



**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Olivier Thorens déposée le 24 juin 2025**

« Développement des autoroutes dans l'Ouest lausannois - comment se positionne Lausanne pour des projets d'un autre temps ? »

Lausanne, le 2 octobre 2025

**Rappel de l'interpellation**

« L'OFROU mène un projet de développement de la capacité autoroutière sur l'Ouest lausannois. Le projet fait l'objet d'un recours déposé récemment par l'ATE et est en difficulté suite à la dénonciation par la commune de Chavannes-près-Renens de la convention établie avec l'OFROU concernant la jonction touchant son territoire. Des "Assises de la mobilité" de l'Ouest lausannois menée par le canton sont prévues à l'automne. Ces projets impactant la commune de Lausanne et vu le contexte précité, l'interpellation vise à clarifier les enjeux pour notre commune ainsi que la position de la Municipalité.

**Projet autoroutier Ouest lausannois («goulet d'étranglement de Crissier»)**

L'Office fédéral des routes (OFROU) mène un projet de décongestionnement du trafic automobile de l'Ouest lausannois. Ce projet s'intègre à l'origine dans la vision globale de l'État de Vaud du réseau routier de cette région élaborée en 2007 dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM). Le but étant selon l'OFROU d'augmenter la capacité de l'autoroute entre Ecublens et Villars-Ste-Croix en supprimant le « goulet d'étranglement de Crissier ». Le projet comprend l'élargissement de l'autoroute entre les échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Ecublens, l'aménagement de nouvelles bretelles, la création des nouvelles jonctions de Chavannes et d'Ecublens et un complément à la jonction de Lausanne Malley se trouvant sur le territoire lausannois (réalisation d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute en provenance de St-Sulpice et en direction de Genève).

Le projet mis à l'enquête par l'OFROU en 2018 a fait l'objet de 236 oppositions (propriétaires, associations, communes de l'ouest lausannois). Celles-ci ont été levées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) fin janvier 2025 suite à quoi la section vaudoise de l'Association transports & environnement (ATE Vaud) a fait recours en raison du trafic induit attendu par le projet, des nuisances importantes pour la santé et l'environnement qu'il générerait et des coûts faramineux qu'il engendrerait, mais aussi en raison de l'absence de coordination avec le projet de nouvelle jonction autoroutière de la Blécherette, projet semblant cependant acté.

Aussi, suite à l'opposition par la commune de Chavannes-près-Renens au projet mis à l'enquête par l'OFROU concernant les aménagements la concernant directement, une convention avait été adoptée en juin 2021 par les différentes parties en jeu (Stratégie de développement de l'Ouest lausannois (SDOL), la commune de Chavannes, le Canton et l'OFROU) avec une solution qui devait faire l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire. La commune de Chavannes a cependant décidé en janvier 2025 de dénoncer cette convention en avançant plusieurs raisons: coûts deux fois plus élevés que prévu initialement, nécessité de



créer une nouvelle route à 50km/h, majoration du trafic dans la commune de manière disproportionnée par rapport à l'augmentation du nombre d'habitants.

Suite à cela, les rapports entre les communes de l'Ouest lausannois ainsi qu'avec le canton et la confédération se sont tendus. En particulier en raison du risque de faire porter à la commune d'Ecublens une augmentation très importante de la charge en trafic puisqu'elle verrait seule l'apparition d'une nouvelle jonction. Dans ce contexte, le canton a prévu des «Assises de la mobilité» de l'Ouest lausannois, dont la tenue qui était prévue ce printemps a été repoussée à l'automne vu la complexité des enjeux.

