

Brève évocation d'une faillite collective

C'est au début des années 2000 qu'est né le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, sur l'autoroute A1, afin de désengorger le trafic du plus fréquenté des axes routiers de Suisse romande. L'objectif était de maintenir une autoroute en capacité d'absorber les flux de transit pour éviter tout trafic d'évitement sur le réseau secondaire des communes de l'Ouest lausannois.

Après une longue phase de préparation, le projet a été approuvé par le Conseil fédéral en janvier 2016, et son financement grâce au fonds routier dans la foulée. Il s'est naturellement inscrit dans la planification territoriale du canton de Vaud et s'est concrétisé dans la stratégie de mobilité du plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM): canaliser le trafic automobile sur l'autoroute, développer les transports publics ainsi que la mobilité douce.

Après de multiples oppositions concernant, entre autres, une nouvelle jonction prévue à Chavannes-près-Renens, cette Commune, l'État et la Confédération annonçaient en grande pompe la signature d'une convention. Celle-ci prévoyait une couverture de la jonction sur 150 mètres, végétalisée, intégrée au paysage, pourvue d'une piste cyclable à double sens et d'un cheminement pour piétons. L'idée était de minimiser les nuisances pour les riverains d'un secteur en pleine densification et il allait en coûter 100 millions de francs, pris en charge aux deux tiers par la Confédération. On était en juin 2021, la balle était dans le camp de l'État pour parachever la planification du projet.

Quatre ans d'inaction plus tard, en 2025, coup de tonnerre. La Commune de Chavannes déclarait se retirer de la convention tripartite qui prévoyait la réalisation de cette jonction améliorée, car il est bien connu

qu'une partie à un contrat peut s'en délier à sa guise. Il s'est ensuivi un imbroglio dans lequel les autorités cantonales ont redoublé de duplicité, jusqu'à ce que la Commune de Chavannes sorte de son chapeau l'idée de transformer le bras d'autoroute menant de Crissier à Lausanne-Sud en un boulevard urbain. Le tracé serait ponctué de passages piétons, de passerelles et d'infrastructures dédiées à la mobilité douce jusqu'à la Maladière, où le giratoire serait supprimé au profit d'une sortie unique. Cette vision (ce n'est pas un projet ficelé) n'aborde en rien la question du financement, son éventuelle prise en charge par la Confédération, la cohérence avec les planifications territoriales du PALM ou l'horizon de réalisation.

La Commune de Chavannes ne lésine pas sur les moyens. Après avoir financé l'étude sur le boulevard urbain, elle a mandaté une agence de relations publiques qui vient

d'organiser un petit-déjeuner à Berne avec les parlementaires fédéraux vaudois pour promouvoir ses idées.

Que pense le Canton de ce pataquès, lui qui avait depuis dix ans les cartes en main pour faire avancer les choses? Et les communes de l'Ouest lausannois, dont la croissance est de loin la plus dynamique du canton? Sans parler des plus de 110'000 automobilistes qui passent tant bien que mal sur ce tronçon d'autoroute quotidiennement?

Cette affaire est tout un symbole de l'impéritie qui règne en haut lieu lorsqu'il s'agit de gérer de grands projets d'infrastructures.



Christophe Raymond

Directeur du Centre patronal