

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Pétition Pour la transformation de l'autoroute A1a en boulevard urbain apaisé

1. PREAMBULE

La Commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 30 mars 2023 pour examiner cette pétition. Etaient présent-e-s Mmes Nathalie Jaccard et Valérie Zonca, MM. Guy Gaudard, Philippe Liniger, Pierre-François Mottier, Pierre-André Pernoud, ainsi que sa Présidente, Mme Elodie Lopez. Etaient excusé-e-s Mmes Claire Attinger Doepper (remplacés par M. Yves Paccaud), Sylvie Pittet Blanchette (remplacée par M. Alexandre Rydlo), et MM. Thierry Schneider (remplacé par M. Jean-François Cachin), Jean-Louis Radice (non remplacé). Le secrétariat a été tenu par M. Florian Ducommun et Mme Marie Poncet Schmid, Secrétaires de commission, Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), ces deux personnes étant remercié-e-s pour leur travail.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires : Bertrand de Rahm, habitant de Chavannes, membre du collectif « Sauvons Chavannes » ; Philippe Jeanloz, pétitionnaire ; Katia Slusarczyk, membre du collectif « Sauvons Chavannes » ; Philippe Vollichard, ingénieur forestier EPFZ, ancien responsable durabilité de l'EPFL, membre du collectif « Action Climat Ecublens ».

Représentants de l'Etat : M. Federico Molina, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Responsable de la Division planification.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

La pétition demande de requalifier le tronçon d'autoroute A1a allant de la jonction autoroutière de Crissier au rond-point de la Maladière à Lausanne, actuellement route nationale de 1^{re} classe (« autoroute », art. 2 LRN), en route nationale de 3^e classe (art. 4 LRN), communément appelée « boulevard urbain ».

2. AUDITION DES PETITIONNAIRES

En premier lieu, les pétitionnaires donnent brièvement l'historique du tronçon A1a de l'autoroute A1.

En 1964 a lieu l'Exposition nationale suisse à Lausanne, et la construction du premier grand tronçon de la première autoroute de Suisse, l'Autoroute A1 entre Lausanne et Genève, constitue un des symboles du progrès associé à cette exposition. Ce premier tronçon est inauguré le 1er mai 1964. A Chavannes-près-Renens, les travaux incluent aussi la création de la route de la Maladière (RC176). L'autoroute et la RC176 coupent la commune en deux.

Les années suivantes voient naître un projet de contournement de Lausanne par une autoroute, en passant par les quais d'Ouchy. A la suite de la crise pétrolière, les cartes sont rebattues. Il y a les dimanches sans voitures, la limitation de la vitesse sur les autoroutes et, à la suite de l'initiative Weber en 1975, le projet de bretelle autoroutière qui aurait détruit les quais d'Ouchy est refusé en 1981 par 54,7% de la population vaudoise. Les Pétitionnaires ajoutent qu'il ne s'est pas passé grand-chose depuis.

En 2018, l'Office fédéral des routes (OFROU) dépose le projet « Suppression du goulet d'étranglement de Crissier » qui prévoit trois nouvelles jonctions : une demi-jonction supplémentaire à Malley, une jonction complète à Chavannes et une jonction complète à Ecublens. Les ingénieurs de l'OFROU espèrent ainsi fluidifier ce goulet et mieux répartir les véhicules.

Opposée au projet, l'association Bien vivre à Chavannes (ABAC 22) organise une première manifestation en mai 2019 le long de l'autoroute A1a ; 236 oppositions sont formées dont celles des communes de Chavannes-près-Renens, Ecublens, Renens et Lausanne.

Face à ces réactions, s'agissant précisément des jonctions de Chavannes et d'Ecublens, une discussion se tient entre l'OFROU, la DGMR et les communes concernées, à l'issue de laquelle l'OFROU accepte de réétudier le projet de la jonction de Chavannes ; la signature d'une convention en juin 2021 unit l'OFROU, la DGMR et la commune de Chavannes-près-Renens autour de quelques modifications du projet, notamment une couverture partielle de la jonction d'environ 150 m et la modification de certains tracés.

A ce propos, les Pétitionnaires précisent que cette convention et l'avant-projet de l'OFROU publié depuis lors ne répondent pas à la volonté du Conseil communal et de la Municipalité de Chavannes-près-Renens que l'autoroute soit couverte sur un peu plus d'un kilomètre sur sol chavannois. En réalité, le projet a peu varié, puisqu'il s'agit toujours de créer une jonction autoroutière complète et d'augmenter de 30 % la capacité de l'autoroute de contournement de Lausanne.

Par ailleurs, selon les Pétitionnaires, les projets de l'OFROU proposés dans ce secteur génèrent de nombreux problèmes écologiques :

- L'artificialisation des sols empêche l'infiltration des eaux de pluie, perturbe le cycle naturel de l'eau et conduit à la déshumanisation des territoires.
- La minéralisation des sols par le béton remplace les espaces abritant la vie.
- L'augmentation des émissions de gaz à effets de serre (GES), notamment du CO₂, participe à l'amplification de l'effet de serre par un changement d'affectation de l'usage du sol.
- L'augmentation du trafic automobile engendre une importante pollution de l'air et sonore dans la région, d'autant qu'un nombre croissant de personnes vivront le long de cet axe et seront très exposées au bruit.
- L'autoroute crée des obstacles difficiles, voire impossibles à franchir, et provoque l'enclavement de quartiers entiers, enclavement que subissent toutes les espèces occupant le territoire.

Pour les pétitionnaires, la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes fait partie du problème, non de la solution.

Ils demandent donc de requalifier l'autoroute – route nationale de 1^{re} classe aujourd'hui – en route nationale de 3^e classe, communément appelée « boulevard urbain ». Pour eux, c'est la solution à tous les problèmes évoqués, tant locaux – enclavement notamment – que globaux – concernant la question climatique. De plus, selon eux, la requalification en boulevard urbain est cohérente avec la politique cantonale en matière de pacification de la mobilité.

Le « boulevard urbain » permet, en effet, des accès aussi nombreux que possible. D'ailleurs, la pétition ne s'oppose pas à l'accès à l'infrastructure depuis Chavannes-près-Renens, mais se place contre la nature même d'autoroute pour le tronçon A1a. Sur une voie requalifiée en boulevard urbain, il est possible de prévoir des liaisons moins gourmandes quant à leur emprise sur le sol, et plus légères et économiques à mettre en place. On peut également y faire circuler des bus et des vélos.

Ensuite, la requalification en « boulevard urbain » permet de baisser la vitesse à 80, voire 60 km/h. Elle contribue donc à la diminution de la pollution et des nuisances, puisqu'à 60 km/h, une voiture est nettement moins polluante et bruyante qu'à 100 km/h.

L'autoroute passant désormais dans une zone fortement urbanisée, ce qui n'était pas le cas lors de sa construction, la requalification diminuerait aussi l'effet de coupure du territoire régional, notamment chavannois, qui s'est développé avec le temps.

La requalification répond ainsi à un enjeu climatique. Actuellement, en Suisse, les transports sont responsables d'environ un tiers des émissions de CO₂. Tous les experts pointent la mobilité comme l'un des sujets sur lesquels la Suisse doit beaucoup progresser. Les opposants arguent qu'un boulevard urbain n'arriverait pas à éponger le trafic attendu en 2030. Mais ce trafic prédit par des experts n'est pas celui que vise le Plan climat vaudois. Si l'on veut atteindre les objectifs de ce plan, il faudra une baisse drastique des déplacements en transport individuel motorisé.

À titre de comparaison, l'autoroute qui pénètre en ville de Zurich a été transformée à la satisfaction de tout le monde en route nationale de 3^e classe.

Pour finir, les Pétitionnaires avancent qu'une route nationale de 3^e classe reste sous la responsabilité financière de la Confédération. Une requalification ne provoque pas de transfert de charges extrêmement important ; tout au plus peut-être les communes devront-elles se charger de l'entretien d'une partie de l'axe.

Questions de la Commission aux Pétitionnaires

Relativement à la décision de la commune de Lausanne de créer une petite et une grande ceinture routière, la première transitant par le centre de la ville et la seconde, entre Grand-Vennes et la Blécherette, de même que relativement à la décision du Conseil fédéral de donner son accord à la 3^e sortie de la Blécherette, un Commissaire demande quels seraient l'avantage et l'intérêt de freiner sur l'A1a le flux de trafic arrivant de Morges et de la Blécherette en direction de Lausanne, en particulier comment les voitures parvenant à la Maladière se déverseraient-elles dans les avenues de Rhodanie et de Cour à Lausanne.

A cette question, les Pétitionnaires rappellent que la Municipalité de Lausanne a commandé une étude visant la transformation du tronçon lausannois de l'autoroute A1a en « boulevard urbain », étude toujours en cours. Si la Municipalité de Lausanne prévoit de requalifier son tronçon en « boulevard urbain », il y aurait beaucoup plus de sens à étendre ce type de route nationale vers Chavannes et Ecublens. Le problème du rond-point de la Maladière est essentiellement dû aux véhicules qui arrivent à 100 km/h au rond-point que, d'ailleurs, le projet de la Municipalité de Lausanne veut supprimer. Avec un boulevard urbain, les voitures seraient déjà ralenties en amont, ce qui favoriserait leur perméabilité à cet endroit.

S'agissant du projet de nouvelle sortie de l'A1 à la Blécherette, le contournement autoroutier de Lausanne est limité à 100 km/h, mais ceux de plusieurs villes suisses sont limités à 80 km/h. La vitesse sur ce contournement est questionnable, mais en tant que représentants locaux de Chavannes-près-Renens et Ecublens, les Pétitionnaires se sont concentrés sur le tronçon qui les concerne quotidiennement. Ils suggèrent néanmoins que le Conseil d'État ou le Grand Conseil demande de diminuer la vitesse sur toute la longueur du contournement, ce qui rejoindrait le souhait des Pétitionnaires, lesquels rappellent que le Canton et les municipalités concernées ont demandé conjointement l'abaissement de la vitesse sur le tronçon de l'A1a. L'intérêt n'est donc finalement pas seulement local, mais également régional, voire global.

Un commissaire demande ce qui a changé depuis le dépôt d'une autre pétition émanant du même comité, il y a quelques années.

Les Pétitionnaires répondent qu'une partie des Pétitionnaires étaient membres du comité de la précédente pétition portée par ABAC 22. La pétition actuelle a une portée plus large et est soutenue également par Action Climat Ecublens et l'Association Transport et Environnement (ATE), notamment. Par ailleurs, depuis, la politique du Canton de Vaud a changé. Le Plan climat vaudois a été élaboré, dessinant les grandes lignes de ce qui doit être entrepris ces prochaines années.

3. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION

En sa qualité de Responsable de la Division planification de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), M. Federico Molina a accompagné pendant de nombreuses années tant l'OFROU que les communes membres du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

Le « boulevard urbain » a un long historique et fait l'objet notamment de deux interpellations auxquelles le Conseil d'État a répondu. Le projet de suppression du goulet de Crissier, conduit par l'OFROU en coordination avec le Canton, prévoit essentiellement des interventions entre l'échangeur de Villars-Sainte-Croix et celui

d'Ecublens ; entre ce dernier et la Maladière, seules deux interventions sont prévues : la nouvelle jonction de Chavannes et les compléments à la jonction de Malley.

Le projet comprend l'élargissement de l'autoroute A1 entre les échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Ecublens ; l'aménagement de nouvelles bretelles dans ces échangeurs pour des raisons de capacité et de sécurité ; et dans le secteur des Larges Pièces à Ecublens : l'élargissement, l'abaissement et la couverture partielle de l'autoroute sur 200 m, ainsi que la désolidarisation des ouvrages ferroviaires.

La fonction de l'autoroute actuelle et future est liée au PALM et à son concept d'accessibilité multimodale. L'agglomération Lausanne-Morges planifie un développement coordonné territorial et des infrastructures, avec l'objectif de maintenir la qualité de vie et de limiter les nuisances notamment liées au trafic malgré la croissance des emplois et des activités dans son périmètre. Les principes du concept d'accessibilité multimodale tablent sur un report modal, à savoir qu'une grande partie des déplacements actuels et futurs doivent être reportés sur les transports publics et sur la mobilité douce.

Ainsi, le réseau routier interne à l'agglomération – à savoir les routes cantonales en et hors localités – ainsi que les routes communales sont réaménagés pour donner plus de places aux transports publics et à la mobilité douce. L'idée est que ces deux modes deviennent performants, efficaces et sécurisés. Il restera néanmoins du trafic motorisé individuel pour lequel l'autoroute sera davantage utilisée pour les besoins de liaisons internes à l'agglomération.

Plutôt que le trafic traverse l'agglomération sur les routes communales et cantonales dans des quartiers et occasionne des nuisances, il sera organisé par « poches » autour de chaque jonction autoroutière et utilisera l'autoroute. Pour ce faire, l'autoroute doit fonctionner et pouvoir accueillir un trafic dense. En parallèle, les routes de quartiers sont délestées et réaménagées au profit des transports publics et de la mobilité douce.

Selon les comptages de 2014, 63'000 véhicules ont circulé entre l'échangeur d'Ecublens et la demi-jonction de Malley, et 34'500 entre la demi-jonction de Malley et la sortie de la Maladière. Les comptages de 2022 ont enregistré des données similaires. Les hypothèses concernant le trafic qui y sera accueilli se déclinent selon la présence des nouvelles jonctions ou l'absence de ces dernières. Le trafic autoroutier augmente en raison de la croissance de l'agglomération et de la volonté de délester les quartiers et de reporter les véhicules sur l'autoroute. On aurait 70'000-80'000 véhicules par jour sur la partie ouest de la branche autoroutière, et 40'000-45'000 véhicules par jour entre Malley et la Maladière.

Avec la pétition, il faudrait imaginer une façon d'accueillir un tel trafic sur un boulevard urbain. Si l'on veut garder le rôle structurant de cette branche de l'autoroute pour le délestage des quartiers et le réaménagement du réseau routier en faveur des transports publics et de la mobilité douce, de tels volumes sont incompatibles avec un « boulevard urbain ».

Pour gérer de tels volumes de trafic, il faut des accès dénivelés et en nombre limité. Ainsi, le potentiel de gain d'espace sur cette branche d'autoroute est limité. La DGMR voit mal comment diminuer la surface dédiée au trafic et la reporter sur d'autres usages. Intégrer les modes doux ou transports publics sur le « boulevard urbain », comme le demande la pétition, serait difficile.

En effet, les lignes s'inscrivent dans le réseau urbain, avec des dessertes de quartiers. On pourrait instaurer des lignes régionales sur l'autoroute, comme l'imagine la pétition, mais les dessertes de celles-ci sont déjà assurées par le réseau ferroviaire. Par ailleurs, de façon générale, les modes doux se prêtent plutôt aux réseaux communal et cantonal. La DGMR voit donc mal comment être convergent avec l'objectif de transformer l'A1a en une avenue urbaine structurante.

En revanche, il y a convergence sur la nécessité d'intégrer l'A1a au tissu urbain et sur la nécessité d'intégrer des sorties et entrées dans les communes de l'Ouest lausannois, et de permettre le transfert du trafic vers le réseau national. Le projet actuel présente de nouvelles améliorations à Ecublens, Chavannes et Malley, sans multiplier les accès. On est en cohérence avec l'objectif de relier les quartiers entre eux et d'accéder à une distribution équilibrée des modes de circulation. Mais pour cela, il importe de reporter une partie du trafic des quartiers sur l'autoroute.

La DGMR estime ainsi qu'il faut étudier une meilleure intégration urbaine des routes. Elle a déjà travaillé dans ce sens dans le cadre du projet de l'OFROU, comme le montre le résultat du travail conjoint initié par le Canton de Vaud qui a réuni les communes territoriales et l'OFROU pour une meilleure intégration urbaine de la

jonction. Ce travail a abouti pour la jonction de Chavannes à la proposition d'un parc traversant la couture autour de l'autoroute, de l'insertion d'aménagements en faveur des modes doux qui traversent les entrées et les sorties de l'autoroute sans être interrompus.

Le coût additionnel du projet par rapport à celui de l'OFROU se monte à 30 millions de francs. Il y a un accord entre les parties, notamment entre les communes territoriales et l'OFROU. L'OFROU est en train de développer le projet, au stade de l'étude préliminaire, qui sera remis à l'enquête sur cette base.

Pour finir, le Canton et les communes demandent à l'OFROU de limiter la vitesse à 60-80 km/h sur l'autoroute. Pour le moment, l'OFROU s'y oppose, mais le Canton tente d'infléchir cette décision. Les communes, le Canton et l'OFROU ont évoqué la possibilité de travailler à la meilleure intégration urbaine de l'axe sur l'ensemble du linéaire. Il s'agirait alors d'un nouveau projet à financer, tant dans ses études que dans sa réalisation avec une répartition aujourd'hui inconnue entre la Confédération, le Canton et les communes.

Questions de la commission au représentant du Canton

Un commissaire demande quand aura lieu la deuxième mise à l'enquête.

M. Federico Molina répond que l'OFROU travaille sur le projet avec l'objectif d'une mise à l'enquête d'ici la fin de l'année 2023 ou le début de l'année 2024.

Un commissaire évoque la réduction de la vitesse à laquelle l'OFROU s'oppose en contrepartie de l'installation d'éventuelles bornes lumineuses pour réduire la vitesse. Il ne comprend pas la position de l'OFROU. Pourquoi le secteur de Lausanne est-il traité différemment de ceux de Bâle, Zurich et Berne ?

M. Federico Molina résume qu'en principe les vitesses maximales de 120, 80 et 50 km/h s'appliquent sur les autoroutes, les routes hors localités et sur les routes en localité, respectivement. Toutes les limitations qui dérogent à ces principes sont des dispositions dérogatoires basées sur la démonstration que la mesure est nécessaire et proportionnée pour des motifs de sécurité, de fluidité ou de nuisances sonores. Il en va ainsi des secteurs de Bâle, Berne et Zurich.

Pour des limitations de vitesse au titre de la protection de l'environnement, la proportionnalité doit être démontrée. L'avantage retiré par la limitation de vitesse doit compenser les désavantages, notamment la perte de temps. Selon le Canton et les communes, une limitation de vitesse sur l'A1a est justifiée, mais selon l'OFROU, se basant non sur une étude spécifique sur le secteur, mais sur une étude générale sur le réseau routier, la limitation de vitesse au motif de la protection de l'environnement et de la diminution du bruit n'est pas justifiée ; les avantages ne compenseraient pas les désavantages.

Par ailleurs, le projet mis à l'enquête, sans diminution de vitesse, respecte les dispositions environnementales et en lien avec la protection contre le bruit dans la mesure où, quand des émissions sonores sont trop élevées, il comprend des parois antibruit ... L'OFROU indique aussi qu'au demeurant, si l'on introduisait des limites de vitesse à 80 ou 60 km/h, cela diminuerait le bruit, et les protections contre le bruit ne seraient plus nécessaires. Ainsi, selon l'OFROU, mieux vaut maintenir la vitesse actuelle, construire les protections contre le bruit, et prévoir des systèmes de régulation du trafic qui diminueront la vitesse durant les heures de pointe. Il y a divergence d'opinions sur ce point, mais le Canton et les communes ne désespèrent pas de convaincre l'OFROU.

Un commissaire demande quel serait le poids politique de la pétition, puisque les routes nationales sont de compétence fédérale.

M. Federico Molina indique que si la pétition était acceptée, le Canton et respectivement les communes n'auraient aucune compétence sur le plan national. Il s'agirait de s'adresser à l'OFROU et de demander la modification de l'infrastructure, de convaincre l'OFROU ainsi que ses autorités de tutelle qui décident du financement des routes nationales du bien-fondé de la modification de cette infrastructure.

Cette éventualité est possible ; on pourrait entamer des réflexions avec l'OFROU sur une meilleure intégration urbaine du tronçon en dehors du projet actuel, puisque ce dernier ne le comprend pas. Il s'agirait donc de financer les études, de parvenir à un accord sur la nouvelle autoroute et la répartition des coûts. La décision serait prise par l'OFROU et le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, et les financements seraient soumis au Parlement fédéral.

La loi sur les routes nationales (LRN) prévoit que le financement des routes nationales incombe à la Confédération, mais que selon les avantages retirés, une participation financière peut être demandée au Canton et aux communes. Par exemple, une jonction considérée comme nécessaire au réseau des routes nationales sera entièrement payée par la Confédération ; mais dans la mesure où elle est aussi voulue par les autorités locales et cantonales, la Confédération peut demander un financement jusqu'à 35%, ce qui est le cas pour les aménagements prévus dans le cas discuté.

Si l'on voulait travailler sur la couverture de l'autoroute pour diminuer le bruit, l'OFROU appliquerait le principe suivant : pour répondre aux obligations légales en matière de protection contre le bruit, le minimum exigible par la Confédération serait payé – parois antibruit ... – mais les aménagements supplémentaires devraient être payés par le Canton et les communes.

Un commissaire s'enquiert de la possibilité de créer un « boulevard urbain » à quatre voies comme entre Crissier et Renens, entre Ecublens et la Maladière.

M. Federico Molina note que l'autoroute A1a comprend actuellement deux fois deux voies avec des élargissements ponctuels à deux fois trois voies ; avec le niveau de trafic prévu et avec les accès multiples qu'aurait un « boulevard urbain », ce ne serait pas réalisable techniquement.

Un commissaire demande finalement si, en 2035, lorsque la mobilité sera électrique, la notion de protection contre le bruit aura encore du sens.

M. Federico Molina répond que les moteurs s'entendent surtout à basses vitesses, où il y a une différence de bruit entre véhicules thermiques et électriques. À partir de 60 km/h, le bruit déterminant n'est plus tellement celui du moteur, mais surtout celui du roulement. Ainsi, les véhicules thermiques et électriques émettent quasiment le même bruit. À partir de 90 km/h, le bruit déterminant est la traînée dynamique (frottements dans l'air).

4. DÉLIBÉRATIONS ET VOTE DE RECOMMANDATION

Lors d'une discussion tout à fait tranquille, ouverte et constructive, les commissaires ont fait état des arguments pour et contre la transmission de la pétition au Conseil d'Etat.

Arguments contre :

- La commune de Lausanne souhaite créer une petite ceinture routière et une grande ceinture routière. Transformer l'A1a en « boulevard urbain » avec une vitesse réduite ne règlera pas le problème du trafic sur ce tronçon et de manière plus générale du trafic à Lausanne.
- L'inquiétude liée au bruit et à la pollution devrait se dissiper avec l'arrivée des véhicules électriques.
- Un « boulevard urbain », plus intégré, risque de diriger les personnes sur les routes cantonales et communales.
- Les Pétitionnaires pourront s'exprimer contre les projets relatifs à l'A1a lors de leur mise à l'enquête.
- Ce n'est pas aux autres communes du Canton de participer au financement de la couverture d'une autoroute à un endroit en particulier.
- Les mesures présentées par la DGMR sont positives et suffisantes.

Arguments pour :

- Un boulevard urbain permettrait d'atténuer, voire de supprimer les impacts négatifs de l'A1a que subit la population traversée par ce tronçon.
- La réduction de la vitesse est une solution intelligente pour atténuer les problèmes de l'A1a, dont le principal – non seulement à Chavannes, mais dans tout l'Ouest lausannois – est la pollution. Pour cette raison, certaines communes se sont opposées à la première mise à l'enquête et s'opposent probablement aussi à la deuxième.
- Stratégiquement, il faut donner du poids à la DGMR et au Canton dans leurs discussions avec l'OFROU et mettre la pression sur ce dernier. La différence de traitement entre la région lausannoise et les autres principales villes de Suisse pour des tronçons similaires, soit permettre de pouvoir circuler à 100 km/h sur le tronçon en question au lieu de 80 km/h comme ailleurs, sont incompréhensibles.
- La fluidité du trafic reste problématique dans toute l'agglomération Lausanne-Morges, même si l'OFROU a instauré des mesures de gestion du trafic sur l'ensemble des routes de la région pour une

meilleure fluidité. La vitesse de 80 km/h permettant une meilleure fluidification, on perdrait peu de temps en instaurant rapidement une telle limite sur ce tronçon.

- La pétition donnera un signal concernant les enjeux du projet, notamment en matière de pollution et de bruits, et de respect du Plan climat vaudois.
- Il importe d'élaborer des politiques qui favorisent les endroits où il fait bon vivre, et des visions d'avenir durables et compatibles avec le Plan climat vaudois. Or, les projets de l'OFROU donnent plus de place au trafic, très dense et en constante augmentation. Cela nécessite donc de poser la problématique autrement et de réfléchir à la manière de diminuer le trafic afin que cela soit viable pour tout le monde.
- En Suisse allemande, les jonctions en milieu urbain se font de plus en plus systématiquement en couverture, alors que dans la région lausannoise, pourtant l'une des plus urbanisées de Suisse, ce n'est pas le cas.

Prise en considération de la pétition

Acceptation du renvoi

La Commission recommande au Grand Conseil de renvoyer la présente pétition au Conseil d'État par 5 voix contre 5, avec la voix prépondérante de la présidente.

Chavannes-près-Renens, 20 mai 2024

*Le rapporteur :
(Signé) Alexandre Rydlo*