

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'744'000.- pour financer les travaux de la requalification de la RC 601-B-P (route de Berne), entre le carrefour de l'autoroute A9 (Vennes) et le carrefour des Croisettes, sur les communes de Lausanne et Epalinges

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 27 novembre 2014 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Myriam Romano-Malagrifa, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Olivier Mayor, François Debluë, Eric Züger, Daniel Brélaz et Philippe Modoux, président et rapporteur. MM. Michele Mossi, Alexandre Rydlo et Laurent Miéville étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général DGMR) et Pierre Bays, chef division infrastructure routière à la DGMR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Cet EMPD concerne la requalification d'un tronçon très chargé de la RC-601 situé entre le carrefour des Croisettes à Epalinges et l'entrée d'autoroute, à l'entrée de l'agglomération lausannoise. 32'000 véhicules transitent quotidiennement par ce tronçon, qui est en limite de capacité. Compte tenu des développements prévus à Epalinges et de la réorganisation de l'espace lié à Aquatis, au Biopôle et à l'hôtel prévu, tout cela nécessite de fluidifier et sécuriser le trafic sur ce tronçon de la RC-601. Une sécurisation passant par des mesures de régulation du trafic, notamment la gestion des feux et des « tourner à gauche » qu'il s'agit d'éviter autant que faire se peut. Il s'agit également d'aborder les questions du bruit et des mobilités douces. Une fois ce tronçon réhabilité, il s'agira d'intervenir sur le tronçon entre le carrefour des Croisettes et le Chalet-à-Gobet. Il faut également que les travaux sur ce tronçon soient terminés avant les travaux concernant Aquatis et le Biopôle.

Il y a une participation de l'OFROU à ce projet, conformément aux dispositions légales, ainsi qu'une convention signée avec les communes de Lausanne et d'Epalinges. Au final, la part à charge du canton est de 48,49%, la part fédérale de 33,04%, celle de Lausanne de 10,87% et celle d'Epalinges de 7,60%. Il s'agit d'un projet qui fait partie du PALM, d'où une convention incluant le canton, l'OFROU et les deux communes concernées.

Sécurité

En matière de sécurité il s'agira d'intervenir sur la berne centrale qui en l'état permet de faire des demi-tours, un élément très dangereux, notamment quand il y a deux voies en face. Il est dès lors prévu de rendre cette berne centrale continue du carrefour des Croisettes jusqu'au carrefour avec le chemin de Valmont, tout en profitant de la rendre plus étroite.

De plus, l'accès à la station service est très court, et l'insertion dans le trafic y génère beaucoup d'accidents. On va donc créer une piste de décélération pour accéder à la station service, et une piste d'insertion dans le trafic, pour éviter les différences de vitesse avec le flux principal.

Mobilité douce

Actuellement, à l'ouest il y a un trottoir relativement étroit qui longe le mur et dès la station service il n'y a plus rien. Aussi est-il prévu, en plus de conserver le trottoir côté est, de créer une piste mixte piétons et cyclistes côté ouest continue jusqu'au carrefour des Croisettes : en effet, à la montée les cyclistes progressent relativement lentement.

En plus du passage souterrain au carrefour des Croisettes, deux traversées piétonnes sont prévues : l'une au niveau du chemin de Valmont, l'autre au nord de la jonction autoroutière.

Accès au pôle de Vennes

Le branchement sur le chemin de Valmont n'est plus adapté au futur pôle et Aquatis ; il sera modifié en tenant compte d'une desserte pour les cars. Concrètement, une voie de présélection sera créée pour sortie du chemin de Valmont, afin de séparer les flux.

Lutte contre le bruit

Une paroi antibruit sera créée à l'est le long de trois propriétés situées sur la commune d'Epalinges. De plus, un revêtement phonoabsorbant de type SDA 8 classe A sera utilisé pour traiter tout le tronçon.

Phasage des travaux

Etant entendu l'importance de ce tronçon, une attention particulière a été apportée au phasage des travaux, avec pour but de conserver deux voies montantes et deux voies descendantes durant toute la durée des travaux. Dans certaines phases, pour les voies montantes une piste sera maintenue sur la RC-601, l'autre flux étant dévié par la route de la Corniche pour venir se raccorder au niveau du carrefour des Croisettes. Pour garantir la fluidité sur ce tronçon, les travaux nécessitant temporairement de limiter le trafic à une seule voie auront lieu soit de nuit, soit de jour en dehors des heures de pointe.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Quand le tronçon allant des Croisettes au Chalet-à-Gobet sera-t-il réhabilité ?

S'agissant du tronçon entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet qu'on en est à la phase de préparation du dossier de mise à l'enquête et en parallèle la préparation des projets de constructions. La présentation de l'EMPD est prévue pour 2016, afin que les deux chantiers puissent s'enchaîner. Par ailleurs, il est prévu d'intervenir en 2016 sur le pont marin situé en face de l'Ecole hôtelière de Lausanne, ce qui permettra de ne pas y toucher lors de l'intervention sur la route puisqu'on profitera d'adapter sont gabarit à la future voirie.

A-t-on évalué la possibilité de prévoir plusieurs équipes pour accélérer le chantier (3x8) ?

Il n'est pas prévu de travailler 24h/24h sur ce tronçon. Par contre, les périodes où il faut travailler de nuit pour maintenir deux voies dans les deux sens ont été identifiées.

Où seront situés les arrêts de bus en remplacement en cas de panne du m2 ?

En phase définitive (après travaux), la circulation de ces bus prendra les tracés existants et les emplacements des arrêts existants. En phase de chantier, sont prévus des arrêts des bus de substitution du m2, via la route de la Corniche : à la montée à Vennes, l'arrêt est situé sur la route de la Corniche, à proximité immédiate de la sortie du bâtiment qui abrite le P+R et la station Vennes ; au terminus à Croisettes, l'arrêt est situé au débouché de la route de la Corniche sur la place des Croisettes ; à la descente à Vennes, l'arrêt existant est maintenu tel quel, en face de la bretelle autoroutière.

Les travaux entrepris seront-ils entièrement sur terrain cantonal et communal ?

Effectivement, on pourra s'en tenir au domaine public.

Dans le cadre du projet, au niveau du P+R, quelques places de car ont été obtenues. Combien y en aura-t-il ? Les modalités ont-elles été réglées avec l'OFROU ?

Des places de parc pour cars dans la "boucle" de la bretelle autoroutière font l'objet d'une convention entre la Ville de Lausanne et l'OFROU. Il s'agira de 4 places de cars.

Ce projet concerne une route où transitent 32'000 véhicules par jour, dont 700 camions, sur laquelle le trafic a évolué de 10% entre 2005 et 2012. Si ces mesures amélioreront la situation, la question de la saturation ne sera pas réglée pour autant.

La cheffe du DIRH relève que l'on ne peut pas reprocher aux gens d'utiliser leur voiture s'il n'y a pas d'offre de TP adéquate. Le doublement de l'offre TP en direction du Jorat il y a un an (par exemple sur Mézières), ce qui développe l'offre de TP de manière substantielle, s'est réalisée après 2012. Et tant les tl que Car Postal indiquent qu'il y a un joli succès d'utilisation de ces offres. De plus, avec le prochain projet, il est prévu de réaliser une voie de bus qui leur évite d'être pris dans les embouteillages, ce qui permettra d'augmenter la vitesse commerciale des bus de manière nette. Enfin, le Grand Conseil a accepté le crédit d'étude de 14,5 millions visant à développer le RER-vaud, et notamment la desserte de Palézieux et Payerne pour, nous l'espérons, une amélioration de l'offre à l'horizon 2020. Toutes ces actions visent à contenir l'augmentation du trafic, dans une région en croissance économique et démographique, qui par nature provoque aussi une augmentation de la mobilité. Dans un tel contexte, l'objectif est de voir de quelle manière on peut organiser la voirie existante afin de potentialiser l'offre de TP afin d'offrir une alternative.

Le financement des communes est-il garanti ?

Une convention a été signée ; en principe, quand les municipalités signent de telles conventions, elles s'engagent à fournir le financement. Ceci dit, le principal tiers contributeur est l'OFROU : la part à charge des communes ne concerne pas le cœur de la voirie vu qu'il s'agit d'une route hors traversée de localité. Les communes financent des éléments comme les trottoirs, l'éclairage public, des éléments paysagers, des montants non déterminants pour la conduite du projet.

Les milieux du vélo ont-ils été consultés ?

La DGMR a travaillé avec le Guichet vélo pour la mise en place des pistes mixtes, lequel est en contact avec les représentants des milieux du vélo. Il est précisé que pour les vélos, le concept est différent à la montée qu'à la descente : en effet, à la descente la vitesse des vélos est telle qu'ils s'intègrent au trafic, dès lors l'accent est-il mis au niveau des carrefours ; à la montée au contraire, les vélos progressent lentement et la différence de vitesse est importante, d'où la mise en place de site protégés.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.5 Descriptif des travaux prévus sur la RC 601

Les arbres nécessitent de l'entretien, ce qui génère un risque lors de la taille, et peut s'avérer dangereux le long d'une route. Est-il dès lors nécessaire de planter ces quelques arbres ?

La cheffe du DIRH relève que ces aménagements apportent une valeur ajoutée à ce genre de projets, qu'il est important de prévoir des espaces de respiration dans une zone dense. Par ailleurs, elle rappelle que ce projet fait partie du PALM, qui a parmi ses objectifs la création d'une continuité paysagère. De plus, c'est un choix de la commune concernée, et cela permet de séparer la piste mixte pour la mobilité douce de la voirie principale.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 2'744'000.- pour financer les travaux de la requalification de la RC 601-B-P (route de Berne), entre le carrefour de l'autoroute A9 (Vennes) et le carrefour des Croisettes, sur les communes de Lausanne et Epalinges

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

Entrée en matière sur le projet de décret

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 12 députés présents.

Oron-la-Ville, le 11 décembre 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*