

DETEC  
Kochergasse 6  
3003 Berne

Lausanne, le 25 novembre 2018

**Concerne : opposition dans le cadre de la mise à l'enquête publique d'un projet des routes nationales N09, Jonction de Lausanne-Blécherette, nouvel aménagement**

---

Madame, Monsieur,

Notre association PRO VELO Région Lausanne, forte d'environ 1'200 membres, a pour but de promouvoir le vélo dans la région lausannoise comme l'attestent ses statuts qui sont à disposition sur notre site internet<sup>1</sup>.

Nous avons consulté avec attention le projet de nouvel aménagement de Lausanne-Blécherette qui prévoit à juste titre des itinéraires de mobilité douce séparés du trafic individuel motorisé aux abords de la nouvelle jonction.

En l'état, il comporte toutefois des discontinuités et des incohérences d'intégration au réseau cyclable du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et du schéma directeur du nord lausannois à l'horizon 2030. Il ne respecte pas certaines prescriptions des normes VSS relatives aux aménagements de mobilité douce. Plus généralement, il ne précise pas quelles mesures permettront de maîtriser les nuisances liées à l'augmentation attendue du trafic et n'assure pas la continuité des itinéraires de mobilité douce en aval des jonctions et au-delà du périmètre strictement mis à l'enquête publique, conformément aux objectifs du PALM et du plan directeur cantonal (mesure A23<sup>2</sup>). Ces différents éléments nous conduisent donc à formuler la présente opposition.

**Qualité de partie**

Par renvoi de l'art. 27d LRN, la légitimité pour agir relève ici de l'art. 6 PA. Dans le champ de cette disposition, une association a qualité de partie, dans le cas où elle ne serait pas touchée dans ses intérêts propres ou ne se serait pas vue conférer une telle qualité par la loi pour autant qu'elle ait

---

<sup>1</sup> [www.pro-velo-lausanne.ch/association/statuts-de-pro-velo-lausanne](http://www.pro-velo-lausanne.ch/association/statuts-de-pro-velo-lausanne)

<sup>2</sup> « Le Canton encourage les déplacements à pied et en deux roues non motorisés, surtout à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres, ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs, avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité. Il s'agit d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux. Le Canton prend les mesures suivantes : – traiter systématiquement, avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transports, la mobilité douce lors d'interventions sur le territoire (plans directeurs, plans d'affectation, permis de construire) ; – sensibiliser la population et l'ensemble des acteurs économiques et politiques ; – développer une urbanisation de proximité favorisant les déplacements doux ; – améliorer la qualité des interfaces et développer la complémentarité entre transports publics et déplacements doux ; – mettre en valeur et assurer la continuité des itinéraires pédestres et cyclistes dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme [...]»

pour but statutaire la défense des intérêts de ses membres, que ces intérêts soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel (ATF 121 II 39). L'impact de la jonction Lausanne-Blécherette sur la pratique et la promotion de la mobilité douce ne se limite pas aux abords directs de la jonction. Tout comme les projets autoroutiers de l'ouest lausannois également à l'enquête publique jusqu'au 10 décembre<sup>3</sup>, le projet fait partie intégrante de la stratégie de mobilité multimodale du PALM déployée à l'échelle de toute l'agglomération<sup>4</sup>. 56% de nos membres résident sur l'une des 3 communes accueillant la future jonction Lausanne-Blécherette et 70% sur l'une des 12 communes concernées par les différents projets autoroutiers de l'ouest lausannois. Chacun de nos membres voit leurs droits et obligations touchés par la décision. Ils ont donc, individuellement, qualité pour agir.

En effet, la double jonction de la Blécherette, la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, les nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes-près-Renens ainsi que la demi-jonction de Lausanne-Malley, auront une incidence sur l'ensemble du réseau routier de la région lausannoise. Leur impact ne peut donc pas être évalué de manière séparée. À défaut de mesures d'accompagnement pour décourager les trajets superflus en voiture au sein de l'agglomération, c'est l'ensemble des habitants et donc de nos membres qui pâtiront d'un accès fluidifié et facilité à l'autoroute et de ses nuisances pour leur sécurité et leur santé, notamment trafic, bruit et pollution.

