

# Conseil communal de Lausanne

---

<b>Initiative :</b>	Interpellation
<b>Titre :</b>	Faudrait-il remplacer l'autoroute de la Maladière par un Boulevard Olympique ?
<b>Initiant-e(-s) :</b>	David Raedler et csts

---

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. 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.

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 Près-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.

1 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 ».

# Conseil communal de Lausanne

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. 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 posulante.

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 A1a 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 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), emporteraient 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.

\* \* \*

<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 ».

# Conseil communal de Lausanne

---

## Questions :

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 ?
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 éco-quartier des Près-de-Vidy.
  - a. *Si oui* : quels en ont été les résultats et conclusions par rapport notamment à tous les éléments visés sous la question 1 *supra* ?
3. Quel est l'état d'avancement des mesures de requalification qui étaient en cours d'étude dans le périmètre tels qu'annexés 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 ?
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 ?
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 ?
6. La Municipalité estime-t-elle qu'une requalification du tronçon A1a améliorerait la desserte au futur éco-quartier des Près-de-Vidy pour les transports publics et la mobilité douce et, partant, son impact en vue d'une qualification de société à 2000W ?
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 ?
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 ?
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 ?

---

Lausanne, le 11.02.2020

 David Raedler Valéry Beaud  Xavier Company Louis Dana Daniel Dubas Johann Dupuis