

Préavis n° 2022-013 - Aménagements routiers pour le passage de bus articulés sur la ligne tl n° 33 – Crédit de construction

Rapport de la commission ad hoc

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

La commission ad hoc s'est réunie le mardi 1^{er} novembre 2022 à 19h au Centre socioculturel. Sa composition était la suivante :

Président : M. Nicolas Morel

Rapporteuse : Mme Maya Frühauf

Membres présents : Mmes Amélia Amiguet-Vercher, Anuta Pichon, M. Jean Rochat

M. Jean-Louis Radice, Conseiller municipal en charge de l'urbanisme et son Chef de service M. Cyril Besson; M. Germain Schaffner, Conseiller municipal en charge des travaux publics et de l'environnement et son Chef de service, M. Marcos Morano; Mme Lucie Rosset, urbaniste, participent à la première partie de la séance.

M. J.-L. Radice présente les objets du préavis: ce crédit doit permettre la construction des aménagements routiers destinés au passage de bus articulés sur la ligne n° 33.

Ces aménagements s'inscrivent dans le cadre des améliorations prévues sur toute la ligne n°33 de Prilly à St-Sulpice et permettront également de mettre en conformité les arrêts selon les exigences de la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) et qui doivent être réalisés d'ici 2023. Il souligne que la ligne n°33, outre le m1, est la colonne vertébrale de la commune et que ce préavis permettra de renforcer l'attractivité des transports publics dans une perspective future notamment du plan climat.

M. J.-L. Radice salue la présence de M. G. Schaffner, Conseiller municipal en charge des travaux publics et de l'environnement. Comme certains arrêts de bus concernés font partie du projet de revalorisation de l'espace public de la Plaine du Croset pour lequel un autre préavis (n° 2022/12) est également soumis au Conseil communal, les deux dicastères sont impliqués.

M. C. Besson complète les explications: le projet s'inscrit dans le contexte plus large de la 3^{ème} version du PALM 2016 qui vise un renforcement général des transports publics dans l'Ouest-lausannois. Des subventions sont disponibles et permettront de financer une part du projet. Il souligne également que les travaux proposés le sont sur la base de tests faits in situ par les TL avec les bus articulés.

Le président de la commission lance la discussion en deux temps.

1° La ligne n°33 dans son ensemble

Les commissaires soulèvent les questions, remarques suivantes:

- La ligne n°33 est prise dans de fréquents embouteillages (rte de Villard, gare de Renens), les bus articulés ne résoudre pas ces problèmes.
- Pourquoi faut-il des bus articulés toute la journée alors que les surcharges ne se produisent qu'aux heures de pointe? Ne serait-il pas plus logique d'augmenter d'abord la cadence à ces heures-là ?
- Une augmentation de cadence ne serait-elle pas plus incitative dans une perspective de passage à la mobilité douce?
- Quelles seront les répercussions sur le prix du billet?

Les représentant.es de la municipalité prennent le temps de répondre en détail:

La commune d'Ecublens a une topographie particulière et les transports publics doivent s'en accommoder. Une ligne 33 en site propre est clairement utopique et seules une réduction du transport motorisé individuel (TIM) et une décharge du trafic par le biais des nouvelles bretelles autoroutières pourraient faciliter la circulation des bus.

Une augmentation de la cadence, qui serait effectivement une mesure incitative pour passer des TIM aux TP, n'est actuellement pas possible pour deux raisons: l'augmentation des coûts d'exploitation (2.5 Mio/an) n'est pas supportable, tout comme les congestions générées par l'augmentation du nombre de bus aux arrêts multilignes comme la Gare de Renens. Toutefois c'est une option qui interviendra certainement à terme.

Ce sont ensuite des questions d'optimisation logistique et financière qui dictent l'emploi du même modèle de bus toute la journée quelle que soit l'occupation. Un commissaire fait remarquer qu'une étude semble montrer que des bus vides ont un effet incitatif.

Le coût des investissements n'est pas répercuté sur le prix des billets, a contrario des coûts d'exploitation. La municipalité rappelle que le prix d'un billet ne couvre que 40-50% de son coût réel et que les TL sont largement subventionnés.

A un commissaire qui s'interroge s'il ne faut pas réfléchir en profondeur sur d'autres lignes peut-être plus courtes ou des navettes desservant des rues secondaires, la municipalité répond que des réflexions sont toujours en cours, mais que la solution proposée est le résultat d'une étude de diagnostic effectuée par les TL en 2017 avec différents scénarios. Il s'agit de la meilleure solution possible pour toutes les communes impliquées.

2° le préavis point par point.

2. Contexte

Plusieurs commissaires auraient souhaité avoir accès à l'étude de diagnostic effectuée par les TL en 2017. M. J.-L. Radice répond qu'il s'agit d'un document technique, interne aux TL, non destiné à une diffusion grand public. Il conseille aux commissaires de s'adresser éventuellement directement aux TL.

4.1. Secteur Forêt/Suchet (plan 3A et 3B)

La suppression de trois places de parc est dictée par des questions de sécurité. M. C. Besson rappelle que ce sont les habitations qui doivent fournir les places sur leurs fonds privés. Les places sur fonds public ne sont là que pour compléter l'offre. Ces places avaient été réalisées pour ralentir le trafic, et éviter un transit excessif.

4.4. Secteur Villars (plan en annexe 3E)

Arrêt Pontet, direction St-Sulpice: la municipalité confirme que ce n'est qu'une question de marquage. Des travaux de génie civil ne sont pas nécessaires.

Giratoire Rte du Bois – Rue du Villars: la municipalité confirme que le trottoir sera agrandi, ce qui représente une nette amélioration de la visibilité et de la sécurité.

6. Calendrier de mise en œuvre

La municipalité assure que le calendrier est réaliste et qu'il n'est pas possible d'aller plus vite. En revanche, l'obtention de la subvention est garantie, même si les travaux nécessaires aux arrêts concernés par le réaménagement de la plaine du Croset ne sont pas encore connus. L'acceptation de ce préavis permettra d'ouvrir le dossier.

8. Crédit d'investissement

La municipalité confirme que le poste « divers et imprévus » de 20% est destiné à des travaux supplémentaires éventuels, mais n'est pas prévu pour compenser l'inflation. M. J.-L. Radice précise qu'en cas de grands bouleversements la Municipalité en informera le Conseil communal.

Le Président de la commission remercie les représentants de la municipalité de leurs explications et du temps consacré à la discussion.

Délibérations de la commission

La commission regrette que les aménagements prévus dans le préavis n'aient que peu d'effets incitatifs pour encourager le transfert modal. L'augmentation de la cadence n'est qu'une mesure évoquée à long terme et les problèmes structurels de la ligne restent entiers. Elle regrette aussi que ce préavis soit traité sous la pression de délais à tenir pour ne pas manquer les subventions.

Néanmoins, comme le préavis permet la mise en conformité des arrêts selon la LHand, le renforcement de la sécurité à différents ronds-points et une amélioration du confort des passagers aux heures de pointe, la commission, avec quatre voix pour et une abstention, vous recommande, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers communaux, d'accepter le préavis tel que présenté.

Ecublens le 16 novembre 2022

Le Président

N. Morel

La Rapporteuse

M. Frühauf