

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Rebecca Joly et consorts – Transformez cette autoroute que je ne saurais voir ! (20_INT_463)

Rappel de l'interpellation

L'autoroute A1 entre Genève et Lausanne fut la première mise en service en Suisse, afin d'acheminer les visiteurs vers l'exposition nationale de 1964 aux bords du Léman. Aujourd'hui encore, elle façonne le paysage du sud de la ville de Lausanne. Le tronçon A1a qui relie Crissier à la Maladière est aujourd'hui un des seuls cas d'autoroute en cul-de-sac dans notre pays, soit d'entrée royale au cœur d'une ville importante avec le lot de nuisances que cela implique.

En termes de circulation tout d'abord, cela amène un grand nombre de véhicules dans une zone densément peuplée, avec des conséquences négatives directes sur la santé des habitantes et habitants par la pollution et le bruit impliqués. Cet accès direct au centre-ville de Lausanne peut par contre aussi être perçu positivement par le fait qu'il permet d'amener rapidement les véhicules sur une voie autoroutière, d'une façon pouvant alléger la circulation de transit dans les quartiers d'habitation.

Sous l'angle des infrastructures concernées ensuite, la qualification autoroutière du tronçon A1a impose des constructions de grande envergure et empêche une utilisation multimodale impliquant également les transports publics, les cyclistes et les piétons. Les « coupures » du tronçon sont par ailleurs impossibles, limitant ainsi les intersections possibles avec les routes alentour et provoquant un effet de coupure dans les zones concernées.

Enfin, en termes d'urbanisme de la région, l'autoroute est connue de tout-e-s les habitant-e-s comme l'obstacle à franchir lorsque l'on se meut dans l'Ouest lausannois. Cela est d'autant plus vrai pour la commune de Chavannes dont le territoire est souvent décrit comme "coupé en deux" par l'ouvrage routier. Des frais importants sont fréquemment engagés pour prévoir des passerelles et reconnecter l'Ouest lausannois.

La thématique d'une requalification du tronçon A1a a déjà été discutée et examinée à plusieurs reprises — à chaque fois sans aller jusqu'au bout du processus. Tel a d'abord été le cas durant la première partie des années 2000, à l'échelle du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois. Ensuite, cette requalification a également été examinée lors de l'élaboration du Plan OPair 2005 en tant que mesure visant à limiter la pollution atmosphérique provenant des transports de personnes¹, puis encore lors de l'élaboration du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Récemment, une pétition de citoyens de Chavannes demandait également le déclassement de cette route afin d'améliorer l'urbanisme de cette commune et la qualité de vie de ses habitant-e-s. Enfin, dernièrement, une conférence organisée par l'Association transports et environnement (ATE) Vaud a remis cette idée sur la table, en invitant notamment Mme la Présidente du Conseil d'Etat Nuria Gorrite et le directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU) M. Jürg Röthlisberger.

L'OFROU ayant mis à l'enquête au mois de novembre 2018 la construction de nouvelles jonctions autoroutières portant notamment sur le tronçon A1a, les éventuels changements qui y seraient apportés doivent être (ré)examinés au plus vite. Parmi les alternatives au maintien et au développement du tronçon A1a en tant qu'autoroute, l'éventualité de sa requalification en « boulevard urbain » doit aussi être prise en compte. Les avantages d'une telle requalification, qui peut revêtir différents habits possibles (notamment route nationale ou cantonale), emporteraient entre autres une accessibilité aux transports publics et à la mobilité douce et une réunion du bâti urbain.

¹ Plan des mesures OPair2005de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006, p. 29 ss.

Lors de la conférence citée plus haut, la conseillère d'Etat Nura Gorrite a reconnu que le projet de l'OFROU n'était plus en ligne avec la situation actuelle, dont les préoccupations de la population. Elle a indiqué notamment que des discussions étaient en cours avec l'OFROU en vue de repenser les jonctions, en particulier celle devant prendre place à Chavannes-près-Renens.

Enfin, il faut ajouter que la requalification de l'autoroute permettrait de nouvelles réflexions quant aux utilisations alternatives possibles de la place autour de l'autoroute actuelle. En effet, de nombreux quartiers sont prévus dans les environs (notamment l'éco-quartier des Prés-de-Vidy) et les usages urbanistiques sont limités en raison de la qualification de la route en autoroute. Une requalification ouvre ainsi un champ important de possibles.

Pour toutes ces raisons, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Est-ce que le Conseil d'Etat a étudié la possibilité de transformer l'A1a en boulevard urbain, y compris au sujet des conséquences en termes d'utilisation par les autres moyens de transport (transports publics, mobilité douce, etc.) ?*
- 2. Si oui, quels avantages en découlent en matière de transports publics dans la mesure d'une ouverture du tronçon A1a à ces transports ?*
- 3. Quelles variantes ont été analysées dans ce cadre, notamment entre la possibilité de qualifier ce tronçon en route cantonale ou de le laisser en mains fédérales, en catégorie 3 ?*
- 4. Le Conseil d'Etat a-t-il déjà entamé des discussions avec les communes concernées quant à l'avenir de cette autoroute afin d'établir les volontés de chacun ?*
- 5. Quelles discussions le Conseil d'Etat a-t-il eues avec l'OFROU afin de revoir le projet actuel de sorties d'autoroute à Chavannes, y incluant les négociations pour la requalification de l'autoroute ?*
- 6. Dans le cadre de ces discussions, la possibilité d'abandonner le projet de jonctions autoroutières a-t-elle été évoquée et considérée ?*

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, et 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.

On notera en particulier que, dans le tronçon concerné par l'interpellation, hormis la nouvelle jonction de Chavannes et les compléments à la jonction de Malley, le projet (et donc le financement fédéral qui lui est octroyé) ne comprend aucune intervention ou adaptation de l'infrastructure autoroutière. Seul des travaux d'entretien y sont prévus.

S'agissant du domaine des routes nationales, le projet est conduit et financé principalement par l'Office fédéral des routes.

Comme le souligne l'interpellation, la question d'un boulevard urbain sur la N01 a fait l'objet de nombreuses réflexions de la part des communes de l'Ouest lausannois, du Canton et de l'OFROU depuis les années 80. Toutes ces réflexions ont finalement abouti à un large consensus concluant à la nécessité de maintenir le rôle structurant de l'axe de la N01 entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière. Ce rôle structurant, ainsi que la nécessité de le renforcer par des compléments à la jonction de Malley et la création des nouvelles jonctions de Chavannes et Ecublens est en effet une condition nécessaire à la mise en œuvre du concept d'accessibilité multimodale du PALM adopté par ses 26 communes partenaires et le Canton.

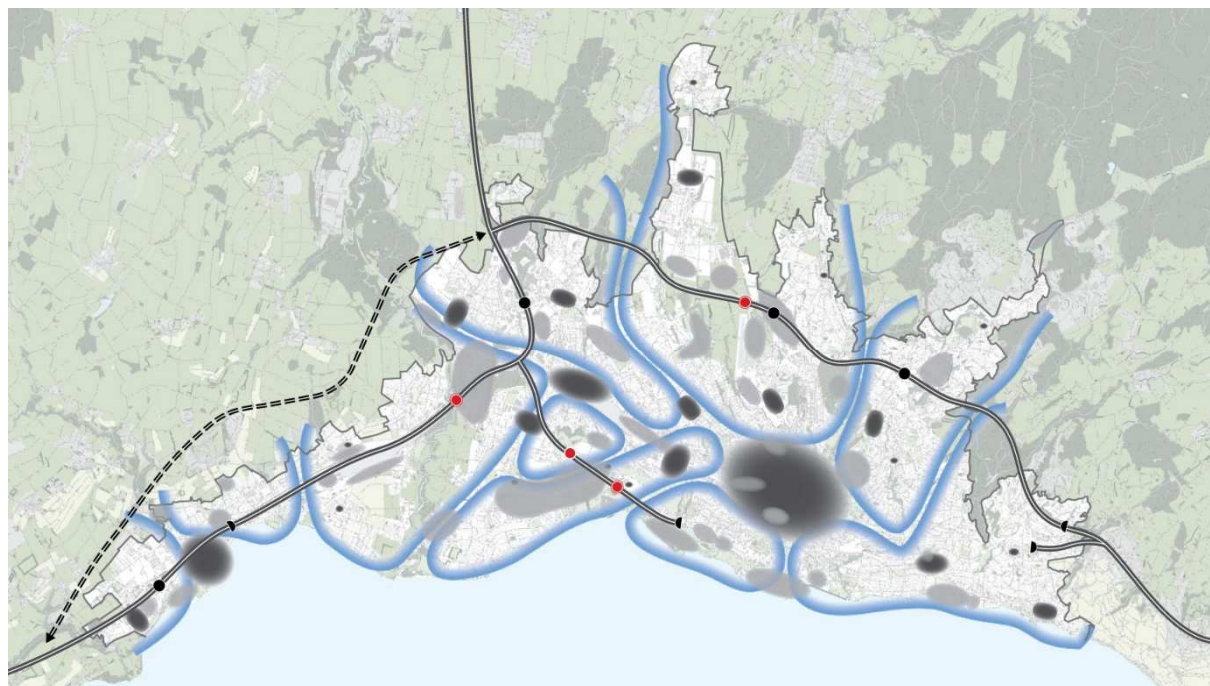


Fig. 1 : Accessibilité routière organisée par bassins versants connectés aux jonctions autoroutières. PALM 2016.

Ce concept d'accessibilité s'appuie 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 (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.

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. Le concept d'accessibilité multimodale du PALM repose en effet sur la nécessité d'exercer un important report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce. La création des jonctions n'a donc pas pour vocation de créer des appels au trafic. En effet, d'une part les réseaux routiers et autoroutiers ne sont pas dimensionnés dans ce sens et d'autre part l'ensemble des mesures du PALM en faveur des transports publics et de la mobilité douce permettront une diminution du recours aux transports individuels motorisés au sein de l'agglomération.

Les nouvelles jonctions induisent donc globalement une diminution du trafic sur le réseau local de l'Ouest lausannois. Le corollaire de ce concept d'accessibilité est le maintien de volumes de circulation très importants sur le réseau autoroutier en général et sur le secteur concerné par l'interpellation en particulier. Avec de telles charges de trafic, les études de boulevard urbain ont toutes abouti à des propositions d'un axe routier conservant le caractère « d'autoroute urbaine ». Alors que le concept initial de boulevard urbain imaginait un aménagement à gabarit réduit, des accès en nombre plus important sur l'axe, des carrefours à niveau, la possibilité d'y accueillir des lignes de transport public et des aménagements en faveur des modes doux, les études plus poussées ont démontré que compte tenu des volumes de trafic, le bon fonctionnement global des réseaux (tant autoroutier que local) devait reposer sur un axe routier important, avec deux sens de circulation physiquement séparés et 3 voies par sens (2 voies et une contre-voie ou 3 voies par sens, selon les variantes). Elles ont également montré que la création de traversées piétonnes ou de carrefours à niveau n'y étaient pas possibles chaque fois que des mouvements en tourner-à-gauche ou traversant l'axe devaient se faire. En outre, l'urbanisation existante et tous les développements en cours « tournent le dos » à l'autoroute, sans compter que dans certains secteurs, l'autoroute est en contre-bas du territoire qui l'entoure. Les seules caractéristiques de boulevard urbain subsistaient donc dans les limitations de vitesse (à 80 ou 60 km/h), les largeurs de voies (plus étroites avec des vitesses plus faibles) et une éventuelle arborisation. Compte tenu de cela, l'option d'un boulevard urbain très difficile à intégrer avait été écartée et les variantes envisagées ne justifiaient pas le besoin d'un transfert de ce tronçon du réseau des routes nationales au réseau local.

Cela étant, le Conseil d'Etat, tout comme les communes concernées, est sensible aux questions d'intégration urbaine de l'autoroute et en particulier du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier mis à l'enquête par l'OFROU. Dans ce cadre, le Canton 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 », offre une amélioration considérable par rapport au projet initialement mis à l'enquête. Plus encore, il permet, par rapport à la situation actuelle, de limiter fortement la coupure de l'autoroute au cœur de Chavannes et de créer un parc urbain. Ce nouveau projet de jonction a aujourd'hui le soutien de l'ensemble des parties.



Fig 2 : Nouvelle jonction de Chavannes. Variante retenue.

De telles interventions, d'une ampleur aujourd'hui indéterminée, pourraient 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) à laquelle l'interpellation fait référence. 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.

Réponses aux questions

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

1. Est-ce que le Conseil d'Etat a étudié la possibilité de transformer l'A1a en boulevard urbain, y compris au sujet des conséquences en termes d'utilisation par les autres moyens de transport (transports publics, mobilité douce, etc ?)

Comme cela a été décrit ci-dessus, cette éventualité a été étudiée. Au vu du rôle dévolu à cet important axe dans la future accessibilité multimodale à l'agglomération, le concept de boulevard urbain, tel qu'imaginé initialement, s'est avéré impossible à mettre en œuvre.

L'agglomération table aujourd'hui sur un rôle structurant de l'axe autoroutier pour permettre en revanche d'importantes requalifications du réseau local et permettre sur celui-ci la mise en œuvre des différentes mesures de développement des transports publics et en faveur de la mobilité douce.

2. Si oui, quels avantages en découlent en matière de transports publics dans la mesure d'une ouverture du tronçon A1a à ces transports ?

Au vu du contexte urbain qui s'est développé autour de l'autoroute, articulé sur le réseau local, il n'y a pas d'avantages significatifs à imaginer une desserte en transports publics fine destinée à desservir le territoire de l'Ouest lausannois par l'axe actuel de la N01. Pour l'Ouest lausannois, la desserte en transports publics repose sur des axes structurants que sont les gares CFF et le métro m1, sur lesquels se rabattent les lignes bus du réseau principal et secondaire maillé qui desservent finement le territoire, en empruntant le réseau local qui doit être le plus circulant possible pour le bus. Quant à l'utilisation de l'axe de la N01 pour des liaisons de bus régionaux à plus grande échelle, sans exclure cette éventualité, considérant que l'accessibilité régionale de l'agglomération repose essentiellement sur le réseau ferroviaire développé par ailleurs, le potentiel d'utilisation de l'autoroute est considéré comme étant faible.

3. Quelles variantes ont été analysées dans ce cadre, notamment entre la possibilité de qualifier ce tronçon de route cantonale ou de le laisser en main fédérale, en catégorie 3 ?

Le préambule ci-dessus décrit les études conduites à ce jour et les raisons ayant conduit le Conseil d'Etat à ne pas demander une modification du statut de ce tronçon de la N01.

Il faut toutefois relever que pour répondre aux besoins d'intégration urbaine de l'infrastructure autoroutière et répondre ainsi aux sensibilités environnementales et paysagères, le Conseil d'Etat, par son Département des infrastructures et ressources humaines, a été l'initiateur du nouveau projet de jonction de Chavannes. Cette démarche a abouti à l'adoption, par l'ensemble des partenaires, d'une jonction intégrée dans une plateforme paysagère avec des liaisons renforcées pour les modes doux en franchissement de l'autoroute.

4. Le Conseil d'Etat a-t-il déjà entamé des discussions avec les communes concernées quant à l'avenir de cette autoroute afin d'établir les volontés de chacun ?

Le Canton et les communes de l'Ouest lausannois, signataires du PALM, ont manifesté un soutien unanime au projet de suppression du goulet de Crissier et à l'adaptation et la création des nouvelles jonctions nécessaires à la mise en œuvre du principe d'accessibilité routière « par poches » du PALM. Ils se sont engagés à maîtriser le trafic automobile sur le réseau local dans l'agglomération, à renforcer l'accès à l'autoroute pour y canaliser le trafic automobile et à protéger les quartiers et le réseau local de ses nuisances. Les communes notamment sont appelées à jouer le rôle qui leur est dévolu en matière de modération du trafic.

Le travail partenarial engagé par l'OFROU, le Canton, le SDOL et la commune de Chavannes-près-Renens pour l'élaboration du nouveau projet de la jonction de Chavannes a été salué et soutenu par l'ensemble des partenaires, y compris les communes voisines. Il a démontré la volonté commune de trouver une solution innovante visant à améliorer l'intégration urbaine et paysagère de l'autoroute.

Une démarche partenariale dans ce type de configuration devrait être entamée ces prochaines années pour réfléchir ensemble à l'avenir de ce tronçon d'autoroute, selon le rôle qui lui est dévolu. C'est ce qu'ont convenu, dans une lettre d'intention, le Canton, les communes de l'Ouest lausannois et SDOL.

5. Quelle discussions le Conseil d'Etat a-t-il eues avec l'OFROU afin de revoir le projet actuel de sorties d'autoroute à Chavannes, y incluant les négociations pour la requalification de l'autoroute ?

Les réponses aux questions 1 et 2 ci-dessus présentent les discussions tenues avec l'OFROU et leurs résultats quant au projet d'assainissement du goulet de Crissier et la jonction de Chavannes en particulier.

Concernant l'évolution potentielle à long terme de l'axe de la N01, entre Chavannes et Maladière et la recherche de solutions innovantes visant à améliorer progressivement son intégration urbaine, elle reste aujourd'hui envisagée par les partenaires, tout en conservant le rôle structurant de cet axe. Le projet de suppression du goulet de Crissier ne portant pas sur cette question, cette évolution devrait néanmoins faire l'objet d'un autre projet, auquel l'OFROU est ouvert. Le cadrage de cette démarche et notamment les incidences financières qu'elle impliquerait, restent à définir.

6. Dans le cadre de ces discussions, la possibilité d'abandonner le projet de jonctions autoroutières a-t-elle été évoquée et considéré ?

Au vu de l'ensemble des démarches et études conduites présentées ci-dessus, la possibilité d'abandonner le projet de jonctions autoroutières n'a pas été et considéré. Comme dit précédemment, le projet de suppression du goulet de Crissier et la réalisation des nouvelles jonctions sont des mesures nécessaires à la mise en œuvre des principes d'accessibilité multimodale du PALM et aux mesures de développement des transports publics et des modes doux qui figurent dans ce même PALM.

Ces projets autoroutiers sont soutenus par l'ensemble des partenaires institutionnels. Ces derniers l'ont réaffirmé dans le cadre du travail partenarial qui a abouti au nouveau projet de la future jonction de Chavannes.

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

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

A. Buffat