

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant:

Exposé des motifs et projets de décrets

- **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'objet de CHF 10'160'000.- pour les travaux de la première étape de la réhabilitation de la RC 1 entre l'avenue Forel et l'avenue du Tir-Fédéral, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice**

- **accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 600'000.- pour les études de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 entre le giratoire de l'UNIL et la Venoge, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice**

La commission qui s'est réunie à Lausanne le 5 octobre 2009 était composée de Mmes Anne-Marie Depoisier et Tinetta Maystre, MM. André Marendaz, Michel Renaud, Frédéric Haenni, Philippe Reymond, Michel Miéville, Lucas Girardet, Rémy Pache, Jean-Jacques Truffer et Bertrand Clot, confirmé dans son rôle de rapporteur.

Pour le Département des infrastructures étaient présents MM. François Marthaler chef du département, Dominique Blanc chef du Service des routes, Hugues Tanoh, division infrastructure routière.

Mme Florence Burdet, juriste (procès-verbal) que nous remercions pour l'excellence de ses notes.

Ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre du projet d'AGGLO Lausanne-Morges. La concrétisation de ce projet de requalification de la RC 1 permettra un usage Multi-Modal tout en garantissant une sécurité accrue.

Ce tronçon, en plus de dynamiser l'agglomération, verra son importance augmentée tant au niveau régional que cantonal. La Confédération s'est d'ailleurs prononcée favorablement sur le projet de requalification de la RC 1, ce projet faisant partie du Palm.

Discussion générale

Suite aux regrets exprimés par un commissaire quant à la qualité et à la grandeur des plans présentés, c'est sur sa demande, qu'une présentation détaillée power point a permis à la commission de mieux visualiser le tronçon concerné.

Un commissaire observe que ce sont 35'000 à 40'000 véhicules/jour qui empruntent la RC1, notamment sur le tronçon EPFL/UNIL.

Qu'en est-il d'une requalification de la bretelle autoroutière et son impact sur la RC 1 ?

Il est répondu qu'une jonction d'autoroute sera créée à Chavannes et une autre à Ecublens. Cela permettra de délester l'autoroute du trafic local. Le chef du département indique également qu'à ce jour l'accès à l'Université se fait à plus de 70 % par les transports publics. La cadence du M1 va être renforcée dans un avenir proche.

Le principe du développement Multi-Modal et la mobilité douce ont été particulièrement recherchés dans ce projet d'EMPD.

La mise en site propre des transports publics ainsi que l'aménagement d'arrêts de bus permettront, dans un proche avenir, une desserte augmentée des transports publics entre Morges et Lausanne.

Côté sud, une piste cyclable, actuellement empruntée à double sens, sera modifiée en piste unidirectionnelle une fois que la piste bucolique (mixte piétons/vélos) aura été mise en service côté nord.

Un commissaire, membre de Suisse roule et Provélo, explique qu'il y a une différence considérable entre un usage sportif et un usage à titre de transport. Il est nécessaire de prévoir deux types de pistes cyclables, dont une rapide longeant le tracé de la route.

Un commissaire s'étonne que ce tracé soit traité comme un projet hors localité. Il estime qu'il s'agit d'un projet urbain vu la densité de construction qui longe la RC 1. Il regrette également la politique dite "du salami" consistant à séparer le projet en plusieurs tronçons. Il relève aussi, au vu de l'urbanisation croissante, la requalification de la RC 1.

Etude de EMPD

Le chef du département précise que le projet concerne la première phase de ce tronçon prévu en 3 étapes, c'est bien l'ensemble de cette route qui fera l'objet d'une requalification.

D'autre part, le montant financier prévu ne peut pas être considéré dans son entier comme une dépense liée. A certains égards il s'agit bien d'une dépense dite "nouvelle" qui sera compensée avec l'excédent du budget du canton.

En effet, l'art. 163 Cst-VD requiert trois conditions pour qu'une dépense soit considérée comme liée. Une dépense est qualifiée de liée si elle est absolument nécessaire à l'exécution d'une tâche publique ordonnée par la loi, si son principe, son ampleur et le moment auquel elle peut être engagée sont prévus par un texte légal, que ce soit un décret ou une loi.

Toutefois, ce projet est rendu nécessaire d'une part, pour le développement constant de l'EPFL, d'autre part, par l'accroissement prévu de 10'000 véhicules par jour à l'horizon 2020 ; ce qui donnera une fréquentation de cet axe de l'ordre de 26'500 véhicules par jour en TJM (trafic journalier moyen).

A la question : "Un axe de cette importance, avec une voie de circulation de 3,25 m est-il suffisant, en regard du trafic poids lourd et car ?"

Il est répondu que la largeur prévue répond aux normes et aux prescriptions VSS.

Cette largeur convient parfaitement compte tenu d'une vitesse qui sera limitée à 60 Km/h et du fait que les croisements seront inexistantes, puisqu'une berne centrale végétalisée séparera les 2 sens de circulation.

L'assurance est donnée que les dimensions prévues seront suffisantes même dans le contexte d'un délestage de l'autoroute via la route cantonale.

Une habitante de St-Sulpice a fait parvenir à chaque membre de la commission un exposé du recours qu'elle a déposé à l'encontre du présent projet. Ce point a été largement débattu au sein de la commission.

Le recours porte principalement sur la piste cyclable à contre sens côté lac de la route. Il est retenu la dangerosité pour les automobilistes de s'engager direction Lausanne lorsqu'ils proviennent d'un

chemin communal situé le long de cette voie.

Le conseiller d'Etat précise que le problème de contre sens n'est que provisoire et que dès que sera mis en service le chemin bucolique, une interdiction sous la forme d'une signalisation verticale empêchera les cyclistes de circuler dans le sens Lausanne-Morges, côté sud.

Un commissaire aborde le problème de l'éclairage public. Il lui est répondu qu'en vertu de la loi sur les routes, l'éclairage public est à la charge des communes.

Dans ce projet, les giratoires et les passages piétons seront éclairés. Pour la piste cyclable le principe de l'éclairage est acquis, reste à régler la clé de répartition entre les communes de St-Sulpice et d'Ecublens.

Au point 1.6, une rubrique intitulée "acquisition de terrain" n'est pas correctement libellée. Il s'agit en fait des frais liés au travail des géomètres pour la constitution de servitude de passages publics.

M. Marthaler admet qu'il serait plus judicieux de rebaptiser cette rubrique "démarches foncières".

Le débat ne suscitant plus de questions, l'entrée en matière est approuvée à l'unanimité.

Au vote, les art. 1 à 4 sont également acceptés à l'unanimité.

Deuxième objet de l'EMPD 198

Ce deuxième objet ayant été débattu en parallèle et ne soulevant aucune question complémentaire, l'entrée en matière étant acceptée à l'unanimité.

Il est ensuite passé au vote relatif au second projet de décret accordant au conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 600'000. — pour les études de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice.

Au vote, les art. 1 à 3 sont acceptés à l'unanimité.

Lausanne, le 25 novembre 2009.

Le rapporteur :
(Signé) *Bertrand Clot*