### **Tronçon autoroutier A1a (tronçon Crissier-la Maladière)**

Le tronçon autoroutier de l'A1a (reliant Crissier à la Maladière) est un vestige des infrastructures construites pour l'Exposition nationale de 1964. Ce tronçon avait été pensé à l'origine pour permettre un contournement au sud de la commune de Lausanne, reliant l'Ouest lausannois à l'autoroute A9 débutant à Lutry. L'A1a crée une véritable barrière entre le nord et le sud du tronçon autoroutier du point de vue urbanistique et entrave un développement d'une mobilité fluide et adaptée aux enjeux urbains et environnementaux actuels en plus d'occasionner des nuisances majeures à la population riveraine en termes de pollution de l'air et sonore. Dans sa réponse datant de juin 2020 à l'interpellation de David Raedler questionnant sur le potentiel de requalification de l'A1a, la Municipalité se dit en faveur d'une telle requalification et synthétise les résultats d'études d'ingénieur datant de 2016 (portant sur la mobilité, l'insertion urbaine et paysagère, la faisabilité technique et financière) qui confirme l'opportunité et le potentiel d'un tel projet pour le développement du secteur tout en permettant de mieux le désenclaver. Lors du traitement de l'interpellation en plénum en avril 2022, le conseil communal a adopté la résolution de Valéry Beaud demandant que «la Municipalité fasse tout son possible, en coordination avec les instances supérieures, pour requalifier dans les meilleurs délais le tronçon autoroutier entre la jonction de Malley et la Maladière». Dans sa réponse à la résolution, la Municipalité confirme les «importantes potentialités urbanistiques et bénéfiques environnementaux», mais rappelle que «le Canton a estimé que[. ..] le projet ne pourrait être réalisé qu'à l'horizon du prochain PDCn». Le nouveau Plan Directeur Cantonal (PDCn) prévu d'être soumis au Grand Conseil pour adoption à la fin de la législature 2022-2027. On relèvera aussi que le Plan directeur communal (PDCom) adopté en 2022 par notre Conseil identifie l'enjeu autour de l'A1a et propose d'étudier son potentiel de requalification. Dans ce contexte, on ne peut que s'étonner que la version 2025 du PALM ne fasse aucune mention de ce projet.

### **Conséquences en termes de trafic sur la commune de Lausanne**

Le projet autoroutier de l'OFROU sur l'Ouest lausannois et le possible abandon de la jonction autoroutière de Chavannes vont impacter de manière certaine la commune de Lausanne. Le risque est grand de voir un trafic induit nuire à la mobilité dans notre commune, en particulier en impactant les transports publics et les mobilités actives, mais aussi de freiner le report modal vers des mobilités durables, ainsi que de provoquer des nuisances environnementales supplémentaires (pollution sonore, de l'air, de l'eau notamment par les microplastiques provenant de l'abrasion des pneus de voiture).

Aussi, la réalisation d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute en provenance de St. Sulpice et en direction de Genève interroge puisqu'elle implique une emprise importante sur le territoire du projet d'écoquartier des Près-de-Vidy avec toutes les nuisances que cela induirait, en plus de ne pas avoir de sens dans la perspective d'une requalification de l'A 1 a. Le



risque de voir une bretelle autoroutière construite avec une désaffectation peu après est grand.

### **Des projets autoroutiers d'un autre temps**

La responsabilité démesurée du trafic motorisé au changement climatique, mais aussi aux nuisances environnementales (pollution de l'air, pollution sonore, pollution par les microplastiques, etc) ainsi que les répercussions négatives des infrastructures développées pour ce trafic motorisé sur l'urbanisme et la qualité de vie en milieu urbain imposent un changement de paradigme en matière de mobilité.

Les mesures permettant de réduire le trafic motorisé sont notamment d'améliorer les transports en commun et les garder à des prix abordables, développer le télétravail et les horaires cadencés, ou encore densifier de manière intelligente les centres urbains pour permettre à qui le souhaite d'habiter plus près de son lieu de travail et favoriser les mobilités actives.

L'OFROU estime que le trafic motorisé dans le secteur de Crissier devrait augmenter de 30% entre 2014 et 2030. Cependant les chiffres actuels montrent que la circulation du nœud autoroutier de l'Ouest lausannois tend à stagner depuis dix ans malgré l'augmentation de la population. Or il est démontré que la création de nouveaux tronçons routiers sur un réseau congestionné provoque un trafic induit. Si ces tronçons peuvent initialement permettre de fluidifier le trafic, l'effet est transitoire et l'augmentation des capacités routières appelle du trafic supplémentaire.

