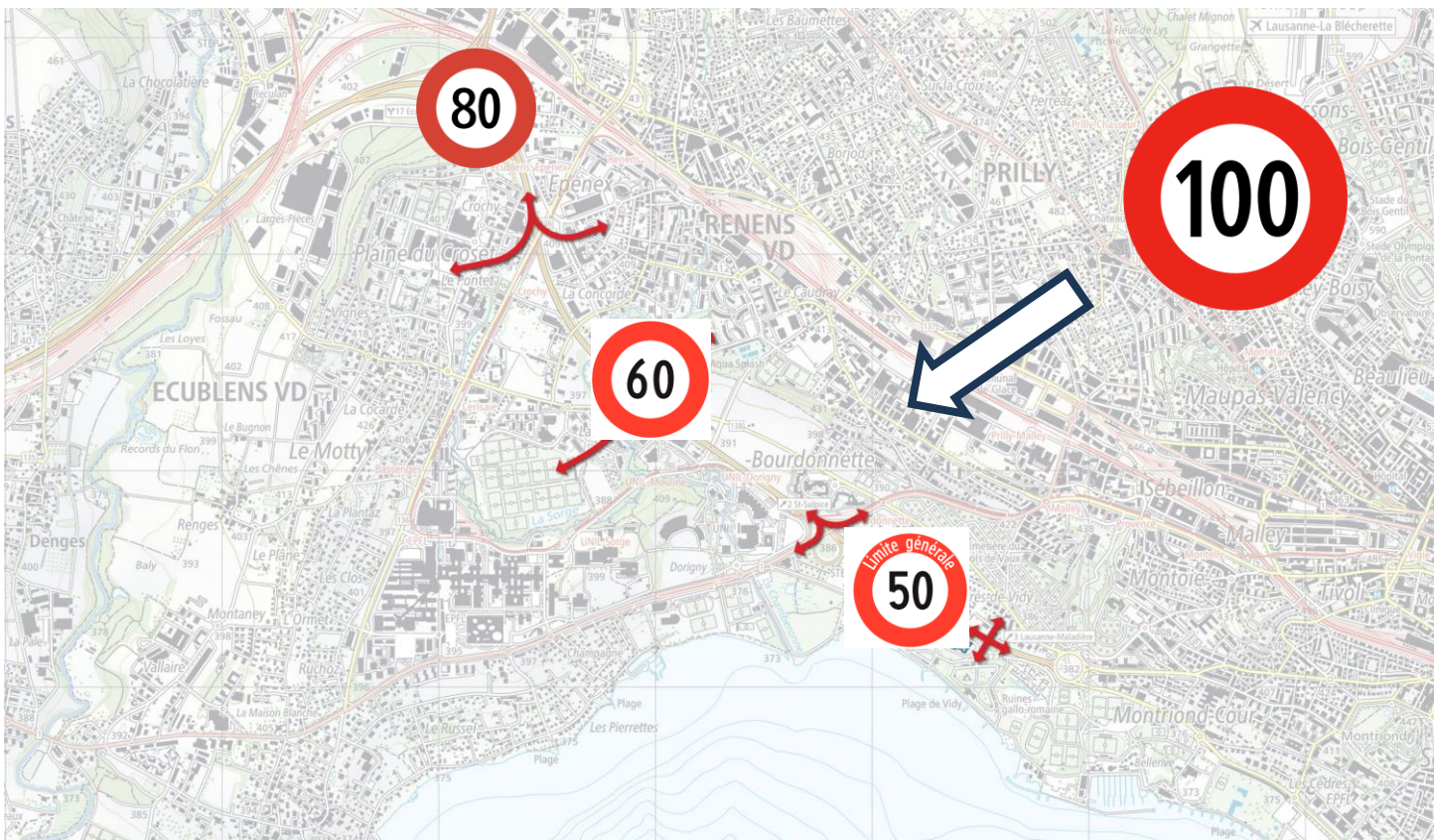


La végétalisation pour l'adaptation au changement climatique



Un parc linéaire pour réduire les îlots de chaleur et participer à la gestion des eaux par infiltration.

La réduction des impacts environnementaux



Une vitesse de circulation adaptée à un contexte urbain réduisant l'exposition des riverains au bruit et aux émissions de gaz à effet de serre, en plus d'augmenter la sécurité et la capacité de l'axe.



Classification de la route nationale

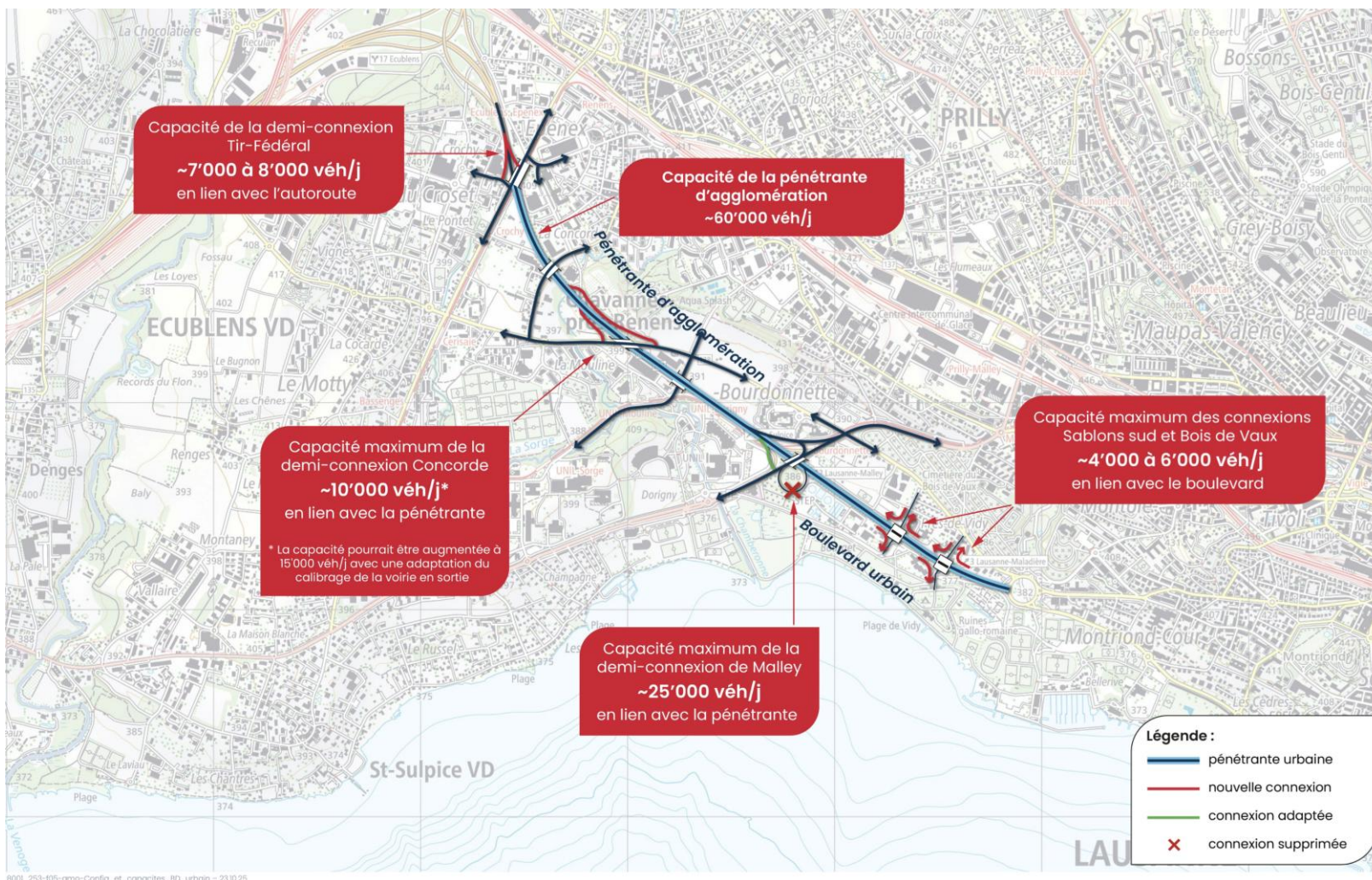


Légende :

