

Lettre recommandée
Municipalités
d'Ecublens, de Chavannes et de Renens
1020 Renens

Lausanne, le 9 octobre 2012

Opposition à la mise à l'enquête publique de l'aménagement routier de la Place de la Gare et de l'aménagement d'un giratoire au croisement du chemin des Glycines et de l'avenue du Tir-Fédéral

Madame, Monsieur,

Nous avons examiné les enquêtes susmentionnées en regard des aménagements pour les vélos. En effet, la mesure A23 du Plan directeur cantonal stipule entre autre que la mobilité douce soit traitée systématiquement avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transport. Les lignes directrices et stratégie d'aménagement relatives à la mobilité douce dans l'Ouest lausannois relèvent quant à elles l'importance de la gare à la fois comme interface de transport et comme rare traversée des voies de chemin de fer possible de l'ouest. En effet, les cyclistes, tout comme les autres usagers, doivent pouvoir accéder, stationner et traverser la gare de manière confortable, efficace et sécurisée en bonne intelligence avec les autres usagers.

La Place de la Gare de Renens sera, à terme, une zone de rencontre et il est compréhensible qu'aucun aménagement pour les vélos n'y figure une fois cette zone réalisée. Cependant, la période de transition va durer encore quelques années et il n'est pas acceptable qu'une solution qui ne tienne pas compte de la problématique vélo soit mise en place pour une si longue durée. Par ailleurs, l'aménagement de l'avenue du Tir-fédéral n'est pas en zone de rencontre et aucune prise en compte du moyen de transport que sont les deux-roues légers ne figure sur les aménagements soumis à enquête. Cette portion du territoire va connaître une croissance importante de population et donc d'usagers et il est primordial que tous les moyens de transport de mobilité douce soient encouragés. De plus, un gymnase sera construit non loin et drainera lui aussi une part plus importante de cyclistes de même que le projet de vélo-station de 300 places qui est prévu dans les bâtiments de la gare. Or cet aménagement ne permet pas un usage des deux-roues légers en toute sécurité, facteur essentiel pour encourager une part modale plus importante du vélo.

De plus, la mise à l'enquête de ce périmètre restreint fait passer sous silence le fait que le franchissement des voies par les vélos dans le périmètre de la gare CFF est lacunaire. En effet, des améliorations sont proposées par le Pont-Bleu et la liaison avec Crissier par le Marolet, ainsi qu'un élargissement du passage du Léman. Mais ces deux possibilités sont éloignées respectivement de 550 et de 1000 mètres de la gare, tandis que la liaison vers le Pont-Bleu depuis la rue du Jura se révèle peu attractive en raison du différentiel de niveau et du détour qu'elle implique. Le Pont-Bleu et le passage du Léman ne sauraient donc remplacer un franchissement adapté dans le périmètre direct de la gare où rien n'est prévu, que ce soit au niveau de la passerelle rayon vert, du passage sous voie actuel ou du passage du 1^{er}-Août. Le passage du 1^{er}-Août sera quelque peu délesté grâce à une interdiction de tourner à gauche pour les voitures en

venant de la place de la gare mais aucun aménagement n'est envisagé pour améliorer le confort et la sécurité des vélos que ce soit au niveau de la chaussée ou du passage réservé aux piétons déjà existant. Ce tronçon en pente emprunté régulièrement par des bus justifierait pourtant une séparation des flux cyclistes et motorisés au moins à la montée. Les lignes directrices du SDOL déjà mentionnées qualifient la traversée de la gare de Renens comme « un des projets qu'il est essentiel de réussir dans l'Ouest lausannois ». Elles préconisent en effet pour les passages inférieurs, supérieurs et à niveau :

1. générosité du dimensionnement et beauté des ouvrages
2. lisibilité des accès et dégagement visuel
3. confort et qualité des aménagements d'approche
4. mise à égalité des mobilités douces et du flux routier

La situation du franchissement au niveau de la gare qui se résume par un maintien du statu quo ne répond nullement à ces critères. Elle est donc catastrophique en termes d'encouragement à l'usage de la mobilité douce pour un projet de cette envergure, alors qu'une bonne infrastructure est une incitation directe à l'usage du vélo. Il suffit de regarder les nombreux exemples en Suisse allemande pour s'en inspirer et améliorer ainsi grandement une situation qui n'est pour l'heure aucunement satisfaisante.

Figure 1 : accès sud et passage inférieur actuel



Figure 2 : exemples de passages cyclables généreusement dimensionnés



En conséquence, nous faisons opposition à ce projet qui ne répond pas à la mesure A23 du PDC, ne prenant pas en compte ce moyen de déplacement optimal que sont les deux-roues légers, particulièrement dans ce secteur sensible. Si la population va augmenter considérablement dans ce secteur, il sera impératif que la mobilité douce soit prise en compte de façon sérieuse. La part modale de mobilité douce n'est pas négligeable et un bon investissement en termes d'infrastructure permettra un transfert modal intéressant. PRO VELO attend des autorités à tous les niveaux qu'elles assurent une promotion active du vélo et s'efforcent de mieux protéger les cyclistes contre les dangers du trafic motorisé.

Les investissements consentis en la matière sont bien placés puisque les pistes cyclables, une fois réalisées, ne demandent pas de frais d'entretien élevés. Le trafic cycliste est par ailleurs peu gourmand en espace public contrairement au trafic motorisé sur lequel le modèle actuel s'est construit depuis de nombreuses années. De plus, la mobilité douce est une perspective d'avenir du point de vue des tournants énergétiques qui nous attendent, sans compter les bénéfices en terme de qualité de l'air, de santé publique et d'attrait touristique pour le canton de Vaud.

En espérant qu'une solution pourra être trouvée en vue de favoriser la mobilité douce dans l'Ouest lausannois, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées et restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Stéphane Bolognini
Président

Anne-Laure Pella
Secrétaire générale

Copie : - M. Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce, SDOL