



**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. David Raedler et consorts déposée le 11 février 2020**

« Faudrait-il remplacer l'autoroute de la Maladière par un boulevard Olympique ? »

Lausanne, le 18 juin 2020

**Rappel de l'interpellation**

*« L'histoire de Lausanne est intimement liée à l'Exposition nationale suisse de 1964 qui avait pris place sur les rives du Lac Léman. Plusieurs de ses vestiges demeurent encore aujourd'hui, dont l'Esplanade des Trois Suisses et ses fameuses pyramides, l'Espace des inventions à la Vallée de la jeunesse ou encore le Théâtre de Vidy. Trois lieux emblématiques qui bénéficient encore aux lausannoises et lausannois. Il demeure toutefois également un autre vestige direct de l'Exposition auquel on pense souvent moins, malgré une incidence bien plus marquée sur la vie des Lausannoises et Lausannois : le tronçon autoroutier A1 entre Genève et Lausanne.*

*Première autoroute mise en service en Suisse, cette partie de l'A1 se trouve encore aujourd'hui au centre des débats et discussions urbanistiques de la région et agglomération lausannoise. Ceci notamment en raison du tronçon A1a qui relie Crissier à la Maladière et représente un cas unique à l'échelle Suisse« d'autoroute cul-de-sac ». Ce tronçon d'autoroute avait en effet à l'origine été pensé pour permettre le contournement sud de la Commune de Lausanne, permettant de relier l'Ouest lausannois à l'autoroute A9 débutant à Lutry. Ce projet, notamment lié à celui intitulé « bretelle de la Perraudettaz », aurait impliqué la création d'une voie autoroutière aux bords du Lac Léman rejoignant les hauts de Lutry, en passant par Bellerive et Ouchy<sup>1</sup>. Aujourd'hui encore d'ailleurs, les abords de l'Avenue de Rhodanie conservent quelques traces de ce projet, dans la mesure où l'on peut encore y apercevoir la ligne qui était prévue pour accueillir la continuation du tronçon A1a.*

*Cette particularité de l'A1a a toutefois des conséquences importantes en termes urbanistiques pour la Commune de Lausanne. Le quartier de Cour-Maladière faisant aujourd'hui partie du tissu urbain dense de Lausanne, le tronçon A1a représente une autoroute urbaine offrant un accès direct au centre-ville de Lausanne, entraînant essentiellement deux types de conséquences.*

*En termes de circulation tout d'abord, cela amène un grand nombre de véhicules dans une zone densément peuplée, avec des conséquences négatives directes sur la santé des habitantes et habitants par la pollution et le bruit impliqués, en plus de la péjoration de la vitesse et desserte des lignes de bus qui doivent circuler par l'Avenue de Cour, qui subit une fréquente congestion du trafic en conséquence de sa continuité directe avec le tronçon autoroutier. Cet accès direct au centre-ville de Lausanne peut par contre aussi être perçu positivement par le fait qu'il permet d'amener rapidement les véhicules sur une voie autoroutière, d'une façon pouvant alléger la circulation de transit dans les quartiers d'habitation.*

---

<sup>1</sup> Voir Archives cantonales vaudoises, SB 281/2/39-47 « Projet de bretelle autoroutière faisant la liaison entre l'ouest lausannois et l'autoroute A9, dite « bretelle de la Perraudettaz » ». Voir aussi 24heures, article du 19 juin 2019 « L'histoire d'Ouchy relie Weber et Delamuraz dans un drôle de drame ».



*Sous l'angle des infrastructures concernées ensuite, la qualification autoroutière du tronçon A1a impose des constructions de grande envergure et empêche une utilisation multimodale impliquant également les transports publics, les cycles et les piétons. Les « coupures » du tronçon sont par ailleurs impossibles, limitant ainsi les intersections possibles avec les routes alentours et provoquant un effet de coupure dans les quartiers concernés. Son impact sera encore plus important pour les futurs habitants de l'éco-quartier des Prés-de-Vidy, qui verraient leur qualité de vie et la valorisation de leurs terrains grandement augmenter avec une requalification de ce tronçon. Enfin, par sa situation, l'autoroute empêche de mettre en valeur le bâti et certains symboles de la Commune, dont le nouveau bâtiment abritant le siège du Comité International Olympique (CIO) et le site des ruines romaines.*

