

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Yves Pidoux - RC 601 : "il faut trouver la voie !"

Rappel de l'interpellation

La route cantonale 601 a été l'objet de nombreuses attentions parlementaires. Parmi les dernières en date, une pétition a été (contre l'avis de la Commission des pétitions) transmise au Conseil d'Etat. Puis un postulat a été transmis directement au gouvernement et est actuellement en attente de réponse ; il suggère des "pistes" (si l'on peut dire) d'évolution qui semblent contredire, en partie au moins, la pétition transmise par le Grand Conseil.

De plus, la Municipalité d'Epalinges a récemment rendu public un projet urbanistique, dont la réalisation dépend pour une part d'un réaménagement de la RC 601 ; ledit réaménagement espéré ne va pas dans le sens de ce qui a été soutenu dans la pétition ni dans celui du postulat évoqués ci-dessus. Quant à celle de Lausanne, elle ne fait pas mystère de vœux pour des aménagements complémentaires, qui concernent, eux, l'avenir du site de l'Ecole hôtelière.

Autre nouvel élément de la donne, qui n'a pas été encore complètement évalué à ce jour : l'évolution de l'offre en transport public suite à la mise en service du M2 (bus circulant dans la région desservie par la RC 601), les mesures de comptage du trafic et des usagers des transports publics. Enfin, avec l'inauguration du P+R de Vennes, il va être possible de mieux connaître les éléments liés au trafic automobile arrivant aux portes de Lausanne — et se départageant entre voitures venant (sans doute principalement) de l'est et du nord.

Cette interpellation, qui veut contribuer à trouver, pour la RC 601, un avenir qui l'extrait de la situation de "pat" où elle semble se trouver maintenant, souhaite dès lors obtenir des réponses aux questions suivantes :

- Le Conseil d'Etat peut-il rappeler synthétiquement au Grand Conseil les complémentarités, les divergences, ainsi que les incompatibilités entre les différents scénarii concernant cette route cantonale ?*
- Outre les propres projets d'aménagement émanant du Conseil d'Etat, quelles sont les propositions portées par d'autres acteurs institutionnels ou publics (dont ceux liés aux intérêts d'agglomération) qui seraient, elles aussi, de nature à faire évoluer ce dossier, suggérant des solutions équilibrées et convergentes ?*
- Comment tous ces projets envisagent-ils et pondèrent-ils les différents critères (voirie liée au transport individuel motorisé, aux transports publics, ronds-points, vitesses prévues) qu'il est nécessaire de prendre en compte si l'on veut faire évoluer un axe de trafic aux attributs complexes comme celui-ci ?*
- Quels sont les éléments de la législation fédérale et cantonale qui orientent ou balisent les*

possibles futurs de cette route cantonale ?

- *Les éléments récents (ou du moins qui ont récemment donné lieu à des mesures de comptage) permettent-ils de se faire une idée de l'évolution de l'usage de cette route cantonale, en fait de densité du trafic, de transfert modal et de vitesse des véhicules ?*
- *Quelles sont les démarches fédératrices, d'abord au sein de l'administration cantonale, puis entre le Conseil d'Etat et ses partenaires institutionnels et économiques, qu'il serait possible d'effectuer, et qui seraient de nature à faire converger les attentes exprimées jusqu'ici, au regard des évolutions prévisibles à moyen et long terme sur cet axe ?*

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Rappel du contexte

En partenariat avec les communes d'Epalinges et de Lausanne, l'Etat a élaboré en 2006 un concept de requalification de la RC 601 entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet. Ce projet, qui a été peu à peu précisé, prévoit dans sa dernière mouture:

entre le carrefour des Croisettes et celui de la Croix-Blanche, au milieu d'Epalinges :

- deux voies dans le sens de la montée, pour permettre les dépassements de véhicules lents
- une seule voie dans le sens de la descente, sauf dans les 250 derniers mètres avant les feux des Croisettes
- un giratoire en dessous du carrefour de la Croix-Blanche, pour l'accès aux infrastructures commerciales d'Epalinges

entre les carrefours de la Croix-Blanche et le Chalet-à-Gobet:

- une voie pour les voitures dans chaque sens
- une voie de bus dans chaque sens
- une piste cyclable dans chaque sens
- deux giratoires, dont l'un pour l'accès à l'Ecole hôtelière; sur ce dernier point, la réponse du Conseil d'Etat à une récente interpellation de Mme Labouchère a précisé que les services du Canton et de la Ville avaient proposé une solution (provisoire par présélection), sans préjuger de l'aménagement final de la RC 601
- sur les deux tronçons : la limitation de vitesse à 60 km/h.

Ces modifications visent à adapter la route au caractère urbain qu'elle a pris de facto, suite au développement de cette zone. Une seule voie a une capacité de 1'200 véhicules/heure, par sens. Cela permettra d'absorber les quelque 1'000 véhicules par heure qui passent actuellement aux heures de pointe. La suppression d'une voie de circulation par sens n'aura donc pas d'effet sur la capacité de la route et sur la fluidité du trafic. Le projet pourra cependant être encore adapté en fonction des derniers développements. De toute manière la capacité de l'ensemble du tronçon dépend bien davantage des carrefours - à commencer par celui des Croisettes - que de la largeur de la voirie. C'est d'ailleurs pour cela que la route est à deux voies à l'approche du carrefour des Croisettes.

2. Réponses aux questions

2.1 Le Conseil d'Etat peut-il rappeler synthétiquement au Grand Conseil les complémentarités, les divergences, ainsi que les incompatibilités entre les différents scénarii concernant cette route cantonale ?

Par rapport au projet rappelé sous chiffre 1, qui correspond au souhait du Conseil d'Etat et des communes concernées, les pistes suivantes ont été lancées:

- La motion Frédéric Haenni, déposée le 8 janvier 2008 et transformée en postulat le 20 mai 2008, part du principe que les aménagements prévus par le Conseil d'Etat vont

diminuer la capacité de la route. En compensation, le postulat réclame des améliorations en matière de transports publics. Pour le Conseil d'Etat, ce postulat se fonde sur une hypothèse erronée : la capacité de la RC 601 ne va pas diminuer avec le projet prévu. On l'a vu plus haut, celle-ci dépend surtout du carrefour des Croisettes et de l'entrée de Lausanne. Nonobstant, le Conseil d'Etat a d'ores et déjà amélioré la desserte en transports publics de la Broye et va continuer à le faire. Le postulat Haenni est donc complémentaire et compatible avec le projet du Conseil d'Etat.

- La pétition Christiane Blanc, déposée le 16 septembre 2008 et acceptée par le Grand Conseil le 27 janvier 2009, contre l'avis de sa commission permanente, demande d'abandonner le projet élaboré (voir plus haut, chiffre 1), puis "qu'un nouveau projet soit mis sur pied après consultation des populations et des usagers concernés par ces changements". Cette pétition est clairement incompatible avec le projet du Conseil d'Etat. Elle l'est aussi implicitement avec le postulat Haenni, vu que celui-ci ne s'oppose pas à la requalification de la route. Cette pétition bloque l'action du Conseil d'Etat. En effet, il y a une foule d'intérêts divergents : les automobilistes qui transitent, les gens qui travaillent le long de cette route, ceux qui y habitent, ceux qui souhaitent de meilleurs accès latéraux, ceux qui circulent à vélo etc., sans oublier les contraintes techniques, environnementales, sécuritaires et financières. On voit donc mal une consultation de la population et des usagers (toutes les communes comprises entre Payerne et Lausanne) aboutir, dans un délai réaliste, à un projet cohérent, techniquement adapté et financièrement réalisable.
- Le postulat Jean-François Cachin, déposé le 27 octobre 2009 et renvoyé directement au Conseil d'Etat le 3 novembre suivant, demande de reprendre le projet, mais en imposant quatre pistes de circulation. A la différence du projet du Conseil d'Etat, ce postulat demande donc deux pistes dans chaque sens sur toute la longueur. Cette demande pose certains problèmes techniques : la limitation de vitesse, demandée par le postulat, sera mal respectée et l'intégration des giratoires sera compliquée. Par ailleurs, l'emprise due aux quatre voies est incompatible avec les pistes cyclables et les voies de bus. Le fait que le postulat fixe le nombre de voies de circulation met donc le Conseil d'Etat dans une impasse et finalement conduit au blocage du projet.

2.2 Outre les propres projets d'aménagement émanant du Conseil d'Etat, quelles sont les propositions portées par d'autres acteurs institutionnels ou publics (dont ceux liés aux intérêts d'agglomération) qui seraient, elles aussi, de nature à faire évoluer ce dossier, suggérant des solutions équilibrées et convergentes ?