-  réseau autoroutier
-  contournement autoroutier, tracé indicatif
-  réseau principal d'agglomération
-  réseau principal urbain
-  réseau de distribution
-  transition entre l'autoroute et le réseau urbain
-  connexions dénivelées
-  connexions à niveau

Déclassement de la route nationale de la 2^{ème} à la 3^{ème} classe

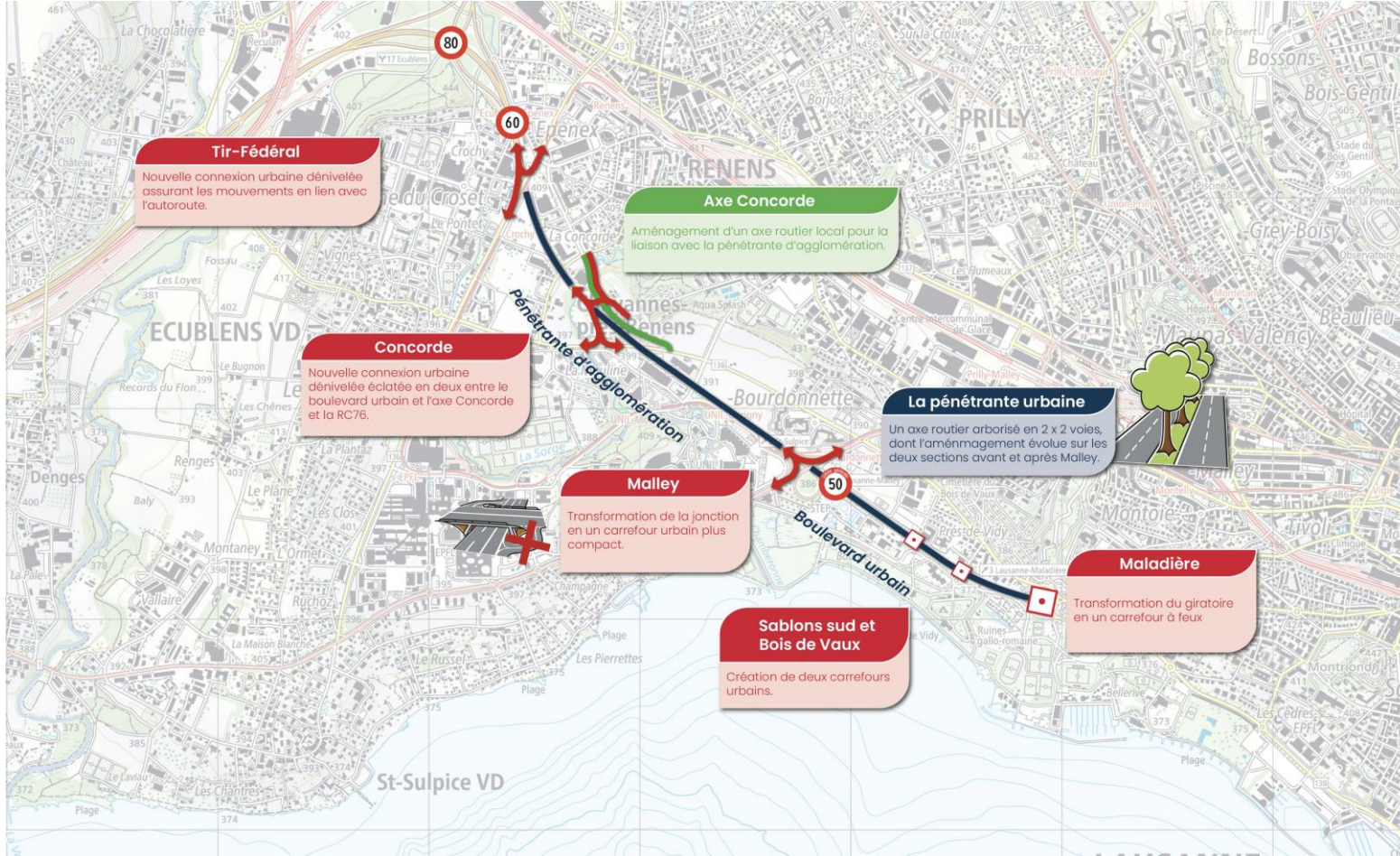
Capacité routière potentielle de la pénétrante et ses connexions



8001_253-105-ame-Config_et_capacites_BD_urbain - 23.10.25

Un nouvel axe dont la capacité est adaptée aux charges actuelles et projetées

Mesures de concrétisation de la mutation pour les TIM



Des connexions indépendantes dont la mise en œuvre est aisée pour la majorité



Planning

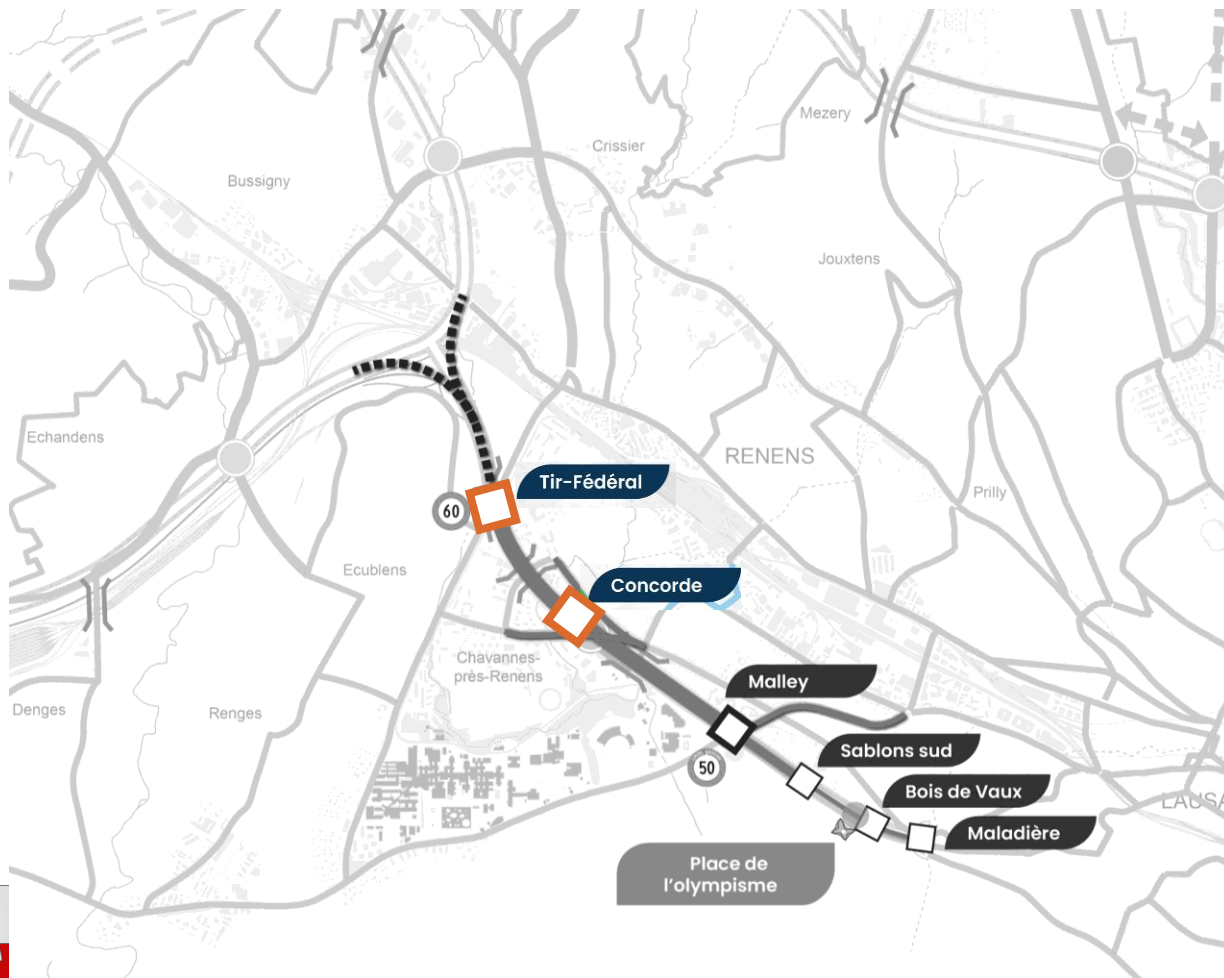


Enjeux du planning