*La thématique d'une requalification du tronçon A1a a déjà été discutée et examinée à plusieurs reprises - à chaque fois sans aller jusqu'au bout du processus. Tel a d'abord été le cas durant la première partie des années 2000, à l'échelle du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois. Ensuite, cette requalification a également été examinée lors de l'élaboration du Plan OPair 2005 en tant que mesure visant à limiter la pollution atmosphérique provenant des transports de personnes<sup>2</sup>, puis encore lors de l'élaboration du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).*

*Concernant spécifiquement le Conseil communal, cette éventualité a été discutée par une Commission du Conseil communal en juillet 2013 suite à un postulat déposé par la Conseillère communale Elisabeth Müller<sup>3</sup>. Plusieurs projets de requalification de routes avaient alors été évoqués par le Municipal en charge (dont ceux liés à l'Avenue du Chablais et à l'Avenue de Provence, ainsi qu'à la Rte de Chavannes) pour expliquer qu'une requalification du tronçon autoroutier était « pour l'heure exclue ». A l'appui de cette exclusion, il avait également été fait mention des conséquences qu'une telle requalification aurait sur (i) l'accès des transports individuels motorisés (TIM) à la ville, (ii) des conséquences sur le voisinage et (iii) des répercussions financières pour la commune. La diminution de la circulation en ville pour l'année 2010 avait aussi été mentionnée<sup>4</sup>. Devant les promesses de requalification, le postulat en question avait fini par être retiré par la postulante.*

*Par la suite encore, en janvier 2016, la Ville de Lausanne a mandaté les bureaux Transitec Ingénieurs Conseils SA et GEA - Valloton & Chanard SA pour établir une étude démontrant le potentiel urbain du secteur de la Maladière au sud-ouest de la ville. Cette étude avait pour objectifs de proposer plusieurs scénarios de densifications et requalifications, intégrant la requalification du dernier tronçon d'autoroute A 1a en boulevard urbain ainsi que la restructuration du site pour accroître l'attractivité en transports publics et en modes doux. Ce rapport a été pris en compte notamment dans le cadre de la planification directrice d'un écoquartier aux Prés-de-Vidy effectuée en février 2017.*

*Dans l'ensemble, la requalification des axes routiers dans le but de réduire l'emprise routière au bénéfice du développement des modes alternatifs durables (transports publics, mobilités douces) constitue l'une des mesures principales prônée dans le cadre de la planification et de la gestion du réseau routier à l'échelle du Canton de Vaud ainsi que de l'agglomération lausannoise, notamment par le PALM. Concernant principalement les routes cantonales, ces mesures doivent également pouvoir être reportées sur le réseau de routes nationales lorsque cela se justifie au regard des spécificités de chaque cas.*

*L'OFROU ayant mis à l'enquête au mois de novembre 2018 la construction de nouvelles jonctions autoroutières portant notamment sur le tronçon A1a, les éventuels changements qui y seraient apportés doivent être examinés au plus vite. Parmi les alternatives au maintien et au développement*

---

<sup>2</sup> Plan des mesures OPair2005 de l'agglomération Lausanne-Morges adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006, p. 29 ss.

<sup>3</sup> Postulat Elisabeth Müller « Un sud-ouest trop perméable aux TIM du 12 mars 2013 ».

<sup>4</sup> Dans l'ensemble, Rapport de la commission n° 42 chargée de l'examen du Postulat de Mme Elisabeth Müller « Un sud-ouest trop perméable aux TIM ».

*du tronçon A1a en tant qu'autoroute, l'éventualité de sa requalification en « boulevard urbain » doit aussi être prise en compte. Les avantages d'une telle requalification, qui peut revêtir différents habits possibles (notamment route nationale ou cantonale) apporteraient entre autres une accessibilité aux transports publics et à la mobilité douce, une réunion du bâti urbain, un franchissement des quartiers existants en direction du lac et la possibilité de créer un véritable « Boulevard Olympique » mettant en valeur l'héritage olympique de la Commune. Cette requalification apporterait également une amélioration significative pour le développement du futur écoquartier des Prés-de-Vidy. »*

## Préambule

L'idée de requalifier l'autoroute A1 sur son tronçon menant au giratoire de la Maladière n'est pas nouvelle. Le mandat d'études pluridisciplinaires le plus récent, portant sur le potentiel de requalification du tronçon autoroutier entre la jonction de Malley et la Maladière, a été réalisé en 2016. Cette réflexion visait à apporter des réponses en termes d'amélioration de la qualité paysagère du site, d'insertion urbaine d'une densification du territoire et d'un concept d'accessibilité en cohérence avec l'avenir envisagé du site. Elle a permis de mettre en évidence un important potentiel de développement à terme.

Cependant, comme ce projet reposait sur une hypothèse audacieuse de requalification de l'autoroute A1 en boulevard urbain et de remodelage intégral du giratoire de la Maladière précité, au vu des coûts liés à cette requalification majeure, il a été décidé de reporter les réflexions, avec l'objectif de définir une vision à l'horizon 2030 - 2040.

Trois mandats d'études ont été confiés par la Ville aux bureaux Transitec (étude mobilité), GEA (étude d'insertion urbaine et paysagère) et CSD (étude de faisabilité technique et financière) afin d'en vérifier la faisabilité.

Le rapport final, du 29 juin 2016, a permis de :

1. mettre en évidence deux variantes :
  - « Presqu'ville », qui crée un front urbain continu au nord de l'A1, entre la Maladière et le quartier des Prés-de-Vidy ;
  - « V'île », qui crée également un front urbain mais avec une interruption par la création d'une place et d'un pôle dédié à l'olympisme et aux fédérations sportives ;
2. confirmer l'opportunité et le potentiel de développement de ce secteur tout en permettant notamment de mieux désenclaver les Prés-de-Vidy.

Les coûts de requalification évalués à CHF 53.5 millions (2016) sont considérables, mais pourraient être, d'après l'étude, contrebalancés par la constructibilité dégagée par le projet (125'000 m<sup>2</sup>). Il convient cependant de relever que cette étude a mis en évidence un certain nombre de problèmes, dont :

- la difficulté de maîtriser les coûts ;
- la complexité du projet ;
- les incertitudes liées aux fouilles archéologiques ;
- les contraintes induites par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ;
- les emprises sur le secteur des rives du lac et de la promenade archéologique de Vidy ;
- la position réservée de l'Office fédéral des routes (OFROU), qui craint des impacts négatifs sur le trafic en amont de la jonction de Malley.



Dans ce contexte, il a été envisagé de phaser ce projet en deux étapes, la première réalisable avant 2030 et limitée aux abords proches du giratoire de la Maladière (20'000 m<sup>2</sup>), qui ne nécessite pas de requalifier l'A1, et la seconde après 2030.

Suite à une séance en 2016 avec le Service du développement territorial (SDT) relative au potentiel de croissance de Lausanne en 2030 et 2040, il a été décidé de repousser la possible réalisation de l'ensemble du projet après 2040.

Le chapitre lié au développement du site majeur de mutation urbaine sud-ouest (Maladière – Sablons – Prés-de-Vidy – Bourdonnette) a néanmoins été repris dans le cadre de la révision du Plan directeur communal. On y confirme la volonté d'étudier le potentiel de requalification de l'autoroute A1, entre la jonction de Malley et le giratoire de la Maladière, afin de supprimer la coupure urbaine et de favoriser l'ouverture du périmètre en direction des rives du lac. Ainsi, le statut autoroutier pourrait effectivement évoluer à long terme en boulevard urbain.

## Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

**Question 1 : La Municipalité dispose-t-elle de chiffres et données analytiques sur les conséquences du tronçon A1a en lien avec son territoire, notamment (i) sur la santé des riverains (pollution et bruit), (ii) le nombre de véhicules entrant dans la Commune de Lausanne qui sont induits par la présence de ce tronçon autoroutier, (iii) les reports de véhicules par rapport à d'autres voies d'accès et de routes sur territoire de la Commune ainsi que dans l'agglomération, ou encore (iv) les effets urbanistiques du tronçon sur le bâti environnant et le développement des infrastructures dans les quartiers Sud-ouest de la Ville ?**

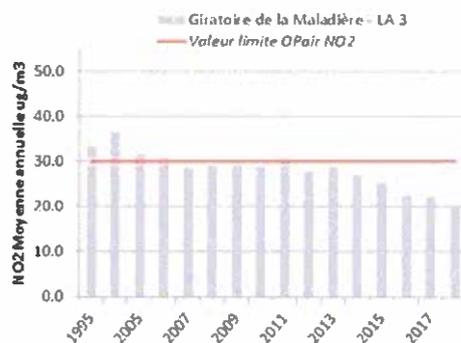
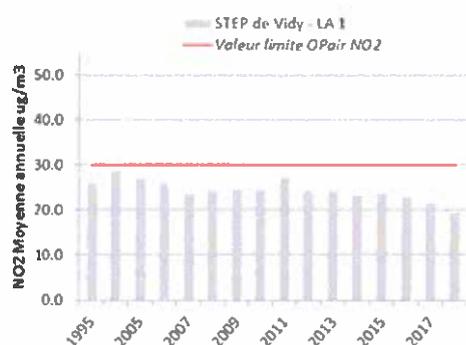
La Municipalité a réalisé plusieurs projets d'assainissement du bruit sur ce tronçon, avec notamment la construction de hautes parois antibruit à la Bourdonnette. Des dépassements des valeurs limites subsistent cependant au niveau des bâtiments riverains de ce tronçon ; le dernier projet d'assainissement du bruit intégré au projet des routes nationales N01, qui comprend la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, prévoit notamment la pose d'un revêtement phono-absorbant sur ce tronçon. La Ville de Lausanne s'est exprimée dans le cadre de l'enquête publique y afférent en demandant d'y instaurer des mesures supplémentaires plus efficaces afin de mieux protéger les riverain-e-s.

Les sites internet du Canton<sup>5</sup> et de la Ville<sup>6</sup> permettent de suivre l'évolution de la qualité de l'air en mesurant les concentrations de NO<sub>2</sub> à divers endroits (moyennes annuelles en microgramme par mètre cube (µg/m<sup>3</sup>)). Les capteurs placés à proximité du tronçon d'autoroute en question ont mesuré les valeurs suivantes, qui respectent les valeurs limites légales annuelles pour ce polluant :

---

<sup>5</sup> [www.vd.ch/themes/environnement/air/qualite-de-lair/](http://www.vd.ch/themes/environnement/air/qualite-de-lair/)

<sup>6</sup> [www.lausanne.ch/air](http://www.lausanne.ch/air)



Source : VD-DGE

Le plan de mesures OPair<sup>7</sup> fournit une source d'information supplémentaire en ce qui concerne les dépassements potentiels en NO<sub>2</sub><sup>8</sup> et indique que les valeurs limites pour 2015 sont respectées.

La charge de trafic sur le tronçon autoroutier « jonction de Malley - giratoire de la Maladière » se monte à 34'450 véhicules/jour (2014). Il n'est, par contre, pas possible de déterminer le volume précis de trafic réellement induit par la présence de cette infrastructure, en l'absence notamment d'enquête origine-destination.

La Municipalité partage l'avis de l'interpellant et estime que la présence de l'autoroute constitue une coupure, tant du point de vue du paysage que de l'accessibilité, entre le nord et le sud du secteur qu'il conviendra à terme d'atténuer.

**Question 2 : La Municipalité a-t-elle d'ores et déjà examiné la possibilité et les effets d'une requalification du tronçon A1a sur son territoire ? Ceci y compris par rapport à l'utilisation possible de ce tronçon par les transports publics, les cycles et les piétons, ainsi que pour les moyens d'accessibilité aux Hautes Ecoles ou au futur écoquartier des Prés-de-Vidy.**  
**a. Si oui : quels ont été les résultats et conclusions par rapport notamment à tous les éléments visés sous la question 1 supra ?**

Les études de 2016 ont confirmé l'opportunité et le potentiel de développement de ce secteur qui prévoit la requalification de l'autoroute et un tracé légèrement décalé au sud, dans son tronçon est.

Le « boulevard urbain » envisagé présenterait les caractéristiques suivantes :

- un tracé calibré à 2 x 2 voies, avec la fusion partielle de la route de Vidy avec le boulevard ;
- l'éclatement du giratoire de la Maladière ;
- la mise en place de trois barreaux nord-sud et ;
- la construction de nouvelles intersections gérées par signalisation tricolore.

Au final, le boulevard urbain offrirait la possibilité d'une réorganisation des circulations multimodales, avec un abaissement de la vitesse à 50 km/h à partir du barreau ouest, ce qui induirait une certaine diminution des nuisances sonores et permettrait d'atténuer les coupures urbaines en mettant en valeur la mobilité durable et le paysage. Les nouveaux aménagements permettraient d'améliorer la sécurité et de mieux maîtriser les flux. L'impact de la transformation et de la création d'infrastructures routières sur l'évolution des charges de trafic et des capacités utilisées devrait être faible, au vu des différents

<sup>7</sup> [https://www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/accueil/fichiers\\_pdf/2019\\_mars\\_actus/Plan-OPair.pdf](https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/accueil/fichiers_pdf/2019_mars_actus/Plan-OPair.pdf)

<sup>8</sup> Ibidem, p. 16



projets urbanistiques à venir au sein de l'agglomération, qui généreront une augmentation de la mobilité, bien que mieux orientée vers les transports publics et la mobilité douce.

Le volet environnemental des études réalisées en 2016 concluait notamment à la nécessité de prévoir des mesures d'accompagnement en termes de bruit ou de pollution de l'air afin de rendre ce projet compatible avec les intentions de densification. Il relevait que les charges de trafic resteraient importantes (de l'ordre de 48'000 véhicules/jour) et qu'elles engendreraient de forts impacts sur les immissions sonores des bâtiments riverains, nécessitant la mise en place d'importantes mesures d'accompagnement en vue de les réduire. Enfin, il rendait attentif au fait que l'intégration des aspects environnementaux vis-à-vis de cet axe à fort trafic, même transformé en boulevard urbain, n'était pas encore aboutie vu la forte charge de trafic persistante.

**Question 3 : Quel est l'état d'avancement des mesures de requalification qui étaient en cours d'étude dans le périmètre tels qu'annexées au Rapport de la commission n° 42 chargée de l'examen du Postulat de Mme Elisabeth Müller « Un sud-ouest trop perméable aux TIM », notamment l'Avenue du Chablais, l'Avenue de Provence et la Rte de Chavannes ?**

Les travaux de requalification portent sur les secteurs suivants :

- le tronçon nord de l'avenue du Chablais (Provence-Galicien) : les travaux sont prévus pour 2022-24, cet horizon temporel correspondant aux développements urbains prévus sur la commune de Prilly ;
- le tronçon sud « Bourdonnette – Provence », qui constitue un axe du réseau principal d'agglomération, assurant les liaisons entre la ville et l'extérieur et favorisant de ce fait l'accès à l'autoroute. En 2014, la vitesse maximale autorisée a été abaissée à 60 km/h, à partir du carrefour de la Bourdonnette, respectivement à 50 km/h, à partir de l'ouest du chemin de Bois-de-Vaux en direction de Provence. Les travaux de requalification ont été repoussés à 2027 afin de pouvoir les réaliser de concert avec le futur prolongement de la ligne de BHNS t3, dans le cadre du PALM 2016.
- l'avenue de Provence a fait l'objet d'aménagements favorisant la mobilité douce, soit :
  - la régulation de la traversée piétonne au droit du débouché du chemin de Malley afin d'offrir une connexion directe et sécurisée entre le nord et le sud du quartier ;
  - la suppression d'une voie de circulation dans le sens entrée ville en vue d'élargir la bande cyclable ;
  - la suppression du mouvement de tourner-à-droite de l'avenue de Provence vers le chemin de Malley afin d'élargir la bande cyclable descendante et ;
  - la création d'une piste cyclable sur le trottoir nord dans le prolongement de la bande cyclable existante.
- la requalification du tronçon lausannois de la route de Chavannes est liée au développement du site des Prés-de-Vidy (Métamorphose sud) dont le périmètre, le programme et la planification ont fait l'objet de modifications ; les études devront donc être adaptées en conséquence. Le tronçon sis sur le territoire de Chavannes, qui constitue la première étape de cette requalification, a été mis à l'enquête publique fin 2018. Dans l'intervalle, la ligne 25 a été prolongée et des aménagements cyclables ont été réalisés en 2014, notamment au carrefour de la Bourdonnette.

Enfin, il convient de relever que le Canton a lancé une étude exploratoire sur l'évolution du métro m1 et son intégration dans l'ouest lausannois et que ce projet pourrait avoir un impact sur le réseau routier.



**Question 4 : Quelles ont été les conclusions du rapport établi par les bureaux Transitec Ingénieurs-Conseils SA et GEA – Valloton & Chanard SA sur mandat de la Ville de Lausanne par rapport à l'éventualité d'une requalification du tronçon autoroutier A1a ?**

Il a été répondu à cette question en préambule ainsi que sous la question 2.

**Question 5 : La Municipalité a-t-elle d'ores et déjà engagé des discussions avec le Canton de Vaud et/ou l'OFROU et/ou les autres Communes de l'Ouest lausannois en lien avec la possibilité de requalifier le tronçon A1a ?**

Le Canton et l'OFROU ont été associés aux études de 2016 qui devront toutefois faire l'objet d'approfondissements afin de confirmer la faisabilité du projet. Pour rappel, le PDCom confirme sa volonté d'étudier le potentiel de requalification de l'autoroute A1 et les différents partenaires concernés, notamment les Communes de l'ouest lausannois, seront approchés à ce moment, la Municipalité se concentrant actuellement sur la réalisation de projets prioritaires (Axes forts, etc.).

**Question 6 : La Municipalité estime-t-elle qu'une requalification du tronçon A1a améliorerait la desserte au futur éco-quartier des Prés-de-Vidy pour les transports publics et la mobilité douce et, partant son impact en vue d'une qualification de société à 2000 Watt ?**

La requalification du tronçon A1a pourrait apporter de nombreuses améliorations au site des Prés-de-Vidy, notamment :

- la création d'un accès complémentaire, limité à certains mouvements (barreau ouest, situé à l'est du secteur) ;
- la création d'un accès mobilité douce, à niveau (lien avec le parc Bourget) ;
- la limitation de la vitesse actuelle entre la jonction de Malley et le barreau ouest ;
- une meilleure répartition des flux entre le futur Boulevard et la route de Chavannes.

La perspective de la requalification du tronçon A1a a permis, de plus, de prolonger la limite des constructions existantes sur le chemin des Cygnes jusqu'à l'autoroute dans le cadre des études portant sur le développement du quartier, afin d'offrir l'opportunité d'aménager, à long terme, un barreau d'accès au futur boulevard urbain, qui pourrait également être emprunté par les transports publics.

Il convient cependant de préciser que le développement des Prés-de-Vidy reste indépendant du projet de requalification et qu'il maintient ses objectifs de mobilité durable : limitation du stationnement privé, réseaux cyclables et piétons attractifs, etc.

**Question 7 : La Municipalité a-t-elle échangé à ce sujet avec des personnes privées et partenaires directement affectés par le tronçon A1a, dont (i) le CIO, (ii) les associations de riverains et (iii) les entreprises privées directement concernées ?**

Les études de 2016 étant exploratoires, il est prévu d'engager des discussions avec les privés ultérieurement, au moment de leur concrétisation.

**Question 8 : La Municipalité a-t-elle évalué la possibilité de créer un « Boulevard Olympique » permettant de mettre en valeur le siège du CIO sur son territoire, notamment impliquant une requalification du tronçon A1a ?**

Les deux variantes présentées créent un front urbain ; la variante intitulée « V'île » propose une interruption, par le biais de l'implémentation d'une place et d'un pôle dédié à l'olympisme et aux



fédérations sportives. Cette « place de l'olympisme », dont l'intérêt est à confirmer, pourrait apporter un regard nouveau sur le CIO.

**Question 9 : La position de la Municipalité est-elle influencée par les projets de construction de nouvelles jonctions autoroutières mises à l'enquête en novembre 2018 et l'opposition faite par la Commune de Lausanne ?**

La suppression du goulet d'étranglement de Crissier repose sur le concept d'accessibilité multimodale, porté dans le cadre du PALM, et permet d'organiser l'accès des transports individuels motorisés aux quartiers par poches, à partir de l'autoroute. Cette dernière devient le support principal du trafic, permettant de réaménager le réseau interne au profit des transports en commun et de la mobilité douce. Les études de mobilité prennent chaque fois en compte la croissance de l'agglomération ainsi que les différentes infrastructures prévues.

La Municipalité a formé une opposition constructive, sur la bretelle sud, vu les changements complets du programme de développement du sud de la ville, à savoir la renonciation au stade, à la piscine olympique et aux modifications d'accès de la station d'épuration. Elle a entrepris en parallèle des démarches auprès du Canton et de la Confédération pour renoncer à cette bretelle sud qui a abouti à la conclusion d'un accord avec ces derniers de renoncement à la construction.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. David Raedler.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 18 juin 2020.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod



Le secrétaire  
Simon Affolter