

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

Pétition pour un carrefour du Pontet à Ecublens sans interférence avec le m1

1. PREAMBULE

La commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 13 février 2020 pour traiter de cet objet à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6 à Lausanne. Elle était composée de Messieurs Philippe Cornamusaz (remplaçant Olivier Petermann), Jean-Louis Radice, Andreas Wüthrich (remplaçant Olivier Epars), Guy Gaudard, Pierre François Mottier (remplaçant François Cardinaux), Pierre-André Pernoud, Philippe Liniger, Daniel Trolliet, Pierre Zwahlen, Daniel Ruch, sous la présidence de Monsieur Vincent Keller.

Monsieur Jérôme Marcel, secrétaire de la commission (SGC) a tenu les notes de séance que nous remercions pour son travail.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires : la délégation est composée de MM. Jean Rochat, conseil communal PLR d'Ecublens ; Cédric Sandoz, citoyen d'Ecublens et José Birbaum, président du groupe PLR et indépendants de droite du conseil communal d'Ecublens.

Administration : la délégation est composée de MM. Federico Molina, Chef de la division planification DGMR, et Patrick Minet, Responsable districts Morges (ALM) et Ouest Lausannois DGMR

3. AUDITION DES PETITIONNAIRES

La délégation n'est pas ici au titre de représenter le groupe PLR et indépendants de droite d'Ecublens, lequel a eu l'initiative de cette pétition, laquelle est signée par des personnes hors de ce groupe politique. Il est précisé également qu'ils ne sont pas un lobby d'automobilistes, mais représentent un large panel de citoyens d'Ecublens et environs qui souffrent de la pollution et de l'insécurité sur l'axe de la rue du Villars à Ecublens et au carrefour du Pontet, au cœur du problème.

Depuis de nombreuses années on constate une augmentation du bouchon au carrefour du Pontet respectivement à la rue du Villars à Ecublens. Avec les nouveaux quartiers dans la région, les Hautes écoles et notamment l'EPFL, le Vortex, on constate en effet une augmentation sensible de la population dans l'ouest lausannois et la région d'Ecublens en particulier. Sur l'axe route de la Pierre – rue du Villars débouchant sur le carrefour du Pontet, en 2014 selon l'étude d'impact sur les jonctions autoroutières, il y avait 13'000 mouvements / jour sur cet axe, soit 1000 de plus que la RC-1 Lausanne - Genève. Cet axe traverse le centre d'Ecublens : il ne s'agit pas d'un itinéraire périphérique. L'axe sur la route du Bois est ainsi bloqué, or il s'agit de l'axe des écoles, centres commerciaux, totalement bloqué ; il en va de même de l'axe vers le sud passant par l'avenue du Tir-Fédéral ; l'axe Est en direction de Chavannes (route de la Maladière) est également bloqué.

En engorgeant cet axe tout le centre d'Ecublens et les points clefs de la commune se retrouvent bloqués. Cette situation est intenable, en raison de la pollution, par les risques pour les piétons, cyclistes, et les questions se retournent vers le passage à niveau. Il est en effet en partie la cause du problème, car avec l'augmentation du rythme du m1 / tsol (actuellement de 5 minutes mais auparavant jusqu'à 12 minutes aux heures de pointe), alors que montre en main il faut près d'une minute trente au passage à niveau pour laisser passer ces trains, soit environ 30% du temps aux heures de pointe durant lequel le carrefour est bloqué par le passage à niveau. Une grande part de l'absence de fluidité à ce carrefour provient de cette situation.

Avec la jonction autoroutière prévue au début de la route de la Pierre il est projeté une augmentation de 4000 véhicules / jour. Parallèlement au postulat Alexandre Rydlo et consorts renvoyé en 2018 au CE, cette pétition montre que la population est inquiète et souhaite un changement de cette situation. Les pétitionnaires voient avec un œil positif qu'un budget de Fr. 800'000.- ait été alloué par le GC pour élaborer des solutions pour le m1 / tsol. Bien que conscients que toute adaptation est onéreuse, que la population augmente dans ces secteurs avec la LAT, l'ouest lausannois accusant la plus forte augmentation de l'agglomération ces dernières années, les communes concernées souhaitent plus de solidarité et un réel effort pour diminuer au maximum l'impact négatif de cette densification. Le fonds FORTA permet de demander des subventions et espérons que cela se fera notamment en direction du carrefour du Pontet. Enfin, on constate que le m2 et futur m3 sont construits en site propre sans interférence avec le trafic urbain, et que si le m1 / tsol devait être réalisé aujourd'hui les mêmes précautions seraient prises. Le m1 / tsol est un immense succès qui atteint ses limites. Il est passé de 12 à 5 minutes aux heures de pointes : les passages à niveau qui étaient d'actualité il y a près de 40 ans ne le sont plus aujourd'hui.

Les buts de cette pétition :

- convaincre le Grand Conseil de la nécessité de trouver une solution pour désolidariser la route et le m1 / tsol, dans le but que le GC demande au CE de le mettre dans le cahier des charges du mandat d'étude dans le cadre des Fr. 800'000.- accordés par le GC à cette fin ;
- que cette désolidarisation, sous quelque forme que ce soit (passer en dessus de la route, ou la route en dessous du m1 / tsol) puisse être retenu dans le PALM 2024 ;
- que les travaux puissent être réalisés avant l'ouverture des jonctions autoroutières prévues, car selon les études d'impact il y aura une augmentation de la circulation de l'ordre de 30% sur cet axe, même s'il y aura une réduction globale au niveau de l'agglomération, une vision que les pétitionnaires soutiennent.

4. AUDITION DU REPRESENTANT DE L'ETAT

La thématique développée dans le cadre de la pétition est également traitée dans le cadre du postulat Alexandre Rydlo, le CE ayant répondu favorablement et sollicité un crédit pour les études exploratoires (EMPD 172). Il s'agit de traiter le dénivelé du m1 et les évolutions compte tenu de la croissance de la demande en voyageurs (Hautes Ecoles, densification), mais surtout les questions d'intégration urbaine. L'étude exploratoire traitera donc de cette question des carrefours du Pontet et de l'ensemble des interfaces entre le m1 et le réseau routier. Cette coexistence du m1 et du réseau routier se fera au regard des projets du PALM dans ce secteur, qui compte tenu des densifications importantes attendues, soit 45'000 habitants-emplois supplémentaires attendus dans l'agglomération, a des principes d'accessibilité basés sur les principes de transfert modal et d'un transfert spatial. L'idée est d'utiliser plus l'autoroute pour les besoins de l'agglomération, afin de diminuer le trafic de transit de l'agglomération sur le réseau cantonal et communal, mais de le capter sur le trafic autoroutier, en développant

notamment des nouvelles jonctions à la Blécherette et dans l'ouest lausannois. Il s'agit de limiter le trafic automobile dans les quartiers (nuisances, qualité de vie, report sur les TP, mobilité douce, amélioration qualitative des espaces publics dans l'agglomération, etc.) Concernant le franchissement du m1 au carrefour du Pontet, on est sur un axe important de l'agglomération, situé entre les deux nouvelles jonctions d'Ecublens et Chavannes. L'objectif de ces jonctions étant de desservir par poches les territoires concernés, et de capter l'essentiel du trafic sur le réseau autoroutier. Dans le but de limiter les nuisances sur le réseau urbain. Notamment la RC-76. C'est dans ce contexte que les études sur le m1 seront menées.

Un commissaire demande quand est-il est prévu que les nouvelles jonctions ouvrent, qui auront un impact important. F. Molina explique que l'assainissement du goulet d'étranglement de Crisser ainsi que les nouvelles jonctions de Chavannes, Ecublens et complément à la jonction de Malley ont été mis à l'enquête fin 2018, le projet est en cours de procédure et traitement au DETEC. Selon l'OFROU, pour l'ensemble du projet il faut compter dix ans de travaux une fois les autorisations délivrées. Une fois les décisions fédérales d'approbation, des voies de recours seront ouvertes. Aussi dans le meilleur des cas les travaux pourraient commencer dans deux ans. Comme les travaux se font par étape, il est possible que des jonctions puissent être mises en service pendant et non au terme des dix ans de travaux. A ce stade l'OFROU ne se prononce pas sur des délais ; selon les éventuels recours, il est envisageable que les éléments puissent être réalisés séparément. Concernant le m1, l'EMPD donne un calendrier intentionnel. Il s'agit d'une étude préliminaire, qui fera par la suite d'une étude de détail et de procédure. L'objectif étant que la mesure d'évolution du m1 puisse cas échéant être inscrite dans le PALM de 5ème génération, lequel sera déposé auprès de la Confédération en 2025, pour des travaux qui pourraient commencer dans la période 2027 – 2030. Soit des ordres de grandeurs temporels analogues.

5. DELIBERATIONS

Après délibération, la commission propose de soutenir cette pétition afin que soit étudié l'ensemble du trafic M1 et routier dans cette périphérie lausannoise, y compris le carrefour du Pontet.

6. VOTE

Par 2 voix pour le classement, 7 voix pour son renvoi et 2 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de la renvoyer au Conseil d'Etat.

Corcelles-le-Jorat, le 11 août 2020

Le rapporteur :
(Signé) Daniel Ruch