

DETEC
Kochergasse 6
3003 Berne

Lausanne, le 9 décembre 2018

Concerne : opposition dans le cadre de la 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

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 internet¹.

Nous avons consulté avec attention les projets autoroutiers cités ci-dessus qui prévoient à juste titre des itinéraires de mobilité douce en grande partie séparés du trafic individuel motorisé aux abords des différentes jonctions. Nous formulons toutefois une opposition au projet pour les motifs suivants.

Toutes les jonctions du projet impactent le réseau secondaire sur des axes structurants du réseau cyclable du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et doivent à ce titre respecter les meilleurs standards de sécurité mais aussi d'attractivité pour les vélos, en conformité avec la stratégie sectorielle de mobilité du PALM qui repose sur :

- *Les transports publics, en tant que principal vecteur d'une mobilité durable ;*
- *La mobilité douce, qui doit être considérée comme un mode à part entière et dont le rôle doit être renforcé ;*
- *Le réseau routier, qui doit être aménagé et géré dans une perspective multimodale, et les transports individuels motorisés, dont les flux doivent être maîtrisés et canalisés.*

En l'état, le projet comporte des discontinuités et des incohérences d'intégration au réseau cyclable du PALM et du schéma directeur de l'ouest lausannois. Il pose des problèmes de sécurité et de fluidité pour les vélos, particulièrement aux limites des différents projets. 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, contrairement aux

¹ www.pro-velo-lausanne.ch/association/statuts-de-pro-velo-lausanne

objectifs du PALM, du plan directeur cantonal (mesure A23²) et du nouveau plan directeur communal de la Ville de Lausanne³.

Les hypothèses d'augmentation du trafic du projet à l'horizon 2030 ne tiennent pas suffisamment compte du potentiel de développement de la mobilité douce, et particulièrement du vélo électrique. Un trajet sur deux en voiture ne dépasse pas 5km. L'autoroute de contournement de Lausanne sert d'ailleurs à une majorité de trajets internes à l'agglomération. Moyennant des infrastructures adaptées et une modération de la vitesse sur le réseau secondaire, une partie significative d'entre eux pourraient être effectués à vélo.

Nous contestons le choix de miser sur l'autoroute pour contourner l'agglomération en construisant de nouvelles jonctions à l'intérieur du périmètre compact qui renforcent l'attractivité des transports individuels motorisés sans développer des axes de mobilité douce et de transports publics tangentiels performants.

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. Ces dernières renforceront inévitablement l'attractivité des transports individuels motorisés (TIM).

En 2016, près de 10 ans après la naissance du PALM très bien noté pour son volet mobilité douce par la Confédération, 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.

Enfin, compte tenu des investissements massifs consentis à l'échelle de l'agglomération et de l'interdépendance entre jonctions lausannoises, la jonction existante de Vennes doit également être aménagée pour les modes doux. La route de Berne, qui figure sur le réseau cyclable structurant du PALM, constitue l'un des axes les plus chargés de la région et fait l'objet de réaménagements pour la mobilité douce, planifiés ou déjà réalisés, de la Sallaz jusqu'au Chalet-à-Gobet à l'exception du tronçon situé sous compétence de l'OFROU.

² « 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 [...]»

³ « L'intensification des déplacements observée de manière générale met sous très forte pression les réseaux de mobilité (individuelle et collective), en particulier au centre-ville et sur les réseaux structurants. Dès lors, le recours à une mobilité durable et un partage équilibré de l'espace public constituent plus que jamais une priorité. Les planifications en cours vont clairement dans ce sens, en particulier par un fort développement du réseau de transports publics et par la promotion de la mobilité piétons et vélos. Il est important de continuer dans cette direction. »

En septembre dernier, plus de 80% des Vaudois ont dit OUI à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables pour donner au vélo une véritable place dans notre système de transport. Confédération, Canton et communes ont la responsabilité de coordonner leurs efforts pour réaliser des itinéraires cyclables sûrs, attractifs et continus dans l'agglomération lausannoise, conformément à la Constitution, au plan directeur cantonal, au projet d'agglomération Lausanne-Morges et aux lignes directrices du Schéma directeur de l'ouest lausannois pour la mobilité douce.

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 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 du projet sur la pratique et la promotion de la mobilité douce ne se limite pas aux abords directs des différentes jonctions. Tout comme l'extension de la jonction Lausanne-Blécherette qui était à l'enquête publique jusqu'au 26 novembre dernier, le projet fait partie intégrante de la stratégie de mobilité multimodale du PALM déployée à l'échelle de toute l'agglomération. 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.

Aménagements pour la mobilité douce aux abords des différentes jonctions

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. **La continuité des aménagements et leur intégration cohérente au réseau cyclable et piétonnier sur l'ensemble du périmètre doivent être impérativement assurées dès la mise en service des nouvelles jonctions, d'autant que chaque jonction impacte un ou plusieurs axes structurants du réseau cyclable du PALM.**

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 doit pas se faire au détriment des piétons, en particulier avec le développement du vélo électrique qui multiplie les situations de dépassement entre vélos. Une récente étude de la SVI conclut que « de façon générale, les normes et recommandations en vigueur en Suisse ne tiennent pas compte de la présence de vélos à assistance électrique dans le trafic » et confirme que « la largeur des aménagements cyclables doit à l'avenir dépendre du nombre de cas potentiels de dépassements entre cyclistes »⁴.

Tracé des itinéraires cyclables :

La norme VSS 640 060 donne les bases et les principes pour le développement d'itinéraires cyclables sécuritaires et attractifs. Elle donne les vitesses, les rayons de courbure et les distances de visibilité à respecter. **Nous demandons que les prescriptions de cette norme soient respectées pour tous les nouveaux itinéraires proposés.** Les itinéraires cyclables doivent permettre au trafic vélo d'être fluide et sans danger, en particulier avec le développement des vélos électriques et leur vitesse plus élevée.

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 à l'attractivité et à la fluidité des déplacements à pied et à vélo, alors même qu'on cherche à les promouvoir. **Pour tous les projets, nous demandons une détection automatique des modes doux, une synchronisation des traversées successives et des mesures pour écourter leur temps d'attente. Sur les tronçons sans conflits ou problèmes majeurs de cisaillement entre trafic cycliste et trafic motorisé, nous demandons de maintenir la possibilité pour les cyclistes rapides d'emprunter la chaussée en aménagement au minimum des sas vélo aux carrefours en parallèle aux aménagements mixtes vélos-piétons.**

1. Jonction d'Ecublens

Un accident sur trois dans un giratoire implique un cycliste qui en est la victime 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 devront couper le flux principal de la circulation qui va tout droit sur un axe qui comptera plus de 15'000 véhicules/jour à l'horizon 2030 pour rejoindre le côté opposé de la chaussée. **Nous demandons la prolongation de la piste mixte vélos-piétons de la route de la Pierre en direction**

⁴ Projet de recherche SVI 2014/003 sur demande de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), « Vélos électriques – effets sur le système de transports », 2017, p.8.

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 ces trois giratoires.

Tous les types de vélos doivent pouvoir emprunter les aménagements cyclables prévus. **Nous demandons que l'itinéraire de franchissement de la Venoge soient équipées 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 indiqués suffisamment en amont**, en particulier la route du Reculan en venant de Bussigny pour aller à Ecublens.

2. Jonction de Chavannes

Tout comme pour la jonction de Malley, les modes doux gagneront en sécurité mais leur progression sera pénalisée par de nombreuses traversées régulées par des feux, jusqu'à 5 en moins de 500 mètres dans le sens Lausanne-Chavannes. Le projet n'offre pas d'alternative pour les cyclistes rapides qui seront fortement tentés de rester sur la chaussée malgré les zones de cisaillement et de conflit avec le trafic individuel motorisé entrant et sortant de la nouvelle jonction côté nord.

Nous demandons des garanties concernant la détection automatique des modes doux, évoqué par le rapport mobilité douce de la nouvelle jonction de Chavannes, et une synchronisation des traversées pour franchir les bretelles d'autoroute sur le côté nord de la RC76 en une seule fois. Ces mesures doivent être impérativement assurées sur cet axe structurant du réseau cyclable du PALM pour répondre aux besoins de tous les profils de cyclistes.

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.

A l'approche du carrefour du Taluchet sur la RC76 dans les deux sens, nous demandons l'ajout d'une bande cyclable pour sécuriser l'accès au sas vélo permettant de tourner à gauche et l'aménagement de tourner-à-gauche indirects.

Pour garantir la sécurité des cyclistes et piétons sur le chemin du Caudrai qui n'est pas aménagé, nous demandons des mesures de modération du trafic à 30km/h ou la création d'aménagements cyclables.

3. 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.

Le projet sécurise la progression des cycles entre le terminus de la Bourdonnette et la RC1 par un aménagement cyclable hors trafic mais péjore la fluidité de leurs déplacements avec 3 à 4 feux sur moins de 300 mètres, à moins de rester sur la chaussée. Au-delà du carrefour Nord en direction de Lausanne, le projet n'offre aucun aménagement cyclable en dehors des sas 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.

Sur un axe aussi stratégique pour les modes doux, le choix de privilégier une piste mixte à 3.00m pour conserver 2 voies de circulation en plus de la voie bus n'est pas conforme aux objectifs du PALM. **Nous demandons l'élargissement des aménagements mixtes piétons-vélos à au moins 3.50m.**

La réinsertion des vélos à angle-droit depuis la piste mixte sur la chaussée qui compte 4 présélections sans aménagement cyclable 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 (TAP III) confirme qu'il est « primordial d'offrir une traversée de la jonction sûre et attractive pour tous les types de cyclistes. »⁵.

Sur cet axe structurant du réseau cyclable du PALM, nous demandons la prolongation des aménagements cyclables en amont du carrefour Nord dans les deux sens vers l'avenue du Chablais qui dispose déjà d'un trottoir mixte à la montée. Un itinéraire sécurisé et continu doit être assuré 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.

Comme pour la nouvelle jonction de Chavannes, nous demandons des garanties concernant la détection automatique des modes doux qui n'est pas mentionnée dans le rapport sur la mobilité douce relatif à la jonction de Malley et une synchronisation des traversées pour faciliter la traversée de la jonction en une seule fois, au même titre que les transports individuels motorisés.

Nous demandons également 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.

4. Jonction de Crissier

Malgré des charges de trafic toujours supérieures à 20'000, voire 30'000 véhicules/jour aux abords de la jonction de Crissier 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 pour un usage bidirectionnel (3.00m), 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. Ces manques, déjà signalés lors de la mise à l'enquête, n'ont pas fait l'objet de mesures correctives. La

⁵ OFROU – N01 – Complément à la demi-jonction de Lausanne-Malley – projet définitif TAP III: rapport Mobilité Douce

connexion de la piste mixte aux limites du projet n'est pas claire, en particulier les modalités de traversée de la rue de Morges pour les vélos qui devront poursuivre sur une bande cyclable de l'autre côté de la chaussée en direction du quartier des Lentillères et les modalités d'insertion des vélos sur la piste mixte en venant du chemin du Saugy.

Nous demandons que la connexion de la piste mixte avec la rue de Morges et le ch. du Saugy soit correctement assurée dès la mise en service du projet dans les deux sens en tenant compte de la cohérence globale des itinéraires et des aménagements aux limites du projet.

Nous demandons l'élargissement de la piste mixte bidirectionnelle pour franchir l'autoroute à au moins 3.50m ou des aménagements pour les modes doux des deux côtés, compte tenu de la présence de plusieurs bifurcations successives et de la poursuite de l'aménagement en bandes cyclables de chaque côté aux limites du projet.

La segmentation des projets entre Confédération, canton et communes (autoroute, tram et BHNS) ne garantit pas 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 existant 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 en limitant les temps d'attente.

5. Echangeur de Villars-Ste-Croix

La barrière que représente l'autoroute est un facteur limitant pour le développement de la mobilité douce dans l'ouest lausannois. La suppression du goulet d'étranglement de Crissier offre l'opportunité d'assainir de nombreux franchissements inadaptés aux modes doux qui ne se représentera pas avant des dizaines d'années.

Les passages sous l'échangeur en direction de Villars-Ste-Croix et de Sullens ne sont pas réaménagés dans le cadre du projet et resteront inadaptés à la promotion du vélo malgré des distances tout à fait adaptées à sa pratique dans la région, en particulier avec le développement du vélo électrique. Ce choix n'est pas conforme au PALM qui fait figurer la rue de Cossonay sur son réseau cyclable structurant pour relier les centralités de Crissier et de Villars Ste-Croix. Il ne respecte pas non plus les principes définis dans le rapport succinct relatif à la mobilité douce g^{bis} du TAP II selon lesquels le projet devrait « assurer au moins une liaison cyclable en dehors du réseau routier primaire entre toutes les centralités de l'Ouest lausannois et de la Région Morges et les pôles de transports collectifs limitrophes ».

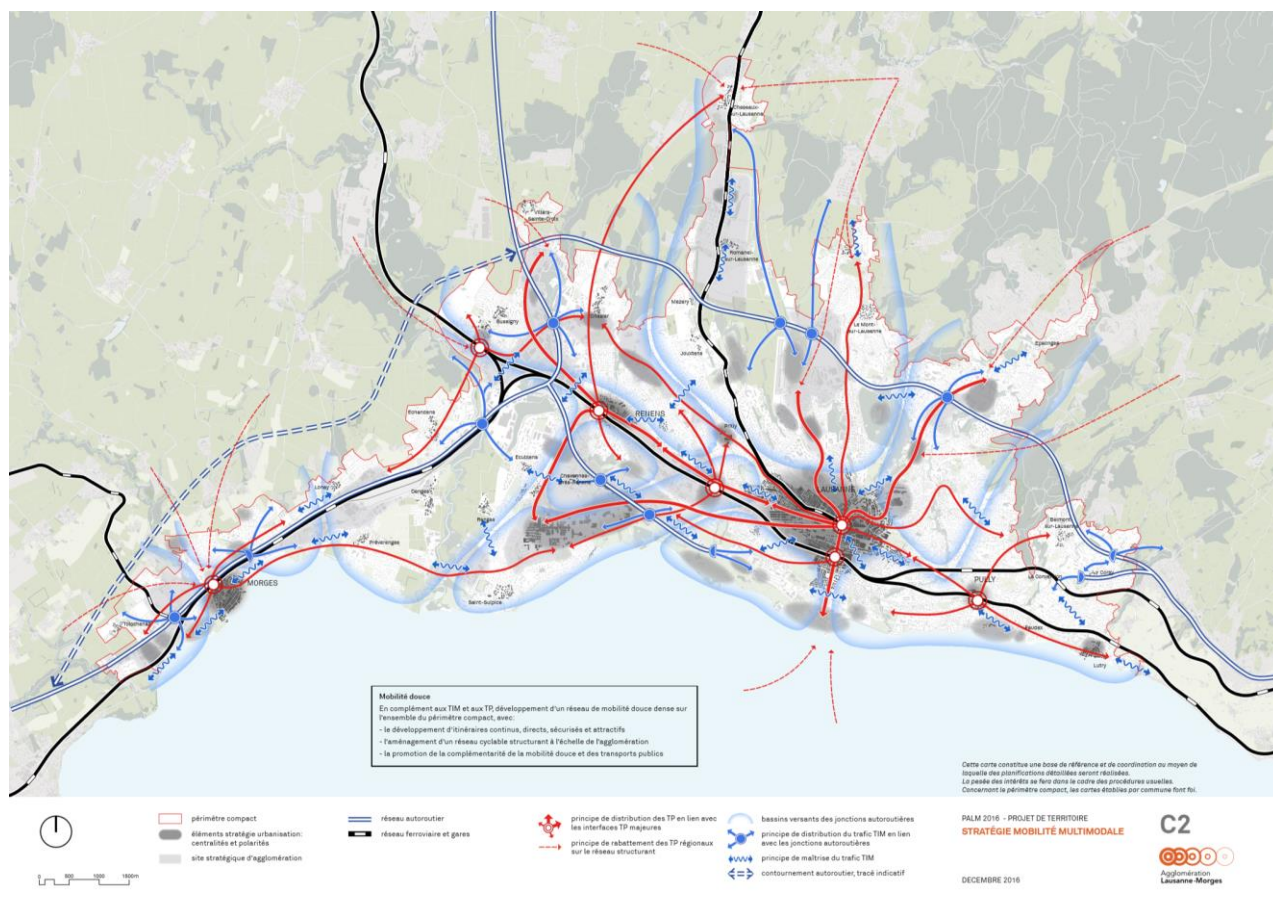
Nous demandons le réaménagement pour les modes doux de la rue de Cossonay dans le secteur de l'échangeur de Villars Ste-Croix qui permettra de rejoindre le terminus du futur tram, distant de plus de 500 mètres du centre de Villars-Ste-Croix, à vélo. Il permettra également d'assurer une liaison cyclable entre Crissier et Villars-Ste-Croix.

Sur la route de Sullens, le passage sur l'autoroute sera équipé d'un seul côté d'un aménagement bidirectionnel pour les modes doux de 3.00m de large sans indication sur sa continuité aux limites du projet. **Nous demandons des garanties sur la cohérence des aménagements proposés en fonction du projet du tram et l'élargissement de l'aménagement mixte bidirectionnel à au moins 3.50m dans ce secteur pour lequel on prévoit +85% d'habitants et d'emplois.**

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, des mesures de maîtrise du trafic TIM doivent permettre d'éviter le trafic de transit et canaliser le trafic sur l'autoroute afin de libérer de l'espace au profit des transports publics et de la mobilité douce au sein du périmètre du périmètre compact (cf. carte C2 ci-dessous).



Le principe de maîtrise du trafic TIM doit notamment s'appliquer entre la poche desservie par la jonction de Chavannes et celle de Malley, distantes seulement d'un kilomètre. Le carrefour du Taluchet réaménagé dans le cadre de la requalification de la RC76, mise à l'enquête de manière non coordonnée avec celle de la jonction de Chavannes, sera pourtant doté de 3 présélections à chaque entrée de carrefour, y compris sur la rue du Léman et sur le tronçon est de la route de

Chavannes classé seulement en réseau de distribution. Ce dimensionnement, dicté par des impératifs d'écoulement du trafic, apparaît non conforme aux intentions du PALM.

Le rapport technique, y compris les mesures d'accompagnement g. du TAP II se contente en page 13 de rappeler que « la mise en œuvre des mesures d'accompagnement est du ressort du canton et des communes concernées ». La segmentation des compétences entre Confédération, Canton et les 26 communes du PALM prétérite la mise en œuvre coordonnée et effective des mesures indispensables à la maîtrise du trafic individuel motorisé au sein du périmètre compact et aux limites du projet, là où les modes doux subiront directement la pression accrue du trafic qu'on veut canaliser sur l'autoroute.

Tout comme le bassin versant de la jonction autoroutière Lausanne-Blécherette, les bassins versants des jonctions autoroutières liées au projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier s'étendent pour la plupart jusqu'aux portes du centre-ville de Lausanne, sans principe de maîtrise du trafic TIM.

Nous demandons des garanties sur les mesures prévues par le canton et les communes pour limiter l'augmentation du trafic en aval des jonctions et empêcher le trafic de transit bien avant l'entrée du centre-ville de Lausanne et des centralités des communes de l'ouest. Leurs voiries ne sont pas extensibles. Nous demandons des garanties sur la cohérence d'intégration des différents aménagements de mobilité douce aux limites du projet.

Nous demandons également que soit étudiée dans le cadre du PALM la création d'une voie express vélo⁶ 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 et parallèle des mesures de mobilité douce permettant de sécuriser les axes cyclables structurants de l'agglomération.

Enfin, nous demandons le réaménagement du tronçon de la route de Berne sous compétence de l'OFROU puisque l'augmentation du trafic canalisé sur l'autoroute pour toute l'agglomération impactera également le réseau secondaire en aval de la sortie de Vennes.

En vous remerciant d'avance pour la prise en compte de notre opposition et l'attention portée à ce qui précède, nous vous prions, Madame, Monsieur, d'agréer nos salutations distinguées.

Zoé Dardel

Présidente

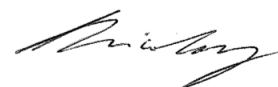
PRO VELO Région Lausanne



Arnaud Nicolay

Secrétaire général

PRO VELO Région Lausanne



6

https://www.velokonferenz.ch/download/pictures/ed/t5wky/1pa9ai7j97t0fa91wufswklvh/voies_express_velo_2015.pdf

Copies :

- Etat de Vaud, DGMR
- Municipalité des communes concernées par le projet
- Stéphane Bolognini, délégué vélo, Ville de Lausanne
- Fabian Schwab, guichet vélo, Etat de Vaud
- Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce, SDOL