

NOVEMBRE 2015



90/2011-2016

RAPPORT DE COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Demande de crédit d'étude pour le réaménagement de la RC82 et la création d'une piste mixte de mobilité douce

1. PREAMBULE

La commission nommée pour étudier ce Préavis municipal s'est réunie le lundi 16 novembre 2015. Elle était composée de Madame Rose-Marie Lombardi Lambelet, de Messieurs Pascal Gruffel, Jean-Daniel Mühlethaler, Aleksandar Radic, Daniel Schläfli et Alfio Sorbello, ainsi que de la soussignée, présidente-rapporteuse.

Madame Nathalie Jaton, Municipale en charge du dossier, était également présente à cette séance, accompagnée de Monsieur Toledano, Chef du Service « Infrastructures et Travaux ». La commission les remercie de leur disponibilité.

2. OBJET DU PREAVIS

Il s'agit ici d'une demande de crédit d'étude pour établir le projet définitif de réaménagement de la RC82 ; ce projet comprend notamment la création d'une piste mixte de mobilité douce reliant le sud de Crissier au carrefour des « Hautes Ecoles » (Avenue du Tir-Fédéral/Route de la Sorge). Cette étude permettra de constituer le dossier d'appel d'offre et de confirmer la participation financière de chaque partenaire à la réalisation des travaux.

3. PRESENTATION DU PROJET

Le réaménagement de l'axe Nord-Sud allant de la sortie du Tunnel de Marcolet jusqu'à la croisée de Saint-Sulpice (=Route du Pont-Bleu et Avenue du Tir-Fédéral) est l'un des projets stratégiques du Schéma Directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). L'importance de ce projet réside en l'accès aux Hautes Ecoles que cet axe assure à de nombreuses communes de notre district et la liaison routière qu'elle assure(ra) entre les Hautes Ecoles et le réseau autoroutier (jonction de Crissier, futures sorties de Chavannes et d'Ecublens). Cet axe est également une voie de communication essentielle entre Crissier et les communes du sud de l'ouest lausannois.

La RC82 doit notamment s'intégrer dans l'environnement bâti actuel et à venir, s'incorporer dans le réseau de mobilité de l'Ouest lausannois, offrir une amélioration de la sécurité routière et de la cohabitation de l'ensemble des modes de mobilité (piétonne, automobile, douce et transports publics), tant sur le tronçon lui-même que sur les voies d'accès à celui-ci.

Deux contraintes importantes sont à relever : la présence de la ligne du M1 sur la majeure partie de son tracé (à l'est); ainsi que l'obligation légale, en cas de travaux (pour des raisons évidentes de sécurité ferroviaire) de déplacer le pilier central du Pont Bleu actuellement situé en plein milieu des voies CFF.

Une étude préliminaire a débouché sur un avant-projet qu'il s'agit maintenant de finaliser. Relevons que s'agissant d'une route cantonale, une partie de l'aménagement de la chaussée est du ressort du Canton (Direction Générale de la Mobilité et des Routes : DGMR). Selon la Loi sur les routes (LRou), les tronçons situés « hors localité » sont à charge du Canton, ceux situés en localité sont à charge de la commune concernée ; tous les aménagements « annexes » (voies piétonnes, pistes de mobilité douce, éclairages, végétation, etc.) incombent aux communes.

La RC82 est située majoritairement sur la commune d'Ecublens (en localité) qui en assumera donc la plus grande partie des coûts. Crissier et Chavannes-près-Renens sont les deux autres communes concernées. Il est à relever que l'EPFL est également partie prenante dans ce projet auquel il participera financièrement. L'ensemble des partenaires a pris part à la réflexion autour de ce projet et la répartition des frais a été préétablie. La direction de la suite des travaux sera assurée par la DGMR et le service des travaux de la commune d'Ecublens, les décisions d'importance devant néanmoins être validées par les partenaires de ce projet.

