

p. a. Olivier Roque, trésorier
Rue de l'Ecole de Céramique 8
1022 Chavannes-près-Renens

Plan Directeur de l'Ouest Lausannois
Rue de Lausanne 35
1020 Renens

CONCERNE : CONCERTATION PUBLIQUE

Chavannes-près-Renens, le 7 mars 2019,

Madame, Monsieur,

Le Plan Directeur intercommunal a comme but de coordonner le développement du district et le traitement des enjeux qui le concernent, ce qui est une nécessité absolue. L'Association Abac 1022 salue tout particulièrement les mesures qui sont proposées en faveur de la modération du trafic et de la mobilité douce.

Nous avons toutefois des interrogations et des propositions d'amélioration sur les ponts suivants :

Priorisation entre les différents objectifs du PDi

1. Le PDi nous semble souffrir grandement de l'absence de toute priorisation entre ses différents objectifs, parfois contradictoires. Lors d'un conflit entre deux objectifs, comment se déroulera l'arbitrage ? Si aucune règle n'est prévue, certains d'entre eux, économiquement peu intéressants à court terme (protection de l'environnement et de la biodiversité, promotion de la mobilité douce, amélioration de la qualité de l'air, ...) risquent d'être affaiblies au profit d'autres, plus intéressants économiquement à court terme (densification, création de places de travail, mobilité individuelle motorisée, ...).

A titre d'exemple, relevons que la jonction autoroutière projetée à Chavannes se situe en plein milieu d'un nœud écologique majeur avec une importance reconnue comme corridor biologique et liaison paysagère... qui va être « sacrifiée » au profit du développement de la mobilité individuelle motorisée.

De même, l'augmentation des capacités de l'autoroute sur la bretelle et la création de quelques nouveaux axes routiers (le « barreau » chavannois reliant la route de la Maladière à l'avenue de la Gare au nord de l'autoroute, le nouveau tracé routier prévu à Renens, entre l'av. de Longemalle et l'av. du Léman) entre fondamentalement en contradiction avec les objectifs de qualité de vie des habitants, de qualité de l'air et de protection de l'environnement.

A notre sens, des règles de priorisation en ce sens sont nécessaires. En 2019, la protection de l'environnement et la qualité de vie des habitants ne doivent plus être sacrifiées au développement économique.

2. Dans le même ordre d'idée, il est absolument nécessaire de réfléchir au rapport entre densification et infrastructures de transports publics, au-delà de l'objectif extrêmement minimaliste affiché dans le PDi (« s'assurer de la bonne coordination urbanisation – transports », p. 146). Dans le cas où ceux-ci prennent du retard sur leur planification initiale, la densification doit absolument être retardée. Sinon, elle implique une hausse insupportable du trafic individuel motorisé.
3. Au niveau de la qualité de vie et de l'environnement, il est indispensable que les communes prévoient dans le PDi de se doter d'un chargé de mission intercommunal. Il aurait pour tâche d'assurer la mise en œuvre et le monitoring des actions prévues. Sans quoi il y a de grandes chances qu'elles restent des vœux pieux pour amadouer la population. Il faut aussi que ces actions soient formulées de manière plus concrète dans le PDi, par ex. une action concernant l'environnement visant à restaurer les populations d'hirondelles et de martinets autrefois très présentes dans l'ouest lausannois et actuellement en fort déclin. On peut par exemple voir ce qu'est devenu l'engagement solennel de la commune de Chavannes par rapport à la mise en œuvre d'une charte de développement durable du quartier des Cèdres, dont nul n'a jamais plus entendu parler.

Densification

1. Le document montre clairement l'ampleur de la densification prévue dans l'Ouest lausannois, district où les valeurs limites en ce qui concerne la qualité de l'air (pour les particules fines notamment) sont régulièrement dépassées aujourd'hui déjà. L'effort en termes de densification, bien supérieur à celui qui est demandé par exemple dans l'Est lausannois, où l'accessibilité en transports publics est également très bonne, nous semble

impossible à réaliser sans une baisse de la qualité de vie de ses habitants, en particulier en l'absence d'une priorisation entre les différents objectifs (voir plus haut). C'est pourquoi, nous demandons que cet objectif soit revu à la baisse.