Pour accompagner le développement de l'agglomération, les mesures nécessaires au report modal vers la mobilité douce et les transports publics, en particulier voies cyclables d'agglomération, M3, tram et lignes de BHNS, doivent être mises en œuvre avant l'arrivée des nouvelles jonctions autoroutières qui renforceront inévitablement l'attractivité de la mobilité en transports individuels motorisés.

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 œuvre 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.

### **Enjeux pour la mobilité douce**

Le rapport technique du projet Lausanne-Blécherette relate que « l'usage du vélo doit notamment être encouragé pour les déplacements relativement courts, jusqu'à 5 kilomètres (en l'absence de dénivelé important) ». **Ce constat ne tient visiblement pas compte des évolutions liées au vélo électrique et doit être revu.**

Le nombre de vélos électriques n'a pas cessé d'augmenter ces dernières années, particulièrement en région lausannoise. Le vélo électrique se pratique en moyenne sur des distances supérieures à 5km pour les déplacements domicile-travail selon les chiffres du dernier micro-recensement transports. Enfin, il rend le vélo accessible à tout un chacun quelle que soit sa condition physique ou la topographie.

Ce potentiel doit être pris au sérieux, car il peut permettre de soulager significativement le réseau routier aux heures de pointes et compense les liaisons tangentielles en transports publics manquantes de l'agglomération. Mais il ne peut être mobilisé qu'avec un réseau cyclable sécurisé, continu et offrant un maillage suffisant. Les aménagements cyclables nécessaires font aujourd'hui défaut sur les principales pénétrantes reliant le centre de l'agglomération au nord lausannois qui présentent des charges de trafic inadaptées à la pratique du vélo sur la chaussée.

---


<sup>3</sup> Mise à l'enquête publique d'un projet des routes nationales N01, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier - Jonction d'Ecublens - Jonction de Chavannes-près-Renens - Jonction de Lausanne Malley, Communes de Lausanne, Chavannes-près-Renens, Echandens, Ecublens, Crissier, Bussigny, Villars-Sainte-Croix, Mex, Denges, Préverenges, Renens et Saint-Sulpice.

<sup>4</sup> <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=27>

Plus de 80% des Vaudois ont plébiscité la réalisation d'un véritable réseau de voies cyclables lors de la votation fédérale du 23 septembre dernier. Les travaux massifs entrepris par l'OFROU à la Blécherette et l'ouest lausannois sont l'occasion d'y remédier dans des délais raisonnables.

Figure 1 : cycloconformité des axes selon le réseau cyclable du SDNL<sup>5</sup>

6



**Attention les vélos!**

## Des axes cycloconformes?

La cycloconformité désigne un axe vélo selon son attractivité. Afin de la mesurer, divers facteurs entrent en jeu :

- les charges de trafic, critère prépondérant pour les itinéraires cyclables utilitaires;
- les limitations de vitesse;
- la largeur des routes;
- la topographie;
- la visibilité ou sinuosité de la route;
- l'accidentologie;
- le revêtement, qui peut être bitumineux ou en béton.

Par rapport au réseau régional du SDNL, les axes sont jugés cycloconformes si :

- hors localité, les charges de trafic sont inférieures à 3'000 véhicules/jour et le cheminement est revêtu en dur (béton);
- en localité, les charges de trafic sont inférieures à 5'000 véhicules/jour.

Si l'axe est jugé cycloconforme, aucune mesure n'est à priori nécessaire, dès lors que la sécurité de l'utilisateur est garantie.

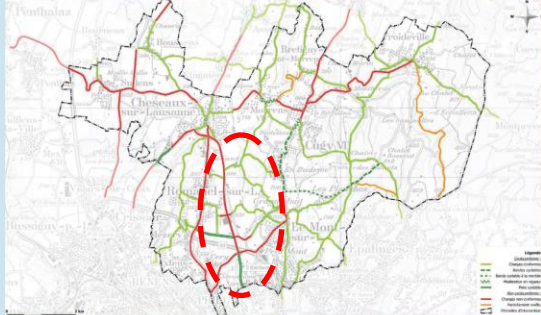


Fig. 7 | Cycloconformité des axes - Horizon pleine densification.

Comme on peut l'observer sur la carte de la cycloconformité, la grande majorité des axes secondaires est actuellement cycloconforme dans le Nord lausannois. Cependant, sur les axes principaux des routes can-

ment dans le couloir ouest du SDNL, des mesures sont nécessaires afin de rendre ces axes sûrs et praticables par les vélos.

Exposition Nord lausannois 2030

### Aménagements pour la mobilité douce

#### **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<sup>6</sup> 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 apportées 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**

<sup>5</sup> <http://www.sdnl.ch/pdf/expo2018velo.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.lausanne.ch/vie-pratique/sport-pour-tous/installations-sportives/parcours-cyclistes/plan-parcours-velo>

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.

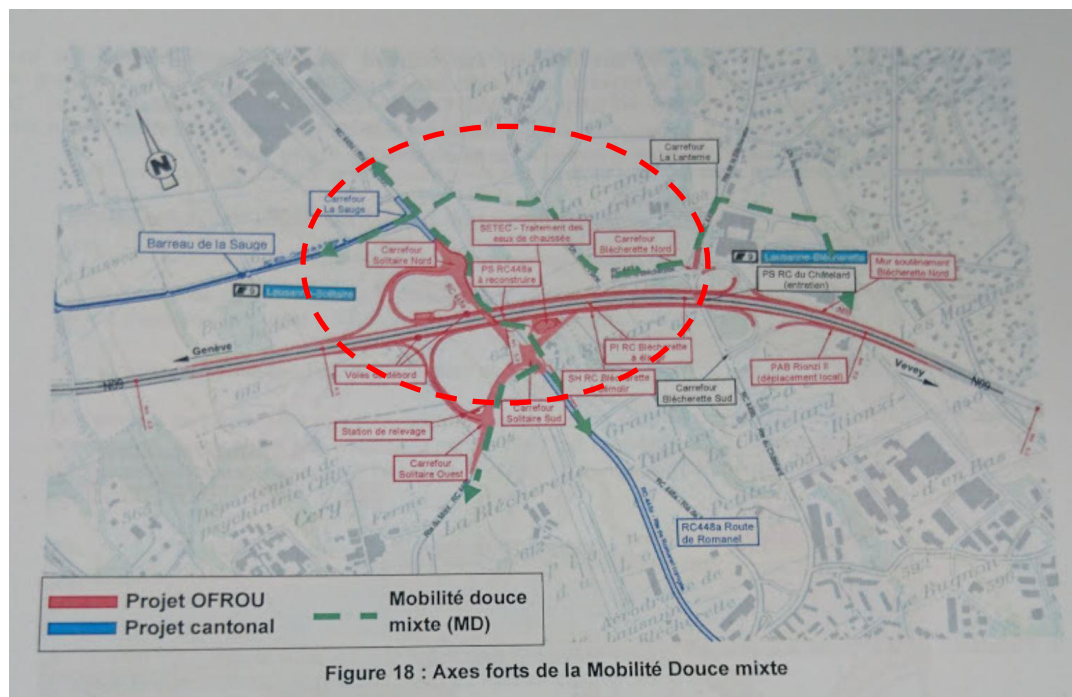
- Entre les giratoires Solitaire-Ouest et Solitaire-Sud, l'itinéraire de mobilité douce a une pente de 7.7% ce qui est supérieur à la pente recommandée par la norme VSS 640 238 pour une rampe destinée au trafic des piétons et des vélos. **Cette pente pourrait être adoucie en prolongeant les talus construits 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.

Figure 2: réseau cyclable du SDNL<sup>7</sup>



<sup>7</sup> <http://www.sdnl.ch/pdf/expo2018velo.pdf>

Figure 3 : axes forts de la mobilité douce du projet de jonction Lausanne-Blécherette



#### 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 et le futur Terminus du métro M3 :

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. Ce choix n'est pas conforme aux objectifs de promotion de la mobilité douce du PALM et du Plan directeur cantonal (mesure A23) au 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, où les charges de trafic sont élevées.

**Nous demandons la prolongation des aménagements projetés sur la route de la Blécherette en direction du Mont. Un accès direct et sécurisé au futur Terminus du métro M3 doit également être garanti.**

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

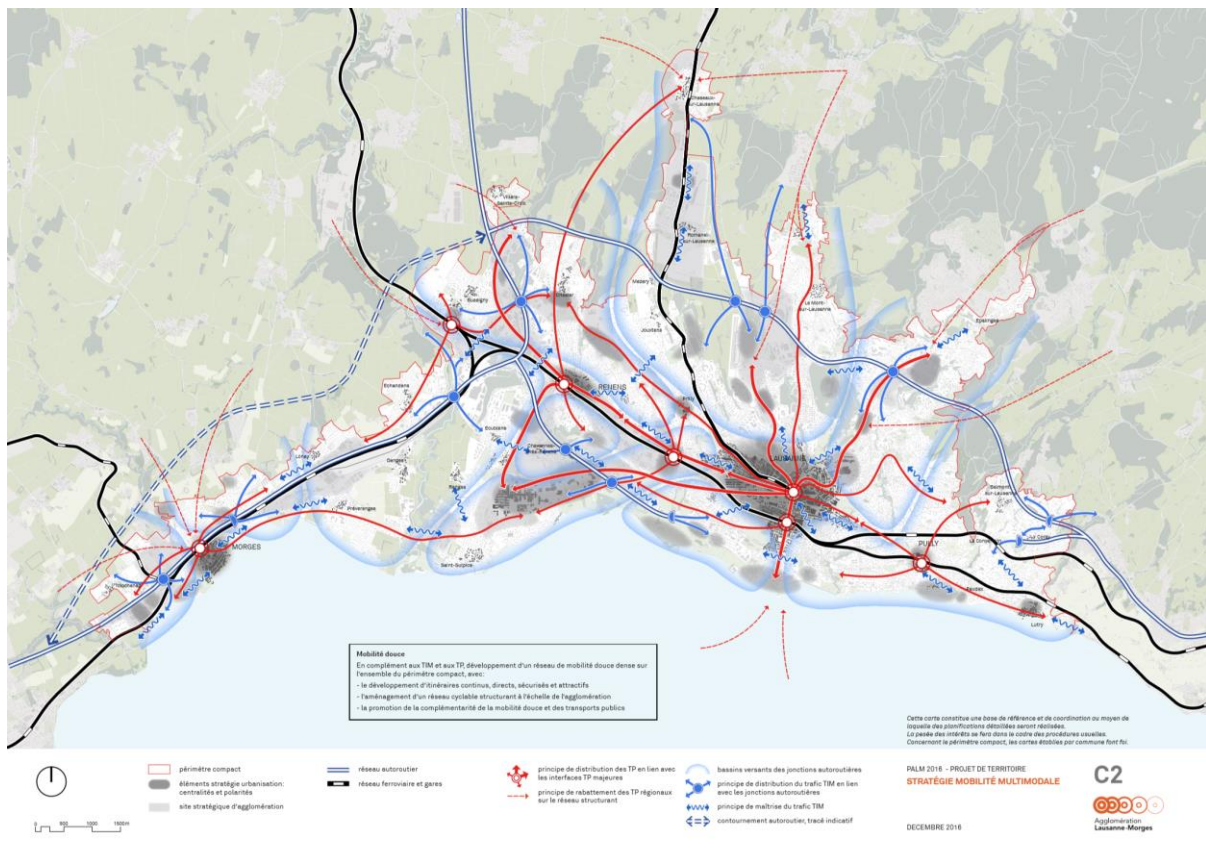
80% du trafic empruntant l'autoroute est interne à l'agglomération et concerne des trajets qui n'excèdent la plupart du temps pas dix kilomètres. Même en concentrant l'essentiel du trafic sur l'autoroute, l'augmentation du trafic prêtertera forcément les charges de trafic du réseau secondaire et son 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 (cf. carte C2 ci-dessous).

**Aussi, nous demandons des garanties 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.**

**Nous demandons également que soit étudiée dans le cadre du PALM la création d'une voie express vélo<sup>8</sup> au nord de l'agglomération pour offrir une alternative efficace de déplacement à la voiture sans passer par le centre-ville de Lausanne. Nous demandons la mise en œuvre prioritaire des mesures de mobilité douce permettant de sécuriser les axes cyclables structurants de l'agglomération.**

Figure 4 : stratégie de mobilité multimodale du PALM



En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à ce qui précède, nous vous prions, Madame, Monsieur, d'agréer nos salutations distinguées.

Zoé Dardel  
Présidente  
PRO VELO Région Lausanne

Arnaud Nicolay  
Secrétaire général  
PRO VELO Région Lausanne

**Copies :**

- Etat de Vaud, DGMR
- Municipalité de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne
- Stéphane Bolognini, délégué vélo, Ville de Lausanne
- Fabian Schwab, guichet vélo, Etat de Vaud
- Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce, SDOL