

CONSEIL COMMUNAL DE CRISSIER

RAPPORT DE LA COMMISSION CHARGÉE D'ÉTUDIER LE PRÉAVIS N°59/2016-2021

(BHNS – réaménagement de la route de Prilly : adoption du projet routier BHNS – route de Prilly ; adoption des emprises et rétrocession de terrain ; decadastration partielle et transfert aux domaines publics communaux et cantonaux)

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

la Commission chargée d'étudier le Préavis cité en titre s'est réunie le lundi 3 février à 19h30 à la salle de spectacles de Renens, ainsi que le 10 février à 19h au bâtiment administratif de Chisaz. Elle était composée des membres suivants (les suppléant-e-s ont été invité-e-s à participer aux séances, mais n'ont pas pu voter) :

CANART	Damien	(ROLC, absent le 10 février)
CARNAL	Jacques	(ROLC)
GITERA	Béatrice	(PS, suppléante)
MACCHIA	Angela	(ROLC, suppléante)
MORAZ	Ronald	(CDC)
REZSO	Tatiana	(CDC)
SCHWEIZER	Rémi	(PS, président-rapporteur)
STEINER	Jean-Pierre	(CDC)
VEILLARD	Serge	(CDC, suppléant)
WALTER	Michel	(PS)

La Municipalité était représentée par M. Rezso, Syndic, Mme Jaton et M. Mühlethaler, Municipaux, ainsi que par Mme Berlie et MM. Liaudet, Toledano et Villiger. La Commission les remercie pour leur disponibilité et les explications fournies.

1. Préambule (commun avec le rapport sur le Préavis n°60/2016-2021)

Une seule et même Commission s'est réunie, à deux reprises, pour traiter des Préavis n°59 et 60 relatifs au Bus à haut niveau de service (BHNS). Ces Préavis ont été présentés simultanément par les communes de Crissier, Renens et Prilly. Ils portent respectivement sur :

- Préavis 59 : adoption du projet routier (réaménagement de la Route de Prilly) ; levée et approbation des réponses aux oppositions ; approbation des aspects fonciers.
- Préavis 60 : approbation d'un crédit de construction d'un montant total de 11'490'000 CHF, dont 5'251'700 CHF couverts par des subventions fédérales et cantonales.

Le *Préavis 59* atteste d'une vision collective et cohérente des trois Municipalités, qui ont élaboré conjointement le projet routier. Ce projet forme donc un tout. Il a fait l'objet d'une seule mise à l'enquête, avec pour conséquence qu'un refus par l'une ou l'autre des trois communes remet en cause l'entier du projet. L'adoption du *Préavis 60*, qui traite principalement du volet financier, est conditionnée à celle du Préavis 59. Le refus d'octroyer les crédits de construction par l'une ou l'autre commune ne remet pas en cause les travaux sur les tronçons situés sur le territoire des autres communes.

Les deux séances ont permis de discuter en détail, page après page, chacun des deux Préavis. La Commission estime avoir reçu des réponses claires et circonstanciées, lui permettant de prendre une décision en connaissance de cause.

Ce rapport concerne le Préavis 59. Il est structuré comme suit : il revient sur l'importance du BHNS et de la requalification de la route Prilly dans le contexte du Programme d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) ; il apporte une réponse aux principales questions générales posées par les commissaires ; il traite des aspects fonciers (point 4 du Préavis 59) ; il présente les observations de la Commission sur les oppositions encore à lever (point 6 du Préavis 59).

2. Le BHNS, maillon nécessaire du PALM

L'arrivée du BHNS et la requalification de la route de Prilly s'inscrivent dans le projet des Axes forts¹, qui vise à renforcer les lignes principales de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne – Morges (métro, tram et BHNS). Il s'agit d'une mesure majeure du PALM, essentielle pour encourager le report modal vers les transports publics et contenir le trafic individuel motorisé. Le BHNS est indispensable pour répondre aux développements actuels de l'agglomération.

En tant qu'axe fort, le BHNS joue un rôle structurant à l'interface entre le réseau ferroviaire (lignes RER) et les lignes de bus plus légères chargées de la desserte fine. En termes d'offres de transports publics, les avantages du projet sont les suivants (ces points sont une synthèse du Préavis 59, de la présentation faite aux Commissions des trois communes le 3 février, ainsi que des discussions qui ont suivi) :

- Un gain de temps de 3 à 4 minutes entre Crissier et Lausanne (pour l'ensemble des lignes concernées, y compris la ligne 18) ;
- Une meilleure régularité (respect des horaires) à travers une circulation plus fluide, qui permettra un meilleur respect des horaires (pour l'ensemble des lignes concernées, y compris la ligne 18) ;
- Une possibilité d'augmenter les cadences (7.5 minutes au début) ;
- Une amélioration du confort, avec des bus plus modernes et plus spacieux ;
- Une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, avec l'aménagement de quais à niveau.

Les trois Municipalités ont également insisté sur les synergies qu'offrait le projet, en termes de requalification urbaine, de mobilité douce ou de mise aux normes dans des domaines connexes. Ainsi, le projet permet également :

- Une requalification de l'ensemble de l'axe, permettant de le rendre plus convivial et d'atténuer son aspect actuel très « routier » ;
- Une amélioration des conditions de circulation des piétons et des cyclistes, par l'aménagement de cheminements plus fonctionnels et plus sûrs ;
- Une mise aux normes de la gestion des eaux de chaussée (micropolluants), obligatoire à partir d'un certain seuil de trafic, ainsi que de l'éclairage public ;
- Un assainissement du bruit routier, à travers la pause de revêtement phono-absorbant ;
- Une adaptation des réseaux EU et EC situés dans le périmètre du projet (en particulier pour les besoins du Plan de quartier Ley Outre Est).

Il convient enfin de noter qu'une étude indépendante, intitulée « *Diagnostic et enjeux des transports publics actuels et futurs* », a été réalisée en 2019 sur proposition de la Commission des finances². Cette étude conclut à la nécessité du BHNS tel qu'il est proposé, tout en constatant la faiblesse de la desserte des quartiers Nord. Le rapport reviendra sur ce point.

¹ <https://www.axes-forts.ch>.

² Amendement au budget voté par le Conseil communal en décembre 2018.

3. Points généraux soulevés par les commissaires

La double séance de Commission a permis, en complément aux éléments figurant dans le Préavis 59, de répondre à plusieurs questions d'ordre général relatives aux charges de trafic planifiées d'ici 2030, à la mise en service de la ligne BHNS et à son impact sur le réseau de transports publics (ligne 18 et desserte fine).

Charges de trafic : les projections figurent à la p.11 du Préavis 59, et sont détaillées dans l'annexe 1 « *Trafic – charges de trafic actuelles et futures* ». L'ensemble des projections intègre la mise en service du BHNS et des axes forts de transports publics, qui permettront de limiter l'augmentation de trafic engendrée par le développement de l'Ouest lausannois. Au vu de ces projections, le BHNS est présenté comme une nécessité par l'ensemble des acteurs impliqués autour du projet (Confédération, Canton, Communes, SDOL, tl).

Prolongement du BHNS vers Bussigny : Le prolongement vers Bussigny est dépendant des travaux sur le goulet d'étranglement de Crissier. Il n'est pas envisageable en l'état de franchir les ponts sur l'autoroute en raison de la densité du trafic. L'horizon temporel articulé est le suivant : 2025 pour les travaux autoroutiers (env. 5 ans de travaux) ; 2030 pour le prolongement du BHNS (env. 30 mois de travaux). Sur ce tronçon, la participation financière de la commune sera moins importante dans la mesure où il s'agit principalement de routes cantonales et fédérales (alors que la route de Prilly est une route cantonale en traversée de localité, et à ce titre relève des communes concernées). Les coûts approximatifs de ce prolongement sont, à l'heure actuelle, estimés à 1'900'000 CHF (déduction faite des subventions).

En tout état de cause, il ne semble pas pertinent d'attendre le prolongement vers Bussigny (soit une dizaine d'années au moins) pour faire bénéficier les habitantes et les habitants de Crissier des avantages et des synergies citées au point 2 ci-dessus.

Tronçon Est du BHNS (Paudex, Lutry) : les aménagements routiers côté Est viennent d'être mis à l'enquête et devraient être réalisés avec un décalage de deux ans environ par rapport au tronçon Ouest. Cela ne retarde en rien, en cas d'acceptation des Préavis, l'avancement des travaux sur les trois communes de l'Ouest. En cas de refus par les communes de Lutry ou de Paudex, la circulation du BHNS n'est pas remise en question, pas plus que les avantages et synergies mentionnées citées au point 2 ci-dessus.

