

RECOMMANDE

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

Lausanne, le 29 novembre 2018

ENQUÊTE PUBLIQUE : PROCÉDURE OFROU, ROUTES NATIONALES : PROJETS DÉFINITIFS RELATIFS À LA SUPPRESSION DU GOULET D'ÉTRANGLEMENT DE CRISSIER.

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 – qui regroupe les élargissements autoroutiers à Crissier, Chavannes, Ecublens et Lausanne – avec le projet de nouvelle jonction autoroutière à la Blécherette (qui n'est pas intégré dans le projet cité en titre) 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 ou ne tient compte de l'autre projet, 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 SDA, de même que de leur réduction sans compensation concrète (compensation uniquement financière).

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

Ce défaut de coordination touche également le projet de requalification de la route cantonale RC76, qui était à l'enquête publique jusqu'au 19 novembre dernier. Malgré des liens directs entre ces différents projets, notamment par la proximité géographique évidente, le lien fonctionnel et un report de trafic direct de l'un sur l'autre, la mise à l'enquête pour le projet RC76 ne faisait aucune mention du projet cité en titre. De la même façon, le projet cité en titre ne fait lui-même aucune mention du projet de requalification de la route cantonale RC76.

Cela s'avère problématique non seulement pour assurer la coordination des projets en général, mais également et surtout pour tenir compte des effets multiplicateurs liés à ces différents projets. Le développement des capacités qu'implique chacun de ces trois projets peut avoir de tels effets qui entraînerait un développement plus important du trafic automobile – d'une façon qui n'est pourtant pas analysée spécifiquement dans le rapport d'impact. Cela constitue un grave défaut de la procédure d'enquête, vu les dépassements des différentes normes applicables (OPAIR, OPB, etc.) qui sont déjà causées par le projet visé en titre considéré seul – comme il y sera revenu ci-après.

S'y ajoute encore le constat que cette absence de coordination touche 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 large partie couverte par le projet sera un point central pour la mobilité douce à l'échelle de toute la région.

En conséquence, ces multiples et importants défauts de coordination des procédures ne permettent pas de prendre en considération l'ensemble des conséquences sur la région, concernant notamment les modes de déplacements (ou part modales), les charges de trafic, la qualité de l'air, les immissions de bruit et le cadastre cantonal des SDA. Cela est notamment problématique considérant 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.

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 1 milliard et 185 millions de francs, et pas loin de 10 ans de travaux – alors que d'autres mesures n'ont pas été étudiées ni testées, notamment des mesures de télématique avec régulation de la vitesse. Or, ces possibilités pourraient vraisemblablement régler en grande partie les problèmes évoqués par l'OFROU – et qui sont pourtant invoqués pour justifier l'ampleur du projet.

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 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 l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement, 16'284 m² de SDA sont concernés par les emprises définitives du projet et 72'697 m² par les emprises des travaux. Il est précisé que ce second chiffre est fortement réduit par rapport à la surface qui sera occupée durant la période des travaux – soit plus de 10 ans – dans la mesure où les emprises de stockage de sols en sont exclues au motif que ces stockages n'entraînent pas une perte de la qualité SDA des emprises concernées.

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 compensation des surfaces d'assolement touchées par le projet (cf. échanges de courriers en annexe 4.2-A).

De plus, ce courrier mentionne une surface de 1,4 hectare, soit 15% de moins que les emprises définitives mentionnées dans le RIE.

Or, cette compensation sera exclusivement de nature financière – et non en nature. En conséquence, cette décision de compensation ne permettra vraisemblablement pas au Canton de Vaud de garantir le contingent cantonal de 75'800 hectares qui doit pourtant être « garanti de manière durable et en tout temps ». Dès lors, nous exigeons que cette compensation soit effectuée en nature par le biais de surfaces possédant des caractéristiques identiques aux surfaces d'assolement sur le domaine des routes nationales.

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 ». Or la marge cantonale est nulle en l'espèce, de sorte que les projets doivent être priorisés.

Dans ce cadre, 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 priorisés 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 – qui regroupe les élargissements autoroutiers à Crissier, Chavannes, Ecublens et Lausanne – n'est pas conforme au PDCn ni au PS SDA car la marge cantonale est insuffisante et les réserves sont dès lors « extrêmement réduites » (voir courrier du canton en annexe 4.2 A du RIE).

6. Non-conformité à la loi cantonale sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS) et au PAC Venoge

Le projet n'est pas conforme à l'article 45b de la LPNMS ni au PAC Venoge qui a pour « objectif d'assurer l'assainissement des eaux, de maintenir et restaurer les milieux naturels favorables à la flore et la faune, notamment la végétation riveraine ainsi que de conserver les milieux naturels les plus intéressants » (art.1). Le projet est également non-conforme à l'article 6 du règlement du PAC, les emprises du projet se trouvant partiellement dans la zone protégée.

La protection de la Venoge a été acceptée par le peuple en 1990. Sept ans plus tard, un plan d'affectation cantonal prévoyait une concrétisation de cette protection sur le terrain dans un délai de 20 ans. Dans ce délai, aujourd'hui échu, seule une opération de renaturation a été menée.

Le projet cité en titre est de nature à mettre en péril ces objectifs acceptés en votation populaire et est dès lors non-conforme. En outre, il ne mentionne nulle part la prise en compte de la LPNMS et au PAC Venoge, ceci alors que leurs dispositions et principes s'imposent de façon impérative. Il s'agit là d'une grave lacune affectant la validité du projet.

7. 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 des nouvelles jonctions, il n'est pas conforme aux objectifs du PALM cités ci-dessus.

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.

Enfin, en 2016, près de 10 ans après la naissance du PALM très bien noté pour son volet mobilité douce, seuls 12% des 175 mesures de mobilité douce avaient été réalisées ou étaient en cours de réalisation.

Combinés à une stratégie de mise en oeuvre par opportunité, ces retards nuisent à la continuité du réseau, à la sécurisation des déplacements à vélo et, in fine, au développement de la mobilité douce dans l'agglomération.

8. 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 élargi qui ne prend pas en compte le projet de nouvelle jonction autoroutière à la Blécherette (RIE p. 56). Pour le surplus, nous nous référons au chapitre « Non-conformité au principe de coordination » du présent courrier.

Nous contestons également l'affirmation du rapport d'impact selon lequel « le projet n'aura pas d'influence significative sur l'utilisation totale des transports individuels motorisés » (TIM) (RIE p.57), ceci en dépit d'un report de trafic important des réseaux cantonal et communal (-12% environ) vers le réseau autoroutier (+6% environ).

L'élargissement d'une infrastructure (auto)routière provoque 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 ainsi pas d'un report – comme cela est évoqué dans le projet – mais d'un trafic supplémentaire généré.

Ce constat et le caractère erroné de cette modélisation (RIE 4.3.3) sont par ailleurs mis en lumière par une contradiction existant avec une autre affirmation du même rapport : « Le projet modifie les charges de trafic sur une partie des réseaux routiers et autoroutiers de l'agglomération RIE » (p. 79).

Cette contradiction – et l'existence claire de charges de trafic futures liées au projet – sont particulièrement problématiques dans la mesure où ces charges et prestations kilométriques ont un impact direct sur la pollution de l'air (immissions) et les nuisances sonores, ceci tant dans le périmètre du projet que dans l'ensemble de l'agglomération. Sur ce dernier point, les véhicules comptabilisés ont en effet pour origine ou pour destination l'intérieur de l'agglomération dans son ensemble.

Le rapport d'impact n'est donc pas de nature à permettre une véritable prise en considération des conséquences du projet – notamment vu ses éléments contradictoires – et n'est donc pas conforme à la LPE et à l'OEI.

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

Le chapitre 5.3.2.1 du RIE démontre que les valeurs de bruit sont actuellement non-conformes à l'OPB pour l'ensemble des TAP, de même qu'en non-conformité avec l'obligation d'assainir prescrit par l'article 13 OPB et en particulier l'alinéa 3, qui prévoit de donner « la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation ».

Cela concerne 153 bâtiments et 5 parcelles non-bâties avec dépassement des VLI, dont 7 bâtiments et 2 parcelles sont en dépassement des VA (RIE p. 93).

Cet état est en contradiction flagrante avec l'affirmation contenue dans le RIE (p.85) selon laquelle « le secteur autoroutier compris entre l'échangeur de Villars-Ste-Croix, Echandens et la Maladière a déjà été assaini du point de vue du bruit au sens de l'OPB (à l'exception du tronçon entre les km 66.916 et 67.707 à Bussigny). »

Ainsi, et à l'état de référence 2030, sans projet, sur l'ensemble du périmètre de l'étude bruit (communes de Lausanne, Chavannes-près-Renens, Ecublens, Crissier, Bussigny, Villars-Ste-Croix et Echandens), 199 bâtiments et 7 parcelles auront un dépassement des VLI, dont 11 bâtiments et une parcelle seront au-delà des VA. Cela représente une augmentation de 48 dépassements par rapport à l'état actuel. (RIE p.97)

Ces dépassements seront naturellement d'autant plus marqués – et en infraction à l'OPB – suite au projet lui-même.

Nous contestons également le présupposé du RIE, qui retient que « les aménagements de la route nationale prévus entre les km 68.950 (Villars-Ste-Croix), 63.450 (Echandens), et 68A.750 (Maladière) constituent une modification notable de l'installation existante ». Si c'est bien le cas pour le tronçon Villars-St-Croix-Crissier et la jonction de Malley, les nouvelles jonctions d'Ecublens et Chavannes doivent être considérées comme nouvelles installation fixes selon l'art 7 OPB et doivent donc respecter les valeurs de planification. Or tel n'est pas le cas en l'espèce.

En outre, l'OPB ne spécifie pas que la modélisation du bruit à effectuer pour vérifier la conformité ne tienne compte que du bruit induit uniquement par le nouvel ouvrage. En conséquence nous contestons ce mode de faire par l'EIE (voir RIE p.101 « Afin de vérifier la conformité des nouvelles bretelles des jonctions d'Ecublens et de Chavannes, devant respecter les valeurs de planification, une modélisation du bruit induit uniquement par ces ouvrages a été effectuée »)-

Nous contestons encore la non-prise en compte de l'avenue de la Concorde dans le tableau des routes cantonales pour lesquelles le projet génère une augmentation perceptible des émissions sonores (RIE p.105). Cette avenue, qui comporte nombres d'habitations, ne peut être considérée comme « une nouvelle bretelle de la jonction de Chavannes ». En effet, une bretelle autoroutière ne comporte pas d'adresse d'habitations....

Nous contestons aussi que les nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes soient considérées – comme l'ensemble du projet – comme une installation notablement modifiée au sens de l'art. 8 OPB. En effet, ces deux projets constituent de nouvelles installations au sens de l'art 7 OPB et non une installation notablement modifiée au sens de la disposition précitée. L'argument selon lequel « les nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes comprennent des éléments nouveaux venant compléter la route nationale existante » (RIE p. 86) conforte uniquement l'idée qu'une infrastructure routière vient toujours compléter un réseau existant – ce qui est logique – et non la qualification de modification d'une installation existante.

Enfin, nous contestons également les calculs économiques de mesures de protection contre le bruit (parois et murs notamment) aboutissant invariablement à un rapport coût-utilité insuffisant (179 bâtiments et 4 parcelles concernées par le projet cité en titre). Pour rappel l'OPB exige (i) que les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe, tout comme celles d'une installation notablement modifiée, soient limitées (art. 7 et 8). Si une limite n'est pas envisageable de façon à respecter les exigences requises, des mesures doivent être prises en matière d'isolation phonique des bâtiments (art.10).

En conséquence, nous contestons l'ensemble des demandes d'allègement concernées par le projet en contestant l'affirmation qu'il est impossible de prendre des mesures à la source. Les régimes de vitesse permettent notamment – et par exemple – de modifier significativement et très économiquement les immissions de bruit des véhicules à moteurs.

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

Nous contestons la modélisation des émissions liées au trafic (chapitre 5.1.4). En effet, 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) (...). Ainsi, 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 véhicules 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.

De plus, nous contestons l'affirmation du RIE selon laquelle « À l'état de référence et à l'état futur avec projet, les prestations kilométriques seront du même ordre de grandeur (environ 1% de différence). Le projet n'a donc pas d'influence significative sur le trafic total. » (voir chapitre 3). En conséquence, les calculs de niveaux de pollution pris en compte dans le RIE ne peuvent être pris en compte (non conformité à Art. 10b LPE).

Ce dernier point est central notamment vu deux valeurs qui sont évoquées :

- concernant les valeurs des NO₂, « les teneurs annuelles moyennes mesurées par capteurs passifs dans l'agglomération Lausanne-Morges en 2013 montrent des dépassements de la valeur limite de l'OPair (30 g/m³). Ces dépassements sont essentiellement observés dans les centres urbains et sur le périmètre d'étude entre la jonction de Lausanne-Crissier et celle de Chavannes-près-Renens » (RIE p.80).
- Concernant les valeurs des PM₁₀, nous contestons l'absence de données actuelles (2013) dans le rapport d'impact (RIE p. 80). De telles données sont non seulement disponibles par le biais du réseau Vaud'Air et des données plus récentes pour l'ensemble des polluants sont en outre facilement accessibles.

Au vu de ces deux valeurs, comment est-il dès lors possible d'affirmer que « le projet n'augmentera pas les émissions polluantes globales du trafic par rapport à l'état de référence : NOx (oxydes d'azote) et PM10 (particules fines) » (RIE p.83) ?

Il s'agit là d'une affirmation qui est indéniablement erronée – malgré une importance centrale sur le projet.

Nous contestons donc l'affirmation du RIE selon laquelle « aucune mesure n'est nécessaire » (RIE p.83), concernant la pollution de l'air.

Le projet n'est en conséquence pas conforme à l'art. 8 de OPAIR « Obligation d'assainir » pour ses tronçons existants ni conforme à la section 1 de l'OPAIR (art.3) « Limitation des émissions dues aux nouvelles installations stationnaires ». Or, cette non-conformité sera d'autant plus marquée – et grave – avec le projet.

Nous contestons encore l'affirmation selon laquelle les zones habitées verront une « amélioration des niveaux de pollution » (alors que, comme cela vient d'être relevé, les valeurs fixées par l'OPAIR ne sont pas respectées et déjà largement dépassées). En effet, les affirmations selon lesquelles « les zones sensibles étant plutôt concentrées autour des réseaux cantonal et communal, un effet positif global sur la qualité de l'air dans les zones habitées est attendu », et que « ces résultats confirment la tendance positive consécutive à la mise en service du projet avec une diminution des immissions dans les zones densément habitées » (RIE p.82). Ces affirmations sont en effet fausses, notamment en tant que de larges zones à haute densité d'habitat ont été légalisées à proximité immédiate du réseau autoroutier dans les communes concernées de l'ouest lausannois (plusieurs plans de quartier).

De plus, nous contestons aussi l'affirmation du RIE (p. 83) selon laquelle « les émissions polluantes globales seront déplacées des réseaux cantonal et communal vers le réseau autoroutier et qu'il en résultera une diminution des immissions dans les zones densément habitées, ce qui représente un impact positif en termes de santé publique ». Cette affirmation ne tient compte ni de l'augmentation de trafic globale générée par l'élargissement de la capacité routière, 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.

En conséquence, le projet n'est pas conforme ni à la LPE, ni à l'OPAIR, ni encore au Plan de mesures OPAIR 2005. Ce faisant, il aggravera d'autant la non-conformité existante de la région de Crissier avec ces mêmes normes.

11. Non conformité à la loi au plan de mesures OPAir Lausanne-Morges 2005

Le RIE affirme que « le Plan des mesures OPAir 2005 [31] régit la mise en œuvre de la protection de l'air à l'échelle de l'agglomération Lausanne -Morges. La réalisation de la nouvelle jonction d'Ecublens et la suppression du goulet d'étranglement de Crissier y sont mentionnées comme projets de transport individuel motorisé (TIM) structurants ». (RIE p.79)

Or la mesure MO₃ du Plan de mesures OPAIR Lausanne-Morges 2005 prévoit :

- la réalisation d'une troisième voie temporaire entre Morges et l'échangeur d'Ecublens;
- l'aménagement du goulet de la jonction de Crissier;
- la réalisation d'un boulevard urbain entre l'échangeur d'Ecublens à la Maladière.

Avec une augmentation de la capacité de la jonction de Malley ainsi qu'une nouvelle jonction à Chavannes, le projet n'est pas conforme au plan de mesures OPAIR Lausanne-Morges 2005 en vigueur qui prévoit l'aménagement d'un boulevard urbain entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière.

De plus, cette même mesure prévoit une réduction des vitesses de circulation :

- 80 km/h de Villars-Ste-Croix à Morges-Ouest;
- 80 km/h sur le tronçon de l'échangeur d'Ecublens à la Maladière;

Or, le projet ne prévoyant pas ces régimes de vitesse, il n'est sur ce point pas non plus conforme au Plan OPAIR 2005.

En outre, le RIE affirme que la suppression du goulet d'étranglement de Crissier répond directement à la mesure MO-4 : Nouvelles infrastructures routières et mesures d'accompagnement (RIE p. 83). Pourtant, le projet cité en titre ne prévoit aucune mesure d'accompagnement. Là encore, il n'est donc pas conforme au Plan OPAIR Lausanne-Morges 2005.

Enfin, et indépendamment de ce qui précède, l'on pourrait questionner les différentes justifications tirées dans le cadre du projet des mesures OPAIR 2005. Ce plan aurait en effet dû être révisé il y a plusieurs années déjà et ne repose pas sur des données et chiffres à jour. Or, en l'absence d'autres normes plus récentes, il est impossible de réellement anticiper les changements à venir sur les dispositions OPAIR et les limites y relatives. Le projet tel qu'aujourd'hui à l'enquête – et l'augmentation du trafic qui y sera indéniablement liée – n'était pas non plus prévu spécifiquement au moment du Plan OPAIR 2005, ceci alors que ses conséquences sur la qualité de l'air et les immissions seront très importantes.

12. 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 apparaissent également non-conformes, notamment en ce qui concerne les gabarits installés pour démontrer le profillement du projet.

Conformément tant au Plan Général d'Affectation de Lausanne (art. 6) et aux Règlements communaux des constructions et de l'aménagement du territoire des communes de Chavannes-près-Renens, Ecublens, Crissier et Bussigny, 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. Dès lors, il n'est pas possible de se rendre compte de l'étendue exacte du projet, ce qui n'est pas conforme aux dispositions applicables.

13. Aménagements, infrastructure et axes pour la mobilité douce

1. Remarques générales

Le projet est situé dans le périmètre compact du PALM où la promotion des modes doux et la maîtrise du trafic individuel motorisé sont prioritaires conformément aux objectifs du PALM et du Plan directeur cantonal. Ainsi :

- **Continuité et cohérence des aménagements aux limites du projet**

Le projet n'indique pas précisément comment les aménagements de mobilité douce s'intègrent au réseau piétonnier et cyclable au-delà de son périmètre, en particulier là où il n'existe pas d'aménagements de mobilité douce aujourd'hui. En conséquence, nous demandons que la continuité des aménagements et leur intégration cohérente au réseau cyclable et piétonnier sur l'ensemble du périmètre soient impérativement assurées dès la mise en service des nouvelles jonctions. Ce n'est qu'à cette condition que les objectifs et buts du PALM ainsi que du Plan directeur cantonal peuvent être réalisés.

- **Largeur des aménagements mixtes**

Selon la norme VSS 640 201, la largeur minimale pour le cas de croisement piéton-vélo-vélo est de 3.4 m à plat et de 4 m sur une pente de 6%. Nous demandons que ces largeurs minimales soient respectées pour tous les nouveaux itinéraires proposés. La sécurisation et la promotion des déplacements à vélo ne doivent pas se faire au détriment des piétons, en particulier avec le développement du vélo électrique qui multiplie les situations de dépassement entre vélos, mais doivent impérativement s'ajouter à des aménagements piétons adaptés. Ces deux modes de mobilité douce doivent chacun bénéficier d'aménagements spécifiques et particuliers.

- **Vitesse de circulation**

En l'absence d'une continuité des itinéraires cyclables protégés de la chaussée au-delà des limites du projet, nous demandons une limitation générale de la vitesse à 50km/h sur le réseau secondaire pour assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables. Cette mesure se justifie d'autant plus que le projet est entièrement localisé dans le périmètre compact du PALM.

- **Traversées des routes à grand débit**

Le projet comporte de nombreuses traversées à feux successives pour les modes doux. Si elles satisfont aux exigences de sécurité, elles nuisent fortement à l'attractivité et à la fluidité des déplacements à pied et à vélo, ceci alors même qu'on cherche à les promouvoir. Pour tous les projets, nous demandons donc une détection automatique des cyclistes, une synchronisation des traversées successives et des mesures pour écourter les temps d'attente des modes doux. Ce n'est qu'à cette condition que les objectifs et buts du PALM ainsi que du Plan directeur cantonal peuvent être réalisés.

- **Aménagement de voies express d'agglomération**

Dans l'ensemble, les aménagements liés à la mobilité douce devraient prendre en compte la nécessité de créer une voie expresse et sécurisée pour les vélos, couvrant l'entier de la région ouest et nord de Lausanne. En ne le faisant pas, le projet rate une possibilité de coordination et de limitation du trafic véhicule à l'échelle de l'agglomération – ceci en particulier en tenant compte de l'augmentation du nombre de cycles électriques.

2. Nouvelle jonction d'Ecublens

Si les giratoires sud et nord-ouest sont construits d'une façon simple et claire, il n'en est pas de même du giratoire nord-est qui comprend deux pistes au milieu et deux pistes d'entrée (présélections) sans compter la troisième voie qui évite le rond-point. Cet aménagement est clairement surdimensionné et globalement accidentogène particulièrement dangereux pour les cyclistes : dépassements dans le giratoire, priorité pas claire pour la plupart des automobilistes, trajectoires croisées.

Un accident sur trois dans un giratoire implique un cycliste, qui en est la victime (et non la cause) dans 90% des cas. En l'absence d'aménagements pour contourner les giratoires localisés aux limites du projet, la réinsertion des cyclistes sur la chaussée est dangereuse sur la RC79 en direction de Morges après la traversée de la Venoge, sur la RC76 en direction d'Ecublens en venant du chemin de Prévenoge et sur la RC79 en direction d'Ecublens en venant de Bussigny. Dans deux de ces ronds-points, les vélos doivent couper le flux principal de la circulation qui va tout droit pour rejoindre le côté opposé de la chaussée et sont particulièrement vulnérables aux collisions.

En conséquence, nous demandons la prolongation de la piste mixte vélos-piétons de la route de la Pierre en direction d'Ecublens jusqu'à la hauteur du chemin du Dévent pour profiter de l'aide à la traversée ou toute autre solution de franchissement hors trafic pour éviter ces trois giratoires.

En outre, tous les types de vélos doivent pouvoir emprunter les aménagements cyclables prévus. Nous demandons que l'itinéraire de franchissement de la Venoge soit équipé d'un revêtement bitumineux jusqu'au giratoire de la RC79 et que les aménagements de mobilité douce sur la RC79 soient prolongés en direction de Morges.

Compte tenu de la complexité des aménagements et de l'impossibilité de traverser la route, nous demandons que les itinéraires de mobilité douce soient balisés et les bifurcations nécessaires indiquées suffisamment en amont, par exemple la route du Reculan en venant de Bussigny pour aller à Ecublens.

3. Nouvelle jonction de Chavannes

Tout comme pour la jonction de Malley, les modes doux gagneront en sécurité mais leur progression sera lourdement pénalisée par de nombreuses traversées régulées par des feux, jusqu'à 5 dans le sens Lausanne-Chavannes. Le projet n'offre pas d'alternative sur chaussée pour les cyclistes rapides, bien que les charges de trafic soient similaires à l'avenue du Chablais. Ce choix ne semble pas cohérent.

Nous demandons la prolongation des aménagements de mobilité douce de la RC76 et de l'Avenue de la Concorde jusqu'au Tir-Fédéral en parallèle à la réalisation de la nouvelle jonction. Une détection automatique des vélos et une synchronisation des traversées pour franchir les bretelles d'autoroute sur le côté nord de la RC76 doit être impérativement assurée.

En outre, l'aménagement prévu au chemin de Caudrai (chaussée partagée) convient uniquement aux zones à vitesses modérées. D'ailleurs, l'exemple donné repose sur une zone de rencontre (zone 20) à Affoltern (ZH).

Or, le chemin de Caudrai / Av. de la Concorde n'est pas autant urbanisé et demeure très rectiligne, ce qui incite à des vitesses de circulation non adaptées à ce genre d'aménagement. Pour garantir la sécurité des cyclistes et piétons, nous demandons l'aménagement d'une zone 30. Dans le cas contraire, nous demandons l'aménagement de pistes cyclables hors chaussée.

En outre, la topographie du carrefour Ouest est favorable à l'aménagement d'un passage souterrain pour cyclistes. Côté ouest, le chemin d'accès à la zone inondable peut être utilisé comme rampe vers un passage dénivelé. Côté est, la longueur disponible jusqu'au pont devrait être suffisante pour une rampe complète, dont la pente doit correspondre aux normes en vigueur. Néanmoins, les aménagements piétons et cyclistes en surface doivent être maintenus en plus de ce passage souterrain.

Au niveau du carrefour Est, les sas vélo prévus aux feux mentionnés dans le rapport sur la mobilité douce (p. 7) ne figurent pas sur les plans. Nous demandons la généralisation des sas vélos à tous les feux.

Pour augmenter la visibilité et la sécurité des cyclistes qui veulent traverser le carrefour est en direction de Chavannes, il faut prévoir un aménagement type « aiguillage-vélo » à l'approche de la présélection tourner à droite (entrée d'autoroute). Ensuite, il faut une bande cyclable jusqu'au sas du feu (voir illustrations ci-dessous).



Le même type d'aménagement est nécessaire en direction de l'est, à l'approche du carrefour du Taluchet (hors périmètre) et notamment l'ajout d'un aménagement sécurisant le tourner à gauche.

4. Demi-jonction de Malley

Localisée à proximité du bord du lac et du campus des hautes écoles, où la part des modes doux est en constante augmentation, la jonction de Malley est cruciale pour la promotion de la mobilité douce. La RC1 concentre le plus grand nombre de vélos de l'agglomération, soit 5% des véhicules qui empruntent cet axe. Il s'agit donc d'un endroit essentiel pour la coordination d'une politique de mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Le projet sécurise la progression des cycles entre le terminus de la Bourdonnette et la RC1 par un aménagement cyclable hors trafic, mais pèjore la fluidité de leurs déplacements avec 3 à 4 feux sur moins de 300 mètres. La seule possibilité offerte pour éviter ces ralentissements inutiles et contreproductifs consiste à rester sur la chaussée, dans un environnement non-sécurisé.

Au-delà du carrefour Nord en direction de Lausanne, le projet n'offre aucun aménagement cyclable pour 6 voies de circulation, malgré la construction ou l'extension de 5 jonctions autoroutières dans le périmètre compact du PALM qui doivent délester le réseau secondaire au profit des transports publics et de la mobilité douce. La réinsertion des vélos à angle-droit depuis la piste mixte sur la chaussée qui compte 4 présélections sans aménagement ne satisfait ni aux exigences de sécurité, ni aux exigences d'attractivité visées par le PALM, le plan directeur cantonal et le nouveau plan directeur communal de la Ville de Lausanne. Le rapport sur la mobilité douce de la jonction de Malley confirme pourtant qu'il est « primordial d'offrir une traversée de la jonction sûre et attractive pour tous les types de cyclistes. » (Rapport mobilité douce, projet définitif TAP III).

Nous demandons la prolongation des aménagements cyclables en amont du carrefour Nord afin d'offrir un itinéraire sécurisé et continu dans les deux directions en direction du centre-ville ainsi qu'un franchissement hors chaussée du giratoire de l'avenue du Chablais. Ses dimensions et les charges de trafic qu'il supportera à l'horizon 2030 (plus de 25'000 véhicules/jour) sont incompatibles avec la sécurisation du trafic cycliste et les objectifs de promotion de la mobilité douce du PALM.

Nous demandons en outre des garanties sur la prolongation des aménagements de mobilité douce en direction de St-Sulpice en aval du carrefour sud dans le cadre du projet piloté par le canton jusqu'au tronçon de la RC1 déjà requalifié.

Dans l'ensemble, il n'est pas conforme au PALM et au Plan directeur cantonal de ne pas prévoir un aménagement cyclable sécurisé et continu sur une voie qui comporte un nombre important de voies de circulations et de présélection. Il s'agit là d'un élément central et impératif de sécurisation.

5. Jonction Crissier

Malgré des charges de trafic toujours supérieures à 20'000, voire 30'000 véhicules/jour aux abords de la jonction à l'horizon 2030, aucun aménagement pour les modes doux n'est prévu dans le périmètre du projet à l'exception d'une prolongation de la piste mixte vélos-piétons récemment réalisée sur le côté est de la RC79 en direction de la route de Morges. D'une largeur insuffisante, le tronçon existant débouche sur la RC79 sur un trottoir étroit et inadapté à un usage mixte par les modes doux dans le sens Crissier-Bussigny.

Le passage sous l'autoroute en direction de la centralité de Villars-Ste-Croix, qui ne sera pas aménagé pour les modes doux, reste également inadapté à la promotion du vélo malgré des distances tout à fait adaptées à sa pratique. Le vélo peut constituer dans ce cadre – et vu ces distances – le mode central de déplacement pour cette région.

La segmentation des projets entre Confédération, canton et communes (autoroute, tram et BHNS) ne permet pas de s'assurer de la prise en compte satisfaisante et cohérente des modes doux dans le périmètre de la jonction de Crissier dans des délais raisonnables, que ce soit en termes de sécurité, de continuité et de convivialité, conformément aux objectifs des différents planifications directrices.

Dans l'attente du projet de tram et de BHNS, nous demandons la prolongation du tronçon mixte vélos-piétons jusqu'au passage piétons de la route de Renens et l'aménagement des passages piétons permettant de traverser la RC79 et la route de Renens à vélo.

14. Conclusion

De l'aveu même du RIE (p. 119) « une augmentation de capacité (et donc de trafic estimé) » est de nature à engendrer une détérioration marquée des nuisances sonores que de la qualité de l'air de toute la population de l'agglomération lausannoise, les véhicules débouchant ou pénétrant in fine sur le réseau local densément peuplé. ». Ce constat ne saurait être plus clair sur la non-conformité du projet avec toutes les règles légales évoquées ci-dessus – et les conséquences particulièrement négatives qui en découlent.

En conclusion, et 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 de Chavannes, Crissier, Ecublens, Bussigny et Lausanne
Office fédéral de l'environnement (OFEV)
Direction générale de l'environnement de canton de Vaud (DGE)