2. Sans un développement extrêmement important des transports publics et des aménagements de mobilité douce, toute augmentation importante de la population de l'ouest lausannois se traduirait par une augmentation insupportable du trafic motorisé, avec les nuisances qui l'accompagnent (voir plus loin). C'est pourquoi nous demandons que le rythme de la densification soit adapté à celui de la réalisation effective des infrastructures de transports publics et des aménagements de mobilité douce planifiés.
3. a. De manière plus précise, une part très importante du territoire de la Commune de Chavannes est signalée comme zone en développement ou à potentiel de développement, c'est-à-dire des zones à densifier, alors qu'en grande majorité, les autres communes (St-Sulpice, Ecublens, Renens) vont protéger de vastes secteurs de la densification en tant que quartiers-jardin. Cette part, bien plus importante que la moyenne du district, nous semble très excessive : il importe de conserver, voire de créer, sur le territoire de la commune, des espaces verts en suffisance, non seulement pour que les habitants puissent se délasser, mais aussi pour la nature et la biodiversité. Dans ce dernier cas, il s'agira de privilégier des espaces verts riches en biodiversité : les places de jeux et terrains de foot répondent au délassement des habitants, et non à la protection de la nature.
- b. Nous sommes également inquiets de la présence de deux secteurs non-traités (ou encore en cours de réflexion) au sein du territoire communal :
 - les abords de la future jonction de Chavannes, d'abord, secteur qui paraît de toute façon sacrifié à moins qu'un déclassement en boulevard urbain et/ou une couverture de l'axe routier soit effectué (voir plus loin). Le fait que ce secteur soit identifié comme « en questionnement » montre bien l'absence de coordination entre le projet fédéral et le plan directeur (comme le montre, à un niveau plus anecdotique, l'absence de la jonction chavannoise sur la maquette, pourtant très détaillée, montrée à la salle de spectacle de Renens lors de la séance d'information à la population du 12 février). Plus grave, cela démontre que les communes ne savent pas faire face aux problèmes engendrés par ces jonctions. Or, l'articulation entre le projet de jonction et l'échelon régional est un enjeu important, comme mentionné en page 38 du PDi soumis à consultation (« Une exigence s'impose avec de plus en plus d'évidence (...) : le besoin de coordination entre échelons institutionnels. ») Il s'agit donc ici d'une carence majeure. Ceci n'est pas rassurant

et n'est pas acceptable dans un document qui doit donner une vision des 15 années à venir !

- Le secteur des terrains de football de la Plaine, ensuite. Il est mentionné dans le PDi qu'une « étude des besoins de développement des Hautes Ecoles est en cours ». Ceci n'est pas admissible, car c'est précisément le rôle du PDi de déterminer ce qui va se passer d'ici 15 ans ; un si vaste secteur avec une telle importance sociale et environnementale ne peut pas être tout simplement sorti du débat public. Nous affirmons fortement notre opposition à une éventuelle transformation de ce secteur en zone bâtie. Ces terrains sont utilisés par des personnes, sociétés, écoles, ..., de toute l'agglomération. Si leur nombre devait diminuer, la zone « libérée » devrait impérativement être remplacée par un espace vert à forte biodiversité.