Avenir de la ligne 18 : comme déjà indiqué, la ligne 18 bénéficie des aménagements liés au BHNS (gain de temps, régularité). Le maintien de cette ligne n'est pas remis en cause, et sa fréquence devrait même être améliorée. En revanche son itinéraire à partir de Prélaz-les-Roses devrait être modifié, même si rien n'est définitivement arrêté. Certains commissaires regrettent le manque d'information et de transparence des tl sur cette question.

Il est toutefois important de souligner qu'un éventuel changement d'itinéraire de la ligne 18 ne serait pas lié à l'arrivée du BHNS, mais à la construction du tram t1. Le vote du Conseil communal quant au présent Préavis n'a dès lors aucune incidence sur le tracé de la ligne 18, sinon de l'empêcher de bénéficier des améliorations citées auparavant.

Desserte fine : Certains commissaires et opposant-e-s (voir point 5) identifient un déficit au niveau de la desserte de certains quartiers (Lentillières, Uttins, quartiers Nord). Cette observation est corroborée par l'étude indépendante réalisée en 2019. Face à ce constat, plusieurs variantes complémentaires au BHNS, qui permettraient d'améliorer la desserte des zones concernées, sont proposées par l'étude. Ces variantes ont été soumises aux Commissions des finances, de gestion et de l'urbanisme. Les suites à donner dépendront des options retenues, de leur faisabilité technique et des possibilités de les financer. Il convient également de noter que les tl ont annoncé un plan d'augmentation des cadences des lignes Nord – Sud.

4. Aspects fonciers

Le réaménagement de la route de Prilly nécessite, par endroit, un élargissement de la chaussée qui suppose l'acquisition ou la compensation des parcelles concernées (voir Préavis n°59, p.14). Les communes ont travaillé avec la Commission immobilière des Axes forts, qui est nommée par le Canton et jouit d'une grande expertise dans le domaine, pour déterminer les prix d'acquisition des portions de parcelles privées concernées. A Crissier, sept conventions ont été signées et ratifiées. Les dédommagements prévus (336'140 CHF) sont intégrés au crédit demandé dans le Préavis 60. Il reste un cas dans lequel un accord n'a pas pu être trouvé.

Dans ce cas, un écart très net apparaît entre le montant calculé par la Commission immobilière (108'540 CHF, qui garantit une égalité de traitement avec les autres propriétaires concernés) et celui demandé par le propriétaire (1'400'000 CHF). Un tel montant, basé sur une expertise qui contient plusieurs défauts ou omissions d'après la Municipalité, semble peu réaliste. Il est à relever que la question du dédommagement financier n'a pas d'effet suspensif sur le projet et qu'il arrive que les décisions tombent après la fin des travaux de réalisation.

5. Enquête publique et réponses aux oppositions non retirées

La loi prévoit que les Municipalités résument les oppositions et soumettent des propositions de réponses au Conseil communal, qui doit les approuver. Ces réponses ont, en substance, déjà été communiquées par oral aux opposant-e-s. Elles ont été coordonnées et préparées avec l'appui de l'avocat des Axes Forts. Il convient de préciser qu'en cas de recours, un effet suspensif pourrait être accordé par l'instance de recours, retardant alors la réalisation du projet.

La Commission s'est penchée sur les six oppositions non retirées à Crissier.

Oppositions Mmes Senn et Schorderet et MM. Dufour et Senn

Ces quatre oppositions, dont les éléments principaux ont été relayés dans un courrier envoyé aux membres du Conseil communal le 9 janvier 2020 par l'Association Sauvegardons Crissier, questionnent en particulier deux points : le tracé du BHNS et l'aménagement de la future Place centrale à Bré. Ces préoccupations, et en particulier la première, ont également été soulevées par certains membres de la Commission.

La Commission partage avec les opposant-e-s le constat qu'il existe un besoin d'améliorer la desserte des nouveaux quartiers (Lentillières, Uttins) ainsi que des quartiers Nord. Elle relève toutefois que cette desserte ne saurait être assurée par le BHNS. Comme expliqué auparavant, le BHNS constitue l'un des axes forts du réseau de transports publics urbains. A ce titre, il joue un rôle structurant « *au niveau supérieur de la hiérarchie du réseau* » et doit offrir une « *capacité capable de répondre à une forte demande* » (voir p.5 du Préavis 59). C'est davantage au niveau de la desserte fine et des lignes plus légères qu'une réponse doit être recherchée. A cet égard, il s'agira de suivre avec attention les suites qui seront données à l'étude indépendante réalisée en 2019, dont on a vu qu'elle proposait diverses variantes pour améliorer la desserte fine. De l'avis de la Commission, cette démarche constitue une réponse nettement plus appropriée qu'une nouvelle étude du tracé du BHNS (qui n'est au demeurant pas une option).

Par rapport au réaménagement de la future Place centrale, il semble important de souligner trois points en réponse aux affirmations des opposant-e-s. Premièrement, cette place n'est pas provisoire et les aménagements prévus vont contribuer à modifier durablement son aspect. Deuxièmement, la nouvelle place répond au besoin de créer un hub de transports publics, avec des quais permettant à plusieurs lignes de s'arrêter en même temps ainsi qu'une voie centrale de dépassement pour les bus. Ces aménagements sont nécessaires pour absorber non seulement l'arrivée du BHNS, mais aussi des hausses de cadences futures ou d'éventuelles nouvelles lignes. Enfin troisièmement, la nouvelle Place centrale apporte indéniablement une plus-value

par rapport à la situation actuelle, très « routière ». Elle améliore et sécurise la mobilité cycliste et piétonne. Un soin particulier a été mis pour en faire un lieu de centralité agréable, en suivant les recommandations de la Commission d'urbanisme (annexe 2). Une étude esthétique a été réalisée, et des aménagements entièrement modulables sont prévus (bancs, machines à billets, espaces pour l'affichage culturel). Il s'agit d'en faire un endroit « marquant et identifiant de la commune », selon la demande de la Commission d'urbanisme.

Opposition de Mmes et MM. Gonet

Cette opposition soulève le problème de l'augmentation de trafic et de la dangerosité du passage piétons situé sur la branche Sud du giratoire de la Carrière. Ces préoccupations sont partagées par certains commissaires, en particulier concernant la situation aux heures de pointes.

La Municipalité reconnaît la hausse de trafic attendue, tout en relevant que, statistiquement, le passage piéton en question n'est pas particulièrement dangereux à l'heure actuelle. Pour la Municipalité, la réponse aux problématiques soulevées relève d'un projet connexe qui sera prochainement soumis au Conseil communal : le réaménagement de la Place Freddy Girardet et des différents axes de circulation alentours. Le projet prévoit notamment un correctif de la courbe à la sortie du giratoire de la Carrière, la création d'une zone de rencontre à la place Freddy Girardet ainsi qu'une modération de vitesse dans plusieurs rues. Ces réaménagements permettront à la fois de renforcer la sécurité du passage piéton, en améliorant la visibilité, et d'atténuer l'augmentation de trafic attendue sur le tronçon concerné. Il est à noter que les projections figurant dans le rapport n'intègrent pas ces réaménagements futurs et leurs effets sur le trafic dans le village. Ces explications ont convaincu la majorité de la Commission.

Opposition de Berogil SA

Voir point 4 sur les aspects fonciers.

En résumé et compte tenu des observations ci-dessus, la Commission a suivi la Municipalité dans son raisonnement et propose au Conseil communal d'accepter les réponses proposées.

6. Prise de position de la Commission

Compte tenu de ce qui précède, la Commission chargée d'étudier le Préavis n°59/2016-2021 vous propose, à l'unanimité de ses membres, d'accepter le Préavis tel que présenté par la Municipalité.

