

RENCONTRE 5 : LA MOBILITE – SE RENDRE A MALLEY ET S'Y DEPLACER

Mercredi 21 septembre (18h30-19h30)

INVITES PRESENTS

M. Bernard Pittet	: Responsable a.i. – Programme Léman 2030, Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)
M. Jean-Christophe Boillat	: Délégué mobilité douce – Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL)
M. Julian Reymond	: Exécutive Director – Realstone SA
M. Xavier Herpin	: Responsable Axes forts, Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL)
M. Michel Pellegrinelli	: Municipal, Travaux publics, parcs et promenades, paroisses, naturalisation et intégration – Prilly

MODERATEURS

Mme Tinetta Maystre	: Municipale, Urbanisme et Travaux – Renens
M. Alain Gillièron	: Syndic – Prilly

RETRANSCRIPTION

Tinetta Maystre rappelle le thème du jour, les invités en présence et le déroulé de la rencontre. Il est également question de présenter l'avenue du Chablais – le projet de réaménagement qui est actuellement en cours. L'objectif étant, comme pour les rencontres antérieures, de parler et d'échanger sur l'avenir de Malley.

Alain Gillièron remercie les invités et le public pour leur présence. Il informe que le « futur quartier à vocations multiples » n'est pas envisageable avec l'actuelle avenue du Chablais – étroite et surchargée – qui ne peut, en l'état, absorber une augmentation des accès en lien avec les nouveaux quartiers planifiés.

Le projet de réaménagement de l'avenue du Chablais a été réalisé il y a plus de 3 ans, en collaboration avec la Ville de Lausanne, qui est bien entendu concernée. Les nouveaux aménagements seront réalisés de manière coordonnée avec les futurs quartiers.

Présentation des améliorations à venir (cf. plan avenue du Chablais) : pour le giratoire, il a fallu tenir compte de l'accès à l'avenue du Grand-Pré (condition sine qua non pour la Ville de Lausanne), dont la forme reste – selon l'état actuel de l'étude – pour l'instant inchangée ; la station-service devant Malley Lumières disparaîtra et sera remplacée par une place publique sur laquelle l'on débouchera en sortant de la gare vers le nord et où l'on trouvera un secteur accueillant plusieurs lignes de bus ; l'on accèdera depuis l'avenue du Chablais à l'avenue de Malley qui desservira le nouveau quartier situé au sud des voies ; le front de rue Est sera maintenu en l'état (certains bâtiments seront protégés) ; l'élargissement de l'avenue du Chablais se fera vers l'Ouest de sorte à introduire un site propre pour les bus ainsi qu'un espace généreux pour la mobilité douce.

La réalisation du premier plan de quartier (Malley Gare) est conditionné à la réalisation de l'accès à l'avenue de Malley, ainsi qu'au réaménagement de l'avenue du Chablais. La patinoire provisoire du Lausanne Hockey Club (LHC) sera installée temporairement (pendant 2 ans) sur les terrains situés au sud de la future avenue de Malley, puisque le centre sportif de Malley – dont le permis de construire a été octroyé – verra sa construction démarrer suite à la démolition de la patinoire actuelle.

Tinetta Maystre précise également que la planification prévoit une circulation modérée à l'intérieur des nouveaux quartiers. L'avenue de Malley est destinée à devenir une zone 30. Il y a une volonté de limiter le trafic afin de garder, dans la mesure du possible, des espaces publics libres de circulation. Cette perspective a été rendue possible grâce à la situation centrale du quartier, à l'excellente desserte en transports publics – notamment la nouvelle gare, à mi-chemin entre Lausanne et Renens. Le plan de quartier prévoit une réduction drastique du nombre de places de parcs pour voitures ce qui limitera les déplacements voiture. Elle passe ensuite la parole à Bernard Pittet, responsable du programme Léman 2030, projet d'envergure qui vise une amélioration importante de l'offre en transports ferroviaires entre Lausanne et Genève d'ici 2030.

Bernard Pittet commence par indiquer que beaucoup de gens présentent ici les travaux du futur, et qu'il a quant à lui la chance de présenter une gare (Prilly-Malley) qui est construite, en service et utilisée. 2012 a été l'année de mise en service de la gare, conçue rapidement et dans de bonnes conditions. La question initiale était de savoir comment conjuguer les travaux sur une ligne aussi importante que celle-ci. Il précise toutefois que les défis à venir sont encore plus importants que ceux réalisés aujourd'hui à Malley.

Il précise ensuite que la gare a été construite grâce aux fonds infrastructurel de la Confédération pour le trafic d'agglomération (60 millions). Quelques chiffres : à l'ouverture de la nouvelle gare, 970 personnes sont montées chaque jour dans le train et 924 personnes en sont descendues. Certains se sont même perdu ! Fait réjouissant, les pendulaires utilisent les transports publics de façon optimale dans l'agglomération lausannoise : « il ne s'agit pas seulement de faire fonctionner la halte RER de Prilly/Malley, mais l'ensemble de la chaîne des transports ». Il espère donc que les utilisateurs ont trouvé le meilleur moyen de se déplacer en transports publics entre leur domicile et leur point d'arrivée. Quatre ans après, le nombre de voyageurs s'élève à plus de 2'000 personnes descendues à Malley et 1'800 montées. L'utilisation de cette gare a donc plus que doublé en quatre ans, ce qui démontre sa raison d'être. En espérant que cette progression se poursuive avec la réalisation des quartiers planifiés. Par ailleurs, grâce aux communautés tarifaires de notre région, il est plus facile d'acheter un titre de transport public, puisqu'il est possible, avec un seul billet ou abonnement, de passer d'un mode de transport à un autre.

Concernant l'avenir de Prilly-Malley : la gare réalisée a été dimensionnée pour répondre aux futurs développements, tant au niveau local que régional. A savoir que quatre voies ont été réalisées pour la gare de Prilly-Malley, alors qu'aujourd'hui, entre Lausanne et Renens, il n'y a que trois voies à quai utilisées. Une partie des installations n'est donc logiquement pas utilisée de manière optimale pour l'instant. Le but est d'avancer avec les travaux de Léman 2030 et, dès 2020, de pouvoir effectuer des améliorations sur ce tronçon, dont pourra

profiter la gare de Prilly-Malley. Aujourd'hui, trois trains par sens s'arrêtent chaque heure. Ceux-ci ne sont malheureusement pas positionnés de manière optimale. Une fois les quatre voies construites, l'objectif sera de répartir plus régulièrement les trains.

Tinetta Maystre remercie Bernard Pittet et passe la parole à Xavier Herpin, responsable du réseau des Axes forts au SDOL.

Xavier Herpin commence par préciser que Malley se retrouvera au centre de tous les modes de transports publics. Depuis le PALM 2007 jusqu'au PALM 2016, le concept est de construire un réseau d'axes forts sur l'ensemble de l'agglomération lausannoise : une ligne de tram, le t1, du Flon à Villars-Ste-Croix et une ligne diamétrale de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) de Bussigny à Lutry, le t2, en passant par Crissier, Renens et Prilly. Le tram passera sur la route de Lausanne et l'arrêt « Galicien » sera situé juste au-dessus de La Galicienne. Les véhicules auront une capacité de 300 places et une fréquence de 5-6 minutes. Le tram parviendra au Flon en 6-7 minutes. Aujourd'hui, pour la première étape du tram (jusqu'à Renens) l'autorisation de construire est accordée, le financement est obtenu. Il s'agit désormais de traiter les recours, concernant principalement Lausanne. Les lignes 33 en direction de Prilly et 32 en direction Renens-Gare seront maintenues. Quant à l'actuelle ligne 17, elle deviendra la ligne t2 et marquera son terminus à Malley. La ligne 18 sera maintenue et circulera en revanche jusqu'à Chauderon. Il ne faut pas non plus oublier que le métro M1, qui possède une cadence de 5 minutes, bénéficiera également à l'avenir d'améliorations. M. Herpin conclut en précisant que « peu de lieux à Lausanne bénéficieront d'une telle densité et offre de transports publics ! A Malley, on se trouve au cœur d'un nœud – un hub – de transports ».

Tinetta Maystre clôt le thème des transports publics pour aborder celui de la mobilité douce. Dans un quartier, on travaille, on habite et les déplacements commencent généralement à pied. Idéalement, on les poursuit à vélo. Elle passe ainsi la parole à Jean-Christophe Boillat, chargé des questions mobilité douce au bureau SDOL.

Jean-Christophe Boillat explique qu'un des aspects importants pour les piétons est la perméabilité fine, soit le fait de pouvoir aller partout par des chemins directs. A l'intérieur-même du quartier de Malley, il est prévu de réaliser un cheminement de mobilité douce qui traverse le site d'est en ouest en passant par le nouveau parc public. Un axe nord-sud sera également réalisé depuis ce futur parc avec un franchissement sous les voies CFF. Il débouchera à l'ouest du bâtiment Malley Lumières (future place de la Coulisse). Ces nouvelles liaisons offriront de nouveaux accès au quartier et permettront de gagner du temps pour les déplacements à pied. Pour le vélo, l'échelle de réflexion et d'intervention est plus large. Elle comprend non seulement les interconnexions avec les quartiers alentours, mais aussi celle avec des destinations plus lointaine, par exemple en direction de Lausanne. En ce qui concerne cette liaison, un certain nombre de travaux sont déjà en cours, notamment la tranchée du Languedoc et dans le secteur Provence. La requalification de l'avenue du Chablais, le réaménagement du chemin des Bouchers et le lien avec le quartier du Chêne, de l'autre côté de Malley, participent aussi à créer ces continuités. Ces petits maillons mis bout à bout permettront de créer des liaisons structurantes pour le vélo. De manière plus générale, la réalisation des grandes infrastructures de transports publics

intègre des aménagements pour les vélos ; on prévoit ainsi des pistes ou des bandes cyclables le long de l'itinéraire du tram. Ces projets sont une opportunité de plus grande ampleur pour améliorer les conditions de déplacements à vélo mais aussi l'espace public et les déplacements à pied. Il faut ainsi garder à l'esprit que les chantiers de grande ampleur intègrent la composante mobilité douce.

Alain Gillieron revient sur les discussions évoquées lors d'un groupe de travail avec CFF sur le passage inférieur des Coulisses, qui reliera le centre sportif aux quartiers de Malley Gare et Malley Gazomètre, en passant sous les voies CFF. L'excellente nouvelle est que le nouveau passage inférieur devrait pouvoir être relié au quai central de la gare CFF directement depuis le passage inférieur : on pourra ainsi accéder à ce quai tant depuis l'actuel passage sous-voie que le nouveau situé plus à l'ouest.

Tinetta Maystre remercie Jean-Christophe Boillat et Alain Gillieron et annonce le début de la table ronde. Sont présents : représentants, propriétaires, habitants et usagers de Malley. Le débat est lancé avec les questions suivantes : comment vous déplacez-vous pour vous rendre au travail, faire vos courses ou accéder à vos loisirs ? Et quel mode de transport utilisez-vous ?

Jean-Claude Péclet, de l'association « Avenir Malley », explique qu'il est un utilisateur régulier – et heureux – de la halte CFF : « C'est quelque chose qui a changé la vie de pas mal de gens ici. » Mais si on veut pousser les automobilistes à abandonner la voiture, il faut faire plus encore pour la mobilité douce, à l'exemple de villes comme Copenhague, qui ont créé des axes forts propres pour les vélos. Il y a une possibilité de faire une magnifique route pour vélo en longeant les voies qui traverse le viaduc du Galicien dont le tablier est à refaire de toutes les manières. Les vélos passeraient au-dessus de nos têtes sur une voie se prolongeant jusqu'à la gare de Lausanne. Jean-Claude Péclet s'interroge toutefois sur le lien entre l'arrêt de tram et la future place « du Galicien » : « Là où on est assis, on se trouve à 7-8 mètres en contrebas de la route. Comment comptez-vous connecter les deux niveaux ? Ce terrain sera-t-il comblé ? »

Alain Gillieron confirme que Jean-Claude Péclet a soulevé un point technique important : une l'emprise plus large sera nécessaire pour la route qui s'approchera du viaduc. La manière de traiter la différence de niveau entre la route et la place sera définie dans le cadre du concours à venir pour l'aménagement des espaces publics. Le challenge est réaliser un aménagement qui permette de rejoindre progressivement le niveau de la route et l'arrêt du tram (comblement partiel, rampe, escalier, etc.).

Franziska Lakomski, présente dans le public, est architecte-urbaniste au bureau CCHE Architecture et Design SA, arrivée dans le quartier en 2001, juste avant l'ouverture de la gare. Les architectes du bureau CCHE ont pu suivre les travaux de la halte depuis leurs fenêtres. Elle se souvient avoir regardé les travaux sans se sentir réellement impliquée (elle habite Lausanne). Jusqu'au jour où la gare a été ouverte : « J'ai pris le train et c'est imbattable. En 1 minute 30, j'étais au cœur de Lausanne ! Aujourd'hui c'est déjà moins confortable aux heures de pointe, il faut se dépêcher pour entrer dans le train. Pourtant la capacité a été pensée jusqu'à 2030. Mais quand en 4 ans, on double la fréquence

d'utilisateurs, on se rend bien compte que ça ne suffira pas jusque-là ». Le site est un véritable nœud urbain et elle trouve formidable de pouvoir bientôt choisir entre différents modes de transports. En revanche, pour changer les habitudes et surtout la mobilité individuelle, les transports publics doivent devenir plus intéressants que la voiture. Il faut des sites propres pour les transports collectifs afin que les automobilistes soient lassés de passer leur temps dans les bouchons. Elle espère donc que les sites propres pour les bus se situent le plus possible sur ces voies-là (Alain Gillieron précise qu'il y aura un site propre sur l'avenue du Chablais). Aujourd'hui, la réflexion sur des alternatives aux déplacements est bien engagée : on ne considère pas seulement des maillons mais on pense les connexions à grande échelle.

Une habitante du quartier, vivant juste derrière la Brasserie de Malley, prend la parole : elle dit se déplacer principalement à vélo ou en bus et apprécie la nouvelle gare, qui est une grande révolution dans le quartier. Elle se déplace occasionnellement en voiture, entre autres pour se rendre à la déchetterie, qui draine d'ailleurs beaucoup de monde et de circulation à Malley le samedi. La voiture est hélas indispensable pour transporter ses déchets. Trois questions la préoccupent : ce qui est planifié pour le carrefour de l'axe nord-sud, entre l'avenue du Chablais et le centre-ville de Prilly, avec le tram : une barrière ? des feux ? Par ailleurs, on dit vouloir changer les habitudes mais il ne faut pas oublier que Malley reste tout de même une entrée d'autoroute « et pour que les gens laissent leur voiture, il faut un parking pour la déposer ! ». Sa dernière question porte sur les aspects financiers : développer les transports publics est une chose fantastique, mais les CFF augmentent annuellement leurs tarifs, ce qui est problématique pour la démocratisation des transports publics.

Xavier Herpin rappelle que pour être attractif le tram doit être prioritaire sur les voitures. Il explique ensuite comment se gèrent les carrefours comportant un tram : On arrive à manœuvrer durant les phases de feux verts et de feux rouges, les tourne-à-gauche et les flux traversant sont donnés entre le passage de 2 tramways, pour gérer correctement la circulation. Des études de trafic ont été menées pour tous les carrefours du tram et des mesures de gestion de la circulation seront prises pour que cela fonctionne. Ainsi, pas besoin de barrière mais simplement des feux de croisement.

Ariane Widmer apporte un complément d'information au sujet des travaux prévus sur le réseau autoroutier et ses accès à l'agglomération. Il est prévu de réaliser des nouvelles jonctions et compléments de jonctions. Ceux-ci ont pour but d'éviter le trafic de transit, notamment à travers l'Ouest lausannois. Deux nouvelles jonctions sont en particulier planifiées : celles de Chavannes et d'Ecublens. On crée en quelque sorte des « bassins versants » autour des accès à l'autoroute afin d'amener les automobilistes le plus rapidement possible vers l'autoroute. Cela réduit la circulation à l'intérieur de l'agglomération par report du trafic sur l'autoroute de contournement. Il est aussi prévu d'introduire un système de gestion du trafic généralisé à l'agglomération qui permet de contrôler l'accès à la ville et aux quartiers. C'est ce que la Ville de Lausanne pratique déjà aujourd'hui lorsqu'elle régule le trafic entrant. Les nouvelles jonctions sont des projets qui devraient se concrétiser d'ici une dizaine d'années. Les premières améliorations se feront sur ce que l'on appelle « le goulet de Crissier ».

Alain Gillieron ajoute au sujet du coût des transports publics (en tant que membre du conseil de direction de tl, mais aussi parce que les communes financent le déficit d'exploitation) : « On souhaiterait que ce soit moins cher et que le prix des billets n'augmente pas, mais il faudrait alors accepter que les collectivités paient le surcoût respectivement le déficit supplémentaire. Ceci aurait des conséquences sur les impôts ». En effet, d'importants investissements sont planifiés pour répondre à la demande : achat de nouveaux bus, ouverture de nouvelles lignes, futurs tram et m3. Cela représente des coûts importants pour les collectivités, sans compter les coûts d'exploitation. Pour le moment, la position des collectivités et des tl est que : « ce n'est pas au contribuable de financer des transports publics gratuits ».

Bernard Pittet explique que, concernant le coût des déplacements en train, le peuple s'est récemment prononcé sur la loi sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), désormais en vigueur. L'adaptation du réseau ferroviaire à la demande a un énorme coût. En Suisse romande, on investira presque 4 milliards jusqu'en 2025 pour améliorer la situation des transports publics sur l'axe Lausanne-Genève. Et la question, c'est la manière de financer ces aménagements. La loi FAIF répartit un certain nombre de financements, dont l'une des parts provient effectivement de l'utilisateur et du prix du billet. Mais ce n'est pas la seule : La plus grande partie provient d'autres sources de financement (financements fédéraux, parts de la TVA et des prélèvements sur les huiles minérales, etc.). L'effort est réparti entre tous les acteurs : construire et exploiter à moindre coût, voyager peut-être un peu plus cher mais pour davantage de prestations. Il est nécessaire de développer vite les infrastructures et anticiper car la croissance de la clientèle est forte : à titre comparatif, il y a une dizaine d'années, 25'000 personnes faisaient quotidiennement le trajet Lausanne-Genève : on est en à un plus de 50'000 aujourd'hui. Et la demande va croître encore. Ainsi, les travaux sur les voies et en gare de Renens ont déjà débuté et ceux en gare de Lausanne sont immiments. Ces travaux compliquent l'exploitation du réseau et peuvent temporairement amener une diminution de l'offre. Ainsi, si la gare de Malley a été pensée aussi grande, c'est pour accueillir davantage de trains à l'avenir. En effet, en doublant le nombre de trains qui s'arrêteront à Prilly-Malley, les CFF espèrent pouvoir améliorer le confort des voyageurs.

Tinetta Maystre revient sur la question de la déchetterie. Il y a effectivement des transports qu'on ne peut éviter de faire en voiture. Mais une déchetterie au centre d'un quartier permet tout de même d'effectuer certains transports à pied ou à vélo.

Enfin, de manière plus générale quant à la mobilité, on se déplacera toujours, c'est indéniable, mais peut-être moins souvent, moins loin ou à des heures différentes : « pour reprendre le problème des heures de pointe sur les routes ou dans les transports publics, une piste est de répartir les horaires de travail ou de travailler depuis la maison. Mais là, on sort du cadre de Malley pour débattre de visions d'avenir et de nouvelles façons de vivre. »

Alain Gillieron amène un complément concernant les recettes de billets pour les tl : « actuellement, ces recettes ne constituent même pas 40% des charges d'exploitation, c'est à dire qu'il reste 60% pour les collectivités publiques. Donc en diminuant ces 40%, il faudra répartir l'addition d'une autre manière. »

Un usager cycliste demande des précisions sur les aménagements cyclables de l'avenue du Chablais: « Actuellement, des bandes cyclables sont balisées depuis le viaduc du Galicien jusqu'au passage sous les voies CFF. Par contre, le tronçon suivant jusqu'au rond-point de Provence est problématique pour les cyclistes pris entre la voie bus centrale, les colonnes de véhicules arrêtés et le stationnement. On peut observer de nombreux dépassements par la droite et slaloms de la part des scooters et vélos. Le futur projet prévoit-il des sites propres pour les bus, seront-ils mixtes avec les vélos ou non ? Comment intégrer ces aménagements si la voirie n'est pas élargie ou qu'on ne supprime pas des places de stationnement ? »

Alain Gillieron convient que, pour l'heure, ce tronçon n'est pas idéal et qu'il s'agit de l'améliorer. Le projet de requalification de l'avenue du Chablais prévoit une emprise supplémentaire côté ouest pour permettre la création de voies bus continues sur l'avenue du Chablais. Ces voies bus seront également autorisées aux vélos et permettront d'éviter de slalomer dans la circulation. Le stationnement sur chaussée sera supprimé côté ouest (accès à la future avenue de Malley et création d'un parking en sous-sol). Quelques places seront maintenues pour les commerces côté est, mais en nombre réduit par rapport à aujourd'hui. Cette nouvelle disposition sera bénéfique pour les cyclistes également.

Tinetta Maystre remercie chaleureusement les orateurs ainsi que les habitants qui s'intéressent au développement et au devenir de Malley. Elle invite ensuite les participants à passer à l'apéritif.