

# Les effets secondaires des futures sorties d'autoroute

**Ouest lausannois**  
**Le chantier pour déboucher le goulet de Crissier promet de contenir le trafic dans le district, sauf à Écublens, à Renens et à Chavannes**

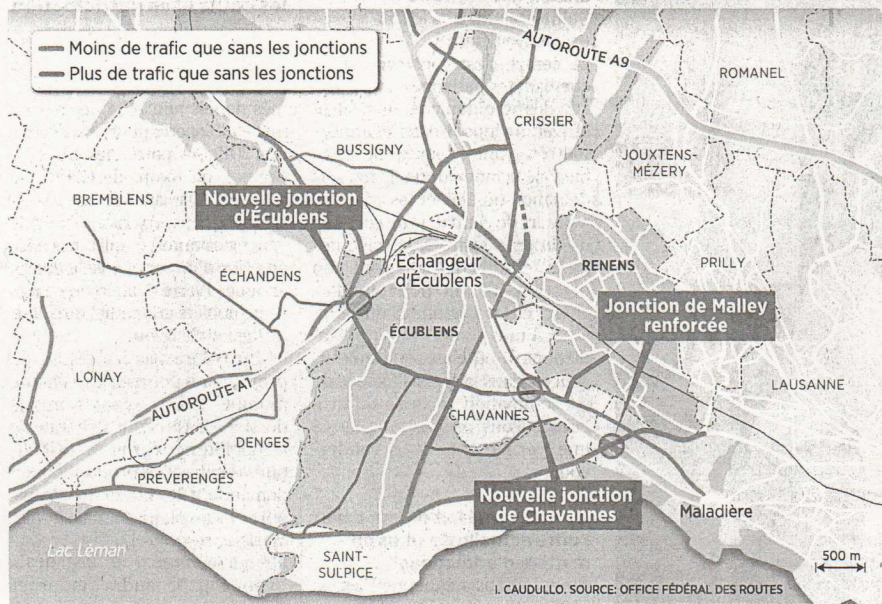
Chloé Banerjee-Din

Pour la Confédération, le Canton et les Communes, ce n'est pas seulement le chantier du siècle, dans l'Ouest lausannois. C'est un projet indispensable. La suppression du goulet d'étranglement de Crissier a été mise à l'enquête le mois dernier, avec pour objectif de répondre à l'afflux de trafic annoncé dans le district ces prochaines années. «Sans aucune nouvelle jonction autoroutière, à l'horizon 2030, le réseau routier local de l'Ouest lausannois sera globalement incapable de supporter l'augmentation de trafic prévue», peut-on lire dans les documents mis à l'enquête. D'après les projections de l'Office fédéral des routes (OFROU) qui porte le projet, la construction de nouvelles sorties d'autoroute à Écublens et à Chavannes-près-Renens permettra de contenir l'explosion du trafic sur la plupart des routes communales (voir infographie). Mais les impacts ne seront pas positifs dans toutes les communes, au contraire.

«Le district a besoin de ces nouvelles jonctions, mais Écublens va payer un lourd tribut», regrette le conseiller communal PLR José Birbaum. Lors de la dernière séance du plénum, il a sorti sa calculatrice. Son constat: comme toutes les communes de l'Ouest, Écublens verra son trafic augmenter d'ici à 2030, mais sur plusieurs axes la situation sera pire avec le projet autoroutier que sans. Sur la route du Villars, qui convergera vers la nouvelle sortie d'autoroute, le trafic augmentera ainsi de 30% au lieu de 12% sans jonction. Et sur la partie sud de l'avenue du Tir-Fédéral, il augmentera de 27% au lieu de 11%. Toujours d'après les projections de l'OFROU, la route de la Pierre, la route Neuve et le nord de l'avenue du Tir-Fédéral connaîtront un surplus de trafic dans les mêmes proportions.

L'élue communal ne demande pas pour autant l'abandon pur et simple du projet autoroutier: «Dans l'intérêt général, c'est une nécessité. Il faut être prêt à faire sa part. Pour nous, l'enjeu sera de s'assurer que les jonctions d'Écublens et de

Projection des charges de trafic avec les nouvelles jonctions



Chavannes se fassent simultanément, sinon la situation sera intolérable.»

Syndic d'Écublens, Christian Maeder relativise quant à lui le constat: «On va effectivement souffrir alors que les autres communes vont bénéficier, mais il faut se méfier des projections, elles sont parfois alarmistes.» Pour l'édile, les automobilistes qui emprunteront la route du Villars pour rejoindre la nouvelle jonction seront en outre surtout des habitants d'Écublens qui auparavant convergeaient vers Crissier pour prendre l'autoroute. «On récupérera nos propres clients!»

Il n'y a pas qu'à Écublens que se profile un accroissement du trafic à l'issue du chantier. C'est le cas notamment à Chavannes-près-Renens, qui accueillera aussi une sortie d'autoroute. Plus surprenant, sur la rue du Léman, à Renens, les projections de l'OFROU montrent que, sans projet autoroutier, le trafic doit bondir de 4800 véhicules par jour en 2014 à 12 600 en 2030. Mais la construction de la jonction de Chavannes, tout près de là, ne fera qu'aggraver la situation, portant le nombre de voitures quotidiennes à 13 600. Municipale en charge de l'Urbanisme et des Travaux, Tinetta Maystre s'inquiète en

relevant que le projet de l'OFROU prévoit en plus de prolonger cette rue pour lui faire traverser un site scolaire aujourd'hui fermé à la circulation: «Il y a déjà plus que 4800 véhicules par jour sur ce tronçon, soit plus que les estimations de l'OFROU. Si l'on parvient à plus de 13 000, ce ne sera pas supportable.»

## Qui paiera?

Qui assumera les investissements nécessaires pour absorber de tels impacts sur le trafic local? «D'après ce que nous savons, la facture sera pour les Communes», craint Tinetta Maystre. Pour l'élue, il n'est toutefois pas question d'entreprendre des réaménagements routiers, mais de réduire le trafic. Dans l'opposition déposée par la Ville, Renens ne rejette pas le principe du projet autoroutier, en revanche, elle demande à la Confédération de revoir ses incidences sur la rue du Léman et de proposer des mesures concrètes de compensation.

Du côté d'Écublens, Christian Maeder indique que des mesures seront prises pour que d'autres rues puissent absorber une partie du trafic qui pèsera sur celle du Villars. Des aménagements dont les coûts ne sont pas estimés pour l'heure, mais qui pourraient s'élever à plusieurs millions de francs selon lui. «Dans notre opposition, nous avons demandé à recevoir des financements de la Confédération. Nous attendons leur prise de position.»

## L'ATE prédit un appel d'air

«Les chiffres de l'OFROU ne tiennent pas compte de l'appel d'air que va provoquer le renforcement des capacités autoroutières. Cela va stimuler les déplacements motorisés», estime David Raedler, président de l'Association Transport Environnement, section Vaud, qui a déposé une opposition contre le projet dans son ensemble. Il n'hésite pas à mettre en doute les projections indiquant que les nouvelles infrastructures permettront de contenir la hausse du trafic sur les routes locales de l'Ouest lausannois. «Ce n'est pas l'objectif de l'OFROU. Construire de nouvelles jonctions permet au

contraire de faire sortir les voitures plus rapidement de l'autoroute. Cela engorge les alentours des sorties, car les véhicules doivent bien aller quelque part.»

«Il y aura de toute façon une péjoration inévitable de la situation, mais si aucune mesure n'est prise, le réseau sera complètement bloqué en 2030, estime quant à lui Olivier Floc'hic, porte-parole de l'OFROU. Notre mission est de proposer des capacités autoroutières suffisantes, et en cela nous répondons à une demande et à des besoins formulés par les Communes et par le Canton.»