Crissier, le 29 février 2020
Pour la Commission



Rémi Schweizer
Président-rapporteur



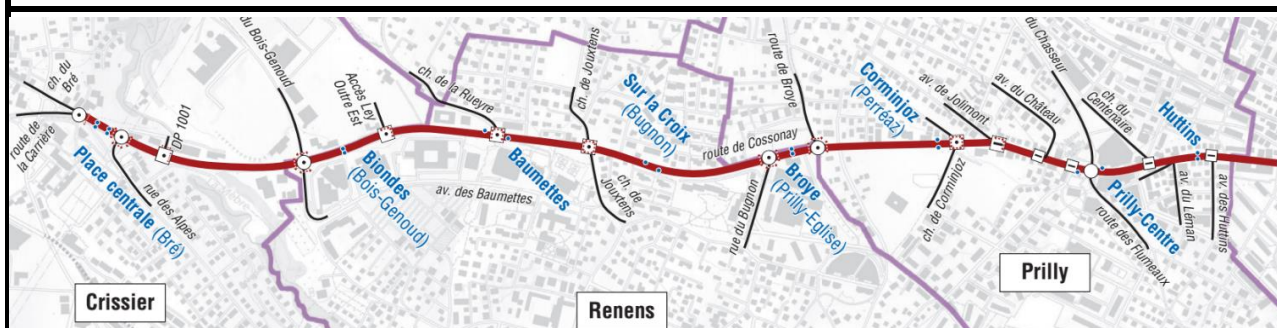
Transports publics
de la région lausannoise



Axes forts des transports publics urbains

Projet partiel Ligne de BHNS

Crissier - Renens - Prilly



Rapport d'impact sur l'environnement

2^{ème} étape - Annexes

Crissier / Renens / Prilly

Référence:

BUT-RT-00107.00

Mise à l'enquête

N° de pièce:

BUT-RT-00107.00



Transports publics
De la région lausannoise

Chemin du Closel 15 · CH-1020 Renens

tél. +41 21 621 01 11 · fax + 41 21 625 01 22 · www.t-l.ch

Numéro (auteur) :

Format: A4

Indice	Date	Modifications
00	25.08.2017	Mise à l'enquête
01		



urbaplan



GEMETRIS
INGÉNIEURS GÉOMÈTRES BREVETÉS

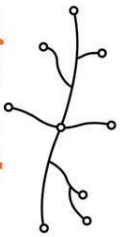
Commune de Crissier

Commune de Renens

Commune de Prilly

Annexe 1

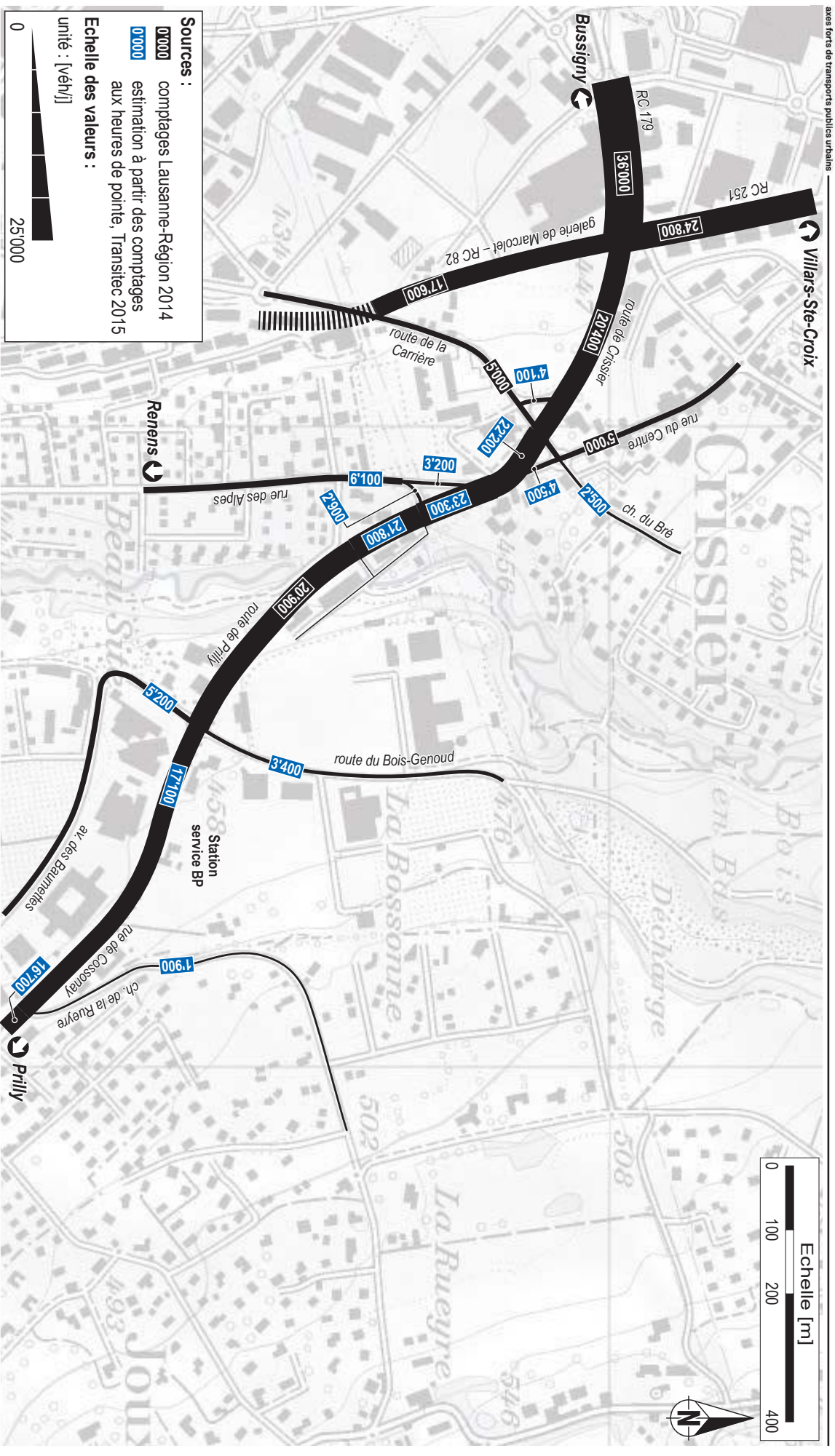
Trafic – Charges de trafic actuelles et futures



réseau-t
axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – T JM 2014-2015 [véh/j]

Tronçon nord



Novembre 2015

Figure n°2

T: 1314, 150

GROUPEMENT BUT : BG – URBAPLAN – TRANSITEC





Tronçon centre

Renens (indicated by a circular arrow icon)

Le Mont-sur-Lausanne (indicated by a circular arrow icon)

Chauderon Lausanne (indicated by a circular arrow icon)

Sources :

- 0'000** comptages Lausanne-Région 2014
- 0'000** estimation à partir des comptages aux heures de pointe, Transitec 2015

Echelle des valeurs :

unité : [veh/j]

Echelle [m]

0 100 200 400

0	100	200
---	-----	-----



1. 1314_150



Tronçon sud

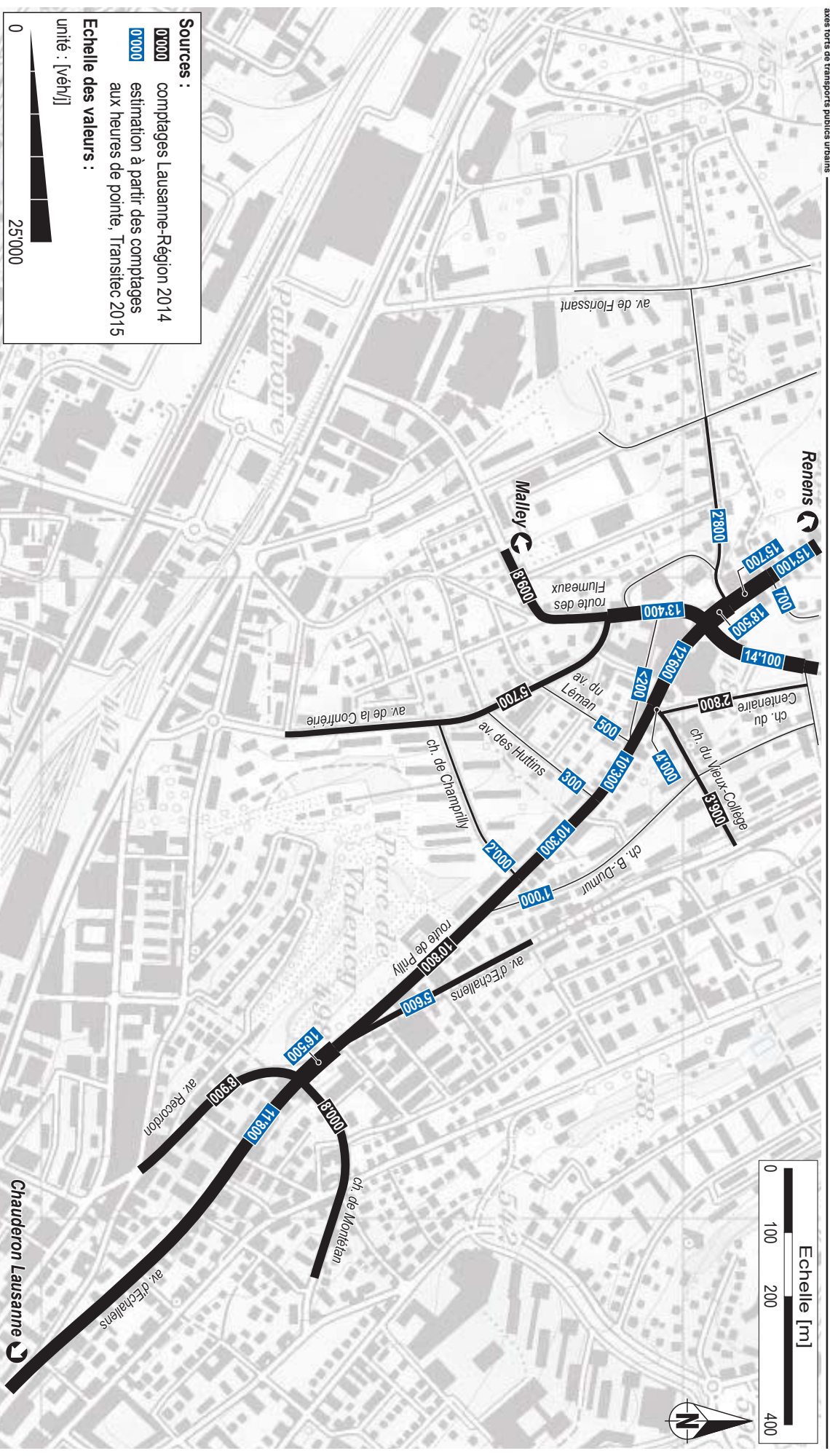
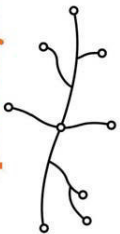


Figure n°4

GROUPEMENT BUT : BG - URBAPLAN - TRANSITEC

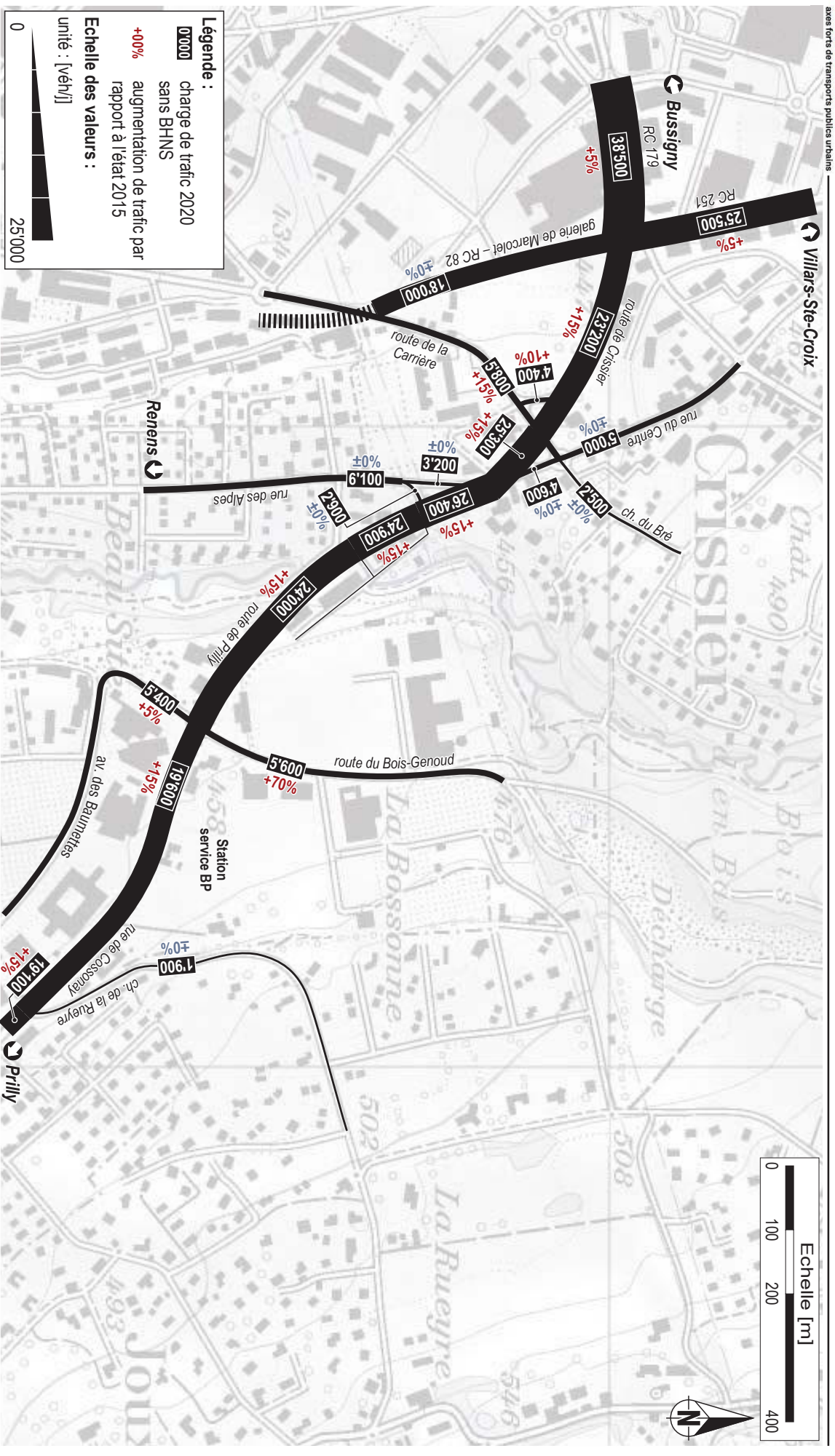


réseau-t

axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – TJM 2020 sans BHNS [véh/j]

Tronçon nord



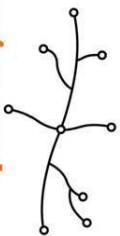
Décembre 2015

Figure n°24

T : 1314, 150

GROUPEMENT BUT : BG – URBAPLAN – TRANSITEC

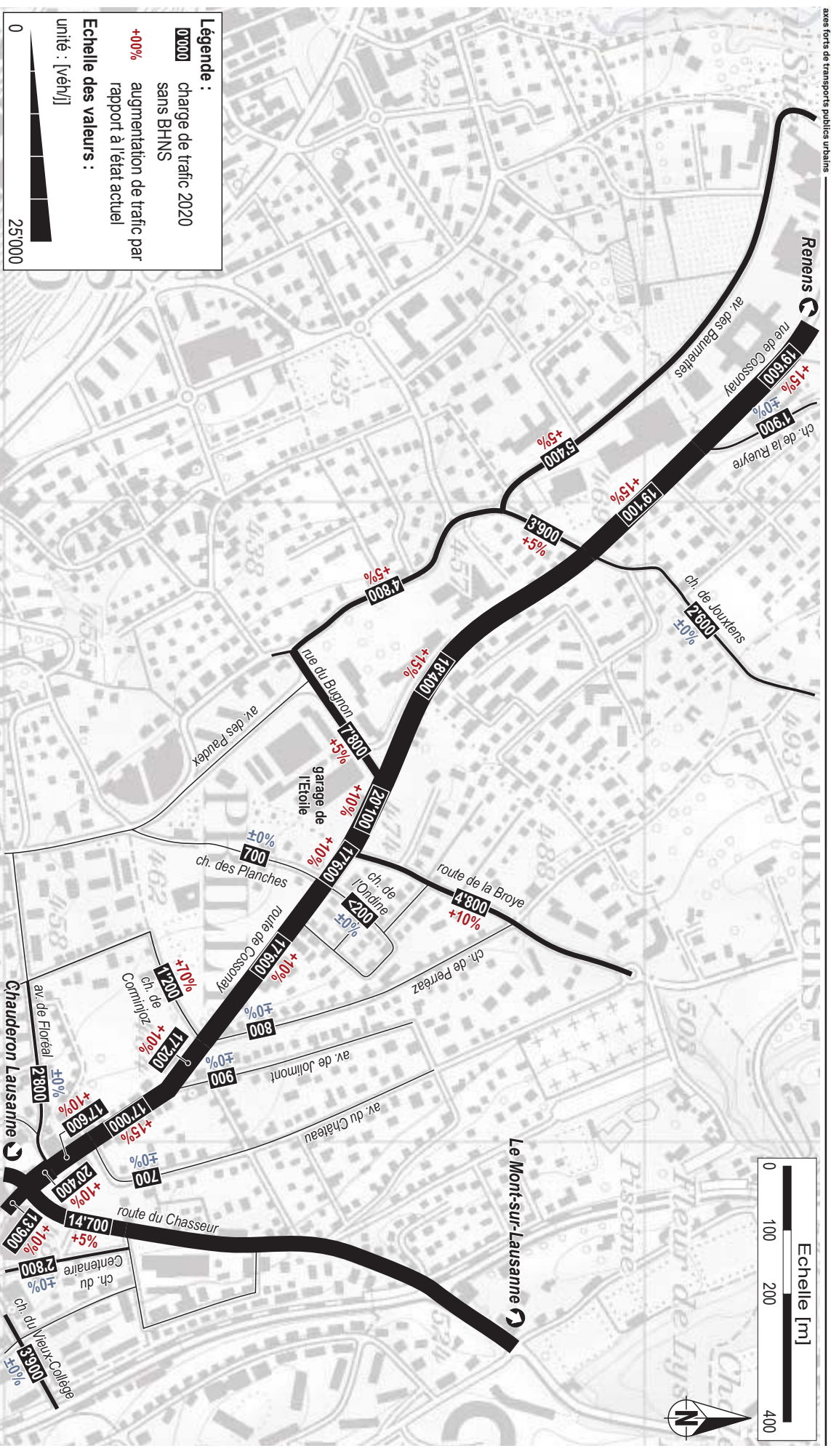




réseau-t
axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – TJM 2020 sans BHNS [véh/j]

Tronçon centre



Décembre 2015

Figure n°25

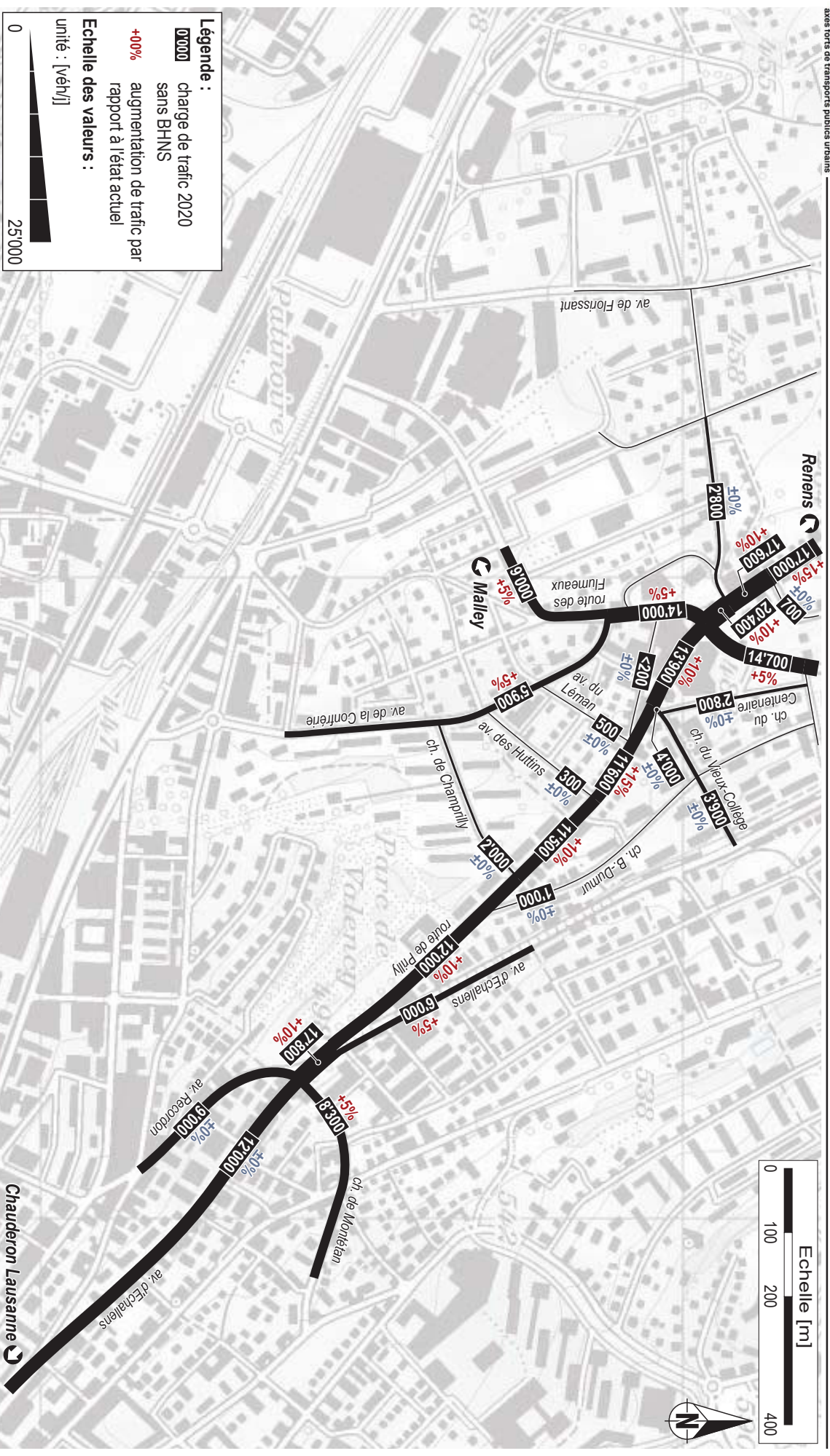
T : 1314, 150

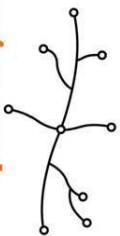
GROUPEMENT BUT : BG – URBAPLAN – TRANSITEC





Tronçon sud



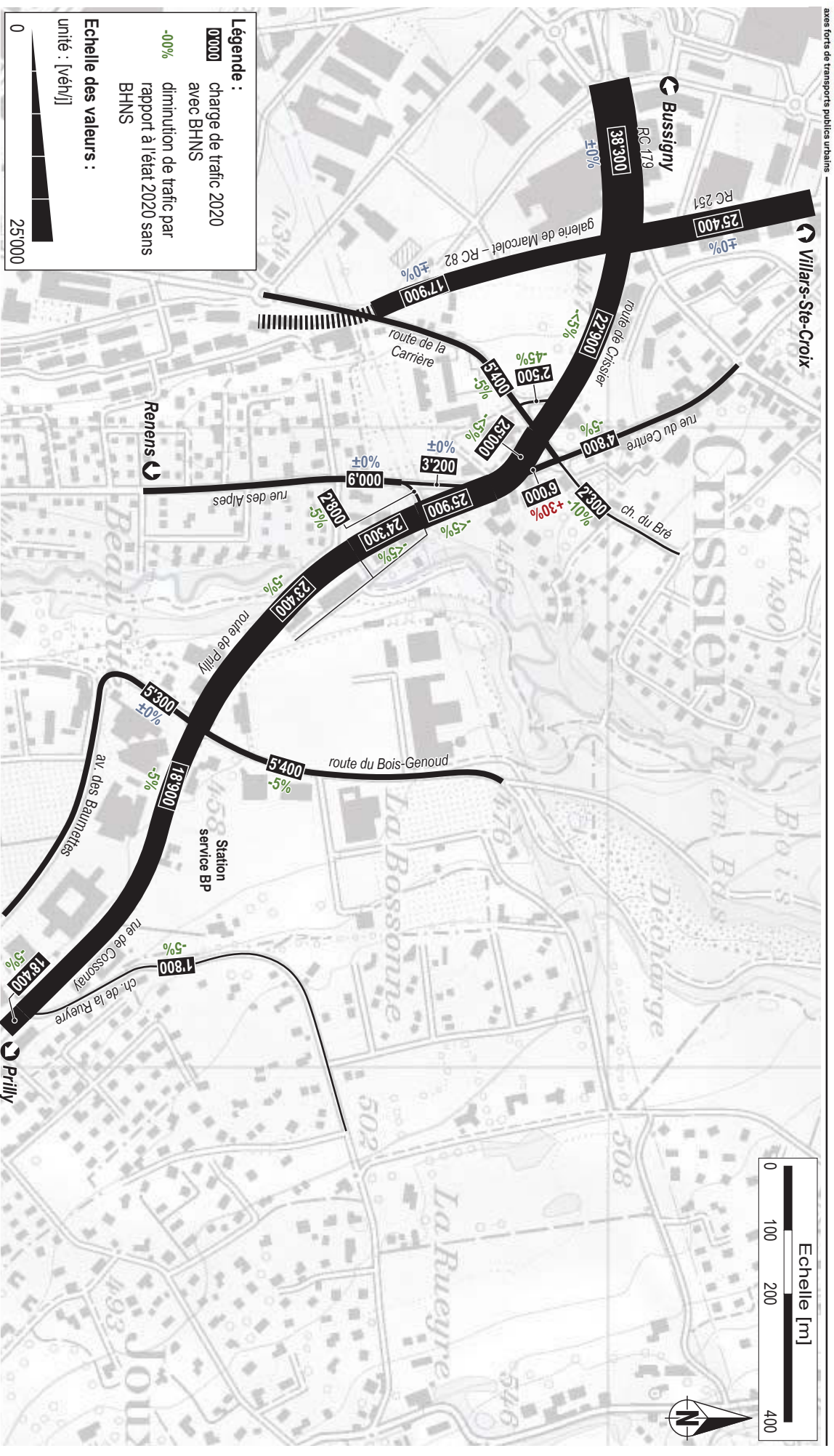


réseau-t

axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – TJM 2020 avec BHNS [véh/j]

Tronçon nord



Décembre 2015

Figure n°27

T : 1314, 150

GROUPEMENT BUT : BG – URBAPLAN – TRANSITEC





Tronçon centre

Légende :

- 0/0000 charge de trafic 2020 avec BHNS
- 00% diminution de trafic par rapport à l'état 2020 sans BHNS

Echelle des valeurs :
unité : [véh/l]

0 25 000

Echelle [m]
0 100 200 400

Renens

Le Mont-sur-Lausanne

Chauderon Lausanne

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

rue du Bugnon

av. des Paudex

garage de l'Etoile

ch. des Planches

route de Cossonay

ch. de Corminot

av. de Floiréal

ch. du Centenaire

ch. du Vieux-College

route du Chasseur

av. du Château

ch. de Jouxens

ch. de la Rueyre

av. des Baumettes

route de la Broye

ch. de Perréaz

ch. de l'Ordre

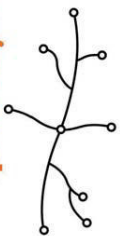
Figure n°28



**Agglomération
Lausanne-Morges**



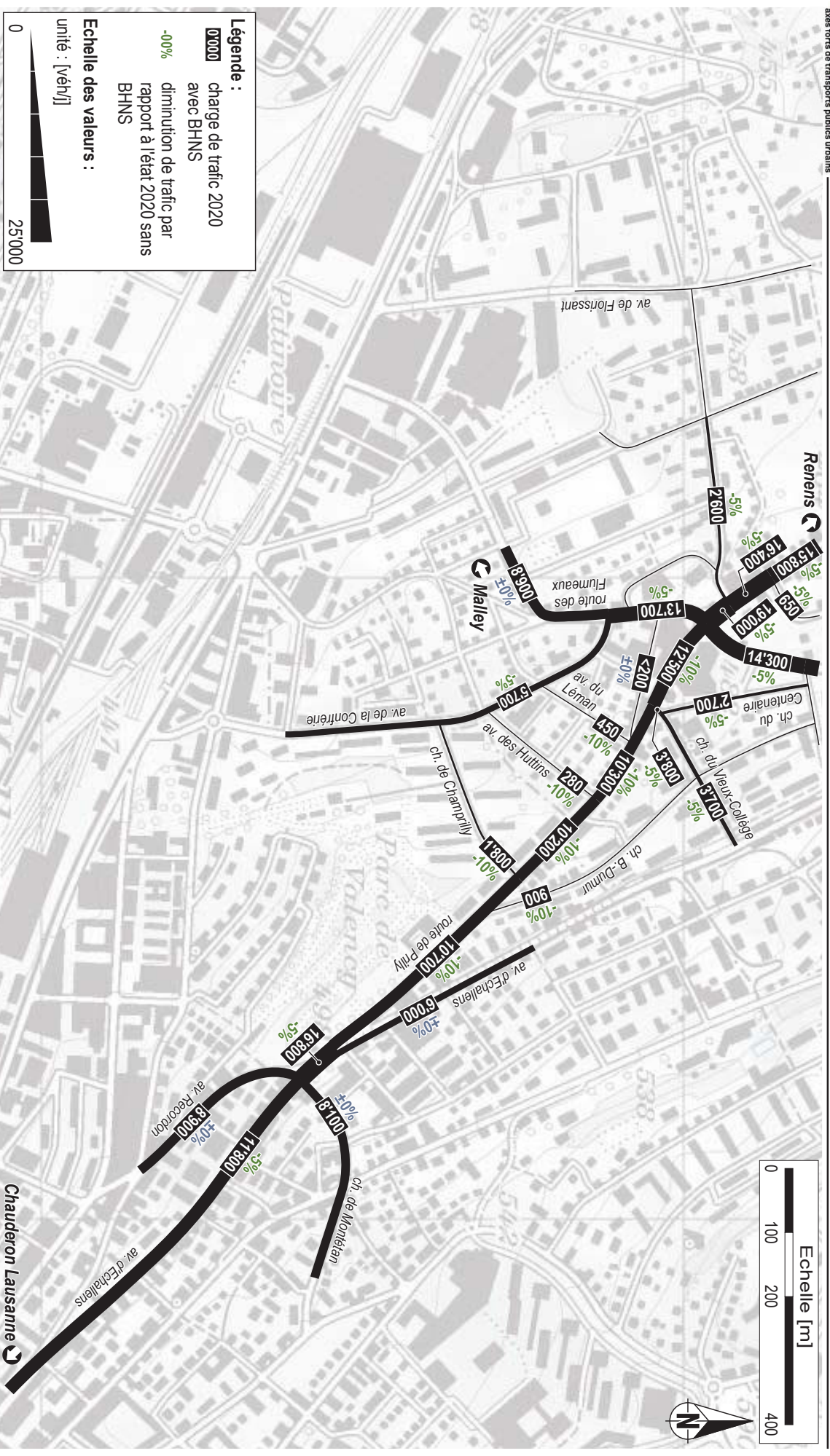
GROUPEMENT BUT : BG - URBAPLAN - TRANSITEC



réseau-t
axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – TJM 2020 avec BHNS [véh/j]

Tronçon sud



Décembre 2015

Figure n°29

T : 1314, 150

GROUPEMENT BUT : BG – URBAPLAN – TRANSITEC





Tronçon nord

[illegible]

0	25'000
---	--------

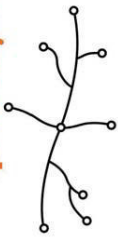
Figure n°21



**Agglomération
Lausanne-Morges**



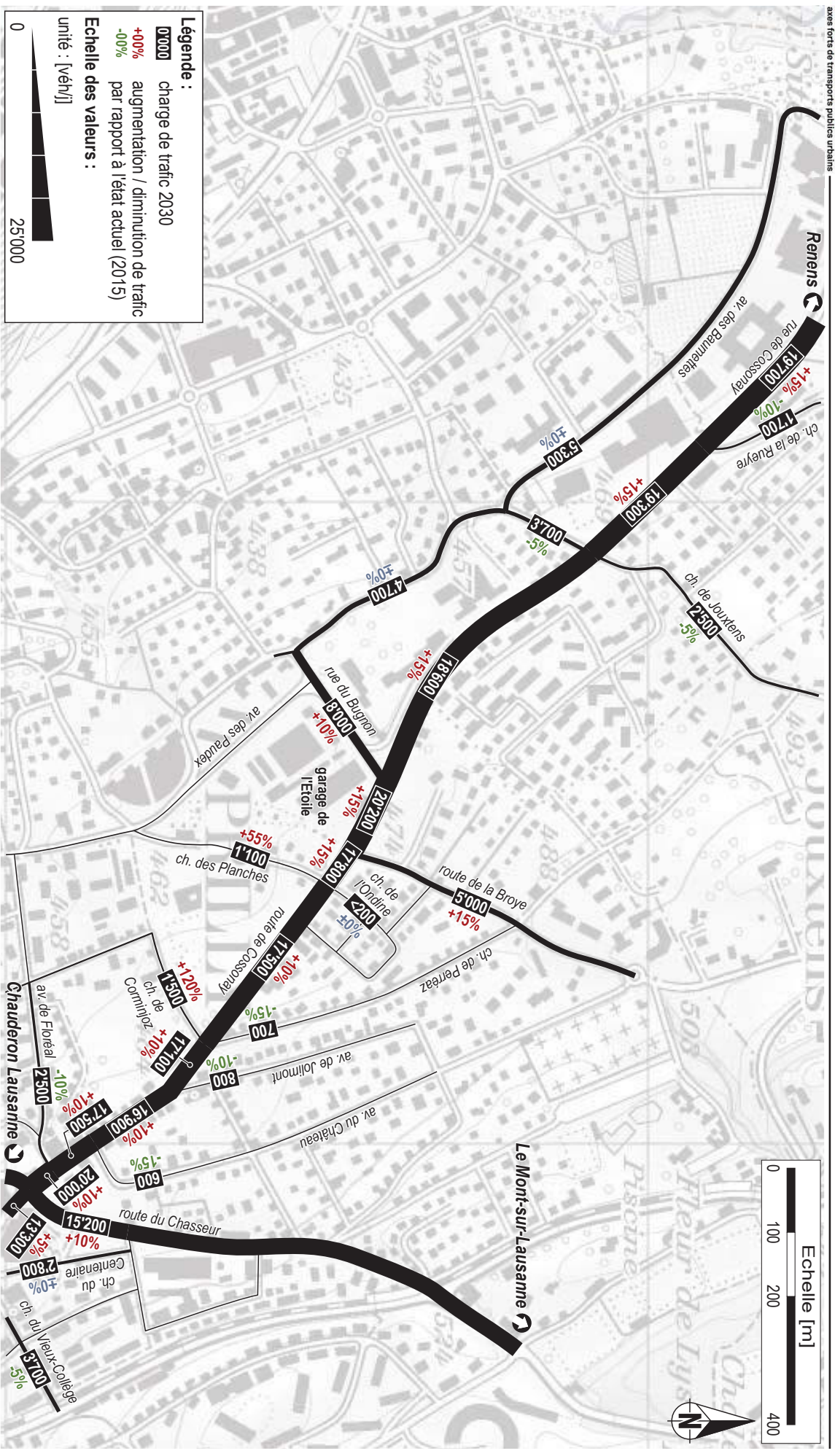
GROUPEMENT BUT : BG - URBAPLAN - TRANSITEC

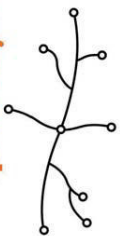


réseau-t
axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – TJM 2030 [véh/j]

Tronçon centre

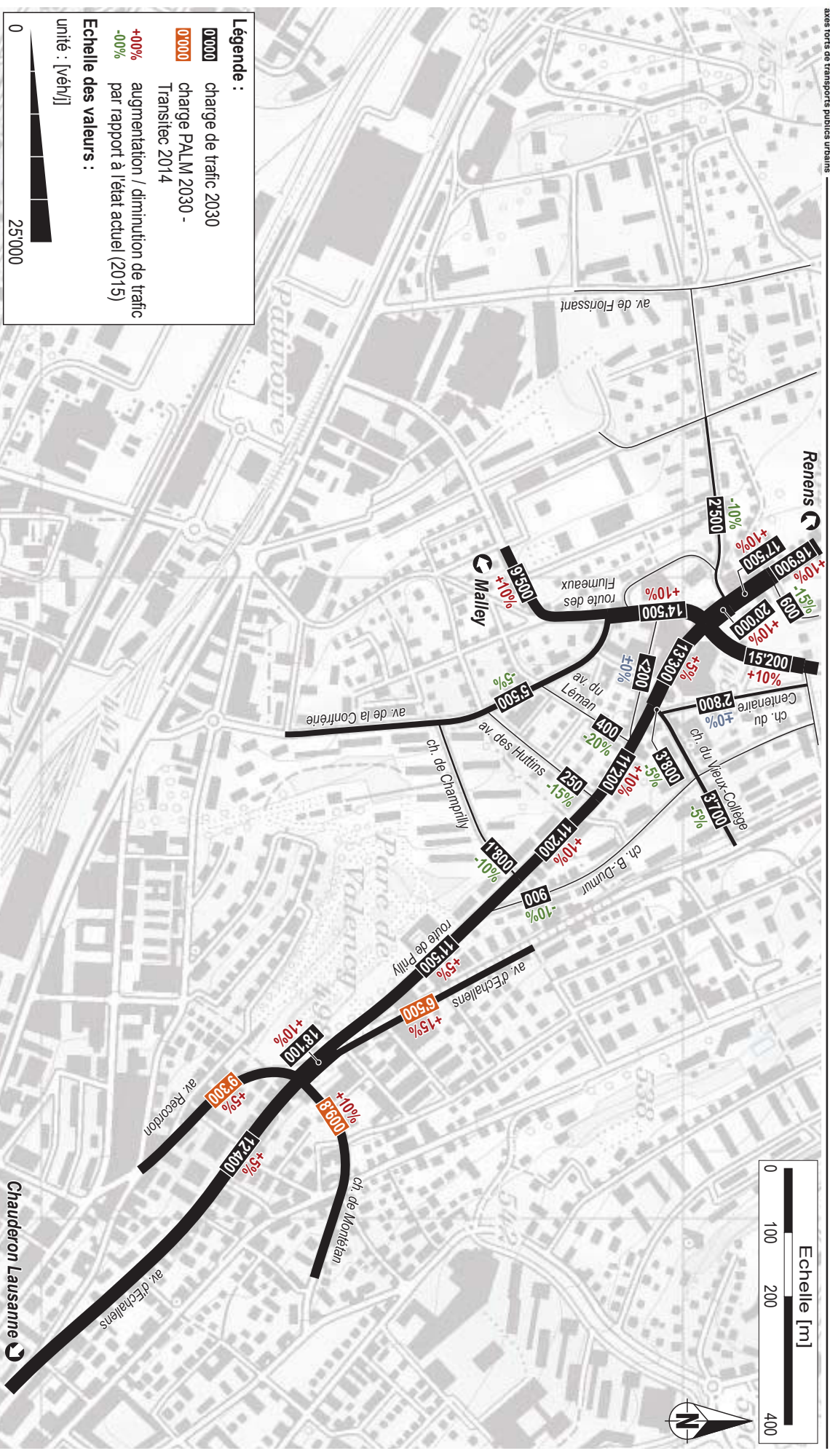




réseau-t
axes forts de transports publics urbains

Diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen – T JM 2030 [véh/j]

Tronçon sud



**RAPPORT A LA MUNICIPALITE****Projet d'ouvrage du bus à haut niveau de service (BHNS)**

Monsieur le Syndic,
Mesdames, Messieurs les Municipaux,

Donnant suite à votre convocation, la Commission permanente d'urbanisme et d'environnement s'est réunie le **13 février 2017** à la salle polyvalente du Collège de la Romanellaz, pour traiter du sujet cité en titre.

Elle était composée des membres suivants :

M.	DEMAUREX Aurélien	CDC
M.	BESSON Yves	PS
M.	EBNER Patrick	ROLC
M.	JACCARD Ludovic	CDC
M.	JELMINI Carlo	PS
Mme	OSWALD Joan	CDC
M.	PENSEYRES Claude	ROLC, Président
M.	RUEGGER Ernest	ROLC
Mme	VAUDENAY Christine	PS
M.	VEILLARD Serge	CDC

La délégation de la Municipalité et du service de l'urbanisme était composée de :

M.	REZSO Stéphane	Syndic
M.	BOVAY Laurent	Municipal
Mme	JATON Nathalie	Municipale
M.	MUEHLETHALER Pierre	Municipal
M.	LIAUDET Jacques	Chef service

Le SDOL et les TL étaient représentés par :

M.	HERPIN Xavier	Chef projet axes forts SDOL
M.	FRECHET Samuel	Resp. développement TL

Les personnes suivantes étaient excusées :

Mme	BEAUD Michelle	Municipale
M.	GERMOND Jacques-Edouard	ROLC
Mme	REZSO Tatiana	CDC

Les membres du Conseil communal étaient invités à suivre, à titre d'information, cette séance proposée par la Municipalité. 26 conseillers étaient présents. Le but de la séance était de présenter à la Commission l'avancement du projet, plus particulièrement pour le secteur touchant les communes de Prilly, Renens et Crissier, à l'approche du dépôt des mises à l'enquête publiques.

La Municipalité, le service technique et les délégués du SDOL et des TL sont remerciés pour leurs présentations et pour les réponses aux questions de la commission.

0. APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA DERNIERE SEANCE

Le procès-verbal de la dernière séance n'a pas fait l'objet de remarque, il est donc approuvé.

