



Projets autoroutiers vaudois

Nouvelle jonction d'Ecublens

Goulet d'étranglement de Crissier

Contournement de Morges

Conférence de presse du Département des Infrastructures et de l'Office fédéral des routes (OFROU)
du 28 janvier 2010 – Ecublens

Intervenants

- ▶ **1. Introduction et mise en perspective**
 - François Marthaler, chef du Département des infrastructures

- ▶ **2. Présentation des projets autoroutiers**
 - Rudolf Dieterle, chef de l'Office fédéral des routes

- ▶ **3. Impact et intégration des projets autoroutiers dans le réseau cantonal**
 - François Marthaler, chef du Département des infrastructures

- ▶ **4. Questions-réponses et visite sur le site**

Thèmes abordés

- ▶ **Annnonce de la création d'une nouvelle jonction autoroutière à Ecublens**
- ▶ **Présentation du projet général d'assainissement du goulet autoroutier de Crissier**
- ▶ **Informations sur le projet de contournement de Morges**
- ▶ **Premiers constats sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence Morges-Ecublens**

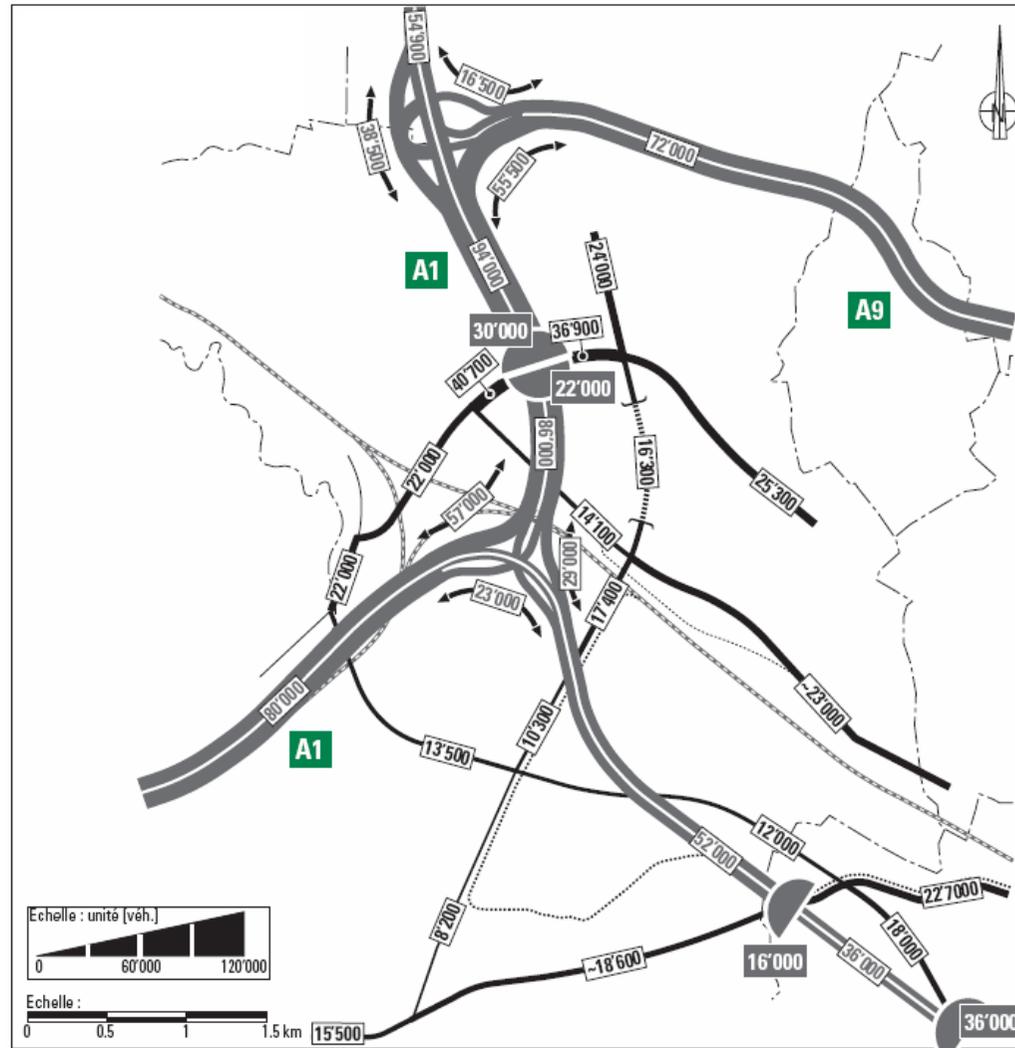
Contexte actuel : un réseau autoroutier très chargé

- ▶ **La charge de trafic sur l'autoroute A1 passe de 60'000 véhicules/jour entre Aubonne et Morges à plus de 80'000 véhicules/jour entre Morges et Lausanne**
- ▶ **Avec 94'000 véhicules/jour, le secteur de Crissier est l'un des tronçons autoroutiers les plus chargés de Suisse**
- ▶ **De 1980 à 2000, le trafic a doublé sur le secteur de Crissier (+3% par an)**

Contexte actuel : un réseau local très chargé dans l'Ouest lausannois

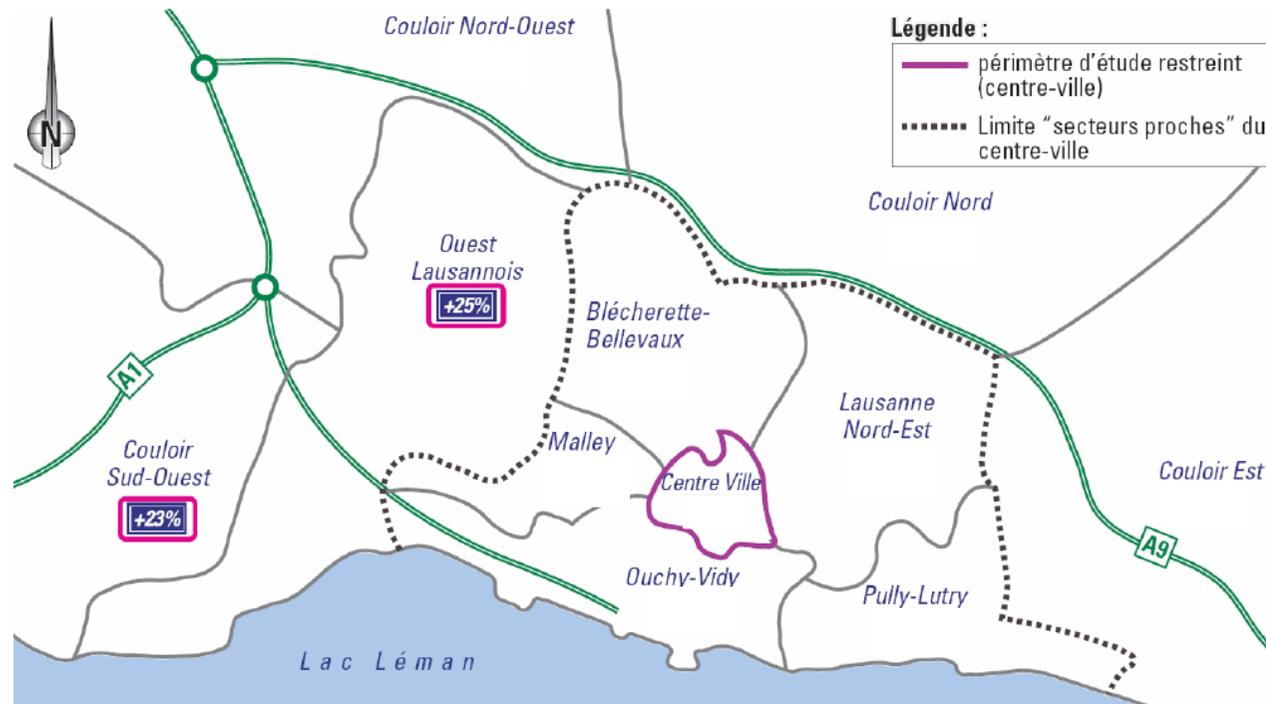
- ▶ **L'accessibilité au secteur ouest du PALM est limitée par un nombre réduit de jonctions**
- ▶ **Aux abords de ces jonctions, le réseau est saturé (Crissier, Malley)**
- ▶ **Cette surcharge pénalise la progression des transports publics et leur éventuel développement**
- ▶ **Les zones de développement potentielles de l'Ouest lausannois sont paralysées (Crissier, Bussigny, Renens)**

Contexte actuel : le trafic routier actuel (trafic journalier moyen 2005)



Contexte futur : le développement programmé du territoire

- ▶ Environ 70'000 habitants et emplois supplémentaires d'ici 2020 à l'échelle du PALM (+17%)
- ▶ Un développement accru à l'ouest de l'agglomération (+25%)

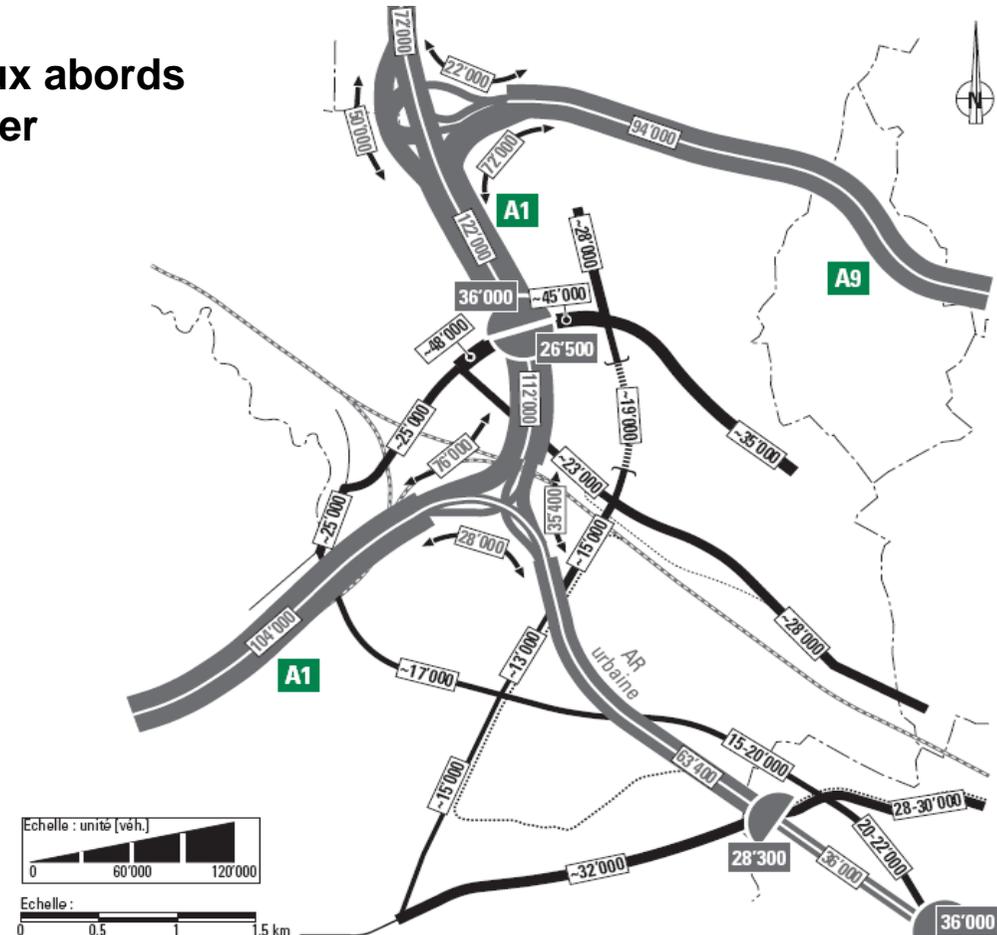


Contexte futur : les effets du développement programmé

► Avec le réseau routier actuel, le trafic 2020 explose :

- RC1 : +70 % aux abords de la jonction de Malley
- RC179-151 : +20-25% aux abords de la jonction de Crissier

► Le réseau local est paralysé



Les mesures nécessaires

La maîtrise de l'augmentation du trafic passe par des mesures multimodales à différentes échelles :

▶ **entre Morges et Lausanne, des efforts sont déjà engagés**

- au niveau des TP : augmentation de l'offre ferroviaire
- au niveau autoroutier : utilisation de la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe

▶ **au niveau du territoire du PALM, une stratégie multimodale des déplacements est élaborée**

- qui développe l'offre et la part des TP dans les déplacements à l'intérieur du périmètre
- qui maximise l'utilisation des infrastructures autoroutières pour les trafics individuels motorisés locaux

BAU : bilan après quelques jours

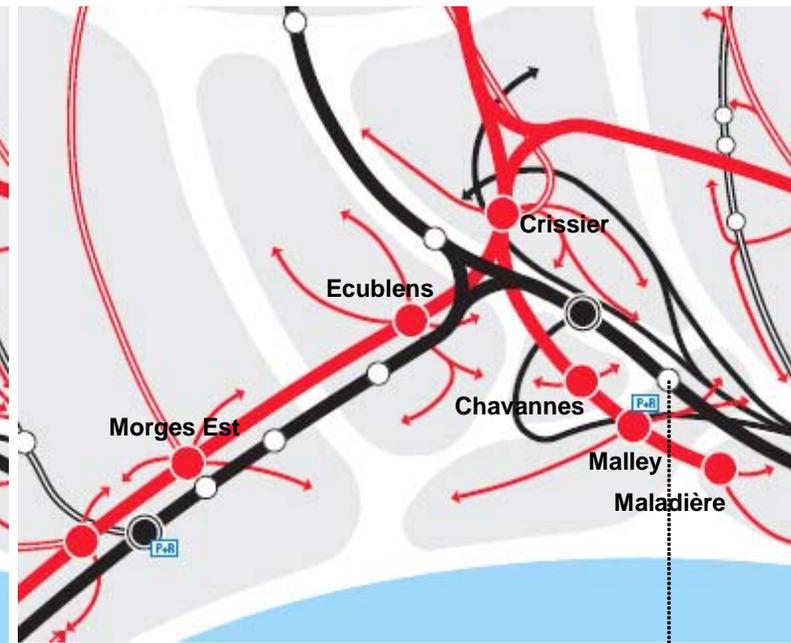


Les mesures nécessaires : le concept multimodal de déplacement à l'ouest du PALM

Actuel



Futur



-  Réseau ferroviaire
-  Réseau TP structurant
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier structurant

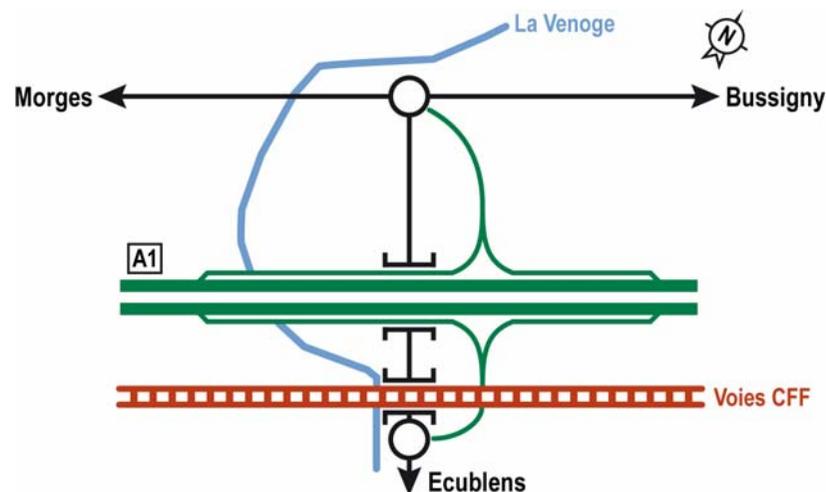
Nouvelle halte RER Prilly-Malley

Les projets autoroutiers dans l'Ouest lausannois

- ▶ **La parole à M. Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédéral des routes**

Jonction d'Ecublens : une nouvelle étape déterminante

- ▶ La jonction d'Ecublens est attendue depuis longtemps
- ▶ Elle a fait l'objet de multiples réflexions et projets (canton, communes, Confédération)
- ▶ Elle n'était pas intégrée jusqu'ici dans la planification de la Confédération



Jonction d'Ecublens : les mesures d'accompagnement nécessaires

- ▶ **Pour ne pas surcharger le réseau cantonal connecté à cette jonction, elle sera réalisée en parallèle avec les jonctions de Chavannes et de Malley**
- ▶ **Au niveau du réseau cantonal et communal, elle implique la réorganisation des circulations dans les communes d'Ecublens, Chavannes, Bussigny, etc.**

Jonction d'Ecublens : les effets sur le trafic local

- ▶ **Redistribution des trafics liés à l'autoroute pour le territoire de Chavannes et d'Ecublens principalement**
- ▶ **Desserte autoroutière directe des zones industrielles de Bussigny et d'Ecublens**
 - gain de temps et de kilomètres pour les entreprises et centres de distribution
 - pour Migros Vaud et Coop Suisse romande : diminution d'environ 500 tonnes de CO₂ par année ou 10% des émissions de CO₂ lié au transport
 - gain de temps de 30 minutes matin et soir pour les collaborateurs de ces deux centres de distribution
- ▶ **Désengorgement du transit à travers de Morges avec la suppression d'itinéraires d'évitement du goulet de Crissier**

Jonction d'Ecublens : les effets concrets sur le réseau local

- ▶ **Désengorgement du réseau local indispensable pour libérer les espaces nécessaires**
 - au prolongement de la ligne tramway Lausanne-Renens jusqu'à Bussigny-Crissier
 - au prolongement et à la mise en site propre du bus Lausanne-Prilly jusqu'à Crissier

- ▶ **Exemple sur la route cantonale à la sortie de Crissier (RC 151-179) :**
 - Aujourd'hui : 41'000 véhicules/jour
 - Demain sans mesures : 48'000 véhicules/jour
 - Demain avec mesures : 36'000 véhicules/jour

En conclusion

Projets autoroutiers vaudois, les avantages

- ▶ **Fluidifient et sécurisent le trafic**
- ▶ **Désengorgent le réseau local**
- ▶ **Permettent le développement des transports publics d'agglomération selon PALM**
- ▶ **Offrent un avantage indéniable aux entreprises des zones industrielles d'Ecublens et de Bussigny**
- ▶ **Diminuent les nuisances à l'environnement et aux riverains**