

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Rebecca Joly et consorts – Routes nationales et territoire local – des conflits en vue (18_INT_275)

Rappel

Au début du mois de novembre, l'Office fédéral des routes (OFROU) mettait à l'enquête publique un projet de nouvelles sorties autoroutières dans l'Ouest lausannois : deux nouvelles entrées et sorties à Chavannes et à Ecublens, de nouveaux aménagements à la sortie de Malley et d'autres mesures routières ou d'accompagnement.

Bien que l'OFROU ait organisé plusieurs présentations publiques dans les communes concernées ou limitrophes, force est de constater que le projet n'a pas convaincu. Au terme de la mise à l'enquête, le 10 décembre 2018, plus de 130 oppositions ont été déposées. Parmi elles, et il est important de le signaler, des Municipalités des communes concernées et limitrophes. Inquiètes de l'emprise d'un tel projet pharaonique sur leur territoire et leurs projets futurs, les communes ont décidé ainsi de s'opposer aux projets tels que présentés, à des échelles et pour des raisons diverses.

En effet, les dimensions de ce projet sont monumentales. L'impact sur le paysage, la mobilité urbaine, la pollution de l'air et le bruit seront, en conséquence, très important pour les habitant.e.s actuels et futurs de ces zones dont le développement est considérable. Ces projets semblent au fond sortis d'un siècle passé, où le transport individuel motorisé était la règle. Aujourd'hui, et dans l'Ouest lausannois particulièrement, nous construisons des quartiers mixtes, avec une part minimale d'espace consacré à la voiture et la part belle à la mobilité douce. Nous voulons que les gens aient moins besoin de se déplacer et, lorsqu'ils le font, qu'ils prennent les transports publics ou des modes de mobilité douce. Or, ce projet augmente considérablement les capacités des routes dans le périmètre. Et aujourd'hui on sait que plus de route mène à plus de trafic.

Dans tous les cas, il semble un peu déconcertant de voir apparaître un projet autoroutier aussi gourmand en espace dans une région, l'Ouest lausannois et particulièrement un quartier, à Chavannes, dont le développement est en cours ou imminent. Là où l'autoroute dicte déjà le développement de la ville, il semble légitime que la commune puisse réduire l'impact sur son territoire d'un tel projet afin de pouvoir mieux organiser ses activités territoriales. Sous prétexte de désengorger l'agglomération, ce qui reste à prouver, c'est la qualité de vie des habitant.e.s de Chavannes qui est sacrifiée.

En effet, l'impact de ces projets sur la qualité de vie des habitant.e.s actuel.le.s et futur.e.s sera important, notamment en termes de pollution de l'air et de pollution sonore. Or, il semble que certaines alternatives pourraient encore être envisagées pour réduire la congestion du trafic dans cette région. A tout le moins, l'impact de ce projet pourrait être revu à la baisse.

Au vu de ces éléments, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Quelle a été la participation des autorités communales dans la conduite du projet qui est mené par l'OFROU ? Le Conseil d'Etat s'est-il assuré que les communes étaient incluses dans le processus ?*
- *Au vu des oppositions des communes ainsi que des habitants de la commune de Chavannes, quelle est la position du Conseil d'Etat sur ce projet et sur son ampleur ? Est-il envisageable de réduire la voiture ?*
- *Comment a été étudiée l'insertion du trafic nouvellement créé dans le tissu routier urbain environnant ?*
- *L'alternative d'un boulevard urbain sur la partie d'autoroute entre Chavannes et la Maladière, a-t-elle été étudiée de manière suffisamment approfondie ? Pourquoi a-t-elle été abandonnée ?*

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le projet de suppression du goulet de Crissier mis à l'enquête par l'Office fédéral des routes (OFROU) comprend :

- l'élargissement de l'autoroute entre les échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Ecublens et l'aménagement de nouvelles bretelles dans ces échangeurs pour résoudre d'importants problèmes de saturation et de sécurité qui existent depuis plusieurs années déjà,
- la création des nouvelles jonctions de Chavannes et d'Ecublens ainsi qu'un complément à la jonction de Malley, nécessaires au développement d'une accessibilité routière par poches à l'agglomération qui est un prérequis aux mesures de développement des transports publics et de la mobilité douce sur le réseau local;
- dans le secteur de la future jonction d'Ecublens (secteur des Larges Pièces), l'élargissement de l'autoroute au droit de 6 ponts CFF successifs, traité par un abaissement du niveau de l'autoroute sur plus de 200 m et la couverture de celle-ci. Cette intervention permet de désolidariser les ouvrages des routes nationales de ceux de l'infrastructure ferroviaire, permettant ainsi les prochaines extensions de l'infrastructure ferroviaire sans impacts sur l'exploitation de l'autoroute ;
- l'entretien des infrastructures existantes, pour garantir la viabilité du réseau et la sécurité du trafic autoroutier.

Le projet est conduit et financé principalement par l'Office fédéral des routes.

Les emprises définitives du projet sont relativement faibles pour un tel projet (moins de 10'000 m²) et les impacts environnementaux sont globalement positifs avec moins de trafic sur l'essentiel du réseau local dans l'Ouest lausannois.

Avec la réalisation des nouvelles jonctions, le projet de suppression du goulet de Crissier est déterminant pour la mise en oeuvre du concept d'accessibilité multimodale du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Ce concept d'accessibilité s'appuie en effet sur la complémentarité entre les déplacements en transports publics, en mobilité douce et en trafic individuel motorisé, sur le principe du « bon mode au bon endroit ».

Ainsi, dans l'Ouest lausannois, les nouvelles jonctions permettent un découpage du territoire en quatre bassins versants, chacun desservi par une jonction spécifique (Crissier, Ecublens, Chavannes et Malley). Le dispositif « d'accessibilité routière par poches » permet un usage accru de l'autoroute pour le trafic routier qui entre ou sort d'une poche et pour le trafic qui circule d'une poche à l'autre. Aujourd'hui ce trafic circule en bonne partie sur le réseau local de l'Ouest lausannois, vu le faible nombre de jonctions pour ce secteur. Le report sur l'autoroute, grâce aux nouvelles jonctions, permet d'alléger le réseau local de ce trafic pour le consacrer au développement des réseaux de transports publics et de mobilités douces sur le réseau routier local (nouvelles infrastructures telles que le tramway et les bus à haut niveau de service, renforcement de l'offre bus existante, développement de la gare de Renens, aménagements cyclables et piétonniers, etc.). La capacité routière restante pour le trafic individuel motorisé sur le réseau local devrait donc être fortement diminuée.

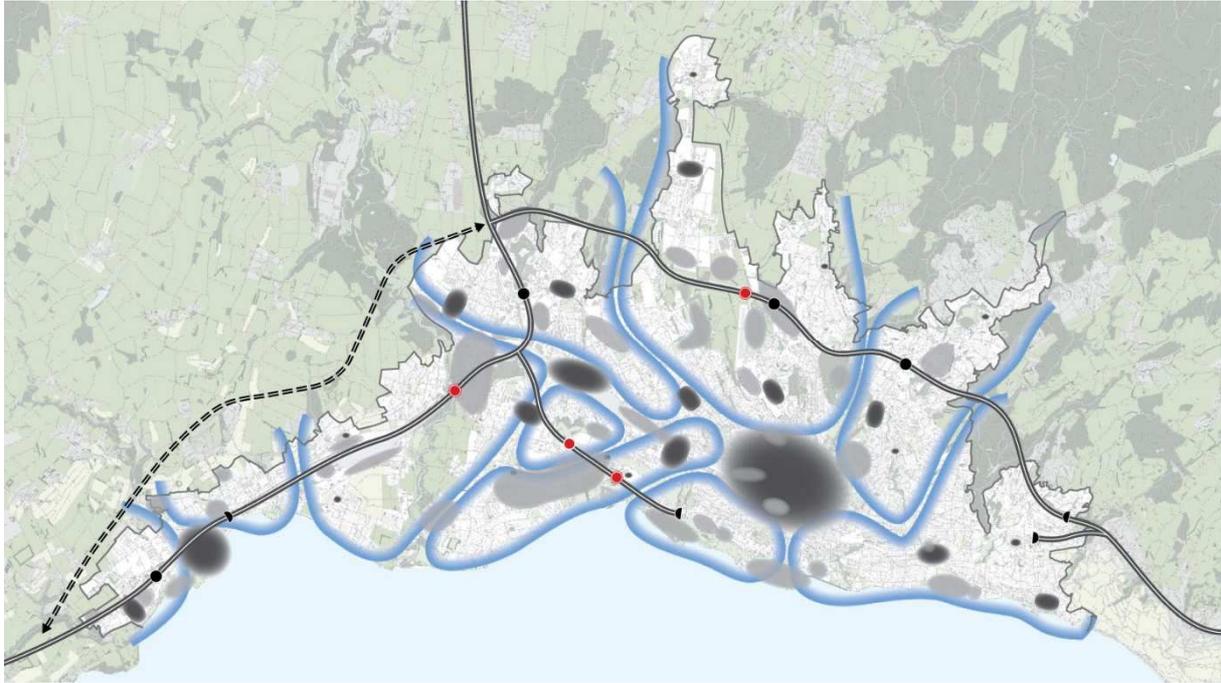


Fig. 1 : Accessibilité routière organisée par bassins versants connectés aux jonctions autoroutières. PALM 2016.

Tenant compte d'un objectif de report modal des déplacements individuels motorisés sur les transports publics et les modes doux, la capacité autoroutière offerte n'est en outre pas dimensionnée pour reprendre la totalité du trafic soustrait au réseau local. La création des jonctions n'a donc pas pour vocation de créer des appels au trafic, car les réseaux routiers et autoroutiers ne sont pas dimensionnés dans ce sens.

Les nouvelles jonctions induisent donc globalement une diminution du trafic sur le réseau local de l'Ouest lausannois. Il n'en demeure pas moins qu'au droit des nouvelles jonctions et à leurs abords immédiats, des concentrations locales du trafic lié à l'autoroute sont prévisibles.

Réponses aux questions

Cela étant, le Conseil d'Etat répond aux questions posées comme suit :

1. Quelle a été la participation des autorités communales dans la conduite du projet qui est mené par l'OFROU ? Le Conseil d'Etat s'est-il assuré que les communes étaient incluses dans le processus ?

Les projets autoroutiers, dont fait partie le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et des nouvelles jonctions, sont de compétence fédérale, et donc pilotés par l'OFROU. Le Canton, via sa Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a suivi le développement de ces projets et a assuré les coordinations avec les communes territoriales.

En 2014, l'OFROU a mis en consultation le projet général auprès des communes territoriales de Denges, Echandens, Ecublens, Bussigny, Villars-Sainte-Croix, Crissier, Chavannes-près-Renens et du Canton. L'OFROU a également consulté Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), organe de coordination des huit communes de l'Ouest lausannois. Tous ces intervenants se sont exprimés favorablement au projet, tout en formulant, pour certains, quelques points d'attention.

L'élaboration des projets définitifs des trois jonctions qui a suivi le projet général a fait l'objet de très nombreuses séances de travail entre l'OFROU, le Canton, les services des communes territoriales et les représentants du SDOL et du Schéma directeur de la région morgienne (SDRM). Le projet de jonction de Chavannes a, en particulier, fait l'objet d'une collaboration étroite entre l'OFROU, la commune de Chavannes-près-Renens et le Canton. Les communes non directement impactées territorialement ont, quant à elles, reçu des informations régulières au sein des diverses instances en place, notamment les comités de partenaires (COPAR) mis en place par l'OFROU et les COPIL des schémas directeurs. Dans le cadre de ces séances et consultations, les retours des communes et schémas directeurs ont été positifs. Le traitement du goulet d'étranglement de Crissier et la création / compléments de

jonctions étaient attendus par les Autorités communales, en tant que projet nécessaire au développement de l'agglomération prévu par le PALM et à la mise en œuvre de son concept d'accessibilité multimodale.

Le projet définitif a ensuite été mis à l'enquête. Comme l'indique l'interpellation, certaines communes (Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Lausanne, Mex, Ecublens, Echandens, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix) ont formé opposition contre le projet. Il importe toutefois de préciser ici que ces oppositions ne s'opposent pas, sur le fond, au traitement du goulet ou à la présence des compléments ou nouvelles jonctions, mais sur la forme du projet ou ses conséquences, notamment pendant la période des travaux. Les principaux motifs d'opposition des communes concernent en effet les questions d'emprises (provisoires ou définitives), d'indemnisation ou de demandes de solutions alternatives pour ces emprises, ainsi que d'intégration urbaine.

2. Au vu des oppositions des communes ainsi que des habitants de la commune de Chavannes, quelle est la position du Conseil d'Etat sur ce projet et sur son ampleur ? Est-il envisageable de réduire la voilure ?

Conscient de ces problématiques et pour répondre aux attentes et besoins des habitants, le Canton, lui-même favorable au projet de suppression du goulet de Crissier, a été l'initiateur fin 2019 et a animé jusqu'à l'été 2020 une démarche partenariale avec l'OFROU, la commune de Chavannes-près-Renens et le SDOL, dans le but de trouver un projet de jonction qui soit acceptable en améliorant son intégration urbaine, diminuant l'impact sur le paysage et en y intégrant mieux les mobilités douces.

Le projet élaboré, dit « variante colline », a le soutien de l'ensemble des parties. Il offre une amélioration considérable par rapport au projet initialement mis à l'enquête. La connexion de la jonction au réseau local est simplifiée, diminuant ainsi les emprises. Les gabarits routiers du réseau cantonal franchissant la jonction ont également été diminués. Le franchissement de la jonction autoroutière par les piétons et cycles est renforcé par un site propre intégral destiné aux cyclistes et piétons, sans coupures aux entrées et sorties de l'autoroute. La jonction est également partiellement couverte, diminuant la coupure non seulement par rapport au projet initial mais même par rapport à la situation actuelle, permettant la création d'un parc urbain.



Fig 2 : Nouvelle jonction de Chavannes. Variante retenue.

S'il a ainsi été possible de « diminuer la voilure » du point de vue du nombre de voies de circulations ou carrefours qui composaient le projet mis à l'enquête, en revanche, le coût du projet augmente sensiblement, notamment du fait de la couverture partielle. Ce surcoût est estimé à quelque 30 millions de francs, sur la base des études sommaires conduites à ce stade. Il doit être précisé dans le cadre du développement du nouveau projet par l'OFROU. Le nouveau montant du projet est admis par l'OFROU. Il impacte également la part qui doit être financée par le Canton et la commune, selon les dispositions légales fédérales régissant les routes nationales, ainsi que les dispositions cantonales prévues par la loi sur les routes (LRou-BLV 725.01).

3. Comment a été étudiée l'insertion du trafic nouvellement créé dans le tissu routier urbain environnant ?

Comme pour tout projet de ce type, l'OFROU a mené des études de trafic, en faisant des projections de trafic sur l'autoroute et sur le réseau routier local de l'Ouest lausannois (cantonal et communal).

Ces projections tiennent compte des hypothèses d'évolution des déplacements du PALM basées sur le développement urbain prévu à l'horizon 2030 (PALM 2012). Elles reposent également sur les objectifs de report modal des déplacements actuels et futurs de la voiture individuelle vers les transports publics et les modes doux. Elles reposent sur le principe d'accessibilité par poches, depuis chacune des jonctions, pour le trafic individuel motorisé. Les plans de charges de trafic résultants sont cohérents et ont été validés en cours d'étude par le Canton, les schémas directeurs et les Communes directement concernées par le projet.

Les Communes et le Canton, sur les réseaux qui sont les leurs, mènent en parallèle les études et projets qui matérialisent le nouveau concept d'accessibilité par poches. Les communes notamment sont appelées à jouer le rôle qui leur est dévolu en matière de modération du trafic. Elles redéfinissent la fonction du réseau local, matérialisent les aménagements en faveur des transports publics et modes doux et modèrent le trafic. Sans pouvoir ici être exhaustif sur l'ensemble des projets en cours, on mentionnera en particulier l'étude du nouveau concept d'accessibilité multimodale à l'Ouest lausannois qui recense l'ensemble des mesures prévues dans ses huit communes ainsi que le projet de modération global du trafic sur l'ensemble du territoire chavannois.

4. L'alternative d'un boulevard urbain sur la partie d'autoroute entre Chavannes et la Maladière, a-t-elle été étudiée de manière suffisamment approfondie ? Pourquoi a-t-elle été abandonnée ?

La question d'un boulevard urbain a fait l'objet de réflexions dès les années 80 jusqu'à l'élaboration de la 1^{ère} génération du projet d'agglomération Lausanne-Morges, lequel a confirmé le besoin d'une autoroute urbaine, avec plus de connexions au territoire et la nécessité de créer les nouvelles jonctions autoroutières.

Les études ont démontré que le boulevard urbain envisagé restait un axe routier majeur car destiné, selon le concept d'accessibilité multimodale du PALM, à reprendre au maximum le trafic du réseau routier local pour le soulager et y implanter les aménagements destinés aux transports publics et modes doux. La création de traversées piétonnes ou de carrefours à niveau sur cet axe n'aurait pas été possible dans ce contexte. La qualité urbaine de ce boulevard restait en outre problématique vis-à-vis d'une urbanisation existante et en évolution le long de l'axe qui lui tournait le dos. Compte tenu de cela, l'option d'un boulevard urbain a été écartée car ne correspondant ni au volume routier prévu dans le PALM, ni d'ailleurs aux axes de desserte des transports publics.

Il faut toutefois relever que l'intégration urbaine des infrastructures autoroutières, nécessaire pour répondre aux sensibilités environnementales et paysagères, trouve une réponse concrète dans le cadre du nouveau projet de jonction de Chavannes. Concernant l'évolution potentielle à long terme de l'autoroute entre cette jonction de Chavannes et celle de la Maladière, la recherche de solutions innovantes visant à en améliorer l'intégration urbaine n'est pas écartée par les partenaires, tout en conservant le rôle structurant de cet axe. Le projet de suppression du goulet de Crissier ne prévoit pas d'interventions, hormis d'entretien, dans ce secteur et donc, pour le moment, aucun financement fédéral n'est dédié à cette évolution. Un tel projet, tant pour son étude que pour sa réalisation, pourra être initié ultérieurement par les partenaires, avec un financement qui reste à trouver.

De telles interventions, d'une ampleur aujourd'hui indéterminée, pourraient en effet être imaginables à futur sur la branche d'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière. C'est précisément cette éventualité qui a été évoquée lors de la manifestation organisée par l'Association Transport et Environnement (ATE) qui traitait du boulevard urbain, en présence du directeur de l'OFROU et de la Cheffe du département des infrastructures et ressources humaines. On rappellera toutefois ici ce qui a été indiqué à cette occasion, à savoir que :

- le projet mis à l'enquête par l'OFROU et son financement fédéral libéré ne portent pas sur la requalification de l'axe;
- son rôle reste celui qui lui est dévolu dans le cadre du concept d'accessibilité du PALM ;
- l'OFROU est ouvert à envisager son adaptation, à moyen long terme, selon les enjeux et attentes locales qui seront exprimées;
- les évolutions éventuelles qui en découleront dépendront évidemment des possibilités de les financer qui incomberaient sans aucun doute, en partie du moins, au Canton et/ou aux communes concernées.

Outre la question de l'aménagement de cet axe se pose la question de la vitesse maximale qui y sera autorisée. Dans le cadre des échanges avec l'OFROU, les communes de l'Ouest lausannois et le Canton demandent que la vitesse y soit limitée à 60 – 80 km/h, contribuant ainsi à la diminution des impacts environnementaux du trafic. L'OFROU a confirmé qu'un dispositif automatique de régulation des vitesses est inclus dans le projet d'assainissement du goulet de Crissier. Ainsi, aux périodes de forte fréquentation, pour des motifs de sécurité et de fluidité du trafic, la vitesse maximale autorisée sera abaissée jusqu'à 80 ou 60 km/h. Toutefois, l'OFROU refuse à ce jour d'introduire une limitation de vitesse permanente à fins de diminution du bruit routier. L'OFROU considère d'une part que les obligations légales en la matière sont respectées par le projet (qui comprend notamment des parois antibruit). D'autre part, il se fonde sur une évaluation globale sur le réseau des routes nationales qui conclut qu'une limitation de vitesse pour des raisons de protection contre le bruit ne serait pas économiquement supportable et serait en règle générale disproportionnée.

Insatisfaits de cette position de principe de l'OFROU, dans le cas particulier de cette branche d'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière, dans leurs futurs échanges avec l'OFROU, tant sur la jonction de Chavannes que sur l'ensemble de l'axe, les communes et le Canton maintiennent l'objectif d'y diminuer la vitesse.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 juin 2022.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

A. Buffat