En dehors des pistes esquissées sous chiffre 2.1, il n'existe pas d'autre projet que celui du Conseil d'Etat, élaboré en collaboration avec les communes concernées de Lausanne et d'Epalinges.

2.3 Comment tous ces projets envisagent-ils et pondèrent-ils les différents critères (voirie liée au transport individuel motorisé, aux transports publics, ronds-points, vitesses prévues) qu'il est nécessaire de prendre en compte si l'on veut faire évoluer un axe de trafic aux attributs complexes commecelui-ci ?

La prise en compte des différents critères est résumée plus haut, sous chiffre 1.

2.4 Quels sont les éléments de la législation fédérale et cantonale qui orientent ou balisent les possibles futurs de cette route cantonale ?

L'art. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), ainsi que l'art. 3 de la loi vaudoise sur les routes (LRou), régissent les compétences des cantons et des communes sur le réseau routier. Le tronçon de route considéré se trouvant hors traversée de localité, il est la propriété du canton. Son aménagement et son entretien sont donc de sa compétence et à sa charge. En outre, toute limitation de vitesse doit faire l'objet d'une procédure selon l'art. 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière

(OSR) et se conformer à l'art. 6 de la loi vaudoise sur la circulation routière (LVCR) qui prévoit que la Commission consultative de circulation préavise la vitesse maximale autorisée des véhicules.

2.5 Les éléments récents (ou du moins qui ont récemment donné lieu à des mesures de comptage) permettent-ils de se faire une idée de l'évolution de l'usage de cette route cantonale, en fait de densité du trafic, de transfert modal et de vitesse des véhicules ?

En 2010, entre le carrefour des Croisettes et le centre d'Epalinges, le trafic était compris entre 20'000 et 23'000 véhicules par jour, selon le secteur. L'évolution future dépendra en partie des projets qui seront entrepris dans le secteur. Mais, à moins de réaménager complètement tout le réseau entre la Sallaz et Epalinges, il ne pourra pas augmenter beaucoup, tant du fait des limites du carrefour des Croisettes que de celles de l'entrée de Lausanne.

Concernant le transfert modal, l'ouverture du métro a entraîné une baisse de trafic automobile de l'ordre de 10 % entre l'autoroute et la place de La Sallaz, à Lausanne. En revanche, plus haut, les tendances sont contradictoires et il est, pour l'heure, difficile d'en tirer des conclusions.

Enfin, pour ce qui est de la vitesse, le profil normal n'ayant pas été réaménagé, aucune évolution récente n'a été constatée. La vitesse de la plupart des usagers de la route se situe toujours entre 85 et 90 km/h.

2.6 Quelles sont les démarches fédératrices, d'abord au sein de l'administration cantonale, puis entre le Conseil d'Etat et ses partenaires institutionnels et économiques, qu'il serait possible d'effectuer, et qui seraient de nature à faire converger les attentes exprimées jusqu'ici, au regard des évolutions prévisibles à moyen et long termesur cet axe ?

Si le postulat Haenni ne remettait pas en cause le projet, l'acceptation par le Grand Conseil de la pétition Blanc impose le statu quo au Conseil d'Etat. Quant au postulat Cachin, il demande de réaliser le projet d'une manière incompatible avec les standards de sécurité actuels, et cela sans apporter d'avantages en contrepartie. Seul le Grand Conseil, qui a accepté la pétition Blanc, peut maintenant débloquer la situation en donnant au Conseil d'Etat le signal clair de reprendre les études, tout en lui laissant la latitude de les réaliser en tenant compte des standards actuels en matière de gestion du trafic. Comme expliqué plus haut, le projet ne diminuera pas la capacité de la route, les facteurs limitants étant le carrefour des Croisettes et l'entrée de Lausanne. Il est évident que les travaux continueront à se faire en partenariat avec les communes de Lausanne et d'Epalinges. A noter que ces deux communes, dans un courrier du 20 mars 2009, réaffirment leur soutien à ce projet dans lequel elles se sont considérablement investies. Pour elles, le blocage actuel "met en péril des projets de développement importants planifiés à court et moyen terme de part et d'autre de ce tronçon de la route de Berne, notamment ceux liés au développement de l'Ecole Hôtelière."

La démarche fédératrice la plus évidente réside donc dans un signe clair du Grand Conseil, qui annulerait le blocage consécutif à la pétition Blanc.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 juin 2011.

Le président :

P.Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean