

RECOMMANDE

Département fédéral de l'environnement des
Transports de l'énergie et de la communication
DETEC
Kochergasse 10
3003 Bern

Lausanne, le 25 novembre 2018

**ENQUÊTE PUBLIQUE : PROCÉDURE OFROU, ROUTES NATIONALES : PROJET DÉFINITIF
RELATIF À LA NOUVELLE JONCTION DE LA BLÉCHERETTE.**

Mesdames, Messieurs,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son **opposition** au projet cité en titre, fondé sur les motifs suivants :

1. Non-conformité au principe de coordination des procédures

La simultanéité des procédures d'enquête publique entre le projet cité en titre avec le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier – qui regroupe les élargissements autoroutiers à Crissier, Chavannes, Ecublens et Lausanne – aurait dû être traité de manière concertée concernant notamment les éléments couverts par l'étude d'impact.

Or ni le rapport d'impact du projet cité en titre, ni celui du projet de nouvelle jonction autoroutière à la Blécherette, ne fait mention ni ne tient compte de l'autre projet, ceci alors même que ces projets sont fonctionnellement liés et s'intègrent dans une même logique ainsi qu'un même projet général. Cela est en particulier le cas pour ce qui est du trafic généré, du report de trafic, de la pollution de l'air (OPAIR), des nuisances sonores (OPB) et de l'empiètement sur les surfaces d'assolement (SDA), de même que de leur réduction sans compensation.

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

Cette absence de coordination se rapporte également aux mesures de mobilité douce, qui ne sont dans l'ensemble que très peu prises en compte (comme cela sera détaillé ci-après) et, pour les quelques-unes qui le sont, ne sont pas coordonnées entre les projets. Or, cela est particulièrement important du fait que la partie couverte par le projet pourrait être – et serait dans les faits – un point central pour la mobilité douce à l'échelle de toute la région.

Dans le cadre de ce qui précède, nous contestons en particulier la non prise en compte des axes de mobilité douce définis dans le PALM par le SDNL. Il s'agit là d'un défaut de coordination des procédures conduisant à une non-application des décisions validées – ceci en violation des règles applicables. En effet, le projet cité en titre « traite de l'intégration de l'axe fort dans le périmètre des carrefours du Solitaire (Nord, Sud et Ouest) mais pas celui de Blécherette Nord. Le carrefour Blécherette Nord n'étant pas modifié dans le cadre du présent projet, l'axe fort dans le périmètre de ce carrefour sera traité par le projet futur d'évolution du carrefour et du raccordement du barreau de Pernassy.» (Rapport technique chapitre 5.3.1).

Cette absence complète de coordination empêche d'identifier comment les différents modes de transport pourront cohabiter et se compléter. Pourtant, cela est problématique à plusieurs égards, considérant notamment que (i) l'axe nord de Lausanne est appelé à se développer fortement ces prochaines années, (ii) les aménagements existants en termes de mobilité douce sont très peu développés, notamment en lien avec l'existence d'une voie dédiée permettant de relier les différents quartiers du nord de Lausanne sans redescendre en ville et (iii) s'inscrit plus largement dans une complète absence de considérations pour les conséquences du projet contesté sur le trafic et les mobilités. Sur ce dernier point, ce défaut de coordination des procédures ne permet en particulier pas de prendre en considération l'ensemble des conséquences sur la région pour les charges de trafic, la qualité de l'air, les immiscions de bruit et le cadastre cantonal des SDA.

Or le principe de coordination impose aux autorités non seulement de tenir compte dans une décision de toutes les normes du droit positif applicable au cas d'espèce (application cohérente des normes, ATF 120 Ib 400 consid. 5), mais vise aussi à éviter plusieurs décisions contradictoires en les fondant en une seule décision émanant de l'administration.

La décision relative à l'impact sur l'environnement constitue par excellence un cas où la coordination doit être exercée entre les divers services intéressés par un problème important du droit de l'environnement (voir Benoît Bovay, Procédure administrative, Berne 2015, p. 324 ss).

Le projet n'est dès lors pas conforme au principe de coordination et doit – déjà pour ce motif – être rejeté.

2. Non-conformité au principe de proportionnalité

Le principe de proportionnalité veut que toute autre mesure moins coûteuse et plus durable soit préférée si celle-ci tend à atteindre les mêmes buts. Il occupe une place centrale dans l'identification de toute mesure liée au trafic et aux aménagements s'y rapportant, en particulier lorsque ces mesure et aménagements entraînent des effets très importants.

