



**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Xavier de Haller et consorts
déposée le 10 mai 2022**

« Réalisation du Tram T1 et accessibilité du centre-ville depuis l'avenue du Chablais : la gouvernance par le chaos »

Lausanne, le 23 juin 2022

Rappel de l'interpellation

« Le tramway de Lausanne à Villars-Ste-Croix (ci-après : le tramway) est une composante clé de la mobilité de demain. Il s'intègre dans la stratégie portée par le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) sous la dénomination des Axes forts. Ces derniers prévoient aussi une 3ème ligne de métro entre Lausanne-Gare et Blécherette, trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), le développement du RER Vaud et des trains grandes lignes CFF ainsi que la modernisation du LEB. Selon les termes du maître de l'ouvrage, ces transports vont permettre de fluidifier les déplacements dans l'agglomération lausannoise et d'améliorer son accessibilité depuis l'ensemble du Canton, tout en préservant la qualité de vie des habitants. Ils sont construits autour d'une vision multimodale et durable. Ils ciblent tous les modes de déplacement (transports publics, transport individuel motorisé, vélo, marche). Ils s'appuient sur leur complémentarité à toutes les échelles du territoire et favorisent le bon mode de transport pour le bon déplacement¹.

Les travaux du tramway ont débuté en 2021. Dans le secteur Flumeaux-Confrérie (viaduc du Galicien et Vaudoise Aréna), le tramway lausannois circulera au centre de la chaussée sur la route de Renens et l'avenue de Morges. La circulation routière s'écoulera des deux côtés des voies du tramway avec des aménagements spécifiques continus pour les modes doux. Les travaux du tramway lausannois dans ce secteur vont durer jusqu'à la mise en service à l'horizon 2026.

Le maître de l'ouvrage indique, concernant le secteur Flumeaux-Confrérie, que les accès aux logements et commerces riverains du chantier sont prévus d'être maintenus en tout temps. Des restrictions ponctuelles limitées dans le temps sont possibles. Le chantier est planifié en plusieurs étapes successives de façon à assurer le maintien de la circulation dans les deux sens ainsi que l'accessibilité par les riverains. Bien que le trafic automobile soit prévu sur un axe de circulation restreint, la circulation des lignes de bus reste garantie.

Par ailleurs, le maître de l'ouvrage précise encore qu'en raison de la suppression de la ligne aérienne de contact pendant toute la durée des travaux, les bus t1, transitant par le dépôt de l'entreprise à Perrelet en direction du centre-ville, circuleront au moyen de leur moteur dit « auxiliaire » générant des nuisances sonores particulièrement aux heures de pointe². Les

¹ <https://tramway-lausannois.ch/acteur-de-la-mobilite-de-demain/>

² <https://tramway-lausannois.ch/le-chantier-de-lausanne-a-renens/flumeaux-confrerie/>



interpellateurs soulignent qu'il est notoire que ces transits ont lieu usuellement avant 06h00 et après 22h00.

Concrètement, les modifications des flux de circulation en raison des travaux dans le secteur Flumeaux-Confrérie ont des conséquences sur l'accessibilité de la ville. En particulier, l'axe « avenue du Chablais – avenue de Provence » est fortement perturbé, notamment aux heures de pointe. Cet axe absorbe 22'450 véhicules par jour³. Il est donc essentiel pour l'accessibilité de la ville. En l'état, depuis le début des travaux précités, des bouchons importants se forment en direction du centre-ville. Ainsi, il faut régulièrement plus de 30 minutes pour parcourir la distance entre le carrefour de la Bourdonnette et le giratoire de Provence (environ 500 mètres). En effet, le flux de véhicules qui circule sur l'avenue du Chablais entre le giratoire de Provence et le carrefour du Galicien est bloqué par les travaux du tramway du secteur Flumeaux-Confrérie. Il crée une congestion du giratoire de Provence qui bloque tout l'axe de l'avenue du Chablais.

La situation prévalant actuellement sur l'avenue du Chablais est insatisfaisante à de nombreux égards. En effet, il est essentiel que l'accessibilité de la ville demeure assurée, y compris durant les travaux du tramway, pour des motifs économiques et sociaux. Par ailleurs la qualité de vie des habitants des quartiers doit également être conservée autant que faire se peut. Enfin, il est écologiquement nuisible d'avoir des colonnes de véhicules qui mettent près de 30 minutes pour parcourir quelques centaines de mètres. La situation actuelle ne peut perdurer jusqu'au terme des travaux et des mesures de corrections doivent être prises sans délai faute de quoi le chaos routier va perdurer et les reports de trafic sur les zones d'habitations vont se multiplier. Tel est par exemple déjà le cas sur le chemin du Bois de Vaux. »

Introduction

La réalisation de la future ligne de tramway t1 (première étape), entre la gare de Renens et la place de l'Europe à Lausanne, constitue l'un des projets majeurs des axes forts de transports publics urbains (AFTPU). Ce chantier est piloté par les Transports publics lausannois par délégation de maîtrise d'ouvrage du Canton, en collaboration avec les communes concernées (Lausanne, Prilly et Renens). Par ailleurs, des bureaux d'ingénieurs accompagnent les maîtres d'œuvre dans de nombreux domaines spécifiques, comme le génie civil et la mobilité.

Pour rappel, sur la partie est du projet, le tramway circulera en site propre sur une dalle en béton armé située au centre de la chaussée. Afin de garantir les éventuelles interventions sur les différents réseaux souterrains (eau, électricité, gaz, etc.) pour en assurer l'entretien et le renouvellement, ces derniers sont déplacés en dehors de la plateforme du tramway et de ses stations. L'insertion du tramway en centre de la voirie publique exige de plus l'exécution d'ouvrages de soutènement. Il est prévu de réaménager l'espace public (voirie, trottoirs et places) à l'issue de ces réalisations.

Ces travaux ont démarré en septembre 2021 et impacteront de manière conséquente une partie de l'avenue de Morges ainsi que l'ensemble de la rue de Genève durant près de cinq ans, en ce qui concerne le territoire lausannois. L'organisation des étapes de travaux est

³ Etude Transitec 2018, Lausanne Région- comptages périodiques de trafic T1_TC 2017.



particulièrement complexe, en raison de leurs différentes typologies, des contraintes liées à l'exploitation des réseaux, de la présence de fortes charges de trafic vu l'importante demande multimodale et de la volonté de préserver la vie des quartiers dans un espace limité. S'y ajoutent l'obligation d'assurer le bon déroulement des travaux en termes de sécurité et de respect de l'environnement ainsi que le souhait d'assurer un rendement qui permette de limiter la durée globale du chantier.

De manière globale, plusieurs mesures d'accompagnement ont été prises pour minimiser l'impact du chantier du tram, comme l'adaptation de la signalisation directionnelle pour soulager l'axe en travaux, la mise en œuvre d'itinéraires de déviation pour les cyclistes, la suppression de la signalisation lumineuse sur certains carrefours, etc. De plus l'organisation des travaux doit maintenir en permanence et tout le long du chantier la circulation dans les deux sens, tant pour les transports publics (qui disposent d'arrêts équipés d'abribus) que pour le trafic individuel motorisé.

Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Quelles sont les mesures prises afin de garantir la circulation sur l'avenue du Chablais, direction centre-ville, durant les travaux du tramway ?

Le fonctionnement de l'avenue du Chablais est totalement conditionné par celui du carrefour du Galicien, qui assure l'intersection des flux importants entre Renens, Prilly et Lausanne ainsi que le lien avec la jonction autoroutière de la Bourdonnette. En raison de son importance, en termes de répartition des flux de circulation, il n'est pas envisageable d'interdire un mouvement et de dévier les flux sur une autre artère: les reports seraient trop importants et impacteraient considérablement d'autres carrefours et quartiers voisins. Ainsi, du point de vue de la gestion globale de la mobilité à l'échelle régionale, il est préférable de garantir tous les mouvements actuels durant le chantier du tram. Dans ce contexte particulièrement délicat, le chantier est organisé en étapes restreintes afin de réaliser les traversées des réseaux aux abords du carrefour du Galicien, tout en assurant le maintien de l'ensemble des mouvements de circulation, ce qui complexifie fortement les travaux.

Selon le degré d'avancement du chantier du tram et l'enchaînement des étapes de construction, la Municipalité adapte constamment le dispositif de gestion des flux de circulation. Toutefois, pour un chantier d'une telle envergure, il s'avère que certaines étapes ont des impacts plus contraignants que d'autres sur la mobilité. S'y ajoute le fait que la configuration du carrefour, fortement conditionnée par la présence du viaduc du Galicien, est telle que l'espace disponible ne facilite pas la régulation au moyen de feux de chantier et ne permet pas de créer une voie de circulation supplémentaire.

La Municipalité a pris l'engagement de garantir la circulation de tous les modes de transport durant la construction du tram. Ainsi, les cheminements et déviations pour les piétons et cyclistes sont signalés sur place. De plus, une bande provisoire a été balisée en mars (après le giratoire de Malley en direction du Galicien) afin de faciliter le mouvement des cyclistes en direction du parcours alternatif sur le chemin de Renens. La circulation des bus est aussi priorisée aux carrefours, tout en respectant les contraintes liées au chantier. Il



s'avère cependant que l'envergure du chantier du tram impose des contraintes aux différents modes de déplacement, contraintes auxquelles il est parfois impossible de déroger.

La phase actuelle, qui prévoit la réalisation d'une nouvelle traversée de réseaux souterrains de part et d'autre de l'avenue du Chablais, a imposé de regrouper sur une seule voie les deux présélections débouchant sur l'avenue de Morges. Les interventions ont été organisées en étapes successives afin de ne pas fermer le passage, même pour une courte période. Cette étape délicate a été organisée de façon à réaliser la mise en place des conduites et les soudures depuis les emprises de chantiers. La fouille a été effectuée de jour, en trois sous-étapes ponctuelles, à l'aide de machines de petite dimension pour limiter les risques vis-à-vis des usagers de la voirie, ce qui prolonge la durée des travaux. Des plaques de routes ont été mises en place au fur et à mesure de la progression de la creuse afin de conserver les deux sens de circulation. Durant les étapes de terrassement, la gestion de la circulation a été assurée par des agents qualifiés de jour et le carrefour était régulé par la signalisation lumineuse de chantier de nuit et les week-ends. Il s'agit donc de la phase la plus compliquée de l'ensemble du chantier et les phases à venir ne devraient plus imposer autant de problèmes de circulation.

Question 2 : Des mesures urgentes sont-elles prévues pour solutionner dans l'immédiat ce chaos et désengorger l'axe « avenue du Chablais – avenue de Provence » afin de garantir la fluidité du trafic ?

L'étape actuelle est la plus complexe et impactante sur le carrefour du Galicien pour le débouché de l'avenue du Chablais. Sous réserves d'imprévus et aléas, cette étape se terminera au mois de juillet 2022, avec la finalisation des deux traversées de carrefours et la remise en service des deux présélections à l'avenue du Chablais. Afin de désengorger l'axe « avenue du Chablais – avenue de Provence », la deuxième présélection montante vient d'être redonnée à la circulation. En outre, il a été procédé à l'analyse de la durée des phases des feux de régulation, qui a abouti à la conclusion qu'un rallongement des phases au débouché de l'avenue du Chablais conduirait à une sensible péjoration de la circulation sur les autres axes, engendrant davantage de surcharges sur le réseau routier et entravant la marche des transports publics.

Question 3 : Quelles sont les mesures urgentes prises afin de limiter les nuisances sonores des véhicules transitant par le dépôt de l'entreprise à Perrelet en direction du centre-ville ?

Dans le cadre du renouvellement de leur flotte, les TL souhaitent remplacer progressivement les anciens trolleybus dotés de moteurs thermiques auxiliaires, par des trolleybus à batterie qui ne génèrent pas de nuisances sonores quand ils transitent par un tronçon non-électrifié. De même, l'électrification de la totalité de la flotte TL est un principe acté, permettant la compatibilité des transports publics avec les mesures du Plan Climat de la Ville de Lausanne. À terme, les nuisances sonores dues à la circulation des bus vont donc en diminuant.

En regard de la superposition des contraintes relatives à la sécurité des personnes intervenantes sur le chantier, à la circulation des différents modes de transports, des étapes des travaux et des espaces disponibles, la ligne aérienne de contact n'a pas pu être maintenue sur l'avenue de Morges (tronçon entre le chemin du Viaduc et le carrefour de Prélaz-les-



Roses). Cela impose aux trolleybus garés au dépôt de Perrelet de rejoindre le raccordement à la ligne aérienne électrique en utilisant leur moteur auxiliaire. Ce sont au total 34 véhicules qui parcourent ce tronçon avec le moteur auxiliaire diesel, au matin, entre 5h15 et 7h30. Cette situation a fait l'objet d'une communication de chantier directement auprès des riveraines et riverains concernés avant la mise en place de la mesure et n'a généré aucune plainte à ce jour à la Ville.

Question 4 : Les nuisances sonores des bus tl transitant par le dépôt de l'entreprise à Perrelet en direction du centre-ville sont-elles contreproductives par rapport au 30 km/h de nuit sur la rue de Genève ?

La limitation de vitesse à 30 km/h durant la nuit est une mesure de santé publique appliquée sur la quasi-totalité du territoire urbain de Lausanne. Cette mesure globale permet de garantir une meilleure qualité de sommeil à nombre de Lausannoises et Lausannois. Les impacts locaux des chantiers ne remettent pas en cause l'efficacité de la mesure sur l'ensemble de la Ville et sur le long terme.

Il convient également de préciser que le tronçon concerné par le chantier (accès au dépôt Perrelet – arrêt Prélaz-Les-Roses) ne fait pas partie du réseau du 30 km/h nocturne.

Question 5 : Quelles sont les mesures prévues dans le futur PDCom pour garantir l'accessibilité multimodale du centre-ville dans le secteur Flumeaux-Confrérie – rue de Genève et sur l'axe avenue du Chablais – avenue de Provence ?

La stratégie relative au secteur « gare RER de Malley » présentée dans le PDCom démontre toute sa pertinence en termes d'urbanisme et de mobilité. L'accueil de nombreux habitants et emplois sur les terrains appartenant à la Ville dans la poche comprise entre la déchetterie et la Gare de Malley illustre la volonté des communes de Prilly, Renens et Lausanne de densifier à proximité des pôles de transports publics majeurs. La présence de la Gare RER, du m1, l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS) constituent la réponse du Canton et des communes partenaires à la demande de requalification et de densification de la friche industrielle de Malley. En termes de hiérarchie du réseau routier, les avenues du Chablais, de Provence et de Morges restent des axes principaux structurants, ouverts à tous les modes de déplacement, tout en offrant une place importante à la mobilité active et aux transports publics.

Question 6 : Quand le futur PDCom sera-t-il soumis au Conseil communal ?

Le Plan Directeur Communal Lausanne 2030 a été transmis au Conseil communal dans le préavis n°2021/17 en mars 2021. Depuis lors, plusieurs séances de commission ont eu lieu pour affiner ce document qui fixe les axes de développement de Lausanne pour les prochaines années. Le conseil communal devrait pouvoir traiter prochainement ce préavis au plénum.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur Xavier de Haller et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 23 juin 2022.



Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

G. Junod



Le secrétaire
Simon Affolter

S. Affolter