Les projets autoroutiers de l'Ouest lausannois semblent dès lors d'un autre temps et complètement inadaptés à l'évolution que nécessite la mobilité aux regards des enjeux environnementaux et urbanistiques actuels. De plus, les ressources financières (1,2 milliard de francs pour le projet autoroutier de l'Ouest lausannois, plus de 100 millions de francs pour la jonction de Chavannes), mais aussi humaines mises dans ces projets ne le sont pas dans des projets adaptés à la mobilité de demain. La disparition de surfaces d'assolements pour la création de routes est un problème supplémentaire. La population suisse et en particulier lausannoise semble avoir bien compris ces enjeux puisqu'en novembre 2024 elle a rejeté en votation populaire le projet fédéral d'élargissement autoroutier (rejet à 58,6% dans le Canton de Vaud et 72,9% dans la commune de Lausanne).

Vu les évolutions concernant les projets autoroutiers concernant le grand Lausanne, cette interpellation vise à clarifier la position de la Municipalité, notamment dans la perspective des « Assises pour la mobilité » de l'Ouest lausannois prévues à l'automne. »

### **Préambule**

Avec plus de 100'000 véhicules par jour, le réseau autoroutier dans le district de l'Ouest Lausannois est le plus chargé de Suisse Romande. L'Office fédéral des routes (OFROU) souhaite réaliser plusieurs aménagements de l'infrastructure routière afin d'augmenter les capacités et atténuer les surcharges de circulation en heure de pointe. Le projet « goulet de Crissier » prévoit la construction de nouvelles voies de circulation et des bretelles supplémentaires aux échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Ecublens, ainsi qu'à la sortie de Lausanne-Crissier. Dans le but de mieux répartir les flux de véhicules au sein du district et d'alléger le trafic de transit depuis et vers la sortie de Crissier, deux nouvelles jonctions seront



créées : côté Ouest à Ecublens, côté Est à Chavannes. Le programme comprend également la réfection et l'adaptation d'ouvrages datant de 1964 : ponts, tranchées et murs de soutènement.

Enfin, un dernier projet est prévu sur le territoire de la Ville de Lausanne, avec la réalisation d'un complément à la jonction de Malley. Il s'agit de la création d'une bretelle d'entrée en provenance de Saint-Sulpice et en direction de Genève. Ce mouvement d'entrée à l'autoroute est déjà aujourd'hui possible, mais il se réalise depuis une voie de présélection située au milieu du pont qui permet de faire le mouvement de tourner-à-gauche, en coupant la circulation provenant en sens inverse. Cette nouvelle infrastructure permettra la suppression de ce tourner-à-gauche qui pose des problèmes sécuritaires et qui entravent la circulation de tous les modes (en conflit notamment avec les cyclistes qui descendent depuis la Ville vers les Hautes Écoles): La suppression de ce mouvement consentira le réaménagement des espaces routiers dans le secteur, améliorant les fonctionnalités de l'interface des transports publics de la Bourdonnette (M1, réseau bus tl, réseau bus MBC), une sécurisation et une continuité des réseaux piétonniers et cyclables ainsi qu'une connectivité piétonnière avec le futur écoquartier des Prés-de-Vidy.

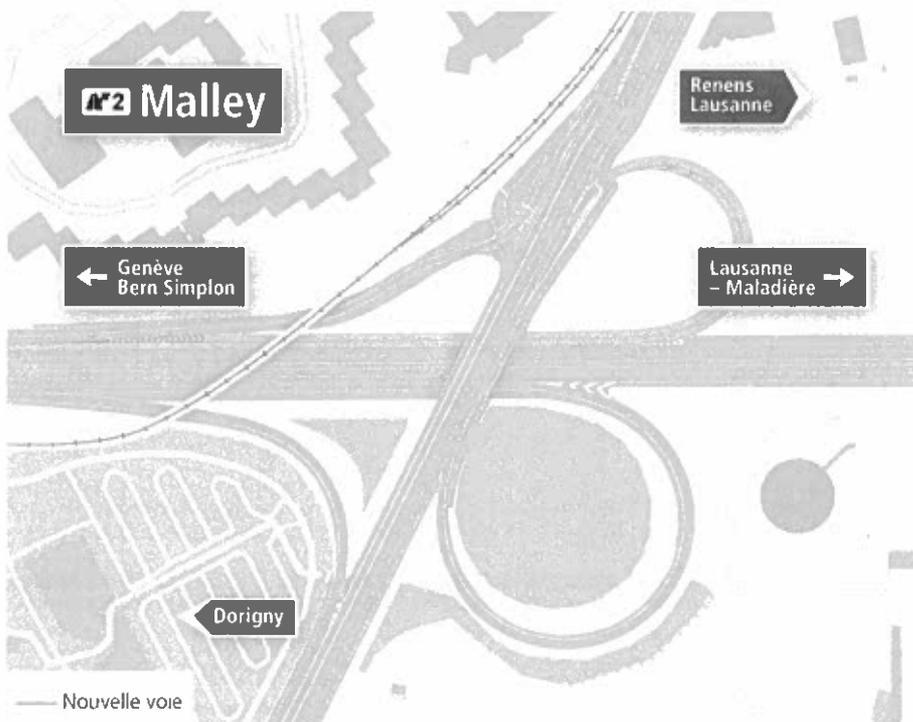


Fig. 1 : Le projet de nouvelle bretelle à la jonction de Malley (source : OFROU)

La Confédération a devisé CHF 1 milliard et CHF 215 millions pour l'ensemble des projets du goulet de Crissier (y compris pour l'entretien), dont CHF 19 millions sont alloués à la jonction de Malley. Le projet de détail est toujours en cours d'élaboration et, à ce stade, le démarrage des travaux principaux est agendé au plus tôt pour 2030. Les travaux d'entretien et maintenance ont en revanche déjà débuté.



En date du 16 septembre 2025, le Canton de Vaud a communiqué que le scénario d'un abandon de la jonction de Chavannes faisait l'objet d'études. La commune de Chavannes-près-Renens s'était notamment prononcée contre la réalisation de cette jonction et avait annoncé son retrait de la convention liée au financement du projet. Une étude a été lancée pour déterminer le volume de trafic actuel et pour mettre à jour les projections d'évolution de la circulation. Celle-ci a montré que malgré une augmentation constante de la population (+1,9 % par an), le volume global de la circulation a diminué de 0,3 % par an. Sur cette base, les hypothèses d'évolution du trafic à long terme sur les jonctions et le réseau local s'orientent vers une stabilité, voire une diminution en tenant compte des développements de l'offre de transport public.

Les premières analyses indiquent qu'il est ainsi possible de renoncer à la jonction de Chavannes sans compromettre la circulation sur le réseau autoroutier. Toutefois, une partie du trafic du réseau local se reportera sur les jonctions environnantes, dont celle de Malley. Une augmentation des charges de trafic est notamment attendue sur la route de Chavannes. Des études complémentaires sont en cours afin de mieux déterminer les conséquences de ce report de circulation, en particulier pour le fonctionnement de certains carrefours clés, comme celui de la Cerisaie à Ecublens ou celui de la Bourdonnette. Des mesures d'accompagnements et d'adaptation des projets doivent être déterminées selon les résultats de ces études.

#### **Réponse aux questions posées**

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

**Question 1 : Quels sont les contacts que la Municipalité entretient avec les communes de l'Ouest lausannois, le Canton et la Confédération concernant le projet autoroutier de l'Ouest lausannois, en particulier depuis la dénonciation de la convention concernant le projet de jonction de Chavannes-près-Renens par cette dernière commune ? La Municipalité participera-t-elle aux « Assises pour la mobilité » de l'Ouest lausannois prévues à l'automne 2025 ?**

La Ville de Lausanne entretient des contacts réguliers avec les Autorités supérieures (Canton et Confédération) au sujet des nombreux projets d'infrastructures de mobilité sis sur son territoire, notamment en ce qui concerne les axes forts de mobilité (BHNS, tram et m3). Les aménagements prévus aux jonctions autoroutières de Malley (en entier) et de la Blécherette (partiellement) se situant sur le territoire lausannois, la Municipalité entretient des contacts réguliers sur ces projets. En revanche, la Municipalité n'est pas impliquée dans les discussions qui concernent les autres volets du programme, car ceux-ci se situent en dehors du périmètre de sa compétence. La Ville de Lausanne participera aux assises pour la mobilité de l'Ouest lausannois.

**Question 2 : De manière générale, comment la Municipalité se positionne-t-elle aujourd'hui par rapport aux projets autoroutiers de l'Ouest lausannois et du Nord lausannois ?**

De manière générale, la Municipalité de la Ville de Lausanne n'est pas favorable aux augmentations de capacité des autoroutes. En revanche, elle considère que la réalisation de nouvelles jonctions n'est pas équivalente à une augmentation des capacités de transport des autoroutes, et qu'elles peuvent permettre de mieux répartir les flux au sein de l'agglomération.





**Question 3 : Comment la Municipalité évalue-elle les répercussions des projets autoroutiers de l'Ouest lausannois sur la commune en terme (i) de trafic, (ii) de nuisances environnementales (pollution sonore, pollution de l'air, pollution des eaux par les résidus de pneus de voiture), (iii) et urbanistique ?**

Les impacts de ces projets se concentrent principalement dans les secteurs contigus aux nouvelles jonctions. Ainsi, la Municipalité estime que l'impact direct de ces projets est mesuré sur son territoire. La Municipalité estime que la politique de mobilité qu'elle mène permet d'améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants de Lausanne et de diminuer durablement les nuisances engendrées par la circulation routière. Il s'agit, notamment, des mesures de modération des vitesses, d'évitement du trafic de transit et d'incitation au report modal vers les transports publics et la mobilité active.

**Question 4 : Comment la Municipalité se positionne-elle vis-à-vis du retrait de la commune de Chavannes de la convention sur le projet de jonction autoroutière concernant cette commune ? Et comment évalue-t-elle les répercussions sur la commune de Lausanne d'un possible abandon du projet de la jonction de Chavannes en termes de (i) de trafic, (ii) de nuisances environnementales (pollution sonore, pollution de l'air, pollution des eaux par les résidus de pneus de voiture), (iii) et urbanistique ?**

Dans le respect de la séparation des compétences et de l'autonomie communale, la Municipalité ne souhaite pas commenter les décisions des autres communes.

Si la nouvelle jonction de Chavannes ne devait pas être réalisée, le trafic d'accès à cette commune continuerait à emprunter la sortie de Malley, contribuant ainsi à charger le carrefour de la Bourdonnette et à augmenter le volume de trafic sur la route de Chavannes. Comme indiqué dans le préambule, des études complémentaires ont été mandatées par le Canton afin de quantifier les effets des reports de la circulation sur le réseau routier local. La Ville prêterait attention aux conséquences sur la réalisation d'aménagements en faveur de la mobilité active et des transports en commun dans le secteur de la Bourdonnette.

**Question 5 : La Municipalité partage-elle la crainte qu'un trafic induit apparaisse et se répercute sur la commune de Lausanne en lien avec ces projets autoroutiers ?**

Les augmentations des capacités de transport des autoroutes (voies de circulation supplémentaires) comportent un risque d'augmenter le nombre de véhicules souhaitant se rendre en ville ou dans le périmètre de l'agglomération. Toutefois, comme indiqué à la réponse 2, la Municipalité est d'avis que la réalisation de nouvelles jonctions n'est pas équivalente à une augmentation des capacités de transport des autoroutes, et qu'elles peuvent permettre de mieux répartir les flux au sein de l'agglomération.



**Question 6 : La planification routière actuelle, dont découle le projet autoroutier, se fait sur la base du modèle de mobilité « par poche ». La Municipalité estime-t-elle que ce modèle est toujours le plus adéquat pour répondre aux enjeux de mobilité actuelle ou estime-t-elle que d'autres modèles seraient plus intéressants ?**

L'accessibilité par poche reste intéressante et permet notamment de diminuer le trafic de transit par le centre-ville et au sein de l'agglomération. L'application de ce principe permet notamment de réduire les distances parcourues sur le réseau routier local, diminuant les nuisances auxquelles sont exposées les personnes riveraines. Renens et Crissier seraient les premières bénéficiaires de la réalisation de ces jonctions supplémentaires. La Municipalité souhaite rappeler que sa politique de mobilité vise à reporter les déplacements au sein de la ville de la voiture vers les modes ayant moins d'impact sur le climat et l'environnement, c'est-à-dire la marche à pied, le vélo et les transports en commun. De plus, la politique cantonale de développement des transports publics et des nœuds intermodaux permet de viser le report de davantage de personnes vers les transports publics comme mode d'accès à privilégier pour accéder à l'agglomération et à la ville.

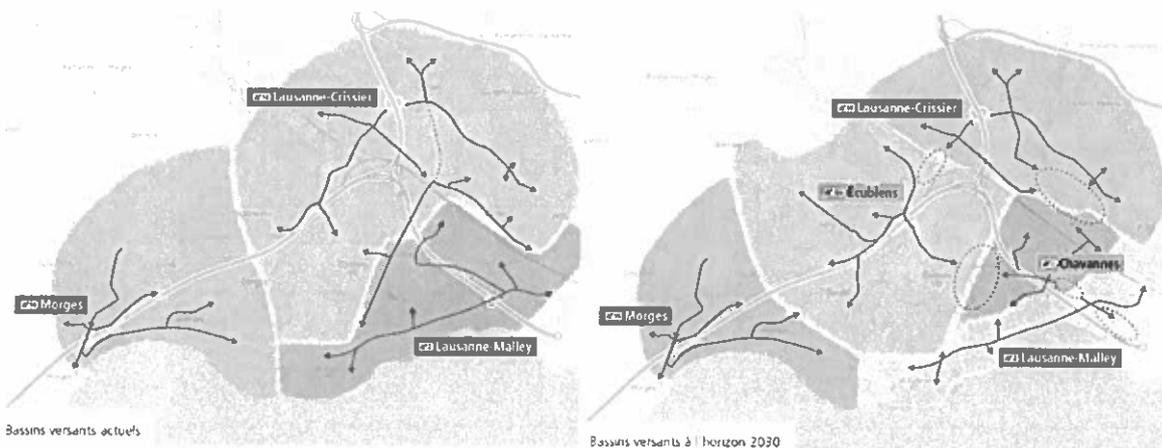


Fig 2 : Principes des accès par poche dans l'ouest Lausannois, actuels et futurs (scénario avec la jonction de Chavannes) (Source : OFROU)

**Question 7 : Depuis sa réponse à la résolution de Valéry Beaud demandant que "la Municipalité fasse tout son possible, en coordination avec les instances supérieures, pour requalifier dans les meilleurs délais le tronçon autoroutier entre la jonction de Malley et la Maladière", comment la Municipalité a-t-elle œuvré pour ce projet?**

Comme indiqué dans la réponse à la résolution, la Municipalité est d'avis que le projet reste intéressant pour la ville et qu'il mérite de faire l'objet d'études complémentaires en prolongement au développement actuel de la ville. Toutefois, le Canton a estimé que ce projet ne pourrait être réalisé qu'à l'horizon du prochain Plan directeur cantonal (PDCn). Par conséquent, il convient d'attendre les orientations cantonales en lien avec le prochain PDCn et la définition des besoins en urbanisation avant de poursuivre les études du projet.



**Question 8 : Sous l'angle financier, une éventualité concernant la requalification du tronçon A1a consisterait à en faire une route nationale de troisième classe, à l'image de ce qui a été fait notamment pour la Sihlhochstrasse à Zürich. Est-ce que la Municipalité a intégré cette possibilité dans ses échanges avec le Canton ou la Confédération ?**

Le réseau des routes nationales est divisé en trois classes :

