

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Alette Rey-Marion "Accès à Lausanne pour les utilisateurs de la RC 601"

#### **Rappel**

*Le projet relatif à la RC 601 qui prévoit une réduction des voies de circulation du Chalet-à-Gobet en direction de Lausanne, ainsi que la création de giratoires me paraît vraiment très sévère pour l'entier des usagers de ce tronçon, mais plus spécialement pour les habitants du Jorat et du district Broye-Vully.*

*Lors de la votation populaire sur le M2, les habitants de l'arrière-pays avaient soutenu la construction et le financement de ce projet et ainsi avaient souscrit à la politique de transport de la ville de Lausanne.*

*Avec cette proposition de suppression d'une voie, c'est toute une population qui pourrait être lésée.*

*Mes questions au Conseil d'Etat sont les suivantes :*

- 1. Le Conseil d'Etat a-t-il évalué l'impact économique pour la ville de Lausanne ?*
- 2. Comment le Conseil d'Etat pense-t-il favoriser l'accès à la capitale pour les citoyens de la Broye et du Jorat ?*
- 3. Le Conseil d'Etat a-t-il consulté l'ensemble des communes riveraines de la RC 601 ? Si oui, quel est le résultat de cette consultation ?*
- 4. Le Conseil d'Etat étudie-t-il le prolongement du M2 jusqu'au parking du Chalet-à-Gobet, qui pourrait être un futur parking d'échange ?*

*Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.*

*Oulens-sur-Lucens, le 15 janvier 2008*

#### **Rappel des faits**

Les dernières grandes adaptations de la section de la route cantonale 601 comprise entre les Croisettes (commune d'Epalinges) et le col du Chalet-à-Gobet (commune de Lausanne) sont intervenues en 1964, en lien avec la mise hors service des trams régionaux et leurs remplacements par des bus régionaux, ainsi qu'en raison du formidable développement de la motorisation individuelle que l'on commençait à ressentir.

Cette modification de voirie a permis depuis lors un important développement de l'urbanisme le long de cet axe. En 1964, le Jorat commençait encore au carrefour des Croisettes, car la RC 601 corrigée contournait le village d'Epalinges, lui-même bâti de part et d'autre de l'assiette de l'ancienne route cantonale. Depuis lors, et pendant plus de 40 ans, de nouvelles zones se sont construites et densifiées autour de cette RC 601 modernisée, que ce soit près de Lausanne, mais aussi dans des régions comme Moudon, Payerne ou Avenches.

La commune d'Epalinges a subi un très fort développement entre la croisée de l'Union jusqu'aux limites communales nord. La Ville de Lausanne a connu l'implantation de très gros générateurs de

trafic comme l'Ecole Hôtelière (EHL) au Chalet-à-Gobet et le Centre de recherche de Nestlé à Vers-chez-les-Blanc, en plus du développement d'importantes zones d'habitation. Relevons en outre que tant l'EHL que le centre de recherches de Nestlé sont deux des quatre sites d'exception définis dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

En outre, le réseau autoroutier national a été achevé en 2005, pour ce qui concerne la desserte de notre canton. Depuis l'ouverture de la A1, c'est par cet itinéraire autoroutier que s'écoule le trafic de/pour la basse-Broye (Payerne, Avenches et au-delà) en lieu et place d'utiliser l'axe de la RC 601. La mise en service de la A1 s'est donc traduite par une baisse sensible du trafic sur la RC 601 avec le retour aux valeurs de trafic que l'on mesurait en 1998 (mais avec un pourcentage sensiblement plus faible de poids lourds sur cet axe routier), ce qui est apprécié par tous ses riverains.

Comptage trafic RC 601

Plateau de Ste-Catherine

Valeur du trafic journalier moyen (TJM)

1998 11'500 vhc / jour

2000 12'400 vhc / jour

Ouverture complète de l'A 1

2002 10'950 vhc / jour

2004 11'200 vhc / jour

Ouverture complète de l'A 5

2006 11'500 vhc / jour

Au deuxième semestre 2008, la mise en service du M2 fera que l'offre en transports publics deviendra aussi particulièrement performante entre le nord-est de l'agglomération lausannoise, le centre-ville, la gare CFF de Lausanne et Ouchy. Des mesures d'accompagnement sont en cours de mise en œuvre (P+R à Vennes avec plus de 1'200 places offertes, réorganisation du réseau des bus TL, modification des voiries routières en Ville de Lausanne, nouveaux espaces publics, etc.), ce qui doit conduire à une amélioration globale de la mobilité dans le couloir nord-est de l'agglomération lausannoise.

C'est donc l'évolution urbanistique de ces 40 dernières années, l'achèvement des gros chantiers de l'autoroute A1 et du métro M2 et la mise en place de nouvelles stratégies de planification du développement projets d'agglomération (PALM) et schémas directeurs régionaux (SDOL, SDNL, etc.) qui ont fortement fait évoluer les besoins de mobilité recensés sur l'axe de la RC 601.

*Attentes des communes d'Epalinges et de Lausanne*

A la lumière des tendances observées et en profitant de l'opportunité apportée par le projet de mise en service du M2, les communes d'Epalinges et de Lausanne ont sollicité le Canton, pour qu'une réflexion globale soit menée sur la requalification à envisager le long de la RC 601 sise sur le territoire de ces deux communes, pour que cette importante voirie routière soit prête à fonctionner encore de manière satisfaisante pour les vingt à quarante prochaines années.

Ces deux communes ont demandé que le régime des vitesses et la fonctionnalité de la RC 601 soient adaptés aux conditions actuelles et projetées de l'urbanisme entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet. Le développement existant et projeté de l'habitat et des activités implique que le réseau destiné aux piétons et aux deux-roues doit être complété.

De plus, l'arrivée du M2 et la densification du territoire entre le Chalet-à-Gobet et l'agglomération lausannoise fait que l'offre en transports publics de surface (bus et trolleybus) devra évoluer ces prochaines années, en accueillant des lignes offrant une cadence urbaine. Il est donc nécessaire que les moyens idoines soient mis en place, pour que les transports publics puissent assurer un service efficace et de qualité dans ce périmètre.

Des accidents mortels ont mis en évidence la dangerosité de cette route. Une amélioration des conditions de circulation sera donc profitable à tous les usagers.

C'est à la demande des communes concernées territorialement qu'une nouvelle phase de réflexion a été mise en œuvre depuis 2005, afin que tous les citoyens disposent d'aménagements routiers qui soient en adéquation avec les besoins tant actuels (2007-2008) que futurs (pour les 20 à 40 ans à venir).

*Etat des réflexions autour du projet de requalification de la RC 601 entre Les Croisettes et le Chalet-à-Gobet*

A ce jour, le projet se trouve au stade de l'avant-projet sommaire. Seules les grandes lignes ont été définies. Un important travail reste encore à faire qui doit permettre de dimensionner la voirie en détail.

Le but du projet est d'améliorer l'accessibilité et le fonctionnement de la RC 601 entre le Chalet-à-Gobet et le carrefour des Croisettes et, donc, de favoriser une amélioration de la fluidité du trafic individuel. Il s'inscrit dans la continuité de ce qui est mis en place entre la Place de la Sallaz et le carrefour des Croisettes, dans le cadre des mesures d'accompagnement en lien avec le projet du Métro M2.

Ce projet est complété par la mise en place de mesures destinées à favoriser la circulation de nouvelles lignes de transport public des TL, lesquelles assureront une meilleure liaison entre l'arrière-pays et le terminus du M2 à Epalinges. Ces mesures sont donc à considérer comme une amélioration destinée à renforcer la desserte des transports publics du Jorat.

En outre, la mise en service de la ligne de du Métro M2 sera accompagnée d'une refonte significative du réseau des TL (projet " TL-08 "), laquelle devrait favoriser un report modal significatif vers les transports publics des habitants d'Epalinges et de Lausanne sis à proximité de la nouvelle offre de transports collectifs en lien avec le M2. Ce futur changement de comportement de certains citadins devrait réduire sensiblement le nombre de voitures circulant entre Epalinges et la Place de l'Ours à Lausanne, ce qui augmentera la fluidité souhaitée sur l'axe de la RC 601 en abord de Lausanne.

Enfin, la séparation physique des flux d'usagers les plus exposés (piétons et cycles) des autres flux (transports individuels, poids lourds et transports publics) devrait conduire à améliorer la fluidité de tous les types de trafic, tout en améliorant de manière efficace la sécurité.

## **Réponses du Conseil d'Etat**

### *Question n° 1*

*Le Conseil d'Etat a-t-il évalué l'impact économique pour la Ville de Lausanne ?*

Les autorités exécutives des communes de Lausanne et Epalinges sont associées au processus mis en place depuis 2005. Tant dans le choix du concept retenu, que pour les prochaines étapes restant à valider, les communes ont certainement retenu des familles de variantes et des solutions qui soient compatibles tant avec leurs planifications communales, qu'avec les attentes exprimées à l'échelle de leurs communes.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat n'entend pas se substituer aux communes en matière de planification de l'aménagement du territoire. Il se contente de s'assurer que ce projet est conforme tant aux exigences du plan directeur cantonal récemment adopté par le Grand Conseil, qu'aux intentions défendues dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (adapter le réseau routier pour permettre la maîtrise du trafic à l'approche des centres urbains dans une perspective multimodale favorisant les piétons, les transports publics et les vélos, les flux automobiles étant gérés par contrôles d'accès).

### *Question n° 2*

*Comment le Conseil d'Etat pense-t-il favoriser l'accès à la capitale pour les citoyens de la Broye et du Jorat ?*

Le Conseil d'Etat n'a aucune volonté de restreindre l'accès à la capitale pour les citoyens de la Broye et du Jorat. Le projet de requalification de la RC 601 prévoit de redistribuer l'espace public pour assurer une meilleure efficacité aux divers modes de transport (transport public, transport individuel, mobilité douce : piétons et deux-roues légers). Le principe de séparation des flux de trafic permet d'améliorer

tant la sécurité que la fluidité du trafic.

Il faut rappeler que le principe du " contrôle d'accès " du trafic individuel déjà en place depuis plus de 10 ans sur l'axe de la RC 601 en Ville de Lausanne sera maintenu, de manière à garantir le respect des objectifs de report modal voulu avec la mise en service du M2. C'est donc toujours les carrefours des Croisettes (à Epalinges) et de la Feuillère (à Lausanne) qui réguleront les flux de véhicules entrant sur le territoire de la Commune de Lausanne. Cette régulation a été mise en place à la demande de la Ville de Lausanne pour éviter dans toute la mesure du possible la congestion générale du trafic.

#### *Question n° 3*

*Le Conseil d'Etat a-t-il consulté l'ensemble des communes riveraines de la RC 601 ? si oui, quel est le résultat de cette consultation ?*

Tant que le projet était dans une phase de défrichage, les parties intéressées directement dans le projet, les demanderesses (communes de Lausanne et d'Epalinges) et les services de l'Etat ont travaillé ensemble sans consultation d'autres parties. Pour la phase d'approfondissement dès novembre 2007, une structure de projet a été mise en place avec les mêmes partenaires que la phase précédente, complétée par un comité des partenaires (COPAR) directement rattaché à l'échelon politique de l'accompagnement du projet. Ce COPAR est présidé par Madame la préfète S. Klein et quelques représentants broyards et joratois en sont membres. En l'état du projet, il n'était pas prévu de consultation large et individualisée de toutes les communes riveraines de la RC 601.

#### *Question n° 4*

*Le Conseil d'Etat étudie-t-il le prolongement du M2 jusqu'au parking du Chalet-à-Gobet, qui pourrait être un futur parking d'échange ?*

Dans le cadre des réflexions en cours, la Direction des travaux de la Ville de Lausanne a demandé que soit préservée la possibilité de prolonger le Métro M2 jusqu'au parking du Chalet-à-Gobet.

L'ensemble des partenaires a adhéré à cette suggestion pertinente et cet élément est désormais intégré dans les travaux en cours comme condition à assurer. Ceci a pour conséquence que le projet de réaménagement de la route cantonale prend en compte la possibilité d'un tel prolongement. Le Conseil d'Etat relève que l'étude de détail du prolongement du métro Lausanne-Ouchy en direction du Chalet-à-Gobet n'est pas encore dans les intentions à court terme des Autorités cantonales.

Il convient par ailleurs de relever que vu la technologie du métro M2 avec un système de pilotage automatique, la future ligne prolongée de celui-ci devra être entièrement en site propre (sans aucune traversée à niveau). De plus, vu l'altitude, le métro sur pneus devra être protégé des intempéries, notamment de la neige et de la glace. Dès lors, un tel prolongement devrait être réalisé en tranchée couverte.

Pour ce qui est de l'aménagement d'un parking d'échange au Chalet-à-Gobet, cette demande dépasse le cadre de l'étude en cours, mais le Conseil d'Etat est convaincu que le moment venu, tant la Ville de Lausanne que le canton seront en mesure de proposer des aménagements complémentaires en adéquation avec l'éventuel prolongement du Métro M2 jusqu'au Chalet-à-Gobet.

Suite du projet

Un des principaux reproches entendus lors de présentations du projet est le fait de prendre en compte les effets favorables pour les usagers de la RC601 du report modal sur le M2 et des mesures d'accompagnement " TL-08 ". Par conséquent, le projet est momentanément suspendu dans l'attente des résultats des campagnes de mesures de trafic qui seront effectuées dès la mise en service du M2.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 9 juillet 2008.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*