1. INTRODUCTION ET PRESENTATIONS

M. Stéphane Rezso, Syndic, relève tout d'abord l'ampleur de ce projet qui doit être considéré comme un investissement à long terme qui touchera plusieurs générations, comme le projet de transformation de la Gare de Renens ou celui du tram. Il relève que les crédits cantonaux ont déjà été votés par le Grand Conseil. Enfin, M. Le Syndic met en évidence la bonne nouvelle des dernières votations avec le soutien du projet FORTA qui permettra d'améliorer notre réseau routier et de fluidifier la circulation.

M. Jacques Liaudet, chef de service de l'urbanisme, rappelle l'importance de ce moyen de transport public fort, indispensable pour la desserte des divers plans de quartiers, déjà validés, en cours de procédure ou en projection.

2. PRESENTATION DES DELEGUES DU SDOL et des TL

La présentation étant mise à disposition des membres de la commission, seuls les points principaux sont relevés.

Le chef projet axes forts SDOL, M. Xavier Herpin, et le responsable du développement TL, M. Samuel Frechet, expliquent les bases de dimensionnement et le développement du projet du BHNS qui est une des pièces essentielles au projet d'agglomération :

- Augmentation population +80'000 habitants d'ici 2030 et encore + 43'000 habitants d'ici à 2040. D'ici à 2030, 8'000 nouveaux habitants et emplois doivent arriver le long de la route de Cossonay.
- Les transports publics doivent capter une grande partie de la croissance de la mobilité. Aujourd'hui 60% des déplacements se font en voiture, la part des transports publics doit augmenter.
- Le BHNS fait partie du réseau des axes forts (BHNS, métros, trams).
- A terme (BHNS Pully-Bussigny), 8 communes seront desservies.
- La capacité par heure d'une ligne BHNS est à peu près le double de celle d'une ligne de bus traditionnelle.
- Pour permettre ces performances, les aménagements routiers sont spécifiques à ce moyen de transport (Site propre, franchissement des giratoires par le centre, priorité aux carrefours, etc.).
- Le temps de trajet Crissier-Chauderon passera de 28 min. (actuel) à 18 min. avec le BHNS.
- L'aménagement de la route de Cossonay et la mise en service du BHNS amélioreront la capacité de déplacement d'environ 50%.
- Le profil type des voies prévoit, partout où cela est possible, de créer : une voie piétons, une piste cyclable, une piste voiture et une piste BHNS, dans chaque sens.
- Les giratoires seront franchis au centre par les bus, avec un feu de courte durée leur assurant un passage très rapide.
- Le hub de transport et le terminal provisoire de la ligne BHNS (avant de poursuivre vers Bussigny dans l'avenir) se trouveront sur une place centrale « Crissier Bré » entièrement réaménagée. Fonctionnant avec un double giratoire cette place se trouvera entre le bâtiment communal, le café du soleil, le pont de la Carrière et le début de l'Avenue des Alpes. De part sa conception, elle permettra un accès facilité aux piétons qui pourront accéder aux bus (BHNS, 18, 32) et traverser la place, améliorant la connexion Nord-Sud de la Commune. Le trafic sur le pont de la Carrière sera ainsi diminué.
- Un giratoire sera aménagé au carrefour avec le chemin de Bois-Genoud qui desservira les nouveaux Plans de Quartier (Orée, Ley-Outre Est). L'arrêt « Bois-Genoud » sera déplacé pour se trouver en face d'un futur parc public du PQ Ley-Outre Est.
- D'autres aménagements sont prévus sur le territoire des Communes de Renens et Prilly.
- Le coût total du projet est estimé à 64.8 mio CHF dont 38 mio CHF à charge de communes. La part de Crissier s'élève à 10.4 mio CHF + 1.9 mio CHF pour la mise en conformité des eaux de chaussée.
- La mise à l'enquête publique de ces travaux devrait démarrer en avril 2017.

3. QUESTIONS - DISCUSSIONS

D'autres solutions ont été envisagées pour cette ligne (tram par exemple), mais c'est la solution d'un BHNS qui apporte la meilleure réponse (adaptabilité au bâti et aux constructions existantes).

Pour une partie des autres secteurs (5 secteurs), les crédits sont déjà votés, pour d'autres les études sont en cours. Le secteur touchant les 3 communes peut être considéré comme une entité non liée directement aux résultats sur les autres secteurs. Les demandes de crédit pour les travaux devraient être votées début 2018.

Les villes de Zürich et Genève utilisent déjà des bus à haut niveau de service.

Le BHNS fait partie du réseau principal des axes forts. Les lignes secondaires, transversales serviront à drainer et à desservir les zones périphériques, elles seront également développées en fonction de l'urbanisation des zones.

Le projet est obligé de s'adapter à l'environnement construit. La mise en site propre ne sera malheureusement pas possible partout. Des priorités seront données au BHNS. La fermeture de l'axe Chauderon-St. François aux voitures, la mise en souterrain du LEB à l'Avenue d'Echallens, amélioreront encore la trajectoire du BHNS.

Les études de trafic motorisé sont effectuées en parallèle de celles du BHNS. Les lignes de feu seront régulées en conséquence. Certains carrefours arrivent à saturation avec les prévisions 2030.

Sur l'aménagement de la place centrale, les piétons pourront traverser prioritairement, sur les passages, les voies de circulation (un seul sens à la fois). Par contre, dans la zone réservée aux bus, c'est les bus qui auront la priorité.

Il n'y aura pas de parking d'échange spécifique au BHNS. Ceux-ci doivent être imaginés à plus grande distance du centre ville et raccordés aux grands moyens de transports (CFF RER, tram, LEB), le 95% des utilisateurs proviendra des abords directs de la ligne de BHNS. Toutefois, la Commune étudie des possibilités de parcage à proximité de la place centrale, à disposition des habitants de la Commune plus éloignés.

Les organes de défense des cyclistes et de la mobilité douce ont été intégrés au développement du projet routier lié au BHNS.

La Commune de Jouxens n'est pas touchée avec les principes de répartition des charges. Toutefois, celle-ci bénéficiant clairement de ce nouveau moyen de transport, notre Syndic poursuivra les discussions pour une participation financière.

Les parts de financement de la Commune de Crissier proviendront en partie des participations aux infrastructures imposées aux développeurs des Plans de Quartier. Une partie de la place de rebroussement située sur la place centrale à Crissier sera co-financée par les autres communes.

La circulation de transit au Centre du Village n'est pas améliorée par le projet. Le problème est identifié et des études devront suivre.

Les nouvelles sorties prévues sur l'autoroute de contournement diminueront le trafic qui passe aujourd'hui par les entrées et sorties de Crissier (diminution env. 30%).

Des oppositions et des recours retardent le départ des travaux du tram. Pour le BHNS, se risque existe aussi, mais il est moindre car la possibilité de construire des secteurs isolés reste possible (pas possible avec une voie de tram).

4. PRISE DE POSITION DE LA COMMISSION

La commission d'urbanisme a déjà eu maintes occasions de comprendre l'importance du développement des transports publics en relation avec le développement des nouveaux Plans de Quartier et la densification de l'urbanisation. Le projet de BHNS n'est plus à remettre en cause à ce stade de son développement.

Dès lors, les remarques de la Commission se concentrent surtout sur les détails d'aménagement de la place centrale et sur les conséquences des travaux et du projet.

La commission demande :

- D'une manière générale, l'esthétique et la qualité de la place centrale seront soignés. Il s'agira d'un endroit marquant et identifiant de la Commune.
- Les revêtements de sol, la végétalisation des zones vertes et les couverts, devront faire l'objet d'une étude esthétique poussée (concours ?, appel de spécialistes ?).
- L'électrification du BHNS entraînera la mise en place de nombreux fils aériens, compliqués par le rebroussement de la ligne au giratoire. Dès lors, une étude soignée, impliquant les TL, devra être réalisée en intégrant les mâts de support dans le projet dès sa conception, afin d'éviter que cet élément technique, non coordonné, deviennent une obligation technique à la fin du projet.
- Le problème de la sécurité des piétons, au droit des arrêts et en bordure directe des voies de circulation, devra faire l'objet d'une attention particulière.
- La période des travaux va engendrer d'importants problèmes de circulation. Des schémas clairs, une communication permanente, et une signalisation adéquate devront informer au mieux les utilisateurs des mesures provisoires.
- Les réseaux secondaires ne doivent pas être oubliés. La fréquentation du BHNS apportera également des besoins supplémentaires sur les lignes de desserte.

Au nom de la Commission
Claude PENSEYRES
Président-rapporteur



Distribution : - Municipalité
- Service communal de l'urbanisme
- Membres de la Commission

Annexes : - Présentations du 13.02.17

Crissier, le 26 février 2017