Les interventions prévues sur l'entier de l'axe sont bien détaillées dans le préavis de la Municipalité. Relevons toutefois deux volets du projet situés sur notre territoire communal ou dans ses abords immédiats :

L'élargissement du pont avec la création d'une voie piétonne (2m) à l'est et une piste mixte pour piétons et cyclistes à l'ouest. Au sud du pont, celle-ci continuera jusqu'à la route de la Sorge (« virage des Hautes-Ecoles »). Au nord, la piste mixte se prolongera en direction du Quartier Pré-Fontaine, assurant ainsi une liaison de mobilité douce entre Crissier et les régions de l'ouest lausannois au sud du Tunnel de Marcolet, ainsi qu'avec Bussigny.

La pose d'un revêtement phono-absorbant sur la Route du Pont Bleu (tronçon allant l'entrée du tunnel jusqu'au carrefour de l'Avenue du Tir Fédéral). Cette mesure de lutte contre le bruit sera renforcée par une adaptation de la limitation de vitesse sur les tronçons situés en localité.

4. DISCUSSION

La portée stratégique et l'ambition du projet sont toutes deux reconnues par l'ensemble des membres de la commission. Plusieurs commissaires saluent les efforts de développement de la mobilité douce à l'échelle régionale.

Quelques inquiétudes relatives à l'importance des dérangements liés aux travaux sur le pont sont formulées. Il est expliqué que ces travaux seront menés selon un calendrier très précis en raison de la perturbation du trafic routier, mais également en raison de la présence des voies ferrées sous le pont (perturbation du trafic ferroviaire, sécurité...).

La clé de répartition financière est également discutée, ainsi que la nature des frais à charge de la commune : Comment a été calculée la répartition des frais ? Pourquoi l'Etat ne prend-t-il pas en charge l'éclairage public ou la végétation aux abords d'une route cantonale ? Qu'arriverait-il si la commune refusait de payer ?

En réalité, deux clés de répartition ont été calculées : l'une propre à l'ouvrage d'art (le pont) et la seconde relative au reste des travaux. Dans les deux cas, le taux de la participation financière de Crissier sera minime (2.46% et 8.03%) puisque limitée aux aménagements situés sur le territoire communal. Par ailleurs, étant donné que le tronçon de route entre le pont et l'entrée du tunnel du Marcolet est situé « hors localité », la chaussée est donc à charge du Canton. Ces principes de répartition sont inscrits dans la loi (LRou). Les clés font l'objet d'un calcul compliqué et ont été validées par une « pré-convention » signée par toutes les parties. Si Crissier décidait de ne pas financer sa part, les travaux, de compétences cantonales, seraient alors effectués sans les aménagements utiles à Crissier (continuation de la piste mixte en direction de Pré-Fontaine, par exemple). Cela pourrait nous prêter lors de demandes de subventions.

Un membre de la commission s'étonne que la commune de Renens ne participe pas au financement de ces travaux étant donné que Crissier contribue à l'aménagement des alentours de la gare de Renens. Il est expliqué que Renens n'est pas directement concerné par ce projet et que, de son côté, elle finance

de nombreux projets utiles à la mobilité à l'intérieur de l'ouest lausannois. Les travaux autour de la gare de Renens facilitent l'accès à la desserte ferroviaire principale de l'ouest lausannois.

Les membres de la commission n'ayant plus de questions, il est rappelé que les montants définitifs estimés dans le cadre de l'avant-projet devront être confirmés par l'étude pour lequel le présent crédit d'un montant de CHF 90'000.- est sollicité.

5. VOTE DE LA COMMISSION

C'est à l'unanimité que la commission recommande au Conseil Communal d'accorder à la Municipalité le crédit d'étude d'un montant de CHF 90'000.-, destiné à la participation financière de la commune pour les études du réaménagement de la RC82 et la création d'une piste de mobilité douce.

Crissier, le 26 novembre 2015

*Pour la Commission,
La présidente-rapporteure,*



Sonya Butera

