



GRAND CONSEIL

## **Postulat - 25\_POS\_56 - 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**

### Texte déposé :

Ce postulat propose d'étudier l'opportunité de développer, en collaboration avec les Communes adjacentes, le Canton et la Confédération, un projet de transformation de l'axe autoroutier de l'Ouest lausannois, plus précisément la portion d'autoroute Crissier–Maladière, en un axe de transports publics. Ce projet déposé en commun avec des membres des législatifs des communes d'Ecublens, Chavannes-près-Renens et Lausanne se base sur le travail récent d'étudiant·e·s de la section d'architecture de l'EPFL, invité·e·s à présenter un travail de réaménagement des autoroutes qui entourent Lausanne. Un de ces travaux était particulièrement intéressant, celui de commencer la construction de la mobilité bas-carbone future, et de remplacer l'axe routier par un tram<sup>[1]</sup>.

### **Le transport, 1/3 des émissions de GES directes en Suisses**

Le transport représente un tiers des émissions de gaz à effets de serre (GES) directes en Suisse. La Suisse, signataire des Accords de Paris, s'est engagée à réduire à zéro les émissions de GES d'ici 2050, objectif que le Canton de Vaud a ancré dans sa Constitution. Les avantages d'une réduction massive du trafic dans l'agglomération lausannoise seraient en outre la meilleure qualité de l'air, une plus grande qualité des espaces publics, la réduction de la pollution sonore, l'amélioration des infrastructures de mobilité douce, la lutte contre les îlots de chaleurs en ville, etc.

### **Se montrer à la hauteur des enjeux de la durabilité**

Cette première autoroute de Suisse a été construite pour l'expo 64<sup>[2]</sup>, dans le but de montrer que la Suisse était à la hauteur des enjeux de l'innovation et du développement, prête à développer son parc autoroutier. Aujourd'hui, dans le sillage de l'innovation et du développement, il est temps de transformer cette autoroute afin de montrer ce que pourrait être la mobilité de demain, reliant tronçons de mobilité douce, nouvelles lignes de transports, espaces vert, terrains de sports / jeux.

De plus, l'Ouest lausannois souffre aujourd'hui de la division que crée l'autoroute A1a, dont la population subit les nuisances : bruit, pollution, et rupture d'accès au lac. Conçu à une époque où la voiture symbolisait l'avenir, l'axe est aujourd'hui un obstacle à la cohésion urbaine.

## Contexte de la portion d'autoroute Crissier-Maladière

En 2007, l'Office fédéral des routes (OFROU), en partenariat avec le Canton, lançait le projet de «réduction du goulet d'étranglement de Crissier», qui prévoyait la création de nouvelles jonctions autoroutières à Chavannes-près-Renens, Ecublens et Malley sur la base de projections de trafic très élevées. Or, ces prévisions ne se sont pas réalisées, puisque le trafic sur les routes locales, censé augmenter de 25%, a diminué de 0.3% par an depuis 2014. Sur l'autoroute, la hausse n'est que de 4%, soit 1/5 de ce qui avait initialement été projeté. La croissance démographique (+1.9%/an) ne s'est donc absolument pas traduite par l'explosion imaginée du trafic routier, preuve de la transformation des choix de mobilité vers d'autres moyens que la voiture individuelle motorisée.

En novembre 2024, les populations de Lausanne (72.93%), Ecublens (59,12%) et Chavannes-près-Renens (68.82%), ainsi que le peuple vaudois (58,6%), ont largement rejeté les six projets d'extension d'autoroutes nationales. Ce résultat traduit la volonté de la population de transformer la mobilité en faveur du climat. Depuis ce vote national historique, la Municipalité de Chavannes-près-Renens s'est jointe aux oppositions locales au projet de nouvelle jonction autoroutière sur son territoire.

Finalement, en décembre 2024, le Grand Conseil a pris en considération la pétition déposée en 2022 et munie de 2325 signatures, initiées par les organisations "Sauvons Chavannes" et "Action Climat Écublens" pour la requalification du tronçon de 4.5km d'autoroute A1a entre Écublens et la Maladière (Lausanne) en boulevard urbain.

## Une ligne de transports publics sur l'autoroute

Transformer l'autoroute pour y faire circuler une ligne de transports publics permettrait de connecter les communes d'Ecublens et Chavannes-près-Renens à Ouchy, au centre ou à la gare de Lausanne, dans le but de remplacer, autant que possible, le trafic automobile sur l'A1a.

A côté de l'aménagement d'un axe de transports publics, les possibilités de transformation des autoroutes sont multiples. Comme ce sont des zones où le sol a déjà été artificialisé, on peut concevoir d'y dresser des bâtiments d'habitations sans craindre la destruction de nouveaux terrains verts ou agricoles. L'espace disponible sur l'autoroute est si large que l'on pourrait également imaginer en transformer une partie en parc. On peut déjà trouver dans plusieurs villes ce concept de parc linéaire, ou de coulée verte. On pense à Berlin qui a transformé son aéroport, mais aussi à New-York avec le « high-line parc », parc urbain suspendu de plusieurs kilomètres de long pour remodeler un ancien tracé ferroviaire abandonné. Les possibilités sont nombreuses et nécessitent une planification courageuse, pour une agglomération plus durable.

## Planifier l'avenir de nos enfants

Commencer à étudier cette possibilité aujourd'hui, c'est planifier l'avenir des générations futures et imaginer les nécessités pour l'après 2050. Dans l'objectif de penser l'urbanisme au temps long, dans l'anticipation des changements climatiques à venir (adaptation) et en vue d'accélérer la réduction de notre impact sur le climat (zéro net 2050), le présent postulat invite le Conseil d'Etat à étudier

l'opportunité d'élaborer, en lien avec les Communes adjacentes et la Confédération, un projet de transformation de l'axe autoroutier de l'Ouest lausannois, plus précisément la portion d'autoroute Crissier – Maladière, qui inclurait une ligne de transports publics en vue de connecter les communes de Denges, Echandens, Ecublens, Chavannes-près-Renens à Lausanne, le long de l'actuelle autoroute, pour remplacer, autant que faire se peut, le trafic automobile. Cette étude pourrait également inclure une réflexion plus globale sur la transformation de l'A1a selon quatre axes: espaces verts, mobilités douces, espaces publics / productifs et de services et/ou de logements.

[1] Travail de trois étudiant·e·s, sous la dir. de Prof. Paola Viganò.

[2] Exposition nationale suisse de 1964

Conclusion : Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Date de dépôt : 28.10.2025

Cosignatures :

1. Carine Carvalho (SOC)
2. Céline Misiego (EP)
3. Claire Attinger Doepper (SOC)
4. Denis Corboz (SOC)
5. Elodie Lopez (EP)
6. Felix Stürner (VER)
7. Géraldine Dubuis (VER)
8. Hadrien Buclin (EP)
9. Jean-Claude Favre (V'L)
10. Joëlle Minacci (EP)
11. Laure Jatton (SOC)
12. Marc Vuilleumier (EP)
13. Muriel Thalmann (SOC)
14. Oleg Gafner (VER)
15. Oriane Sarrasin (SOC)
16. Pierre Zwahlen (VER)
17. Romain Pilloud (SOC)
18. Sébastien Humbert (V'L)
19. Théophile Schenker (VER)
20. Yannick Maury (VER)