



Pétition

Pour la transformation de l'autoroute A1a (axe Ecublens – Maladière Lausanne) en un boulevard urbain apaisé

à l'attention du Conseil d'Etat
et du Grand Conseil du Canton de Vaud

Sauvons Chavannes - abac1022 et Action Climat Ecublens proposent la transformation de l'A1a Ecublens – Maladière Lausanne, actuellement orientée vers le tout voiture, en une avenue structurante intégrée au tissu urbain en transformation. Elle intégrera différentes sorties et entrées vers les communes de l'Ouest lausannois. Elle reliera les quartiers et les pôles entre eux et proposera une redistribution équilibrée des modes de circulation et de déplacement. Cette avenue métropolitaine, ou boulevard urbain, à 60, voire 50 km/h restera une route nationale de classe 3.

Les avantages :

- Adaptabilité de la vitesse à l'évolution de l'urbanisation le long de l'axe routier appelé à devenir zone densément bâtie
- Diminution de l'effet «accor-déon», moins fréquent à 50 ou 60 qu'à 100 km/h
- Amélioration de la qualité de l'air là où les seuils légaux, en particulier au niveau des particules fines, sont régulièrement
- Réduction des nuisances sonores
- Diminution de l'emprise au sol et libération des espaces, afin d'encourager le transfert modal entre moyens de transport (parking-relais proche de l'échangeur d'Ecublens, ligne de bus rapide en site propre vers Lausanne, voie verte pour vélos)
- Contribution à la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, objectif de l'OFROU
- Encouragement du transfert de trafic par porosité, du réseau régional vers le réseau national, objectif de l'OFROU
- Faisabilité financière: conservant le statut de route nationale, l'entretien reste sous la responsabilité de la Confédération

Merci de renvoyer cette feuille au plus vite (même incomplète), mais avant le 5 octobre 2022 au plus tard à l'adresse suivante :
ABAC · rue Ecole de céramique 8 · 1022 Chavannes-près-Renens

Pétition également disponible en ligne:

www.actif-traffic.ch/petitiona1a



Pétition

Pour la transformation de l'autoroute A1a

(axe Ecublens – Maladière Lausanne)

en un boulevard urbain apaisé

Pétition également disponible en ligne:

www.actif-traffic.ch/petitiona1a

Trafic automobile : une réduction nécessaire

La crise climatique actuelle rend incontournable une diminution importante et rapide des émissions de gaz à effet de serre : la mobilité n'y échappera pas, et une baisse du trafic motorisé est indispensable.

Les routes dans l'Ouest lausannois comme dans toute la Suisse sont saturées ; les bouchons nombreux. Les médias évoquent déjà des mesures sévères de limitation du trafic, comme le «road pricing» (réservation payante du futur trajet du véhicule sur route nationale). Les coûts de la circulation automobile augmentent: prix de l'essence à la hausse, choix d'énergies alternatives coûteux et incertain sur le plan écologique.

Imperméabilisation des sols, effondrement de la biodiversité, bruit, CO2, pollution de l'air, dépendance aux énergies fossiles, etc.: il n'y a plus de doute, les impacts du trafic motorisé et de ses infrastructures sur l'environnement et la santé sont majeurs.

Un projet dépassé

Le projet dit «Suppression du goulet d'étranglement de Crissier», présenté par l'OFROU après 10 ans d'études, a été approuvé en 2016 par le Conseil fédéral. Depuis, les rapports du GIEC sur les conséquences dramatiques du changement climatique, la ratification par la Suisse de l'Accord de Paris, le plan sectoriel remanié des surfaces d'assolement

(protection des surfaces cultivables) ou encore le Plan climat vaudois ont changé la donne: on ne peut plus continuer comme avant.

Le projet «Suppression du goulet d'étranglement de Crissier» prévoit, entre autres, deux jonctions autoroutières supplémentaires à Ecublens et Chavannes-près-Renens et un complément à la demi-jonction de Lausanne Malley. Or l'A1a est la seule autoroute en Suisse à déboucher en cul-de-sac sur une unique entrée en ville par le rond-point de la Maladière: toutes les voitures en transit sur ce tronçon arrivent directement en pleine ville de Lausanne. Avec ces nouvelles jonctions, le trafic arrivant en ville sera plus dense encore!

Malgré quelques modifications, un projet qui reste inacceptable

En 2018, plus de 200 oppositions ont obligé l'OFROU à proposer un nouveau projet pour la seule jonction de Chavannes-près-Renens. Selon l'OFROU, l'abandon de ce second projet mettrait en cause l'entier de la «Suppression du goulet d'étranglement de Crissier». Cette nouvelle étude propose l'abandon d'une voie initialement prévue pour relier l'autoroute au centre de la commune, mais le maintien des quatre bretelles permettant de rentrer et sortir de l'A1a à Chavannes-près-Renens dans les deux sens de circulation. 150 mètres se trouveraient sous couverture végétalisée incluant une piste cyclable à double sens, un cheminement pour piétons et un lieu

de vie. Tout cela à moins d'un kilomètre de la sortie autoroutière de Malley. C'est insuffisant : ces petits renoncements et maigres compensations ne traitent pas le problème à la racine.

Davantage de jonctions = davantage de voitures

Étendre encore le réseau routier entre en contradiction avec les engagements climatiques de la Suisse. Toutes les études le démontrent : construire de nouvelles routes génère davantage de trafic. Ces jonctions prévues créeront donc un flux automobile supplémentaire, qui entraînera à terme de nouveaux bouchons.

De plus, ce projet va bétoniser des surfaces de végétation – y compris des surfaces agricoles essentielles – qui aujourd'hui absorbent du CO2 et permettent l'infiltration des eaux de pluie. C'est aussi une attaque supplémentaire sur une biodiversité déjà mise à mal.

La seule solution censée serait de limiter le nombre de véhicules par le développement d'une plus grande sobriété en matière de mobilité (télétravail, commerces et services de proximité, etc.), par le développement de transports publics à prix avantageux, par le covoiturage ou encore le recours au vélo.

La requalification de l'axe A1a Ecublens – Maladière Lausanne en un boulevard urbain apaisé est essentielle. En limitant l'emprise au sol, elle s'accordera mieux aux objectifs climatiques, au développement progressif de l'Ouest lausannois et sera bénéfique pour la qualité de vie.

Comité de soutien

René Longet, expert en durabilité ;
Dominique Bourg, prof. honoraire à l'UNIL et directeur de «La Pensée écologique» ;
Paola Viganò, prof. EPFL et IUAV de Venise ;
Christian Arnsperger, prof. ordinaire en durabilité à l'UNIL ;
François Euvé, rédacteur en chef de la revue Études, Paris ;
Laurent Guidetti, architecte-urbaniste EPFL FSU ;
Jean-Bernard Racine, professeur honoraire

et ancien directeur de l'Institut de géographie et durabilité, UNIL ;
Julia Steinberger, professeure ordinaire, faculté Géosciences et Environnement, UNIL ;
Michel Maxime Egger, sociologue et écothéologien ;
Nicole Surchat Vial, architecte-urbaniste EPFL FSU PHD, anc. dir. gén. service du développement territorial du Canton de Vaud, anc. dir. à l'office d'urbanisme Canton de Genève,

architecte de la Ville de Fribourg, aujourd'hui indépendante ;
Jacques Dubochet, biophysicien, prix Nobel de chimie 2017 ;
Antonio Da Cunha, prof. honoraire et anc. dir. Institut de géographie et durabilité, UNIL

actif-traffic ; **ATE Vaud** – Association transports & environnement ; **BirdLife** Suisse ; **Unipoly**, Lausanne.