

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Michele Mossi et consorts – Feux pour traversée de piétons et cycles sur la RC 1 à la hauteur de l'allée de Dorigny : un choix réfléchi et réellement judicieux ?

Rappel de l'interpellation

Comme on peut le lire sur le site internet de l'État de Vaud, la requalification de la RC 1 est un " chantier " important qui s'inscrit dans la démarche mise en œuvre par le Schéma directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL), adopté en 2004 par les communes concernées. La requalification du secteur des Hautes écoles, appelé " chantier 1 " s'articule en trois étapes :

- l'étape 1, qui comprend le tronçon de la RC 1 situé entre l'avenue Forel et l'avenue du Tir-Fédéral à Ecublens, dont les travaux de requalification ont été réalisés entre 2011 et 2012 ;
- l'étape 2, qui comprend la partie du tracé s'étendant de l'avenue Forel jusqu'au giratoire d'accès à l'UNIL (à l'est du périmètre), dont les travaux ont été lancés en 2015 et seront achevés 2016 ;
- l'étape 3, qui comprend le tronçon compris entre l'avenue du Tir-Fédéral jusqu'à et y compris le franchissement de la Venoge (à l'ouest du périmètre), dont le projet est encore à l'étude.

Il est bien connu par les usagers de cette route importante — qu'ils soient des piétons, des cyclistes, des automobilistes ou des utilisateurs des transports publics — que l'étape 1 de requalification ne constitue pas un exemple d'aménagement routier réussi : à titre d'exemple, le slalom que les usagers doivent faire entre un giratoire et l'autre est peu compréhensible et n'est pas lisible les nuits de pluie ; à hauteur du quartier de l'innovation de l'EPFL, les clients des transports publics préfèrent traverser là où il n'y a pas de passage piétons plutôt que prendre un passage souterrain trop éloigné.

L'étape 2, ouverte dans sa configuration finale depuis peu, présente un aménagement mieux adapté aux besoins des divers usagers. Toutefois, la mise en service depuis quelques jours de feux routiers pour la traversée de piétons et cycles à la hauteur de l'allée de Dorigny, montre que même l'étape 2 n'est pas à l'abri de critiques. Ces feux, sollicités de manière quasiment continue aux heures de pointe pour desservir entre autres l'arrêt Dorigny de la ligne de bus 701 du MBC, génèrent des bouchons conséquents sur toute la RC 1, en direction de Lausanne comme de Saint-Sulpice, ainsi que sur l'autoroute ; la lutte pour prendre au dernier moment la sortie de l'autoroute saturée crée des problèmes de sécurité ; la saturation de la RC 1 empêche aux bus de circuler correctement ; les perturbations risquent de se propager jusqu'au carrefour de la Bourdonnette ; un report de trafic sur d'autres axes est déjà observé. Un seul piéton à l'heure de pointe peut immobiliser toute une artère pour une bonne quarantaine de secondes.

Dans ce contexte, j'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- Le Conseil d'Etat prévoit-il de réétudier la pertinence du feu routier à la hauteur de l'allée de Dorigny par une étude de trafic avec quantification des bouchons générés et des impacts que ceux-ci ont sur la circulation, les transports publics et la sécurité ?
 - Comment le Conseil d'Etat prévoit-il d'intervenir pour résoudre les importants problèmes de circulation générés par les nouveaux feux routiers ?
 - Le Conseil d'Etat prévoit-il de réhabiliter le passage souterrain anciennement utilisé ou d'en construire un autre ?
- Ecublens, le 15 mars 2016

Réponse du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

Le Canton de Vaud a défini dans son plan directeur cantonal, puis plus localement dans le projet d'agglomération

Lausanne-Morges (PALM), une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation optimale des infrastructures dans les agglomérations. La mise en place d'une politique en faveur des agglomérations est encouragée par la Confédération, notamment par le développement de nouvelles bases légales et la mise à disposition d'un fonds pour les projets d'agglomération doté de CHF 6 milliards pour la période 2008 – 2027.

Le PALM a été adopté en février 2007 par l'Etat de Vaud et les Communes concernées. Il a permis d'identifier une dizaine de sites stratégiques et quatre sites d'exception destinés à accueillir une très grande part du développement de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2020. Dans le cadre de cette démarche, il est proposé de confier aux différents schémas directeurs sis dans le périmètre du PALM l'analyse, le développement des concepts et le choix des méthodes pour permettre la mise en œuvre opérationnelle des diverses mesures envisagées.

La requalification de la RC 1 est un "chantier" qui s'inscrit dans la démarche mise en œuvre par le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL), adopté en 2004 par les communes concernées. Ses objectifs sont les suivants :

- améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest Lausannois ;
- maîtriser le développement du trafic individuel motorisé ;
- renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation ;
- développer la mixité des affectations et mettre en valeur le paysage.

La réalisation par étapes des objectifs du SDOL est effectuée par le biais de chantiers d'études. Ces chantiers recouvrent des portions de territoire situées sur plusieurs communes et d'intérêt stratégique pour la région en raison de leur situation au sein de l'agglomération et de leur potentiel de développement.

Le chantier 1, secteur des Hautes Écoles, comprend :

1. le tronçon de la RC 1, réalisé entre 2011 et 2012, situé entre l'avenue Forel et l'avenue du Tir-Fédéral – Étape 1 ;
2. le tronçon de la RC 1 s'étendant de l'avenue Forel jusqu'au giratoire de Dorigny (secteur UNIL), situé à l'est du périmètre – Étape 2 ;
3. le tronçon compris entre l'avenue du Tir-Fédéral jusqu'à et y compris le franchissement de la Venoge, situé à l'ouest du périmètre – Étape 3.

Il a été prévu d'installer une régulation lumineuse sur la RC 1 au niveau du débouché de l'allée de Dorigny compte tenu de la configuration géométrique du lieu et de la charge de trafic. En effet, à cet endroit, un piéton doit franchir plus de deux voies de circulation pour traverser la chaussée. Cette régulation lumineuse combinée avec l'utilisation du passage inférieur, après les travaux du futur bâtiment des sports de l'UNIL Synathlon, permettra un usage sécurisé de cette traversée.

Les récents travaux de terrassement en vue de la construction du Synathlon ont entraîné la fermeture provisoire du passage inférieur sous la route cantonale. En raison de cette mise hors service l'UNIL, a demandé à la Direction générale de la mobilité et des routes DGMR d'installer des feux provisoires pour sécuriser les traversées piétonnes sur la route cantonale, ce qui a été fait en mi février 2016.

Sur le même tronçon et pour prendre en considération le comportement observé des usagers, un bilan intermédiaire a été établi le 20 avril 2016, en collaboration avec le SDOL. La DGMR a présenté les mesures mises en place pour renforcer la lisibilité de la signalisation routière et, sur requête du SDOL, une étude est en cours pour mettre fin aux traversées " sauvages " des clients des transports publics entre le quartier de l'innovation et les logements étudiants.

2. REPONSES AUX QUESTIONS

Question 1

Le Conseil d'État prévoit-il de réétudier la pertinence du feu routier à la hauteur de l'allée de Dorigny par une étude de trafic avec quantification des bouchons générés et des impacts que ceux-ci ont sur la circulation, les transports publics et la sécurité ?

La traversée piétonne de l'allée de Dorigny a déjà fait l'objet d'une étude de trafic en 2012, menée par un bureau spécialisé, étude qui a montré la nécessité de mettre en place des feux de signalisation routière pour sécuriser les traversées piétonnes. Début 2016, une stratégie détaillée de régulation du carrefour et un projet d'exécution de cette régulation ont été élaborés. Les objectifs visés sont les suivants :

- assurer la sécurité de tous les usagers ;
- assurer une capacité suffisante de la RC 1 pour les TIM (transports individuels motorisés) en écoulant les charges de dimensionnement (volume de trafic) ;
- améliorer la progression des transports publics ;
- assurer la sécurité des traversées piétonnes et cycles ;

garantir une bonne accessibilité à l'UNIL.

Question 2

Comment le Conseil d'État prévoit-il d'intervenir pour résoudre les importants problèmes de circulation générés par les nouveaux feux routiers ?

Les feux de signalisation provisoire, objets de cette interpellation, ont été installés en février 2016 à la demande de l'UNIL après la suppression provisoire de l'accès au passage inférieur qui a dû être condamné pour permettre le terrassement du projet Synathlon conduit par le SIPAL. Rapidement, en constatant des files d'attente importantes aux heures de pointe, ces feux ont été mis à l'orange clignotant, ce qui confère à la traversée piétonne, une sécurité provisoire suffisante en complément de la signalisation de chantier.

Au stade définitif, soit depuis début juin 2016, le carrefour a un fonctionnement cyclique adaptatif prenant en compte la priorité des transports en commun. Trois programmes adaptatifs sont prévus, un à l'heure de pointe du matin, un à l'heure de pointe du soir et un aux autres périodes.

Le système de détection, élément clé de la gestion de ce carrefour, est composé de boutons poussoirs pour les piétons et cyclistes, de boucles inductives et de six caméras thermiques pour les véhicules. Grâce aux caméras thermiques, la longueur des files d'attente est minimisée.

En cas de problème de détection, le carrefour passera instantanément aux feux clignotants. Le contrôleur du carrefour est relié à la centrale de gestion des carrefours de la ville.

Les données fournies par tous ces éléments de détection sont transmises au contrôleur et analysées en temps réel ce qui permet une gestion performante de la capacité du carrefour. Les divers paramètres pour tous les mouvements ont été, si nécessaire, affinés lors de la mise en service du dispositif lors d'une phase d'essai et de réglage.

Question 3

Le Conseil d'État prévoit-il de réhabiliter le passage souterrain anciennement utilisé ou d'en construire un autre ?

Le passage inférieur existant sera réhabilité et son accès nord réaménagé dans le cadre du projet Synathlon. Cet ouvrage ne pourra pas être remis en service avant que tous les terrassements et travaux souterrains de ce chantier ne soient réalisés et que l'enquête publique complémentaire de la nouvelle rampe d'accès n'aboutisse. En fonction de ces éléments, on peut s'attendre à une réouverture du passage inférieur au plus tôt au printemps 2017.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat rappelle que le maintien du passage inférieur lors de la mise à l'enquête du bâtiment Synathlon a été défendu avec fermeté. Cette volonté était motivée par l'importance de l'utilisation de ce passage et par l'alternative hors trafic qu'il apporte à la traversée piétonne régulée de la route cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 6 juillet 2016.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean