



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-INT-468

Déposé le : 03.03.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : **trois mois**.*

Titre de l'interpellation

Transformez cette autoroute que je ne saurais voir !

Texte déposé

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 nuisance 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 alentours 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 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 Transport 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.

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 transports (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 eu 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.

Commentaire(s)

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

Conclusions

Gouhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Rebecca Joly

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

interpellation autoroute

Liste des député-e-s signataires – état au 3 mars 2020

Aminian Taraneh	Chevalley Christine	Evéquoaz Séverine
Aschwanden Sergei	Chevalley Jean-Bernard	Favrod Pierre Alain
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Rémy	Ferrari Yves
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Fonjallaz Pierre
Balet Stéphane	Christen Jérôme	Freymond Isabelle
Baux Céline	Christin Dominique-Ella	Freymond Sylvain
Berthoud Alexandre	Clerc Aurélien	Fuchs Circé
Betschart Anne Sophie	Cornamusaz Philippe	Gander Hugues
Bettschart-Narbel Florence	Courdesse Régis	Gaudard Guy
Bezençon Jean-Luc	Cretegnny Laurence	Gay Maurice
Bolay Nicolas	Croci Torti Nicolas	Genoud Alice
Bouverat Arnaud	Cuendet Schmidt Muriel	Genton Jean-Marc
Bovay Alain	Cuérel Julien	Germain Philippe
Buclin Hadrien	Deillon Fabien	Gfeller Olivier
Buffat Marc-Olivier	Démétriadès Alexandre	Glardon Jean-Claude
Butera Sonya	Desarzens Eliane	Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine	Dessemontet Pierre	Glauser Nicolas
Cachin Jean-François	Devaud Grégory	Glavyre Yann
Cala Sébastien	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dubois Carole	Guarna Salvatore
Carrard Jean-Daniel	Ducommun Philippe	Induni Valérie
Carvalho Carine	Durussel José	Jaccard Nathalie
Chapuisat Jean-François	Echenard Cédric	Jaccoud Jessica
Cherbuin Amélie	Eggenberger Julien	Jaques Vincent
Cherubini Alberto	Epars Olivier	Jaquier Rémy

Liste des député-e-s signataires – état au 3 mars 2020

Jobin Philippe	Mottier Pierre François	Ryf Monique
Joly Rebecca	Neumann Sarah	Schaller Graziella
Karlen Dylan	Neyroud Maurice	Schelker Carole
Keller Vincent	Nicolet Jean-Marc	Simonin Patrick
Labouchère Catherine	Paccaud Yves	Soldini Sacha
Liniger Philippe	Pahud Yvan	Sonnay Eric
Lohri Didier	Pedroli Sébastien	Sordet Jean-Marc
Luccarini Yvan	Pernoud Pierre André	Studer Léonard <i>C. Studer</i>
Luisier Brodard Christelle	Petermann Olivier	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Suter Nicolas
Marion Axel	Pointet Cloé	Thalmann Muriel <i>M. Thalmann</i>
Masson Stéphane	Probst Delphine	Thuillard Jean-François
Mattenberger Nicolas	Radice Jean-Louis	Treboux Maurice
Matter Claude	Räss Etienne	Trolliet Daniel
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Tschopp Jean
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Venizelos Vassilis
Meldem Martine	Richard Claire	Volet Pierre
Melly Serge	Riesen Werner	Vuillemin Philippe
Métraux-Botteron Anne-Laure	Rime Anne-Lise	Vuilleumier Marc
Meystre Gilles	Romanens Pierre-André	Wahlen Marion
Miéville Laurent	Romano-Malagrifa Myriam <i>M. Romano-Malagrifa</i>	Weidmann Yenny Chantal
Mischler Maurice	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Misiego Céline	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Mojon Gérard	Ruch Daniel	Zünd Georges
Montangero Stéphane	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre