

ATE – Vaud : Papier de position « Projet A1a »

QUEST LAUSANNOIS : 2030 OU 1960 ?

PROPOSITION DE DÉCLASSEMENT EN BOULEVARD URBAIN DU TRONÇON AUTOROUTIER CRISSIER-MALADIÈRE (A1A)

Le premier grand tronçon autoroutier construit en Suisse relie Lausanne à Genève. Inauguré peu avant l'expo de 1964, cela fait 55 ans que cette balafre autoroutière défigure les communes de l'Ouest lausannois et la Ville de Morges.

L'OFROU s'inscrit dans l'esprit suranné des années 1960

Depuis que la Confédération a repris intégralement la gestion des autoroutes en 2008, l'exagération est de mise : l'OFROU – et à travers lui le Conseil fédéral – propose d'investir prioritairement là où les investissements faciliteront la plus forte augmentation du trafic routier. La logique de l'OFROU de fuite en avant vers « toujours plus de capacité autoroutière » est donc absurde, extrêmement coûteuse et contraire aux défis actuels posés par le changement climatique et la pollution environnementale. Cette logique se trouve pourtant à la base des projets autoroutiers actuels dans l'ouest lausannois, avec les projet de nouvelles jonctions à Ecublens et Chavannes, d'extension de celle de Malley ainsi que l'élargissement du tronçon autoroutier à la hauteur de Crissier – le tout pour un coût de plus de 1.5 milliard et près de 10 ans de travaux.

Ces projets sont la démonstration que l'OFROU n'a jamais dépassé la logique des années 1960 qui consiste à augmenter toujours plus la capacité des routes, en espérant ainsi diminuer la congestion. Or, cette logique ignore complètement le phénomène prouvé de la **demande induite** : plus d'infrastructures routières engendrent à terme plus d'utilisation, ne faisant donc que repousser le problème à l'infini. Autrement dit, à l'issue de travaux titanesques, ces investissements énormes augmenteront l'attractivité des déplacements en voiture, menant ainsi à une augmentation du trafic motorisé dans l'ouest, générant les problèmes que l'on cherche pourtant à résoudre aujourd'hui : congestion du trafic, pollution de l'air, bruit, insécurité des cyclistes et des piétons dans les quartiers.

Association Transports et Environnement
Section Vaud

Avenue du Mont d'Or 23, 1007 Lausanne
Tél. +41 21 323 54 11
www.ate-vd.ch, e-mail info@ate-vd.ch

Ces projets sont d'autant plus aberrants qu'ils s'inscrivent totalement à l'encontre des objectifs du PALM :

- éviter un accroissement du trafic automobile entrant et sortant de l'agglomération lausannoise ;
- viser à transférer sur les transports publics une partie des déplacements en provenance et à destination de l'Ouest lausannois ;
- respecter l'objectif du concept d'accessibilité par poches.

Or le PALM affirme pourtant vouloir faciliter le transfert modal grâce aux transports publics et aux infrastructures cyclables

Les solutions pour canaliser l'augmentation prévue des déplacements doivent impérativement porter sur une amélioration de l'offre alternative à la route avec un réseau de transports publics plus dense et fréquent ainsi qu'une drastique amélioration des aménagements cyclables. Ce n'est qu'en investissant massivement dans ces secteurs que nous pouvons assurer un véritable et nécessaire transfert modal vers les transports publics et le vélo, y compris le vélo électrique – ce qui à son tour réduira la congestion des routes.

Dans ce contexte, le tronçon A1a représente l'erreur que l'on ne peut plus conserver. Son seul but consiste en effet à amener des véhicules en pleine ville et à faciliter la traversée de l'agglomération par le sud (au lieu de la contourner), en en défigurant l'ouest lausannois et en coupant son tissu urbain en deux. Cela entraîne des conséquences très négatives sur la mobilité intra-ouest ainsi que sur la qualité de vie des habitants. A titre d'exemple, le trajet à vélo entre le campus universitaire (30'000 personnes) et la gare de Renens durerait moins de 10 minutes à vélo, un moyen que les étudiants adopteraient volontiers, mais qui est aujourd'hui notamment entravé par la présence de l'autoroute. Ainsi le m1, qui joue un rôle central de liaison vers le réseau CFF, se trouve aujourd'hui en surcapacité.

L'ATE propose de recoudre le tissu urbain de l'ouest lausannois en déclassant le tronçon A1a en boulevard urbain

Pour ces raisons, l'ATE souhaite impérativement recoudre et reconstituer le tissu urbain de l'ouest lausannois, appelé à se densifier encore davantage. Cette proposition permettrait à la fois de revaloriser le territoire et un transfert modal durable.

Pour ce faire, l'ATE propose la suppression de la pénétrante autoroutière historique au cœur de l'agglomération en la déclassant en boulevard urbain. Il s'agit de déclasser l'axe Crissier-Maladière (A1a).

Elle se rattache ainsi aussi aux exigences de la pétition « Pour une mobilité apaisée et durable dans l'Ouest lausannois » lancée par l'Association « Bien vivre à Chavannes », signée par plus de 1'000 personnes et qui sera déposée le 25 juin prochain. [L'ATE avait d'ailleurs proposé en 2012 déjà le déclassement des tronçons autoroutiers Morges-Crissier-Ecublens-Chavannes-Maladière dans le cadre de la construction du grand contournement de Morges.](#)

Aujourd'hui, l'ATE mène des discussions avec l'EPFL dans le but de lancer une vaste réflexion (urbanistique et d'aménagement du territoire) sur les possibilités laissées par espace libéré par le tronçon A1a.

Ce réaménagement offrirait les avantages suivants :

1. Le rapprochement et la cohésion des différents secteurs de l'ouest lausannois, depuis Crissier jusqu'au bord du lac ;
2. Le développement de lignes de transports publics et d'infrastructures de mobilité douce attractives pouvant utiliser le nouveau boulevard urbain (pistes cyclables rapides, traversées piétonnes, etc.) ;
3. Un découragement des déplacements en voiture entre Lausanne et La Côte, permettant une réduction globale du trafic routier dans l'agglomération et sur le tronçon Lausanne-Genève ;
4. L'assainissement de l'air dans l'Ouest (aujourd'hui la région la plus polluée de Suisse !) et la limitation des nuisances pour les habitant-e-s (air et bruit) ;
5. Une optimisation des ressources financières ;
6. L'augmentation de l'attractivité du foncier dans l'ouest ainsi que la mise à disposition de nouvelles surfaces disponibles pour des projets immobiliers et des espaces publics de qualité, grâce à la place libérée par l'autoroute et ses abords ;
7. Une augmentation de la qualité de vie des habitant-e-s de l'Ouest lausannois.

En définitive, l'aménagement onéreux de nouvelles jonctions doit être remplacée par des compléments routiers et cyclables permettant de relier le futur boulevard au réseau routier local. Moins chers et moins gourmands en espace que les projets de nouvelles jonctions à Ecublens, Chavannes ou Malley, ces routes de liaisons généreront moins de nuisances tout en complétant efficacement le réseau interne à l'agglomération. Ils permettront en outre de reconstruire le tissu urbain de tout l'Ouest lausannois, actuellement sacrifié au « tout-voiture ».

En d'autres termes, il s'agit d'imaginer l'agglomération Lausanne-Morges de 2030 et non de faire une extension du réseau imaginé en 1960.

Lausanne, le 24.06.2019