

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Krieg – Route de la Fleur de Lys à Prilly, la fluidité du trafic est une nécessité ! ?

Rappel de l'interpellation

La route de la Fleur de Lys est un axe principal qui garantit la liaison routière Nord-Sud de l'Ouest lausannois, desservant plusieurs communes.

Aujourd'hui, le pont de la ligne ferroviaire du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) améliore la circulation et la sécurité. Ces travaux importants vont se terminer fin mars 2016.

La réfection de la route de la Fleur de Lys, propriété du canton mais à la charge de la commune de Jouxens-Mézery n'apporte pour l'instant pas d'avantage dans la fluidité du trafic, car ce projet n'est toujours pas ficelé. Suite aux plans proposés par la Municipalité de Jouxens-Mézery, présentés en commission communale, le projet actuel doit répondre à beaucoup trop de contraintes, soit : largeur de la route limitée à 4,50 mètres, rétrécissements divers sous la forme d'ilots pour empêcher le croisement et limitation de la circulation à 30 km/h sur le tronçon concerné. Au surplus, la commune de Prilly a décidé de mettre à ciel ouvert le ruisseau de Broye et de proposer un rétrécissement de la chaussée en direction du Garage de l'Etoile. Avec ces contraintes très importantes, cette route deviendra impraticable pour le trafic de transit qui va se reporter vers d'autres axes routiers, souvent pas suffisamment équipés pour subir une augmentation du trafic.

Questions au Conseil d'Etat :

- 1. Le Conseil d'Etat a-t-il étudié une alternative à ce goulet d'étranglement ?*
- 2. Quels sont les éléments qui ont conduit à la limitation à 30 km/h hors localité sur ce nouveau tronçon ?*
- 3. Le rétrécissement de la largeur de la chaussée fait-il suite à une décision politique de diminution de trafic ou à une réflexion technique objective ?*
- 4. Dans une planification globale, quelles sont les alternatives du Conseil d'Etat pour améliorer et surtout garantir le trafic Nord-Sud de l'Ouest lausannois ?*

Souhaite développer.

(Signé) Philippe Krieg

Réponse du Conseil d'Etat

1. Préambule

Durant la seconde moitié du XX^e siècle, la région lausannoise a connu une croissance démographique et économique très importante, parallèlement au développement de nouveaux modes de vie de la population, qui devient de plus en plus mobile. Cette évolution a bien sûr eu des conséquences importantes sur l'organisation du réseau routier et ferroviaire dans la région. Au fil des années notamment, les déplacements pour entrer et sortir de ce qui est désormais connu comme l'agglomération lausannoise, ainsi que les déplacements au sein même de l'agglomération, ont nécessité des adaptations constantes des infrastructures. C'est dans ce contexte qu'a notamment été construit le contournement autoroutier de Lausanne. Plus particulièrement, la question de savoir comment assurer au mieux le lien entre le Nord et l'Ouest de l'agglomération lausannoise s'est posée et est devenue l'une des préoccupations du Conseil d'Etat et des communes concernées.

Pour faciliter les déplacements, il a été envisagé, il y a plus de quarante ans, de réaménager ce qui était alors la route cantonale 320 C-S située sur le territoire des communes de Prilly et de Jouxens-Mézery, dont le tracé, actuellement composé du chemin de la Fleur-de-Lys, de la route de Champvent et de la route de Broye, relie la route de Neuchâtel (RC 401), à la route de Cossonay (RC 251).

Cependant, l'urbanisation de l'Ouest lausannois a déplacé le trafic vers la région de Crissier : il s'avère en effet que le contournement autoroutier n'est pas principalement emprunté par des automobilistes traversant la Suisse, ou même le Canton, mais qu'entre 75 % et 85 % des utilisateurs l'empruntent pour sortir ou entrer dans l'agglomération, voire même l'utilisent pour se déplacer d'un bout à l'autre de l'agglomération. Les réflexions menées ces dernières années par le Conseil d'Etat, en collaboration avec les communes de l'agglomération Lausanne-Morges et l'Office fédéral des routes (OFROU), visent ainsi à supprimer " le goulet de Crissier ". Le concept consiste à utiliser d'avantage l'autoroute de contournement, en créant de nouvelles jonctions à Ecublens et à Chavannes ainsi qu'en complétant celles de Malley et de la Blécherette tout en adaptant le réseau cantonal et communal interne à l'agglomération.

Depuis plusieurs années, le croisement entre la route de Neuchâtel (RC 401) où passe la voie du LEB, et le chemin de la Fleur-de-Lys était devenu un point donnant lieu trop régulièrement à des situations très dangereuses pour les automobilistes et les trains du LEB. Cet état de fait a donné lieu à des nombreuses discussions entre les concernés, et notamment l'Office fédéral des transports (OFT), l'Etat de Vaud, les communes concernées et les compagnies de transports. En effet, la dangerosité de ce carrefour imposait des mesures, et ce d'autant que la cadence du LEB devait augmenter, pour répondre aux besoins en mobilité de la population et de l'économie.

A l'issue de ces discussions, un accord a pu être trouvé, permettant de supprimer le passage à niveau de la Fleur-de-Lys en le remplaçant par un franchissement dénivelé. Le tracé de la voie du LEB fait l'objet d'une correction, enjambant le vallon formé par le ruisseau de Broye grâce à un viaduc sous lequel passe un nouveau tronçon de route de raccordement entre le chemin de la Fleur-de-Lys et la route cantonale Romanel-Lausanne (RC 401). Dans le cadre des accords conclus entre l'Etat de Vaud et les communes de Prilly et Jouxens-Mézery, signés respectivement les 15 et 30 avril 2015, la route cantonale RC 320-S a été déclassée de route cantonale en route communale, à la demande des communes. La route de la Broye sur la commune de Prilly, le chemin de la Fleur-de-Lys et la route de Champvent sur la commune de Jouxens-Mézery ne sont donc plus de compétence cantonale. La volonté exprimée par les communes était notamment d'éviter un développement du trafic dans ces quartiers d'habitation.

Dans le cadre de discussions, en 2010 et 2012, la Commune de Prilly a présenté deux projets préalables d'aménagement de la route et du ruisseau de Broye qui ont été préavisés favorablement par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) les 19 novembre 2010 et 23 octobre 2012. Ces projets prévoient notamment un aménagement particulier de la route de la Broye pour la rendre compatible aux caractéristiques requises d'une zone 30. Les travaux sont actuellement en cours sur la commune de Prilly. La procédure visant la légalisation de l'inclusion de la route de Broye dans la zone 30 existante sera entamée une fois les travaux et aménagements terminés. Par ailleurs, la commune de Jouxens-Mézery a manifesté son intérêt d'inclure le chemin de la Fleur-de-Lys aux zones 30 existantes, ce qui a été admis par l'Etat dans un courrier du 14 septembre 2011. A noter que les conventions conclues avec les communes prévoient le maintien d'un subventionnement selon la loi sur les routes des travaux sur l'ex-RC 320-C-S pour des travaux effectués avant le 31 décembre 2018.

La procédure de légalisation des zones 30 intervient après la réalisation des travaux d'aménagement. Le phasage différent des travaux des communes de Prilly et de Jouxens-Mézery générera un phasage également différent sur les procédures de légalisation des zones 30.

2. Réponses aux questions

Question 1 – Le Conseil d'Etat a-t-il étudié une alternative à ce goulet d'étranglement ?

Comme indiqué en préambule, la situation du carrefour de la Fleur-de-Lys a fait l'objet de travaux permettant d'en mieux assurer la sécurité, et garantissant l'accessibilité des quartiers d'habitation situés dans cette zone.

