

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

chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat Michael Wyssa et consorts au nom du Groupe PLR - Impact du retrait de Chavannes-près-Renens du projet de désengorgement du nœud autoroutier de l'Ouest lausannois et mesures compensatoires

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 26 février 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, de MM Jérôme de Benedictis, Jean-François Cachin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, Vincent Bonvin (qui remplace David Raedler), Fabrice Tanner. M. David Raedler 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, chef de la division planification (DGMR).

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

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant explique que le retrait de la commune de Chavannes-Près-Renens du projet de désengorgement autoroutier de l'Ouest-Lausannois a créé une situation complexe marquée par des positions improvisées et des études réalisées dans l'urgence, souvent relayée par les médias. Il s'agit de problématiques qui pèsent sur l'Ouest lausannois depuis plus de 20 ans. Ces communes subissent les conséquences d'une gestion chaotique du projet du désengorgement du nœud autoroutier de Bussigny, Crissier, Chavannes et Ecublens. Le retrait de la commune de Chavannes-près-Renens, annoncé sans concertation ni plan de compensation, a plongé la région dans une incertitude tant pour les usager·ère·s que pour les collectivités locales. Les projets immobiliers majeurs lancés par Chavannes, mais aussi en grande partie l'État de Vaud, sont le quartier Horizon, le futur bâtiment de la HEP et le pôle santé. Ces projets reposent sur des infrastructures routières, promises, mais jamais livrées.

Aujourd'hui, ces développements risquent d'aggraver le trafic déjà saturé et le développement de transports publics, qui connaît déjà des problématiques liées au M1 : celles-ci seront discutées au cours de cette législature et la suivante au Grand conseil. Aucune solution concrète n'a été proposée pour les transports publics, les véhicules motorisés, ainsi que les nuisances que subissent les habitant·e·s de l'Ouest lausannois. Ces nuisances impactent la commune de Chavannes et s'étendent jusqu'au nœud autoroutier de Crissier, impactant également les communes de Bussigny, de Crissier et d'Ecublens, puisque la sortie d'Ecublens n'a pas été encore faite.

L'Office fédéral des routes (OFROU) était sur le point d'investir plus d'un milliard dans ce nœud autoroutier afin de désengorger le trafic autoroutier : un projet qui a mûri, qui a été étudié et qui était prêt à être mis en œuvre. Pourtant, aujourd'hui, la situation est ubuesque. La commune de Chavannes se retire du projet et sort, comme par magie, une alternative de son tiroir, qui soulève, d'ailleurs, beaucoup de questions, notamment le financement de celle-ci, les coûts n'ayant pas été clarifiés et les contributions des différents acteurs demeurant floues.

Le projet de cette alternative ne garantit ni la participation de l'OFROU, ni sa faisabilité, ni son échéance. Le postulant a participé à la présentation, qui était intéressante, mais qui reste au stade de la pré-étude. Or, alors qu'un retard d'une dizaine d'années a déjà été annoncé sur l'ensemble du projet, en lancer un nouveau exigerait encore une décennie avant la moindre concrétisation. C'est pour cela que le postulant a décidé de déposer ce postulat.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Conseillère d'État relève que la question autoroutière en Suisse est délicate. Le projet autoroutier ne relève pas des compétences cantonales : le Canton joue un rôle d'intermédiation, de recherche et de consensus avec les différents acteurs concernés. L'OFROU, qui avait mis à l'enquête publique le projet de Chavannes, a reçu 400 oppositions en seulement une semaine. Dès lors, bien avant l'abandon de celui-ci, des incertitudes étaient déjà existantes. Par la suite, L'OFROU a finalement admis que le projet était excessif et irréalisable, si bien qu'il a remis l'ouvrage sur le métier sur la partie de Chavannes. À ce moment-là, le Canton avait décidé de provisoirement se retirer du projet de l'assainissement du goulet de Crissier et de la jonction d'Ecublens. À ce jour, L'OFROU a décidé de refaire un projet à Chavannes, qui a abouti et a donné lieu à une signature de convention, ainsi qu'à une conférence de presse, dont étaient présentes la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), la Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), les communes de Chavannes ainsi que les communes concernées et l'OFROU.

L'OFROU, qui paiera entièrement le goulet de Crissier et la jonction d'Ecublens, considère que le Canton doit payer à hauteur de 35% la jonction de Chavannes, rendant l'affaire compliquée. Entre-temps, des changements d'autorité et une votation sur l'extension du réseau autoroutier, qui s'est soldée par un refus retentissant dans le canton de Vaud et particulièrement dans l'Ouest lausannois, ont eu lieu. Cela a donné une indication claire sur l'acceptabilité d'un crédit cantonal de l'ordre de 40 millions de francs pour réaliser un ouvrage dont les autorités ne veulent pas. De ce fait, le Canton a pris acte de la déclaration unilatérale de la commune de Chavannes et n'allait pas entrer en confrontation, car le projet devait encore être mis à l'enquête.

En premier lieu, les projets de Crissier et Ecublens doivent aller de l'avant, car ils sont structurants pour le réseau national et cantonal, ainsi que pour la circulation locale dans l'Ouest lausannois. Dès lors, le Canton a réuni toutes les communes du SDOL, le SDOL et la commune de Lausanne pour en discuter et a pris note de la position de la commune de Chavannes, qui ne souhaite pas la jonction. Il examinera les conséquences locales, juridiques, financières, techniques de cet éventuel abandon sur le trafic ainsi que sur les plans d'affection qui dépendent juridiquement de cette réalisation. S'agissant de l'aménagement du territoire, la Direction générale de l'aménagement du territoire et du logement (DGTL) a conclu que le renoncement de la jonction Chavannes n'aura pas d'incidence sur le développement territorial de cette région : seul le plan d'affectation *des cèdres* serait impacté. En d'autres termes, les futurs plans d'affectation devront être conçus et compatibles avec l'absence de la jonction. Sur le plan juridique, tout est possible. Sur le plan de la mobilité, l'étude montre que la sortie de la jonction de Chavannes a moins d'impact qu'imaginé, car ces différentes infrastructures ont été conçues à un moment où l'OFROU prévoyait une importante croissance de trafic. Selon les comptages, le trafic est inférieur de 25 % aux estimations initiales, sans compter la réalisation de l'extension du tram, ainsi que l'augmentation des cadences du M1 et le développement des bus.

Prochainement, une étude analysera les mesures d'accompagnement nécessaire à l'échelle locale au bon fonctionnement du plan de mobilité, avant de prendre quelques mesures ou décisions sur le retrait de la jonction. La réalisation de la jonction d'Ecublens a une charge au projet fédéral, qui prévoit qu'elle sera réalisable simultanément à la jonction Chavannes. Seul le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut lever cette charge. Pour l'instant, le Canton a demandé de maintenir cette charge le temps d'imaginer ces mesures d'accompagnement. Le Canton a présenté ces options à l'OFROU, et la commune de Chavannes a présenté son étude de pénétrante urbaine. L'ensemble des communes de l'Ouest lausannois a manifesté son soutien à cette vision par courrier à l'OFROU et ira

également la présenter aux parlementaires fédéraux, ce qui révèle une forte adhésion locale. Toutefois, ce n'est pas une vision de mobilité.

L'idée est de réaliser une étude, cofinancée par l'OFROU, le Canton et les communes, dans le but de dégager une vision consensuelle et de lever la charge au projet afin de réaliser le goulet Crissier et la jonction d'Ecublens. Beaucoup de questions subsistent et les questions relevées par le postulat sont partagées. Le Canton essaie de trouver une voie de sortie. L'autre possibilité serait de maintenir la jonction de Chavannes, en demandant à l'OFROU de la mettre à l'enquête. L'office exigerait le financement cantonal préalable de 30 à 40 millions. Ensuite, un décret sera étudié en commission et soumis au Grand Conseil. Puis, la période du référendum sera ouverte. Cependant, les communes ayant été unanimes quant à l'abandon du projet, le décret sera fragile et risquerait de se heurter à un mur. Cela fera perdre du temps aux projets de Crissier et d'Ecublens dans le projet fédéral. À plusieurs reprises, la conseillère d'État a rencontré le conseiller fédéral A. Rösti et son secrétaire général. L'OFROU, le DETEC et le Chef de département sont déterminés à faire avancer les projets de Crissier et d'Ecublens qui sont prioritaires, déterminants et structurants. L'alternative du projet de Chavannes leur convient.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député relève que, dans le cadre de ses fonctions dans une association, il a été recourant au Tribunal administratif fédéral contre l'extension de la jonction de Crissier. Dès lors, il ne partage pas la même vision sur la nécessité de l'extension de jonction de Crissier. Néanmoins, il salue le travail du Conseil d'État de mettre les différents acteurs autour de la table, même si ce n'est pas un projet cantonal. Ce postulat part du principe que la non-réalisation d'infrastructure autoroutière fera exploser le trafic en agglomération et dans les communes urbaines. Le trafic dans l'Ouest lausannois augmente moins que prévu, car la croissance de la population n'entraîne pas mécaniquement une hausse de la circulation. Aussi, la commune de Chavannes n'a pas de gigantesques projets de parking. Par exemple, les études menées à l'époque sur le quartier à forte densification des cèdres ont été démenties : les parkings sont à moitié vides. Les habitants de l'Ouest lausannois changent leurs habitudes et n'ont plus besoin d'autant de places de parking, grâce notamment au M1 et au nouveau tram. Dès lors, il ne soutiendra pas ce postulat.

