



Ville de Lausanne

Municipalité

A Mesdames et Messieurs
les membres du Conseil communal
1002 Lausanne

Lausanne, le 13 décembre 2018

Question n° 31 de Mme Alice Genoud, déposée le 20 novembre 2018 « Nouvelles infrastructures autoroutières de la région lausannoise, est-il temps de remonter les bretelles de l'OFROU ? »

Rappel

« Le quotidien 24 Heures nous apprenait le 9 novembre dernier que l'Office fédéral des routes (OFROU) mettait à l'enquête un projet qui peut être qualifié de pharaonique : le Goulet de Crissier. Avec la construction et réfection de plusieurs jonctions autoroutières, l'OFROU vise à améliorer l'accès à l'ouest lausannois. Outre le fait que nous pouvons qualifier cette vision du « tout à la voiture » de relativement passéiste, cette jonction va passablement augmenter autant la pollution atmosphérique que sonore autour de cette artère et offrir une route pénétrante jusqu'au centre de Lausanne.

Une de ces jonctions se trouve sur le territoire lausannois, celle de Malley. En 2016, l'OFROU annonçait par un communiqué la construction de deux nouvelles jonctions à Malley, avec la « bretelle nord-est en demi-trèfle, modification légère de la bretelle existante et déplacement de la paroi antibruit existante et la bretelle sud en demi-trèfle avec un mur de soutènement vers la STEP pour limiter l'emprise ». Cette jonction va avoir une influence notable sur les quartiers alentours (Bourdonnette et futur écoquartier de Vidy notamment) et nuit à la politique de mobilité durable de la Ville de Lausanne. Selon le communiqué de l'OFROU, cette jonction aura aussi un impact financier vu que la Ville et le Canton devraient participer à hauteur de 35%, soit 1.6 millions à charge pour la Ville.

Est-ce que la Municipalité peut nous renseigner sur l'état de ce projet et donner son avis sur la pertinence d'une jonction autoroutière près de quartiers denses de Lausanne ? »

Préambule

De grande ampleur, le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier est porté par l'Office fédéral des routes (OFROU). Ce dernier a mis à l'enquête publique¹ le projet d'amélioration du réseau autoroutier de Crissier sur les communes de Lausanne, Chavannes-près-Renens, Echandens, Ecublens, Crissier, Bussigny, Villars-Sainte-Croix, Mex, Denges, Préverenges, Renens et Saint-Sulpice.

¹ Du 9 novembre 2018 au 10 décembre 2018.

Le projet mis à l'enquête pour un montant total de CHF 1'185'000'000.- TTC prévoit les mesures suivantes :

- la création de deux nouvelles jonctions à Ecublens et à Chavannes-près-Renens ;
- la construction de nouvelles bretelles dans les deux échangeurs d'Ecublens et de Villars-Sainte-Croix ;
- l'élargissement des chaussées existantes et des compléments à la demi-jonction de Malley.

Le développement du réseau autoroutier, par la création des nouvelles jonctions et bretelles, repose sur le concept d'accessibilité multimodale qui est au cœur du système de transport global porté dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Décliné dans le domaine des transports individuels motorisés, ce concept consiste à organiser l'accès aux quartiers par poches, à partir de l'autoroute : l'échange entre bassins s'effectue principalement par l'autoroute, chaque poche correspondant au bassin versant d'une jonction. En y reportant un maximum de trafic, ce système ouvre la porte à un réaménagement du réseau interne au profit des transports publics et de la mobilité douce.

Les projections de développements urbains pronostiquant une augmentation de 30% des charges de trafic d'ici 2030, il convient de prendre dès à présent toutes les mesures à même de garantir le bon fonctionnement de l'autoroute et de limiter les nuisances sur le réseau urbain.

Réponse de la Municipalité

Question 1 : *Est-ce que la Municipalité peut nous renseigner sur l'état de ce projet et donner son avis sur la pertinence d'une jonction autoroutière près de quartiers denses de Lausanne ?*

Inscrite dans le projet d'agglomération de première génération (PALM 2007), l'organisation du réseau autoroutier a fait l'objet de nombreuses études pilotées par l'OFROU.

Le communiqué évoqué ci-dessus portait sur l'approbation, par le Conseil fédéral, du « projet général des compléments à la jonction de Malley » qui a évolué depuis. Ces dernières années, la prise en compte des enjeux urbains a permis de mieux intégrer ainsi que de réaménager et réguler la route cantonale 1 (RC1) et de tenir compte de la progression des transports publics, notamment de la future ligne n° 24 dite « Olympique », ainsi que des modes doux.

La future bretelle nord-est, en tourner-à-droite, sera réalisée en remplacement de l'actuel tourner-à-gauche en provenance de Saint-Sulpice en direction d'Ecublens, car problématique : elle présente deux points de conflits, l'un généré par les véhicules en provenance de Lausanne et à destination de St-Sulpice en tout-droit, et l'autre par ceux à destination de Genève par la bretelle nord-ouest. Cette situation constitue déjà un point noir accidentogène du réseau routier national et cantonal : les problèmes actuels iront s'aggravant si l'on maintient le système actuel, compte tenu des projets de développement envisagés. La construction de cette bretelle permettra également d'améliorer largement l'interface de transports publics de la Bourdonnette et de libérer des espaces pour la mobilité douce dans ce carrefour aujourd'hui problématique pour ces modes de transport.

La construction d'une boucle nord-est permettra également d'améliorer les conditions d'accès à l'autoroute et la sécurité. Située sur un terrain communal, cette nouvelle bretelle a vu son emprise réduite au maximum des tolérances des normes de construction routière au fil des études, afin de limiter son impact, notamment foncier sur le terrain lausannois. Sa réalisation sera entièrement financée par l'OFROU et le Canton de Vaud.

Quant à la bretelle sud-est, d'intérêt essentiellement local, elle a été abandonnée, à la demande de l'exécutif lausannois. En effet, l'évolution des projets sis dans le secteur des Prés-de-Vidy, notamment,

l'abandon du stade de football, de la piscine olympique, d'un parking-relais de grande capacité ainsi que l'accès à la nouvelle station d'épuration, ne justifie plus sa construction en termes de coûts-bénéfices.

Dans ce contexte, la Confédération, le Canton et la Commune ont décidé d'un commun accord d'abandonner la réalisation de la bretelle sud-est ; cet accord a été formalisé dans une convention tripartite, adoptée par les parties, juste avant le début de la mise à l'enquête du projet, raison pour laquelle ce projet figure encore dans le dossier mis à l'enquête qui ne pouvait alors plus être modifié.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la question de Mme Alice Genoud.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 13 décembre 2018.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

G.J.-1



Le secrétaire
Simon Affolter

Simon Affolter