

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de Mme Elisabeth Müller
déposée le 8 septembre 2015

« L'élargissement des tunnels de Belmont concerne également les lausannois »

Rappel de l'interpellation

Le 29 avril 2015, les riverains directement concernés apprenaient que les tunnels de Belmont sur l'autoroute A9 allaient être élargis afin de créer des bandes d'arrêt d'urgence utilisables comme troisième voie aux heures de pointe. Les travaux devraient avoir lieu de 2018 à 2025, de jour comme de nuit, pour un coût d'environ 800 millions¹.

Selon ce même article, la Commune de Belmont n'a jamais été consultée en tant qu'autorité politique et n'a pas pris part aux travaux préparatoires.

Comme le souligne la section vaudoise de l'Association Transports et Environnement qui combat le projet, l'élargissement de ces tunnels ne pourra que contribuer à augmenter la circulation automobile dans l'agglomération Lausanne-Morges alors qu'elle y est déjà trop élevée². Ce projet concerne donc également les Lausannois.

Préambule

Les travaux prévus par l'Office fédéral des routes (OFROU) font partie du programme d'entretien (UPlaNS) Vennes - Chexbres, sur un tronçon de 12.8 kilomètres, divisé en quatre projets partiels. Ils consistent notamment à assainir le revêtement bitumineux, le bruit, les ouvrages d'art (étanchéité, bordures, glissières) et les murs de soutènement, à mettre en place un système de récolte et de traitement des eaux, à adapter la géométrie routière, et, pour ce qui concerne le secteur ouest Lausanne - Belmont en particulier, à élargir les tunnels en vue de la mise en place d'une bande d'arrêt d'urgence active (BAU active).

Le principe de cet élargissement s'inscrit dans le cadre du système de transport global de l'agglomération lausannoise et est conforme aux objectifs du PALM, qui préconise le report du trafic individuel sur la N9 et le N1 afin de réduire en milieu urbain le trafic individuel motorisé (TIM). Pour que ce concept soit performant tout en prenant en compte l'évolution croissante de la population résidente et des activités, il y a lieu de garantir les flux de trafic sur le réseau des routes nationales. Cette mesure permet d'améliorer la fluidité du tronçon Vennes-Belmont aux heures de pointes. Elle contribue à résoudre les problèmes de bouchons actuels, qui engendrent des risques d'accidents lorsque les files débordent sur les voies de circulation. En effet, garantir le bon fonctionnement du contournement de Lausanne est un des objectifs non seulement de la Confédération, mais également du Canton et des communes, afin notamment d'améliorer la sécurité tout en diminuant les émissions de pollution et les émissions sonores. Pour rappel, les objectifs tant de l'agglomération lausannoise en général que de Lausanne en particulier, sont de reporter au maximum le trafic sur l'autoroute afin de ne recevoir sur le réseau urbain que le trafic interne. Ce concept est calqué sur la mise en œuvre d'un système de BAU active entre Morges et Ecublens, avec une réduction des vitesses en fonction des charges de trafic. Ce système est positif à bien des égards : réduction

¹ 24 heures du 23.5.2015, p. 3

² 24 heures du 19.8.2015, p. 19

des bouchons, absence d'accroissement de trafic imputable sur les tronçons voisins, réduction du bruit (-2 décibels), des émissions polluantes (-20%) et du taux annuel d'accidents (-25%).

Le coût de l'ensemble des projets est estimé à CHF 800 millions, dont CHF 400 millions pour le tronçon Lausanne-Belmont. Ces montants comprennent CHF 80 millions de surcoût d'une méthode innovante d'agrandissement des tunnels, permettant de maintenir le trafic pendant les travaux et par là-même d'éviter les reports sur le réseau communal avoisinant.

Selon les dernières informations communiquées par l'OFROU, la mise à l'enquête des projets est prévue début 2016 et les travaux sont planifiés entre 2017 et 2026, avec une durée d'intervention sur les tunnels de Belmont de l'ordre de six ans.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : La Municipalité s'est-elle exprimée auprès de l'Office Fédéral des Routes au sujet de l'élargissement des tunnels de Belmont, que ce soit lors d'une consultation officielle ou d'une autre façon?

Comme c'est l'usage depuis quelques années, la Municipalité, par ses services, est informée des travaux projetés lors de la séance de la Commission des partenaires (COPAR), qui réunit l'OFROU, le Canton et les communes concernées. La dernière de ces rencontres a eu lieu le 17 mars 2015 et comme les autres partenaires, la Municipalité prend acte du projet et le cas échéant, s'exprime si l'un des projets présentés affecte son territoire. En l'état, la Municipalité n'a pas constaté de travaux spécifiques sur sa commune.

Question 2 : Si oui, dans quel sens ?

A ce stade du projet, la Municipalité réitère qu'elle ne s'est pas exprimée auprès de l'OFROU.

Question 3 : La Municipalité est-elle à même d'établir des prévisions sur l'augmentation du trafic entrant en ville que ce projet pourrait induire ?

La Municipalité ne peut pas indiquer quelles charges de trafic seraient particulièrement dues au projet de l'OFROU. Toutefois, les différentes études menées ces dernières années par les Communes, les schémas directeurs, le Canton et la Confédération font l'objet d'une mise en cohérence dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). La politique du PALM porte ses fruits, puisqu'à la limite communale, les charges de trafic ont tendance à baisser ou stagner, alors que le trafic augmente fortement sur l'autoroute. Dans le même temps, les transports publics voient leur clientèle s'accroître substantiellement. Ces tendances, qui seront prochainement confirmées lors d'une conférence de presse de Lausanne Région sur les comptages 2014, sont de nature à démontrer l'importance de l'autoroute pour délester les réseaux de nos communes.

Question 4 : Que compte faire la Municipalité pour s'opposer à ce nouvel afflux de voitures et, ainsi, poursuivre les objectifs de réduction des émissions polluantes et du bruit routier en ville de Lausanne ?

La Municipalité considère que ce projet de l'OFROU est cohérent avec les différents objectifs de mobilité, que ce soit de manière globale, avec la volonté de poursuivre une politique de mobilité durable à différentes échelles territoriales (commune, agglomération, canton), mais également pour l'ensemble des modes de transport. Ces derniers ne sont pas à opposer, mais à considérer de manière complémentaire. Ainsi, favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux (vélos, piétons) passe, outre le développement de leurs réseaux respectifs, également par une utilisation plus importante du réseau autoroutier par le trafic urbain. L'exploitation de nouvelles jonctions et les nouveaux aménagements autoroutiers dans l'agglomération permettront de mieux irriguer les bassins versants tout en améliorant la sécurité. Comme évoqué, ceci contribuera à baisser les charges de trafic dans le centre-ville, ce qui participera également à la réduction des émissions polluantes et du bruit routier.

Il convient par ailleurs de signaler qu'outre des mesures contre le bruit à la source (revêtements) sur le territoire lausannois, l'OFROU projette l'installation de nouvelles parois antibruit dans le secteur des Boveresses, répondant aux exigences de l'ordonnance contre le bruit (OPB).

La Municipalité, consciente que ce thème ne représente qu'un des nombreux enjeux contribuant à la qualité de vie de ce quartier, vient de lancer une étude de faisabilité urbanistique et technique d'une couverture de l'autoroute entre la passerelle de la Possession et l'avenue des Boveresses. Les conclusions sont attendues début 2016 et pourront être versées au dossier global de l'OFROU.

La Municipalité tient à rappeler qu'elle travaillera de concert avec l'OFROU sur ces projets autoroutiers majeurs. La mise à l'enquête devra impérativement s'accompagner de séances publiques destinées aux riverains, de Vennes d'une part, et des Boveresses d'autre part, qui sont prévues début 2016.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 5 novembre 2015.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Simon Affolter