- Les routes nationales de première classe sont exclusivement ouvertes aux véhicules à moteur et ne sont accessibles qu'à certains points. Elles sont pourvues, dans les deux directions de bandes de roulement séparées physiquement.
- Les routes nationales de deuxième classe sont exclusivement ouvertes aux véhicules à moteur et ne sont accessibles qu'à certains points. Généralement elles ne disposent pas de séparation physique entre les sens de marche et leur vitesse légale ne dépasse pas les 100 km/h. Cette catégorie définit en général les semi-autoroutes ou les bretelles d'accès au réseau de première classe.
- Les routes nationales de troisième classe sont des routes classiques, ouvertes à tout type de véhicule et sans séparation physique. Elles concernent des routes assurant une liaison d'importance nationale, comme, par exemple, la route entre La Neuveville et Bienne ou la route du col du Simplon.

Les tronçons routiers appartenant aux routes nationales et leur typologie par classes sont définis dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau), qui peut être modifié seulement par l'Assemblée fédérale. Actuellement le tronçon entre l'échangeur d'Ecublens et la jonction de la Maladière appartient au réseau de deuxième classe : la circulation des véhicules non motorisés est ainsi proscrite. Par conséquent, la transformation en boulevard urbain du tronçon Maladière-Malley et son ouverture à tous les modes de circulation devraient de toute façon passer par un déclassement en troisième classe ou la sortie dudit tronçon de l'Arrêté sur le réseau (avec transfert de la propriété à l'Autorité Cantonale ou Communale).

Il convient de préciser que la requalification de ce tronçon routier ne peut pas être financée par un simple reclassement du tronçon concerné, qui se limite à changer le statut juridique de la route sans impliquer des travaux d'aménagement. Un financement du projet via le programme d'agglomération paraît être la meilleure solution pour obtenir un financement fédéral.

**Question 9 : Comment la Municipalité explique-t-elle que le projet de requalification de tronçon autoroutier de l'A1a ne figure pas dans la version 2025 du PALM? La Municipalité peut-elle assurer qu'elle va oeuvrer pour que cet élément y figure lors de la prochaine version du PALM?**

La Municipalité a demandé d'insérer ce projet de requalification dans le projet PALM 2025, en priorité C. Toutefois, après analyse, le Canton n'a pas validé cette proposition, estimant que cela allait à l'encontre du système de fonctionnement par poche dans le secteur. De plus, comme dit plus haut, le Canton a estimé qu'il convient d'attendre le prochain PDCn et la définition des besoins en urbanisation dans ce secteur avant de définir les objectifs et la portée du projet. Ainsi, son insertion dans la version 2025 du PALM a été considérée comme prématurée.



**Question 10 : La Municipalité n'estime-elle pas que le projet de réalisation d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute en provenance de St-Sulpice et en direction de Genève (i) empiètera sur le territoire du futur écoquartier des Prés-de-Vidy, (ii) provoquera des nuisances environnementales touchant la population riveraine, (iii) est en contradiction avec le projet de requalification de l'A1a ?**

Le projet d'écoquartier des Prés-de-Vidy est mené en tenant compte des emprises nécessaires à la réalisation de cette nouvelle bretelle. Le Plan Directeur du quartier a été élaboré en conséquence, prévoyant du côté de l'autoroute la réalisation de bâtiments dédiés aux activités tertiaires, faisant office d'écran anti-bruit et protégeant les immeubles résidentiels situés à l'arrière. La réalisation de cette nouvelle entrée ne préterite pas une requalification future du tronçon autoroutier entre la Maladière et Malley, car le périmètre de ce projet s'arrêtera avant la jonction existante.

**Question 11 : Quels coûts financiers directs ou indirects la Municipalité estime-elle devoir supporter en lien avec les aménagements autoroutiers de l'Ouest et du Nord lausannois ?**

Les projets du goulet de Crissier et de nouvelle jonction à la Blécherette sont entièrement financés par la Confédération via le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comme il est d'usage, la Ville participera aux coûts de réaménagement de l'espace routier de l'interface de la Bourdonnette, qui est de propriété de l'OFROU. Le montant exact de cette participation sera défini lors des prochaines phases de l'élaboration du projet.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Olivier Thorens.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 2 octobre 2025.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod



Le secrétaire  
Simon Affolter