- Assurer le soutien de l'OFROU et des autres parties prenantes du projet du goulet de Crissier
- Minimiser le temps entre la conception et la réalisation

Un développement par étapes permet de répondre à ces enjeux structurants

Un seul projet avec plusieurs temporalités



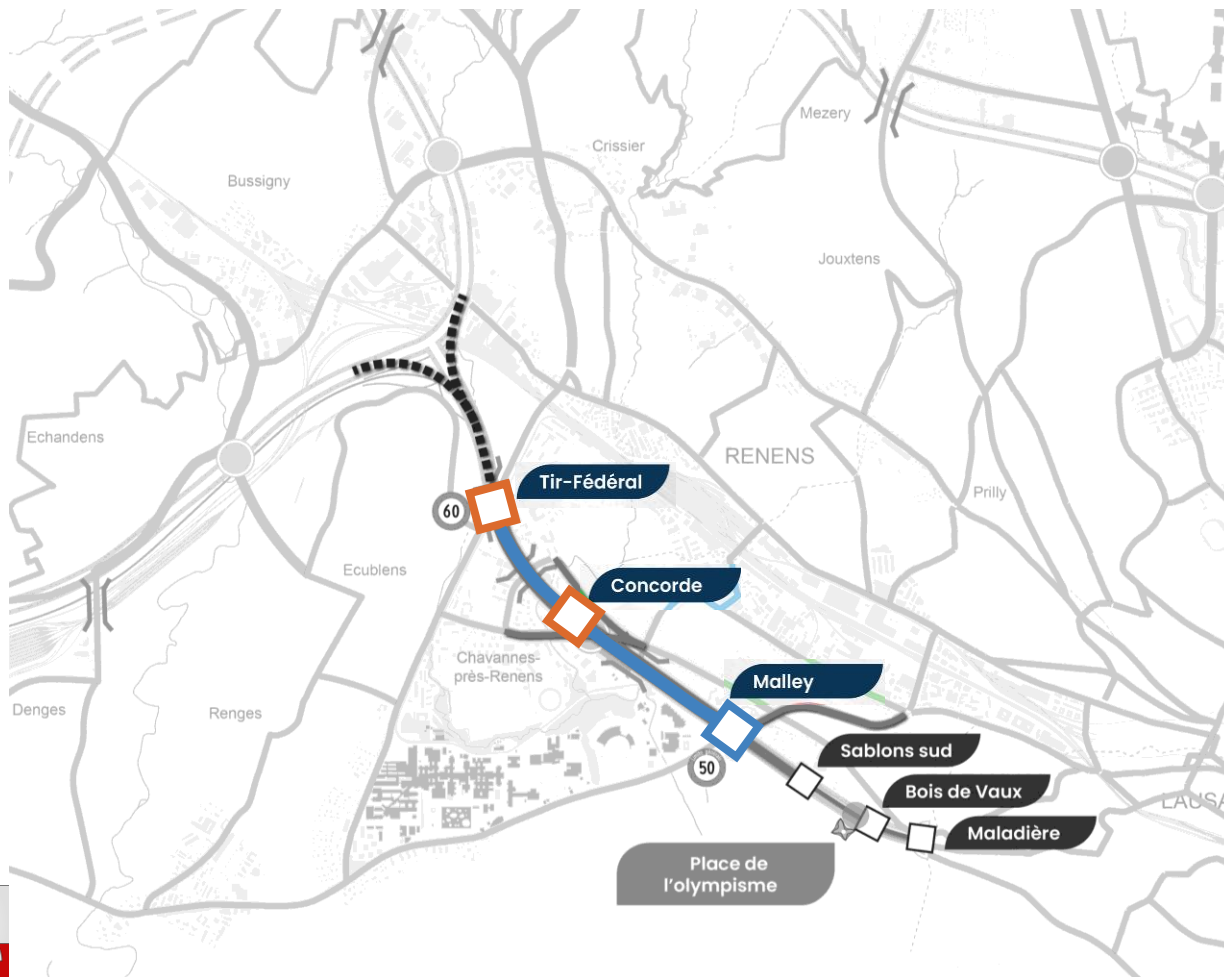
Première étape – Mesures anticipées – ~2036

- Demi-connexions Concorde et Tir-Fédéral
- Réduction de vitesse

Enjeux

- Réponse à la charge de simultanéité des jonctions d'Ecublens et de Chavannes
- Cadre de financement de la jonction de Chavannes ?

Un seul projet avec plusieurs temporalités



Deuxième étape – Pénétrante urbaine – 2043-2045

- Pénétrante urbaine et voie verte express
- Requalification de la connexion de Malley

Enjeux

- Maintien du niveau de l'assiette routière
- Minimisation de l'écart temporel par rapport à la première étape
- Financement

Un seul projet avec plusieurs temporalités



Troisième étape – Boulevard urbain – 2050 ?

- Boulevard urbain
- Connexions Sablons sud, Bois de Vaux et Maladière
- Place de l'Olympisme

Enjeux

- Processus important de mutation urbaine
- Financement



Conclusions



Les atouts de cette solution

Un projet ambitieux de requalification du territoire avec plusieurs atouts considérables :

- cohérence avec le **concept d'accessibilité** par poches du PALM
- **réduction de la pression routière** sur les accès à la jonction d'**Ecublens** (rue du Villars, chemin du Dévent, route du Bois,...), **Crissier** (galerie de Marcolet) et **Malley**
- projet **pionnier d'infrastructure cyclable** en Suisse à grande visibilité
- **végétalisation et perméabilisation** du sol grâce au parc linéaire
- **requalification urbaine** importante avec potentiels de densification, principalement entre Malley et Maladière
- **réduction du bruit routier et de la pollution de l'air** le long de l'autoroute
- **intégration raisonnable (gabarits limités)** des nouvelles **connexions** routières



Les enjeux structurants à traiter au niveau politique

Ces analyses préliminaires ont permis **d'assurer la plausibilité du projet** et identifier plusieurs enjeux à traiter en plus des éléments techniques.

- **Procédures**
 - **Financement**
 - **Horizons de mise en œuvre**
 - **Foncier**
 - **Porteur principal du projet** (Maître de l'ouvrage)
-
- **Un projet régional qui doit être porté par tous les niveaux institutionnels Communes, Canton et Confédération et acteurs-clés SDOL, PALM, etc.**



Merci pour votre attention.

Alberto Monticone – Martial Lumineau – Gustave Pellier

Thierry Chanard – Emile Prodolliet – Jean-Pierre Laurent

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 LAUSANNE

T +41 (0) 21 652 55 55
lausanne@transitec.net
transitec.net

GEA SA
Rue de Bourg 28
CH-1003 LAUSANNE

T +41 (0) 21 310 01 40
info@geapartners.ch
geapartners.ch

La mobilité dans le bon sens