Un Député relève qu'il a été dit à l'époque que si le tronçon d'Ecublens devait être déplacé, cela reviendrait au Canton. Il ajoute qu'une des possibilités pour pallier le retrait de la jonction de Chavannes serait de creuser un tunnel jusqu'à la jonction autoroutière d'Ecublens ou de stopper le développement de l'urbanisme dans cette région. Toutefois, si la jonction autoroutière d'Ecublens est effectuée, il faudra régler le problème des bâtiments provisoire de l'EVAM, qui a un Plan d'affectation cantonal (PAC) de 10 ans et qui n'a pas été renouvelé. Il relève encore que la tour Orlatti n'était prévue que si le nœud autoroutier était construit.

La Conseillère d'État évoque les projections effectuées à l'époque pour l'année 2035 par l'OFROU pour justifier les ouvrages. L'OFROU prévoyait une croissance de la population de 2 % par année et une augmentation du trafic de 1,3% par année. Des comptages effectués en 2025 ont révélé que les projections ont été surestimées. Les citoyen·e·s étant friands des offres de transports publics, la croissance automobile déclinera : elle a d'ailleurs déjà décliné de -0,3% par année par rapport à 2014 jusqu'en 2025. La tendance continuera certainement ou se maintiendra, et ce, pour toutes les routes cantonales. Grâce aux investissements d'offres en transports publics, qui ont réussi ce transfert modal, les prévisions ont été déjouées. Maintenant, les communes sont compétentes pour prévoir les développements dans le PAC. S'agissant de l'EVAM, le PAC prévoit un renouvellement jusqu'aux travaux de la jonction d'Ecublens. Concernant la question du déclassement, à l'époque, il a été dit que si un déclassement de l'autoroute avait lieu, un autre acteur que l'OFROU doit en assumer la responsabilité. Aujourd'hui, nous ne parlons pas de déclassement, mais de pénétrante urbaine de l'autoroute. Le Canton serait encore en propriété d'ouvrage autoroutière. Concernant le tunnel, personne n'a évalué cette option, mais un tunnel si long serait compliqué et coûteux.

Le Chef de la division planification répond que le plan affectation des cèdres comprend trois étapes de densification. Seule la dernière des trois étapes est juridiquement liée à la réalisation de la jonction de Chavannes. Les deux autres étapes ne nécessitent pas tant juridiquement qu'en termes de trafic la jonction de Chavannes. En ce qui concerne le tunnel, le trafic croît moins qu'initialement prévu, notamment sur les jonctions autoroutières. Toutefois, le trafic local se distribuerait mieux sur les autoroutes et, ainsi la charge serait mieux répartie sur l'ensemble du réseau. Dans la traversée d'Ecublens, un trafic additionnel existera en réponse à l'absence de la jonction de Chavannes. Parmi les mesures d'accompagnement, le tunnel pourrait en

être une, mais le coût est élevé. La proposition de la pénétrante urbaine de Chavannes propose deux connexions sur l'autoroute depuis Chavannes. Néanmoins, cette étude est sommaire, dont plusieurs inconnues restent à élucider.

La Conseillère d'État relève que des recours, qui sont actuellement devant le Tribunal fédéral administratif, sont également à prendre en compte à Crissier et à Ecublens. La procédure étant de 36 mois, cela laisse du temps pour l'étude sur des mesures d'accompagnement.

Un Député relève que l'augmentation des cadences du M1 bloque le trafic aux croisements et les habitant·e·s sont agacé·e·s par les bouchons entre Echandens, Ecublens et Chavannes.

La Conseillère d'État répond que le volume du M1 a été augmenté et non la cadence qui demeure à 5 minutes. Le projet va aussi prévoir de déniveler le carrefour de la Bourdonnette afin de fluidifier le trafic.

Une Députée donne un aperçu de la situation de l'EPFL. Bien que le nombre étudiant a doublé depuis 2024, le nombre d'automobilistes a fortement décru : alors qu'en 2014 les étudiant·e·s automobilistes représentaient 20%, ils ne sont qu'actuellement 4%. Ce constat concerne également les employés de l'EPFL, passant de 55% d'automobilistes à 30%. Elle constate plutôt un accroissement des vélos sur le trafic de la RC1 et cause un manque de place pour les usager·ère·s. Afin de fluidifier le trafic, il faut améliorer la situation pour permettre aux personnes de faire un transfert modal.

Un Député exprime sa perplexité concernant ce dossier et s'étonne d'un certain nombre d'éléments présentés ce jour. S'agissant des comptages, ils ont été discutés par des ingénieurs et soumis à des analyses externes. Parmi les remarques effectuées, deux l'interpellent. Premièrement, d'un point de vue méthodologique, les comptages n'ont pas été redressés en fonction des chantiers, ce qui les faussent. Deuxièmement, aucun comptage n'a été réalisé sur l'A1. Ensuite, concernant l'affirmation selon laquelle les communes sont d'accord avec la proposition de Chavannes, il a lui-même échangé avec les syndicats de Crissier et d'Ecublens et n'a pas l'impression avoir eu le même retour. Pour lever les doutes, il demande au Conseil d'État de transmettre à la commission le courrier qui fait état de l'unanimité des communes. Il relève que la mobilité est un enjeu stratégique au développement social et économique d'une région et du Canton. Dès lors, la réponse se trouve dans la multimodalité. Celle-ci nécessite la résorption du goulet de Crissier, mais aussi la création d'une nouvelle jonction afin de garantir l'espace suffisant sur le domaine public aux mobilités douces ainsi que la sécurité des cyclistes. Selon les dires du Chef de la division planification dans la FAO, il y a un besoin d'améliorer et de garantir le réseau routier national de l'autoroute, comme axe qui concentre les voitures. Il a l'impression que les discours sont trop adaptés.

La Conseillère d'État donne lecture du courrier des municipalités de l'Ouest lausannois envoyé à l'OFROU et transmis à la CTITM. Celui-ci montre le soutien unanime de ces dernières et comprend les signatures de l'ensemble des syndicats. Chaque acteur concerné essaie de trouver une solution qui ne s'oppose pas à la volonté populaire. Les informations mentionnées précédemment proviennent du PALM, qui définit l'accessibilité par poche à laquelle le Canton continue d'y adhérer. Le Canton poursuit justement la recherche rapide de solution, en attendant la fin de la procédure au Tribunal fédéral administratif et essaie de construire une vision consolidée qui permettrait à tout le monde de sortir par le haut. Ainsi, l'OFROU peut réaliser les infrastructures pour lesquelles les financements ont été votés par les chambres fédérales, à savoir l'assainissement du goulet de Crissier et de la jonction d'Ecublens. En effet, le Canton souhaite alléger le trafic des communes par l'autoroute. Mais, il faut avant tout que les incidences potentielles du retrait de la jonction soient examinées. La charge ne sera pas levée tant que les solutions ne sont pas certaines. Concernant les comptages, l'écart étant de 25%, les quelques chantiers non pris en compte n'impactent pas le résultat. Le scénario évoqué par M. de Haller paraît peu vraisemblable selon les études de prévision.

Le Chef de la division planification ajoute que la méthodologie du comptage est évidemment affectée par les chantiers. Les secteurs affectés par ces chantiers sont l'axe du tram et la route cantonale 251. Aujourd'hui, une légère diminution de trafic est constatée par un report sur d'autres axes : ceci a été compté. Toutefois, les axes connaîtront ensuite un transfert modal sur les modes doux et les transports publics, qui continueront à être améliorés et développés.

Un Député confirme que Lausanne Région a fait les comptages entre 2014 et 2021 et précise que le trafic routier a stagné, résultat d'une combinaison d'une légère hausse du trafic autoroutier et d'une légère baisse du trafic routier. Cette nouvelle tendance à la stagnation du trafic contraste avec toutes les périodes précédentes :

ainsi, il est possible de décorrélérer la croissance démographique de la croissance du trafic. La période du COVID a bien été prise en compte dans l'analyse.

Un second Député estime que, finalement le postulat a peu été discuté. En effet, il traite d'éléments et d'enjeux parallèles, qui n'ont pas été débattus. Il soutient le postulat.

Un troisième Député soumet un courriel qui lui a été adressé par un syndic du 3 décembre 2025, s'inquiétant du retrait de la jonction de Chavannes. Il relève qu'il faut relativiser la portée des chiffres donnés. Il soutiendra le postulat.

Le Postulant ajoute qu'il faut faire attention aux comparaisons entre le campus de l'EPFL et les communes de Crissier et de Bussigny, composés de personnes et de besoins très différents. Il s'inquiète des nombreuses oppositions que suscite le projet d'Ecublens, qui empêchent de trouver des solutions à moyen terme. Le projet initial était de 10 ans de travaux sur Crissier, mais le retard reporte la date de fin. Le présent postulat ne portait pas directement sur la jonction de Chavannes, mais demandait des choses spécifiques sur ce qui se passe dans Chavannes et ce qui sera prévu pour accompagner ces retards.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 8 voix pour, 4 contre et 2 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Noville, le 17 septembre 2026.

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