Conscient de la nécessité de fluidifier le trafic dans l'Ouest lausannois, le Conseil d'Etat a mené des réflexions en collaboration avec les communes de l'agglomération Lausanne-Morges et l'OFROU visant ainsi à supprimer " le goulet de Crissier ". Les grandes lignes de ces réflexions sont présentées sous question 4.

Question 2 – Quels sont les éléments qui ont conduit à la limitation à 30 km/h hors localité sur ce nouveau tronçon ?

Il y a tout d'abord lieu de préciser que la création de zone 30 n'intervient qu'en traversée de localité et que les routes incluses et à inclure dans les zones 30 des communes de Prilly et de Jouxens-Mézery sont toutes en traversée de localité.

De manière générale, les demandes de limitation de vitesse et de création de zone 30 en traversée de localité sont le fruit de réflexions communales et non cantonales. Le cas du chemin de la Fleur-de-Lys et de la route de Champvent sur la commune de Jouxens-Mézery ne fait pas exception.

Les éléments mis en avant par la Commune de Jouxens-Mézery sont la géométrie et la largeur de la route ne permettant pas de dépasser la vitesse de 30 km/h.

Question 3 - Le rétrécissement de la largeur de la chaussée fait-il suite à une décision politique de diminution de trafic ou à une réflexion technique objective ?

A ce jour, la DGMR n'a pas reçu de dossier d'examen préalable de la part de la Commune de Jouxens-Mézery concernant

le projet d'aménagement du chemin de la Fleur-de-Lys et de la route de Champvent. Le Conseil d'Etat ne peut donc pas se prononcer sur la question.

Dès que le dossier sera transmis, la DGMR procédera à la vérification de sa conformité globale et notamment au respect des normes techniques en matière de construction routière, de trafic et de gabarit de chaussée.

Question 4 - Dans une planification globale, quelles sont les alternatives du Conseil d'Etat pour améliorer et surtout garantir le trafic Nord-Sud de l'Ouest lausannois ?

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) prévoit une utilisation intensive de la ceinture autoroutière pour desservir les différentes poches ou secteurs de l'agglomération. L'utilisation de la ceinture autoroutière doit délester les centres du trafic de transit. Ce concept de desserte par poche de l'agglomération se heurte aujourd'hui à l'insuffisance des jonctions d'autoroute dans l'Ouest lausannois et à l'insuffisance de capacité du réseau autoroutier dans le goulet de Crissier.

Il s'agit de permettre aux automobilistes de rester le plus longtemps possible sur le réseau des routes nationales afin qu'ils utilisent moins longtemps les routes cantonales et communales. Cela signifie des nuisances routières en moins pour les habitants et aussi une utilisation plus intelligente des surfaces routières en augmentant le nombre de pistes cyclables et en permettant aux transports publics de bénéficier de pistes propres et ainsi se déplacer de manière plus efficace.

Plusieurs routes cantonales et communales vont également être réaménagées pour permettre aux véhicules qui utiliseront les nouvelles sorties de ne pas se trouver bloqués dans un bouchon. Ceci implique souvent de réaménager des carrefours et/ou d'améliorer leur fonctionnement.

Il s'agit d'un enjeu important pour la mobilité des vaudoises et des vaudois et le développement économique du Canton. L'Ouest lausannois est en effet la région qui a le plus de potentiel pour accueillir de nouveaux habitants et de nouveaux emplois. Pour cela, il est nécessaire de développer des projets d'accessibilité multimodale pour favoriser la circulation d'un nombre croissant de bus, les déplacements en vélo et rendre plus agréable la marche à pied, sans pour autant chasser les voitures.

La suppression du goulet d'étranglement de Crissier et la création des nouvelles jonctions représentent un défi important pour la Confédération, le Canton et les communes de l'agglomération Lausanne-Morges. Ces réalisations permettront en finalité de réduire les bouchons sur les autoroutes vaudoises, de faciliter les déplacements à destination de l'Ouest lausannois et de fluidifier la circulation au sein même de l'agglomération Lausanne-Morges.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 août 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean