

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE
DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE**

chargée d'examiner l'objet suivant :

**Postulat Mathilde Marendaz et consorts au nom David Raedler - Accélérer la transition vers la
mobilité bas-carbone : pour une réflexion en vue de la transformation de l'A1a**

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 15 janvier 2026, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Aude Billard, Nathalie Vez, Nathalie Jaccard (qui remplace Oleg Gafner), de MM Jérôme de Benedictis, Jean-François Cachin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner. M. Oleg Gafner était excusé.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Federico Molina, responsable de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de commissions, a établi les notes de séance.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

La postulante rappelle que ce sujet est débattu depuis de nombreuses années. Il a notamment été porté par l'Association transports et environnement (ATE). Le Grand Conseil a accepté une pétition (22_PET_11 - Pétition pour la transformation de l'autoroute A1a en boulevard urbain apaisé) par 65 contre 64 voix le 18 décembre 2024. Plusieurs interventions ainsi que des tables rondes ont été organisées sur cette thématique. Elle estime que les arguments en faveur d'une requalification sont désormais bien connus. Selon elle, l'évolution du trafic a été plus faible que prévu, ce qui justifie une requalification de l'axe afin de réduire la pression, permettre de développer les infrastructures cyclables et de favoriser la végétalisation. Cette démarche permettrait d'accompagner la densification urbaine, de réduire les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air et de répondre aux enjeux liés au changement climatique. Ce postulat est déposé conjointement avec des membres des législatifs de Chavannes-près-Renens et de Lausanne. Il met l'accent sur le soutien local dont bénéficie le projet de transformation en boulevard urbain. Elle rappelle que le Conseil communal de Chavannes-près-Renens a accepté ce postulat par 27 voix contre 9, avec quelques abstentions. Par ailleurs, une étude de faisabilité a déjà été réalisée par un bureau reconnu. Cette étude conclut à la faisabilité du projet et présente différentes variantes. Son postulat demeure toutefois nécessaire, dans la mesure où cette étude n'intègre pas encore de manière suffisante la question des transports publics sur cet axe.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DICIRH relève que la question des transports publics sur ce tronçon doit être examinée à l'aune de la demande réelle. Elle rappelle que les études menées dans le cadre du projet du M1 démontrent qu'en

présence du train, du tramway et du M1, aucune demande ne justifie actuellement la mise en place d'une infrastructure de transport public lourd supplémentaire sur cet axe. L'étude a déjà été réalisée.

Elle estime toutefois que le postulat soulève des interrogations plus larges, notamment concernant l'avenir de l'autoroute elle-même. Cette intervention vient s'ajouter aux réflexions déjà en cours sur le devenir de ce secteur. Elle rappelle que l'abandon de la jonction de Chavannes-près-Renens n'est à ce jour pas encore formellement acté. Elle mentionne la question de M. Wyssa sur ce sujet (25_HQU_48 - Question orale Michael Wyssa - Jonction autoroutière Chavannes-Écublens-Bussigny-Crissier) et indique que les communes concernées ainsi que l'Office fédéral des routes (OFROU) poursuivent leurs réflexions quant aux suites à donner à ce dossier. Les différentes parties prenantes ont exprimé leur adhésion au principe d'une transformation progressive de ce tronçon à long terme. L'OFROU partage cette vision et participe au financement des études de réflexion en cours. Ce tronçon présente des caractéristiques particulières, puisqu'il constitue une pénétrante autoroutière qui se termine en milieu urbain. Il est dès lors nécessaire de réfléchir à son évolution future, notamment dans un contexte marqué par d'importants développements immobiliers, la présence du siège du Comité international olympique et d'autres projets structurants.

Le canton poursuit ses travaux relatifs à l'abandon éventuel de la jonction de Chavannes-près-Renens. La suppression d'un ouvrage conçu dans une logique globale nécessite une analyse approfondie de ses effets sur l'ensemble du territoire. Il convient notamment d'évaluer les conséquences potentielles d'un tel abandon et de déterminer quelles mesures d'accompagnement devraient être mises en œuvre si les résultats attendus n'étaient pas atteints. Elle rappelle que le canton, l'OFROU et les communes concernées ont la responsabilité de garantir l'accessibilité du territoire. Dans ce cadre, la commune de Chavannes-près-Renens a mandaté une étude, partagée avec l'ensemble des acteurs concernés, afin d'esquisser une possible transformation de ce tronçon en pénétrante urbaine. Cette variante fera l'objet d'analyses approfondies portant notamment sur les procédures à mettre en œuvre, les aspects financiers, les questions foncières, le calendrier ainsi que l'horizon de réalisation le plus pertinent. Toutes les réponses à ces questions ne sont pas encore disponibles à ce stade. Toutefois, les partenaires se sont engagés à fournir les éléments nécessaires avant toute décision concernant la jonction de Chavannes-près-Renens.

Revenant sur les conclusions de l'étude relative au M1, elle rappelle qu'aucun besoin de transport public de forte capacité n'a été identifié sur cet axe. Elle précise que les réflexions actuelles s'inscrivent dans une perspective à long terme, avec un horizon à 2060. Les partenaires se montrent favorables à la non-réalisation de la jonction, mais qu'il reste nécessaire de démontrer que les alternatives fonctionnent. Et cette évolution ne pourra être envisagée qu'après la réalisation des aménagements prévus à Ecublens, considérés comme structurants, ces deux projets étant étroitement liés dans le cadre des procédures fédérales.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député est coprésident de l'ATE Suisse, qui s'est prononcée sur le sujet. Il apporte trois éléments complémentaires. Premièrement, il souligne que ce tronçon est situé en milieu intra-urbain. Selon lui, cet aspect est essentiel, car l'usage qui est fait de cette infrastructure est une question centrale. Il relève les effets du tronçon sur le paysage urbain ainsi que sur sa valeur. Il met en avant les bénéfices qu'apporterait une transformation en boulevard urbain, notamment en matière de qualité de vie pour les personnes vivant à proximité. Il rappelle que l'ATE a organisé une conférence sur cette thématique, à laquelle M. Nicod a participé et s'est montré intéressé, notamment sous l'angle économique. Il ajoute que le tronçon actuel contribue à une perte de valeur des terrains environnants. Deuxièmement, il indique que des transformations similaires en boulevard urbain ont déjà été réalisées, notamment à Zurich, dans le secteur de la Weststrasse. Dans ce cas, un tronçon autoroutier a été reclassé et n'est plus considéré comme une autoroute. Cette évolution a permis l'introduction d'autres formes de mobilité, telles que le tram et les infrastructures cyclables. Malgré cette requalification, l'axe accueille encore environ 71'000 véhicules par jour. Troisièmement, il estime que la réflexion doit être replacée dans le contexte particulier de ce tronçon, en cul-de-sac. Il relève qu'il s'agit du seul tronçon autoroutier qui débouche directement sur un giratoire. À Sierre, par exemple, la sortie d'autoroute précède le giratoire. Selon lui, cette configuration est accidentogène et ne fait pas de sens. Il rappelle que, dans les années 1960, le projet initial prévoyait la poursuite de l'autoroute vers le sud.

La postulante partage les constats exprimés et relève toutefois que la question des transports publics et celle de Chavannes-près-Renens sont peu intégrées dans l'étude. Elle formule le vœu de mieux connecter les communes de l'Ouest lausannois à Lausanne.

La cheffe du DICIRH remarque que le postulat fait référence à des travaux demandant la transformation de cet axe de transport au moyen d'un tram. Elle précise que, dans le cadre de l'examen du retrait de la jonction de Chavannes et de la requalification du tronçon concerné, l'objectif n'est pas d'analyser les transports publics. En effet, une autre étude déjà mentionnée s'est penchée déjà sur l'accessibilité de l'Ouest lausannois par les transports publics, notamment à travers l'évolution du M1, dont l'augmentation de 50 % de la capacité fait partie des options examinées. Elle précise que la commune de Chavannes fait partie du comité de pilotage de cette démarche.

Le responsable de la division planification précise que le crédit d'étude relatif au M1 prévoit, dans une première phase, d'ouvrir l'éventail des possibilités, qu'il s'agisse du renforcement du M1 ou d'autres compléments. Cette réflexion a porté sur l'ensemble du réseau de transports publics. Les conclusions de l'étude montrent que le M1 demeure l'axe structurant principal et le plus capacitaire. Celui-ci doit être complété par des lignes de capacité intermédiaire. Les axes forts identifiés correspondent aux besoins du territoire actuel et futur, mais ne passent pas par l'emprise autoroutière actuelle. Il rappelle également que les communes de l'Ouest lausannois ont élaboré une vision directrice des transports publics à l'horizon 2040 et 2050. Au vu des analyses réalisées, aucun besoin avéré de tram n'a été identifié sur ce tronçon. Un tram nécessite par ailleurs une emprise importante, alors même que l'objectif poursuivi est de réduire celle de l'infrastructure routière. De telles emprises doivent être justifiées par des volumes importants, en site propre.

La cheffe du DICIRH se déclare en accord avec ces appréciations, qui rejoignent les conclusions des études évoquées. Elle rappelle que celles-ci portent notamment sur la qualité des espaces publics, l'insertion urbaine et l'étude Transitec relative à Chavannes. Concernant la première partie du postulat, elle réaffirme qu'aucun besoin avéré en transports publics n'a été démontré. Elle rappelle enfin que les décisions relatives au tronçon concerné relèvent de la compétence fédérale, entre Crissier et Ecublens, et que le dossier se trouve actuellement devant le Tribunal fédéral administratif.

Un Député, syndic d'Échandens, rappelle que sa commune est directement impactée par le goulet de Crissier et par l'abandon de la jonction de Chavannes. En tant que président de Région Morges, entité du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) chargée des réflexions sur la politique d'agglomération, il prend acte du fait que plusieurs études, évoquées dans le postulat, sont en cours concernant les besoins en transports publics sur cet axe. La question de la jonction fait déjà l'objet de nombreuses interventions et analyses. Selon lui, les compétences respectives du canton, de la Confédération et des communes ont été exposées, et ce postulat apparaît déconnecté de la réalité des démarches actuellement menées. Ayant entendu les explications du Conseil d'État, il considère qu'il convient de laisser les travaux en cours se poursuivre et propose le classement du postulat.

Un autre Député demande si l'étude relative au M1 tient compte des déclarations de M. Ducrot, selon lesquelles les CFF n'auraient plus vocation à desservir les petites gares.

Le responsable de la division planification répond que l'étude prend en considération l'ensemble du réseau ferroviaire ainsi que sa planification. Il précise que la gare de Prilly-Malley n'est par exemple pas considérée comme une petite gare.

Un Député, président de la section Vaud de l'ACS et de VaudRoutes, précise qu'il ne représente pas l'USPI. Résidant à Malley, il se dit étonné par la forme du postulat, qui s'appuie sur une étude réalisée par trois étudiants, alors que les administrations travaillent depuis de nombreuses années sur cette problématique. Il considère que les sources mobilisées sont relativement faibles et aurait trouvé intéressant de pouvoir consulter ce travail. Le dossier du goulet de Crissier et de la mobilité dans l'Ouest lausannois s'éternise, en mêlant plusieurs niveaux institutionnels. Il ne voit pas l'intérêt de relancer un débat sur un objet qui n'est pas de la compétence du canton et dont la faisabilité reste à démontrer. Il souligne que de nombreux éléments annoncés ainsi que plusieurs demandes formulées par les communes concernées ont déjà été intégrés par le canton. Le soutien des communes à une transformation en boulevard urbain demeure faible, celles-ci privilégiant davantage une jonction. Le projet de résolution du trafic doit être global et il convient de le laisser avancer. Concernant les transports publics dans l'Ouest lausannois, il rappelle que des investissements importants ont déjà été consentis. Il cite notamment le tram T1 qui, même s'il ne dessert pas exactement le même secteur, contribue à relier ces régions, ainsi que le M1. Il refuse la prise en considération.

Un autre Député rappelle que le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) date d'une vingtaine d'années, et que cette possibilité a déjà été étudiée dans ce cadre. De nombreuses réalisations ont été mises en

œuvre depuis lors, comme notamment l'augmentation des cadences du M1 ainsi que l'amélioration de l'efficacité du réseau de bus. Selon lui, la construction d'un nouveau transport public constituerait un doublon. La priorité doit être donnée à la gare de Renens et à la liaison du M1 aux hautes écoles, qui accueillent environ 30'000 personnes ainsi que le campus de la RTS. Même avec un boulevard urbain sur ce tronçon, l'enjeu principal sera de garantir les accès. Si le trafic dérange la population, tous les déplacements ne pourront pas être effectués en transports publics. Il s'agit d'éviter le report du trafic sur le réseau secondaire. Il préconise d'investir dans le M1 afin de lui assurer un site propre et de limiter les interactions avec les carrefours pour améliorer sa fluidité.

Une Députée n'est pas certaine qu'un report du trafic sur les axes secondaires se produise, compte tenu de la présence de feux et de carrefours. Elle estime qu'au-delà du renforcement du M1, la réflexion doit être élargie à l'ensemble de l'Ouest lausannois et à Renens.

La postulante souhaite maintenir son postulat. Elle estime qu'il ne faut pas fermer la porte à cette option et souligne la nécessité de réfléchir à un horizon de long terme, notamment à l'échéance 2060.

La cheffe du DICIRH revient sur la question des temporalités du projet. Même en l'absence de décision de Chavannes-près-Renens, les nombreuses procédures judiciaires en cours ont pour conséquence que le projet actuellement envisagé ne comprend que le goulet de Crissier et la jonction d'Écublens. La partie concernant Chavannes-près-Renens n'est pas mise à l'enquête. La commune doit encore déterminer si elle souhaite mettre à l'enquête un projet révisé ou élaborer un autre projet. Elle relève que, même si Chavannes-près-Renens souhaite réaliser une jonction, dont une partie serait financée par le Canton, à hauteur d'environ 40 millions de francs, le risque de référendum demeure. Pendant ce temps, aucune réalisation concrète n'avance. Au regard de cette situation, elle estime qu'il est nécessaire de prendre le temps de la réflexion afin de trouver une solution conciliant les différents points de vue par le dialogue. Il faut viser le meilleur projet possible pour l'Ouest lausannois, avec une vision à plus long terme de la requalification et de l'insertion urbaine. Elle souligne toutefois que la mise en place de nouveaux transports publics sera difficile.

Concernant le M1, une demande de crédit sera prochainement déposée visant à étudier l'augmentation de sa capacité. Il ne s'agit pas d'augmenter les cadences, mais bien la capacité de transport, avec un objectif d'augmentation de 50 %.

Enfin, concernant les mesures d'accompagnement de Chavannes-près-Renens, les études sont engagées et les résultats seront présentés dès qu'ils seront disponibles. Elle rappelle également que l'Office fédéral des routes (OFROU) est propriétaire de l'infrastructure concernée.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 6 voix pour, 9 contre et 0 abstention.

Noville, le 27 août 2026.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*