Nous contestons un projet d'une telle ampleur – plus de 100 millions de francs et plusieurs années de travaux – alors que d'autres mesures n'ont pas été étudiées ni testées. Celles-ci englobent notamment des mesures de télématique avec régulation de la vitesse et l'allongement des voies de sorties, qui permettraient de résoudre en grande partie les problèmes évoqués par l'OFROU.

En n'examinant aucune alternative – mais en se contentant de prévoir un projet d'une ampleur extraordinaire et aux répercussions importantes – l'OFROU enfreint le principe de proportionnalité.

3. Non-conformité à la Constitution suisse

Diverses études montrent que les PM₁₀ sont les premières responsables des problèmes de santé publique. Ainsi la pollution atmosphérique cause environ 3000 décès prématurés par an selon le dernier rapport sur l'environnement (OFEV 2018) à tel point qu'elle intervient dans environ 5 % des décès enregistrés chaque année.

Le projet n'est donc pas conforme aux articles :

- *10 al.2 Cst. qui dispose que « tout être humain a droit à la liberté personnelle, notamment à l'intégrité physique et psychique et à la liberté de mouvement. »*
- *11 al. 1 Cst. qui dispose que « les enfants et les jeunes ont droit à une protection particulière de leur intégrité et à l'encouragement de leur développement. »*

Alors que tout droit fondamental peut être restreint aux conditions de l'art. 36 Cst., cela requiert la réalisation des trois conditions qui y sont posées (base légale, intérêt public et proportionnalité). Or, comme cela a été relevé ci-dessus, le projet ne respecte justement pas le principe de proportionnalité – ce qui empêche *a fortiori* de considérer que ce principe pourrait justifier une restriction aux droits fondamentaux cités. En outre, l'existence d'un intérêt public suffisant apparaît également douteuse.

4. Non-conformité à la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT)

Le projet n'est pas conforme à la LAT, ceci notamment à son l'art.3 al.3 qui dispose que :

- *3 Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment:*
- *b. de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations ;*

Nous estimons le projet cité en titre ne préserve pas la population habitant les communes concernées des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations.

5. Non-conformité au plan sectoriel fédéral des surfaces d'assolement (PS SDA) et au Plan directeur cantonal (fiche F12)

Selon le RIE (p.72), les emprises définitives du projet engendrent la disparition d'environ 7.1 ha de sols cultivés et forestiers, essentiellement en zone agricole. A cela s'ajoute la perte d'environ 2.4 ha de sols agricoles reconstitués au niveau de la DMEX. Au total, il s'agit ainsi de 73'889 m² de SDA qui sont perdues (75'779 m² dont 1'890 m² compensés).

Or, la mesure F12 du Plan directeur cantonal indique que « la préservation des SDA est un intérêt public majeur. Toute emprise doit être en principe entièrement compensée. Des surfaces d'assolement peuvent être utilisées à des fins non agricoles mais seulement en présence d'intérêts prépondérants et sur la base d'une pesée complète des intérêts, et à condition que le contingent minimal de surfaces d'assolement à fournir par le canton reste garanti de façon durable ».

Selon le Rapport d'impact du dossier susmentionné, les départements du territoire et de l'environnement ainsi que des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud ont donné leur accord de principe pour la non-compensation des surfaces d'assolement touchées par le projet (cf. courrier en annexe 18), « le reste des emprises [étant] compensé par la marge cantonale » (RIE p.18).

Cette décision est de nature à ne pas garantir au Canton de Vaud « le contingent cantonal de 75'800 hectares (qui doit être) garanti de manière durable et en tout temps » et nous estimons la réserve cantonale insuffisante pour permettre une telle décision. Dès lors, nous nous opposons à cette décision de non-compensation et exigeons que cette compensation soit effectuée en nature par le biais de surfaces possédant les caractéristiques des surfaces d'assolement sur le domaine des routes nationales.

De plus, et conformément au Plan directeur cantonal, « si la marge de manœuvre n'est pas suffisante, le Canton priorise les projets et peut suspendre si nécessaire l'approbation des plans d'aménagement du territoire ou l'autorisation des projets relevant de sa compétence ». « Cette marge étant actuellement insuffisante » (voir courrier du canton de Vaud, annexe 18 du RIE), les projets doivent donc être priorités.