Economie

L'objectif annoncé (appliquer le principe de la « bonne activité au bon endroit », p. 146) doit impérativement être explicité. Il convient en effet de renforcer les mesures écologiques quant à l'implantation future d'entreprises dans l'Ouest lausannois. Ainsi, en plus de l'exigence d'une prééminence des transports par rail pour les entreprises s'implantant le long des voies de chemin de fer, il conviendrait de fixer des critères pour analyser de la pertinence de l'implantation de tel ou tel type d'entreprise sur le territoire de l'Ouest lausannois. Sur ce territoire se trouvent nombre de centres commerciaux et hypermarchés (MMM Crissier, Léman Centre, Aligro, Jumbo, Décathlon, OBI, etc.), qui attirent des clients de toute l'agglomération, voire d'au-delà. Ces entreprises ne sont pas situées à proximité immédiate d'un arrêt de transport public performant (train, métro). L'implantation s'est faite selon le schéma de référence en vigueur il y a cinquante ans (« Les clients vont venir en voiture ; prévoyons donc un grand parking. »), et non selon des critères modernes. Il importe de ne plus faire ce genre d'erreurs, et de prévoir les mesures suivantes :

- Toute implantation nouvelle de centres commerciaux doit se faire à proximité immédiate d'un moyen de transport public performant (train, métro, futur tram).
- La taille des parkings de ces nouveaux centres commerciaux doit être limitée afin de garantir l'utilisation par leurs clients des transports publics et de la mobilité douce, en lieu et place des transports motorisés individuels, générateurs de nuisances importantes (pollution, bruit).

Le fait de préciser cet objectif permettrait de lutter contre l'inégalité de force entre les différents objectifs du PDi (voir plus haut, « priorisation »).

Environnement

1. Les objectifs du volet environnement doivent également être précisés et revus à la hausse. Ainsi, s'il est indispensable que « les villes s'adaptent au réchauffement » (p. 35), il faudrait aussi qu'elles « luttent » contre ce réchauffement, en prenant toute une série de mesures pour lesquelles il convient de fixer des règles plus précises, par exemple :

- Au niveau de l'aménagement de certains espaces, notamment publics, afin d'optimiser le rapport entre zones imperméables et zones perméables. Beaucoup de places actuelles, de même que nombre des aménagements des trottoirs sont en effet essentiellement recouverts de béton / de goudron. Cela a deux conséquences négatives : la création d'îlots de chaleur et la surchauffe de la ville, ainsi que l'augmentation du ruissellement et la surcharge des réseaux d'évacuation des eaux.
- Au niveau de l'entretien différencié des espaces verts, comme le fait depuis longtemps une Commune comme Lausanne. Cet entretien différencié permet d'économiser de l'argent, tout en favorisant la biodiversité des espaces verts.

Afin de s'assurer que des mesures suffisantes soient prises dans ce domaine, il paraît indispensable de fixer des objectifs plus précis et contraignants.

2. Un inventaire et des actions (développement, protection) doivent impérativement être prévues pour les espaces verts de quartier. Un objectif plus précis, là aussi, en termes de maintien de la superficie dévolue aux espaces verts, en distinguant les espaces à faible / forte biodiversité, est nécessaire, afin de s'assurer que les intérêts économiques ne l'emportent pas sur les objectifs écologiques du PDi (voir ci-dessus, « priorisation »).

Qualité de l'air

Le PDi se borne, dans l'examen de cette thématique absolument centrale, à constater que la qualité de l'air s'est améliorée dans l'ouest lausannois, même si des progrès restent à faire au niveau des particules fines notamment. C'est totalement insuffisant, dans un secteur où les normes légales sont régulièrement dépassées, et où un tel accroissement de la population et des activités économiques sont projetés ! Le PDi doit absolument fixer un cadre précis et contraignant pour s'assurer que la qualité de l'air (et donc la santé des habitants) ne soit pas sacrifiée aux objectifs de développement (voir « priorisation »).

Transports individuels motorisés

1. Un enjeu absolument central pour l'Ouest lausannois concerne le projet de « suppression du goulet d'étranglement de Crisser ». Dans ce cadre, à rebours du bon sens, une jonction autoroutière est prévue dans un secteur très dense, à Chavannes. Or, si ce projet a le mérite de correspondre à la répartition du trafic en poches et au déchargement du trafic en milieu

urbain, cet objectif peut être atteint de manière bien meilleure avec le déclassement de cet axe en boulevard urbain. En effet, des carrefours plus fréquents sont possibles sur ce type d'axe, amenant à la création d'un maillage plus serré. De plus, un tel aménagement serait beaucoup plus adéquat en termes de pollution et de bruit dans ce secteur dense. Par ailleurs, les « jonctions » pourraient être réalisées avec une emprise au sol extrêmement réduite, diminuant les effets de coupure, dénoncés par le PDi (voir notamment p. 84 et 146). Il est significatif, à ce niveau, que ces jonctions projetées ne soient que peu traitées dans le PDi. Dans ce cadre, nous demandons instamment que l'opportunité de déclasser l'autoroute en boulevard urbain soit étudiée par le PDi, sachant que ses conclusions seraient transmises à l'OFROU.

2. Par ailleurs, une couverture de l'autoroute à Chavannes permettrait de rétablir la continuité du territoire, de lutter contre le bruit... et de libérer de la place pour un espace public et de rencontre d'environ 2 ha avec la possibilité d'aménager des terrains de jeux, de sports et des espaces verts. Cette option, plébiscitée depuis des années par le Conseil Communal chavannois, doit, elle aussi, être étudiée dans le cadre du PDi.
3. Nous regrettons dans ce cadre que le projet de contournement autoroutier de Morges ne soit pas pris en compte par le Plan Directeur intercommunal. En effet, la problématique de la circulation dans l'Ouest lausannois, et singulièrement autour de la problématique du « goulet d'étranglement » de Crissier, en dépend grandement : si la variante Nord se réalise, la bretelle autoroutière partant de Villars-Sainte-Croix vers Ecublens – Morges deviendra un « bras mort » comme l'est déjà la portion Ecublens – Maladière. Dans ces conditions, une décision de déclassement sera probablement prise... mais trop tard pour empêcher les scarifications massives et durables provoquées par l'élargissement de l'autoroute et les nouvelles jonctions.
4. Certaines « mesures d'accompagnement » de ce projet de nouvelles jonctions – nous pensons notamment au projet de nouvel axe prévu à Renens (secteur Censuy - Léman) pour accéder à l'autoroute– risquent par ailleurs de ne pas être prêtes à temps, avec des conséquences importantes. Ainsi, en ce qui concerne notre exemple, un flux de circulation supplémentaire serait dévié sur l'axe Préfaully - Avenue de la Gare à Chavannes, alourdissant davantage les nuisances déjà prévues dans le secteur suite à la réalisation de la jonction de Chavannes. C'est pourquoi nous demandons l'introduction d'un mécanisme qui assure que ces « mesures d'accompagnement » soient réalisées avant la mise en service de ces jonctions.
5. L'objectif affiché (p. 146 : « Faire en sorte que l'augmentation des besoins de déplacements soit essentiellement absorbée par les transports publics et la mobilité douce (piétons, vélos) ») nous semble pêcher par son imprécision et sa timidité, laissant libre cours à toutes

les dérives possibles. Selon nous, la diminution du trafic routier –autoroute comprise !– au sein du district paraît être le seul objectif cohérent avec l'amélioration de la qualité de vie des habitants, de la qualité de l'air et de la protection de l'environnement. Afin de garantir un certain équilibre entre les objectifs du PDi (voir ci-dessus, « priorisation »), la première étape, absolument nécessaire, semble être la fixation d'objectifs adéquats, précis et contraignants.

6. Le Plan Directeur intercommunal traite des questions de mobilité au sein du district, en mettant un accent sur la mobilité douce et le développement des transports public, ce dont nous nous réjouissons. Mais nous estimons qu'il ne prévoit pas assez de mesures dissuadant ni les habitants de prendre leur voiture pour des trajets pour lesquels il existe des solutions de substitution ni les personnes en transit de pénétrer dans le district. En plus de l'indispensable généralisation de la modération du trafic développée dans le PDi, on pourrait imaginer les mesures suivantes :

- Modération à 30km/h la nuit sur TOUS les axes, y compris axes de transit, suivant l'exemple lausannois ;
- Assainissement du bruit sur TOUS les axes, en particuliers les axes de transit : le PDi mentionne, p. 80, que « l'assainissement du bruit routier a été entrepris sur de nombreux axes routiers », mais il convient d'intensifier cet effort et de le généraliser.
- Multiplication des chemins en cul-de-sac et/ou réservés aux bordiers (sauf vélos), afin d'éviter le trafic de transit ;
- Diminution importante du nombre de places de parc sur territoire public, ce qui libérerait par ailleurs de la place pour la mobilité douce ;
- Création d'un réseau de parking-relais à l'extérieur de l'agglomération, près des lignes de transports publics (gares notamment), à un tarif attractif. Pour ce point, une collaboration avec les Communes situées au Nord et à l'Ouest du district est nécessaire. Aucun parking-relai, existant ou projeté, ne figure sur les cartes du PDi, ce qui est pour nous une lacune incompréhensible.

Notons que de telles mesures permettraient de faire baisser le nombre de véhicules individuels motorisés sur la plupart des axes, libérant ainsi de la place pour la mobilité douce et pour les transports publics, qui seraient moins retardés par les encombrements.

7. Monitoring de la circulation des voitures : comme l'évolution du trafic routier (et autoroutier) figure comme un des impacts négatifs principaux du développement de l'ouest lausannois, il faut absolument augmenter la confiance de la population dans le suivi de cette évolution. Les comptages routiers actuellement réalisés sont très souvent sujets à caution : nombre d'habitants constatent des évolutions bien différentes de celles observées par des comptages soi-disant objectifs. De nouveaux outils de suivi bien plus performants

sont disponibles : il s'agit par exemple de *Smart City* de Swisscom qui est mis en œuvre par la commune de Pully depuis 2015 (voir <https://transport.epfl.ch/wp-content/uploads/2018/08/LT-pully.pdf>). Il est absolument nécessaire de mettre en œuvre ce type d'outil dans l'ouest lausannois pour avoir des données fiables et les communiquer de la manière la plus directe possible à la population (comme c'est le cas de la pollution, bien que, là aussi, il manque encore des capteurs dans l'ouest lausannois et l'analyse des particules fines).

Ce monitoring renvoie aussi à la nécessité pour le PDi d'établir des liens avec les compétences des hautes écoles (UNIL et EPFL) : il est incroyable que ces liens ne soient pas prévus au moins en termes de monitoring sur des aspects tels que mobilité, environnement, urbanisme ou énergie qui font l'objet de recherches européennes sans que l'ouest lausannois où les hautes écoles sont installées n'en profitent (par ex. le projet Mobilus de l'EPFL, voir <https://actu.epfl.ch/news/le-lasur-partenaire-du-projet-mobilus/> : bien que l'EPFL n'ait jamais répondu à notre association pour témoigner de ses recherches et expériences dans ce projet, il est à espérer qu'elle n'en fera pas de même avec les communes de son territoire d'implantation !!!

Mobilité douce

Nous saluons la volonté du PDi de développer la mobilité douce en créant des itinéraires continus. Toutefois, il nous semble indispensable, afin que de tels aménagements se concrétisent, et ne soient pas subordonnés aux transports motorisés individuels, de fixer des objectifs précis et élevés au niveau des standards minimum à respecter. Dans le cas contraire, il est fort à parier que certains aménagements ne se réaliseront pas ou qu'à moitié. Relevons encore que de petits changements quant à l'aménagement des routes pourraient avoir un impact positif sur la mobilité douce. Ainsi, le déplacement des plaques et grilles d'égouts vers le centre de la chaussée réduirait l'insécurité des vélos qui circulent au bord des axes, là où ces aménagements se situent.

Cette prise de position a été validée par le Comité de l'association Abac 1022 – Bien Vivre à Chavannes le 7 mars 2019.

Au nom de l'Association,

Olivier Roque
Trésorier

Sarah Corthay
Membre du Comité

Bertrand de Rham
Membre