

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

Exposé des motifs et projets de décrets

- accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 7'383'000.- pour financer les travaux de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice et**
- accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 620'000.- pour financer les études de la troisième étape de la requalification de la RC 1 entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge, sur les communes d'Ecublens, St-Sulpice, Denges et Préverenges**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 11 décembre 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, Michele Mossi, Alexandre Rydlo, Laurent Miéville et Philippe Modoux, président et rapporteur.

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 secteur de la RC 1 qui fait partie des priorités A du PALM. L'étape 1 devant les hautes écoles a été réalisée, cet EMPD concerne l'étape 2, entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel. L'utilisation de cet espace est grandissante : on se situe aux portes de Lausanne, un secteur appelé à se développer vu les projets de développement aux alentours des Hautes écoles. La requalification de la RC 1 est pensée comme un tout, chaque étape étant discutée avec les communes concernées. Cette requalification vise notamment à réserver des espaces propres à chacun des modes de transport (piétons, vélos, bus...) de manière à ce qu'ils ne s'entravent pas les uns les autres. Il s'agit également de préserver les qualités paysagères dans ce secteur proche du lac.

Cette deuxième étape est importante en particulier pour les TP et les piétons. La continuité de la voie de bus depuis Morges en direction de Lausanne est essentielle pour améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus, soit la cadence et la capacité. Concernant la mobilité douce, les étudiants affectionnent particulièrement la marche et le vélo, il est dès lors important d'en tenir compte. Dans un avenir qu'on espère proche, les routes nationales vont de leur côté améliorer la jonction de la Bourdonnette où une entrée modifiée permettra de supprimer le tourner-à-gauche en venant de St-Sulpice, une importante plus-value à terme.

Par rapport à la situation actuelle, on aura *en direction de Lausanne* pour les bus une voie réservée sur tout le tronçon, et *en direction de Morges* une moitié du tronçon avec un trafic mélangé bus et voiture, puis à l'approche du carrefour une voie propre aux bus. Pour la mobilité douce, côté lac on aura une piste mixte relativement large, et des bandes cyclables côté nord. La traversée piétonne au sud de la Banane sera dotée de feux afin de sécuriser ce passage où il y a eu des accidents. Par rapport à l'étape 1, comme il n'y a pas de carrefours à créer, on aura une intervention plus uniforme. Il y aura un souci important d'intégration paysagère pour ce site proche des Hautes écoles et du lac.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Concernant l'étape 1 de requalification de la RC 1 au niveau des Hautes écoles, plusieurs députés relèvent que si sur le papier ça fonctionne bien, par temps de pluie ou de nuit, on n'y comprend pas grand chose. Les voitures empruntent trop souvent par erreur les voies de bus, on a des arrêts de bus trop distant des passages piétons sous route avec pour conséquence que les usagers traversent directement la route. Cette étape 2 est bien plus homogène, mais il faut éviter que les erreurs de cette étape 1 ne se reproduisent, notamment en matière d'éclairage, de marquage et de bordures trop vives.

La cheffe du DIRH partage comme utilisatrice certaines remarques concernant la première étape. Avec Pro Velo, la DGMR a travaillé pour améliorer la situation des deux roues, et avec le TCS il y a eu des échanges. Une fois les étapes en cours terminées sera examinée la possibilité d'améliorer la situation sur le premier tronçon, notamment en ce qui concerne l'éclairage et le marquage. Ceci dit, le changement d'habitude des utilisateurs a l'avantage de diminuer la vitesse, et l'on apprend des expériences...

Est-ce que ce sera le même concept que pour l'étape 1 en ce qui concerne la voirie ?

Il est à relever que la première étape était plus compliquée, avec la création de plusieurs giratoire. Ici il s'agit d'un tronçon en continuité. Il y aura par ailleurs des corrections suite à des discussions avec Pro Velo pour faciliter la lecture.

Comment sera organisé le chantier sur ce tronçon surchargé et quelle sera sa durée ?

Comme le tronçon est plus simple et homogène que pour l'étape 1, on ne sera pas retardé par la réalisation des carrefours, ce qui a posé des difficultés pour la gestion du trafic. Concrètement, la première étape concernera le côté UNIL, pendant laquelle il y aura une seule voie dans chaque sens comme actuellement. Une fois cette première étape terminée, il y aura deux voies en direction de Morges. La deuxième étape concernera le côté sud, où sera créée la deuxième voie. A certains moments du chantier, les pistes cyclables seront remplacées par des bandes cyclables. Selon les appels d'offre, en principe le gros des travaux sera réalisé en 2015, et les tapis posés en 2016. L'avantage est que le mandataire et l'entreprise retenus sont les mêmes que ceux qui ont fait la première étape.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.6 Coût des travaux et études prévus sur la RC 1

Que concerne le montant de Fr. 315'000.- du compte 331 consacré à l'éclairage public ?

L'éclairage et la signalisation lumineuse (feu) du passage piéton, selon l'article 21 LRou.

3 Conséquences du projet de décret

Les Hautes écoles participent-elles financièrement au projet ? Y a-t-il des discussions ?

Les Hautes écoles ne sont pas une commune, il n'y a pas de base légale bien que ce soit des générateurs de flux de la taille d'une ville. Et le campus est à cheval sur plusieurs communes.

Une discussion a été engagée avec l'EPFL et l'UNIL, un groupe de travail a été créé, pour évaluer les possibilités et l'opportunité, notamment pour le financement des TP.

5. DISCUSSION SUR LES PROJETS DE DÉCRET ET VOTES

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'ouvrage de CHF 7'383'000.- pour financer les travaux de la deuxième étape de la requalification de la RC 1 entre le giratoire de Dorigny et l'avenue Forel, sur les communes d'Ecublens et de St-Sulpice

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 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 15 députés présents.

Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'étude de CHF 620'000.- pour financer les études de la troisième étape de la requalification de la RC 1 entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge, sur les communes d'Ecublens, St-Sulpice, Denges et Préverenges

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 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 15 députés présents.

Oron-la-Ville, le 16 décembre 2014.

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*