Nous demandons que cette priorisation soit rendue publique et notamment la liste des projets cantonaux qui ne pourront être menés à bien tant que le contingent cantonal en SDA n'est pas garanti. Nous estimons que les élargissements autoroutiers ne doivent pas être priorités par rapport à d'autres projets locaux (sécurisation de certaines routes cantonales, déménagement du SAN, etc.).

En conséquence et en absence d'une de priorisation des projets comprenant également les projets abandonnés, le projet cité en titre n'est pas conforme au PDCn ni au PS SDA car la marge cantonale est insuffisante (les réserves sont nulles – voir courrier du canton en annexe).

6. Non conformité aux objectifs du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Le projet n'est pas conforme aux objectifs du PALM :

- *limiter les déplacements individuels motorisés en renforçant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce (piétons, vélos)*
- *définir les espaces constructibles au sein même de l'agglomération pour pouvoir orienter « le développement vers l'intérieur »*
- *préserver et développer les espaces verts*

Le projet générant une augmentation du trafic automobile au droit de la nouvelle jonction, il n'est pas conforme aux objectifs du PALM cités ci-dessus.

Au surplus, en ne prévoyant aucun aménagement permettant la liaison cyclable est-ouest (axe fort), le projet n'est pas conforme au SDNL.

De même, ce projet d'extension de la capacité autoroutière n'est pas compatible avec la volonté des autorités de reporter le trafic d'agglomération sur la ceinture autoroutière, du fait de l'appel d'air amenant un accroissement du trafic en provenance de l'extérieur de l'agglomération que provoquera ledit projet.

7. Non-conformité à la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et à l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEI)

La LPE impose d'apprécier la compatibilité avec les exigences écologiques des constructions ou installations pouvant affecter sensiblement l'environnement.

Or, l'étude d'impact doit prendre en compte l'ensemble des éléments ainsi que les éléments avérés. Dès lors, nous contestons le choix du périmètre d'étude qui ne prend pas en compte le projet suppression du goulet d'étranglement de Crissier. Pour le surplus, nous nous référons au chapitre « Non-conformité au principe de coordination » du présent courrier.

De plus, nous contestons l'affirmation selon laquelle les comptages de trafic à l'horizon 2030 sont identiques AVEC et SANS projet. La nouvelle jonction va augmenter le trafic sur l'autoroute en générant un appel d'air créé par une fluidification de l'entrée/sortie. L'élargissement d'une infrastructure (auto)routière provoque en effet indéniablement un afflux de trafic supplémentaire. Les comptages routiers de Lausanne-Régions sur le tronçon élargi de l'A1 entre Ecublens et Morges (BAU active) le démontrent aisément. Il ne s'agit donc pas d'un report mais d'un trafic supplémentaire généré.

Les éléments du RIE sont à cet égard contradictoires. Il retient en effet d'une part que « *le projet n'engendrera pas de modification notable au niveau du bruit pour les raisons suivantes : Le projet permet une meilleure répartition des charges de trafic sur le réseau secondaire, mais aucune augmentation de trafic sur l'axe n'est attendue* » (RIE p. 41) et que « *le projet aura plutôt un impact positif sur l'environnement car il vise à améliorer la fluidité du trafic sans en augmenter les charges, améliorant ainsi la situation au niveau des accidents majeurs.* » (RIE p.121).

D'autre part toutefois, il relève également que « *la création du nouveau point d'accès, couplé aux adaptations du réseau secondaire, va améliorer la situation du trafic dans la région de Lausanne Nord dans un premier temps. Cependant, du fait des projets de développement de la région, il faut compter sur une augmentation du trafic à moyen et long terme* » (RIE p.82) (nous soulignons).

Or les charges de trafic et prestations kilométriques futures ont un impact direct sur la pollution de l'air (immissions) ainsi que sur les nuisances sonores, dans le périmètre du projet mais également dans l'ensemble de l'agglomération, les véhicules comptabilisés ayant pour origine ou pour destination l'entier de l'agglomération.

Le rapport d'impact n'est donc pas de nature à permettre une véritable prise en considération des conséquences du projet – voire comporte des éléments erronés et contradictoires – de sorte qu'il n'est pas conforme à l'art. 10b LPE et à l'OEI.

8. Non-conformité à la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et à l'ordonnance relative à protection contre le bruit (OPB)

Le projet cité en titre n'est pas conforme à l'article 8 alinéa 2 (voir art. 9 al. 3) de l'Ordonnance relative à la protection contre le bruit (OPB) car les valeurs actuelles mesurées (valeurs d'alarme) sont déjà dépassées sur l'ensemble des lieux considérés (voir tableau chapitre 5.2.2 p. 35 du RIE).

Il y a donc une non-conformité à l'obligation d'assainir.

Nous contestons en particulier la justification du non-assainissement du quartier de Champ-Meunier qui « *a fait l'objet d'un plan de quartier (PQ) approuvé par les services compétents en avril 2011. Les bâtiments ont été construits après 2012. L'obtention des autorisations nécessaires étant conditionnée par le respect des prescriptions légales en vigueur, les valeurs limites d'exposition (en principe les valeurs de planification puisque le terrain n'était pas équipé) auraient dues être respectées en 2011. Il est à remarquer que la route nationale n'a pas d'obligation d'assainir vis-à-vis de ces bâtiments. Les mesures de protection sur les façades n'ont pas été prises en compte dans les calculs.* » (RIE p. 36)

S'agissant des données de bruit à l'état 2030, nous contestons les chiffres obtenus (voir chapitre 7 du présent courrier). Dès lors, nous contestons la décision de non-assainissement découlant de l'affirmation selon laquelle « *les modifications de l'installation existante ne provoquent donc pas d'augmentation perceptible du bruit par rapport à l'état 2030 sans projet. Le projet ne correspond donc pas à une modification notable et aucun assainissement n'est donc nécessaire. Un premier assainissement du tronçon ayant été effectué sur ce secteur, il est prévu que l'entier du tronçon soit assaini dans le cadre de l'entretien de la route nationale.* » (RIE p.41)

La diminution de la vitesse légale de circulation devrait être une mesure à prendre déjà en l'absence de tout projet d'extension de la capacité autoroutière, en tant qu'elle permettrait à la fois d'améliorer la fluidité du trafic et les nuisances de bruit supérieures aux valeurs maximales admises.

Imposer cette réduction de vitesse dans le cadre du projet ne peut en l'état permettre l'augmentation des nuisances de bruit, dans la mesure où elles sont déjà illégales en l'état : « *La comparaison entre les états 2030 avec et sans projet indique que la réduction de la vitesse légale (de 120 km/h à 100 km/h) permet de compenser le rapprochement des sources de bruit dû à la création des voies de débord. La majorité des récepteurs présente même une diminution perceptible du bruit (>-1 dB(A))* » et « *la réduction de vitesse de 20 km/h (passage de 120 km/h à 100 km/h) entraîne une réduction des émissions sonores d'environ 1-2 dB(A).* » (RIE p.41)

De la même manière, nous contestons l'affirmation selon laquelle « *le projet n'engendrera pas de modification notable au niveau du bruit pour les raisons suivantes : La structure même de l'installation n'est pas modifiée. Les voies centrales ainsi que la géométrie des bretelles existantes sont conservées en l'état. Les nouvelles voies de débords causant l'élargissement de la chaussée sont prévues à l'ouest de la jonction existante, là où la majorité des parcelles en bordure d'autoroute sont des champs agricoles non bâtis.* » (RIE p. 41). En effet, absence de modification notable au niveau du bruit ne signifie pas la même chose qu'une absence de riverains pour entendre ces émissions de bruit. Il y aura donc bel et bien augmentation des émissions sonores.

En conséquence le projet cité en titre n'est pas conforme ni aux articles 15 et 19 LPE ni à l'OPB.

9. Non-conformité à la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et à l'ordonnance relative à protection de l'air (OPAIR)

Le RIE (p. 31) affirme que selon les charges de trafic prévues à l'état futur, les émissions de NOx et de PM10 devraient diminuer d'environ 70% à 80% alors que les émissions de CO2 devraient rester stables. Cette baisse significative des émissions est expliquée par la baisse des coefficients MICET entre l'état actuel et l'état futur, basée sur une amélioration hypothétique des technologies.

Nous contestons ce présupposé sur la base de l'étude d'impact simultanée effectuée pour le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et qui affirme tout aussi péremptoirement que « *les PM10 augmentent car la remise en suspension et l'abrasion ne sont pas influencées par l'amélioration technique des véhicules. L'augmentation du trafic provoquera donc une augmentation des émissions* ». (RIE Crissier p.81).

De plus, la diminution des émissions des véhicules liée au renouvellement de la flotte automobile est largement compensée par l'augmentation du poids moyen des véhicules ainsi que l'augmentation de trafic (voir Communiqué de l'OFEN du 28.06.2018 : « *En 2017, la consommation moyenne des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse était de 5,87 litres équivalents essence aux 100 kilomètres, ce qui représente une hausse de 1% par rapport à 2016 (5,79 l/100 km) (...). L'augmentation de la consommation et des émissions de CO2 est notamment due à l'augmentation du poids du parc des véhicules neufs, à la part des 4x4 qui est passée de 44,2% à 47,5% ainsi qu'à la diminution des véhicules diesel* »).

Dès lors, nous contestons l'affirmation d'une baisse significative des niveaux de pollution à l'état de référence.

En outre, les valeurs actuelles sont déjà plus élevées que les valeurs maximales tolérées par l'OPAIR : « *les valeurs limites d'immissions de l'OPAIR ne sont majoritairement pas respectées dans le périmètre des deux stations de mesures* ». (RIE p. 30)

Le projet n'est donc pas conforme à l'article 8 de OPAIR « Obligation d'assainir » pour la situation actuelle ni conforme à la section 1 de l'OPAIR (art.3) « Limitation des émissions dues aux nouvelles installations stationnaires ».

Nous contestons également l'affirmation selon laquelle une meilleure répartition des charges de trafic sur le réseau permettra une amélioration des conditions de trafic et donc une diminution des émissions de polluants.

En effet, si la fluidité en sortie de l'autoroute au niveau de la Blécherette peut être supposée du fait du doublement de la capacité, il n'en est pas de même au niveau des axes locaux (cantonaux et communaux). Il apparaît dans ce cadre logique que permettre à plus de véhicules de sortir de l'autoroute entraînera un engorgement des axes y étant directement liés – et donc une émission plus importante de polluants. Les engorgements, respectivement les polluants atmosphériques, ne seront ainsi que déplacés – ceci de façon plus grave encore que ce déplacement se fera vers des zones plus densément peuplées.

En outre, de larges zones à haute densité d'habitat ont été légalisées à proximité immédiate du tronçon autoroutier dans les communes concernées et pâtissent aujourd'hui déjà d'une situation non conforme au cadre juridique suisse.

Enfin, cette affirmation ne tient compte ni de l'augmentation de trafic globale générée par l'élargissement de la capacité routière et des prestations kilométriques accrues qui en sont la conséquence, ni de la volatilité des polluants atmosphériques au gré des vents, ni encore de la proximité de l'infrastructure avec des milliers d'habitants de l'agglomération.

Pour preuve, « *selon le plan des mesures OPAIR 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, les concentrations excessives des polluants atmosphériques relevées par les stations de mesure se répercutent sur l'entier de la zone urbaine de l'agglomération lausannoise.* » (RIE p.27)

En conséquence, le projet n'est pas conforme ni à la LPE, ni à l'OPAIR, ni au Plan de mesures OPAIR 2005.

10. Non-conformité à la loi au plan de mesures OPAIR Lausanne-Morges 2005

Nous contestons l'affirmation du RIE (p. 31) selon laquelle le projet contribue ainsi à l'application de la mesure MO-4 (nouvelles infrastructures routières et mesures d'accompagnement) du plan des mesures OPAIR 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges.

En effet, si cette mesure prévoit une « meilleure » répartition des flux de trafic, « *les divers projets routiers pourraient apporter une contribution significative à la démarche du plan des mesures, à condition bien sûr que des mesures d'accompagnement adéquates soient réalisées et que l'engagement de moyens financiers pour ces projets routiers n'empêche pas la réalisation de projets favorisant le transfert modal.* » (MO-4 Plan de mesures OPAIR Lausanne-Morges 2005).

Aucune mesure d'accompagnement visant au transfert modal n'est pourtant intégrée au projet. Dès lors, le projet ne peut se justifier par cette mesure MO-4.

De plus, cette mesure a comme indicateurs les Prestations kilométriques dans les zones sensibles du périmètre OPAir. Or le projet cité en titre augmentant globalement les prestations kilométriques – et notamment dans les zones densément habitées, il n'est pas conforme au plan de mesures OPAIR Lausanne-Morges 2005.

Par ailleurs, la référence au plan de mesures OPAir 2005 est problématique, dans la mesure où il n'est plus actuel et aurait dû être révisé il y a plusieurs années déjà. En se fondant sur ce plan datant d'il y a 13 ans, le projet ne repose pas sur des données et chiffres à jour – ce qui ne permet pas d'anticiper les changements à venir.

11. Non conformité aux règles communales en matière de police des constructions

D'un point de vue formel, les modalités de mise à l'enquête appliquées au projet peuvent également être remise en question. Cela se rapporte notamment aux gabarits installés pour démontrer le profillement du projet. Conformément tant au Plan Général d'Affectation de Lausanne (art. 6) et de l'art. 53 du Règlement communal des constructions et de l'aménagement du territoire du Mont-sur-Lausanne, des gabarits doivent être posés - et conservés jusqu'à la délivrance du permis de construire - afin de constater le "profillement" du projet.

Or, les installations posées dans le cadre de la mise à l'enquête ne permettent aucunement de comprendre ce profillement, en particulier par rapport aux aménagements et bétonnages qui seront impliqués.

12. Infrastructures dédiées à la mobilité douce

Nous émettons les remarques suivantes sur la base des plans joints au dossier d'enquête :

- **Largeur des aménagements mixtes :**

Autour des deux nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute, un ensemble d'itinéraires cohérents de mobilité douce a été développé. Dans la plupart des cas, les itinéraires sont bidirectionnels et permettent au trafic vélo et piéton de circuler dans de bonnes conditions.

Selon la norme VSS 640 201, la largeur minimale pour le cas de croisement piéton-vélo-vélo est toutefois de 3.4 m à plat et de 4 m sur une pente de 6%. Nous demandons que ces largeurs minimales soient respectées sur les nouveaux itinéraires proposés.

- **RC 449b**

Sur l'axe RC 449b, un axe de mobilité douce bidirectionnel est prévu dans les limites du projet. Cet axe est important, d'autant plus qu'il fait déjà partie du réseau d'itinéraire vélo proposé sur la carte vélo de la ville de Lausanne et du réseau PALM. Afin de s'assurer que cet axe soit sécuritaire et attractif pour les vélos et les piétons, des réponses doivent être apportés aux points suivants :

- après le nouveau giratoire Solitaire-Ouest, les vélos en direction de Renens et Prilly doivent se réinsérer à droite de la chaussée. Comment est-ce que cette traversée de la route sera régulée pour garantir la sécurité des vélos et des piétons ? Si la traversée est régulée par des feux, nous demandons une détection automatique des cyclistes en amont du feu. Nous demandons également que la piste cyclable soit prolongée en direction de Prilly jusqu'au carrefour de la route de Cossonay pour offrir un aménagement séparé du trafic aux moins pour les cyclistes circulant à la montée.
- Entre les giratoires Solitaire-Ouest et Solitaire-Sud, l'itinéraire de mobilité douce a une pente de 7.7% ce qui est supérieur à la pente recommandée par la norme VSS 640 238 pour une rampe destinée au trafic des piétons et des vélos. Cette pente doit être adoucie, par exemple en prolongeant les talus construits pour accéder au passage inférieur du Solitaire. Ceci permettrait également d'augmenter le rayon vertical présent à 129.43 m du début du profil en long (selon la pièce c8).

Particulièrement problématique, l'accès au passage inférieur de la Blécherette se fait par un trottoir de seulement 2 m de large pour passer en-dessous de l'autoroute. Cette largeur est nettement insuffisante pour permettre au trafic vélo et piéton de circuler en sécurité. La largeur de ce trottoir doit être impérativement augmentée, considérant que cet itinéraire figure sur le réseau cyclable principal du SDNL (cf. Figure 2). Il offre une liaison directe vers le Mont s/Lausanne en évitant un détour en montée de près d'un kilomètre par les axes forts de mobilité douce indiqués par le projet via le chemin de la Viane en venant de Prilly ou Lausanne (cf. Figure 3). Ceci pourrait être fait sans modifier le passage inférieur en réduisant la largeur ou en supprimant le trottoir côté sud du passage inférieur et en modifiant l'axe des voies de circulation automobile.

- **RC 448a :**

Sur l'axe RC 448a, jugé non cycloconforme par le SDNL, un axe de mobilité douce bidirectionnel est prévu dans les limites du projet sans indication sur sa prolongation en direction de Romanel. Nous demandons une clarification des modalités de réinsertion de la piste mixte sur la chaussée aux limites du projet, soit après le nouveau giratoire du Solitaire-Nord. Mais surtout, nous demandons la prolongation de cet aménagement cyclable jusqu'à Cheseaux en parallèle à la réalisation de la nouvelle jonction.

- **Passages inférieurs :**

Deux passages inférieurs sont également prévus pour permettre aux vélos et aux piétons de franchir la route de Romanel et la RC 449b. Le tracé donnant accès à ces deux passages inférieurs ne respecte pas les recommandations de la norme VSS 640 060.

Pour rappel, et selon la figure 1 de cette norme, pour un itinéraire de liaison, la vitesse de projet pour les vélos est de 30 km/h à plat et de 45 km/h pour une pente de 6% (en descente). Ainsi, pour le cas de ces passages inférieurs :

- les rayons de courbures prescrits par la figure 2 de cette norme ne sont pas respectés et les virages sont trop serrés ;
- les distances de visibilité prescrites par la figure 3 de cette norme ne sont pas respectées. Celles-ci devraient par ailleurs être doublées pour un itinéraire bidirectionnel.

Nous demandons la mise en conformité de ces passages inférieurs par rapport aux normes.

• **Connexion avec le Mont-sur-Lausanne**

Aucun réaménagement n'est prévu autour de la jonction existante, en particulier sur le carrefour Blécherette Nord et sur la RC449b, au nord de ce carrefour.

Nous contestons ce choix en regard du manque d'alternatives directes pour relier l'ouest lausannois au Mont-sur-Lausanne et l'absence d'aménagements cyclables aussi bien sur la route de la Blécherette que le chemin du Rionzi. (voir chapitre coordination des procédures du présent courrier).

Nous demandons la prolongation des aménagements projetés sur la route de la Blécherette en direction du Mont.

• **Mesures de gestion du trafic sur le réseau secondaire**

80% du trafic empruntant l'autoroute est interne à l'agglomération et concerne des trajets qui n'excèdent la plupart du temps pas dix kilomètres. Même en concentrant l'essentiel du trafic sur l'autoroute, l'augmentation du trafic prêterait forcément les charges de trafic du réseau secondaire et son attractivité pour les modes doux.

Selon la stratégie de mobilité multimodale du PALM, le bassin versant de la jonction autoroutière Lausanne-Blécherette s'étend jusqu'aux portes du centre-ville de Lausanne, apparemment sans principe de maîtrise du trafic TIM.

Aussi, nous demandons des informations détaillées sur les mesures prévues par le canton et les communes pour limiter l'augmentation du trafic en aval de la jonction Lausanne-Blécherette et empêcher le trafic de transit.

13. Infrastructures dédiées aux transports publics

Les infrastructures de transports publics sont totalement absentes du projet, en particulier le franchissement de l'A9, que ce soit par le Solitaire (Route de Romanel / d'Yverdon, RC 448a) ou par la Blécherette (Route du Châtelard / du Mont / de la Blécherette, RC 449b). De telles infrastructures sont pourtant indispensables au développement urbain prévu et planifié (développement et la croissance démographique de Romanel, du Marais / Vernand, et du Mont-sur-Lausanne), et comme axes de rabattement au futur métro M3. Le franchissement de l'A9 sans

encombre, y compris aux heures de pointe, doit être étudié et les infrastructures (site propre, présélections, voies prioritaires, etc.) impérativement planifiées.

Sur ce point également, le projet cité en titre n'est pas conforme ni au Plan directeur cantonal, ni au PALM.

En conclusion, fondée sur ce qui précède, notre association forme opposition au projet cité en titre.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom du comité ATE Vaud :

Valérie Schwaar
Secrétaire générale

Copies : Municipalités du Mont-sur-Lausanne et de Lausanne
Office fédéral de l'environnement (OFEV)
Direction générale de l'environnement de canton de Vaud (DGE)