

Téléphone 021 693 26 39
Télécopie 021 693 67 31

Courrier D. Mange, station 14, 1015 Lausanne
Courriel daniel.mange@epfl.ch

CCP 10-11166-3

Internet <http://www.citrap-vaud.ch>

Municipalité

de et à

1025 St-Sulpice

Projet de requalification de la RC1a - Tronçon Av. Forel - Av. Tir Fédéral

Enquête publique du 23 janvier au 23 février 2009 – Observations

Monsieur le Syndic,

Messieurs les Conseillers municipaux,

Préambule

La citrap-vaud.ch salue la prochaine réalisation de ce premier tronçon de requalification de la RC 1a entre Lausanne et Morges. Conformément à ses buts statutaires, elle se permet toutefois de formuler quelques **observations**, qu'elle juge nécessaires afin de favoriser les conditions de circulation pour les transports en commun, élément essentiel afin d'obtenir le transfert modal souhaité. Elle vous prie de les transmettre aux responsables du projet.

Vitesse commerciale des bus

Lorsque cela est possible, les voies de bus doivent être réservées à la seule circulation des bus et *ne pas servir de voie de présélection*, ou être coupées par les flux de circulation des TIM. Les pistes bus ne doivent *pas servir de zone de facilité* pour les automobilistes, au détriment des TC.

Zones d'insertion et de rabattement

La largeur de ce tronçon n'est pas uniforme, par conséquent le nombre de voies de circulation varie. De cela en découle à certains endroits des rétrécissements du nombre de voies de circulation de deux à une par sens. En ces lieux, la voie qui n'est pas prioritaire doit être *balisée de manière extrêmement claire*, afin d'éviter tout malentendu, en particulier lorsque la voie bus est prioritaire. Un *marquage au sol ainsi qu'une signalisation verticale aboutie et complète est indispensable*.

Emplacement des voies bus / chemins latéraux / arrêts / impact sur le trafic

Lorsque la voie bus est latérale et que le tronçon traversé dispose d'entrées ou de sorties de chemins (S3), cela crée des situations accidentogènes et défavorables pour la vitesse commerciale et la régularité de progression des bus. En effet, d'une part subsiste le risque qu'un véhicule circulant en parallèle au bus bifurque à sa droite sans l'apercevoir (angle mort). D'autre part, les véhicules sortant des chemins risquent d'utiliser la voie bus comme voie d'insertion (ou d'attente d'insertion) dans le trafic, bloquant ou ralentissant le bus. En d'autres termes, la voie bus doit être épargnée du trafic à chaque fois que cela est possible, afin d'éviter de multiples croisements de flux. Pour éviter ces croisements, nous préconisons des *voies bus centrales* partout où cela est possible et nécessaire. La volonté de la citrap-vaud.ch est néanmoins de trouver des solutions favorisant les intérêts des TC, réalisables dans le cadre des plans soumis à enquête publique. Pour ce faire, elle reste convaincue que ces plans doivent et peuvent encore être retravaillés dans ce sens dans leur future version « exécution », notamment vu l'importance et l'exemple qu'ils présenteront pour la suite de la requalification de la RC1 et d'autres aménagements similaires à venir.

Lorsque la voie réservée bus est centrale, *les arrêts* sont à placer sur un îlot central, accessible par un passage piétons (aménagement similaire : Rue de Lausanne à Genève). Dans cette configuration, il n'y a qu'une seule voie de circulation à traverser pour les piétons, et non pas une double voie, ce qui modère le trafic et accroît la sécurité.

S'il y avait la possibilité de réaliser les aménagements décrits ci-dessus, la *vitesse commerciale* et la performance des TC se verraient sensiblement améliorées, sans pour autant péjorer le débit du trafic individuel, ni engendrer un coût de construction plus

élevé. De plus, de nombreuses zones conflictuelles étant supprimées, l'apaisement du trafic et la sécurité en seraient nettement améliorés.

Observations / demandes/propositions de modifications pour la version « exécution »

(les abréviations S.. et N.. pour Sud et Nord se réfèrent aux marques apposées sur le plan ci-annexé)

Sens Morges - Lausanne (Sud)

C'est aux heures où le trafic est dense que l'existence d'une voie bus est importante, afin d'assurer de bonnes conditions aux TC. C'est hélas également aux mêmes heures que les accès ou sorties des chemins latéraux sont le plus sollicités. Pour ces raisons, il est impératif de protéger les voies bus et d'empêcher la circulation intuitive des TIM sur celles-ci.

S2 2'410, clarifier le début de la piste cyclable, qui ne commence nulle part d'après le marquage proposé.

S3 Clarification de l'insertion de la voie TIM dans la voie BUS, à l'approche d'un rond-point, 1'540 + 1'750 + 2'080. Clarifier priorité des TC, avec marquage au sol et signalisation verticale adaptée et renforcée par un cédez-le-passage sur la voie TIM.

Sens Lausanne - Morges (Nord)

N1 1'420 + 1'510, compléter l'îlot pour protéger le passage piétons.

N2 Entre 1'390 et 1'480, conflit entre le bus qui utilise la voie de droite pour circuler direction ouest, et le flux direction ouest qui utilise la voie de gauche. Corriger la perte de priorité du bus à cet endroit, en défaveur des TC.

N3 1'450, 1'660, 1'990, aux points de fusion des pistes TIM avec les voies bus, créer un portique (voir description ci-dessous)

N4 1'630 + 1'960 + 2'200, clarifier la fin de la piste cyclable par un cédez-le-passage vélos.

N5 Reculer l'arrêt de bus à l'est du giratoire Pâqueret afin de créer un arrêt commun pour les lignes de bus TPM 1 et tl 30. (à définir encore).

N6 2'470, le flux du TIM tournant à droite en direction du Tir-Fédéral coupe la piste bus, s'assurer qu'aucun refoulement n'obstruera la circulation des bus.

N7 2'380, la piste cyclable se termine dans la piste bus, qui n'est pas mixte d'après sa largeur et son balisage. Prolonger la piste cyclable ou clarifier sa situation (cédez-de-passage).

Autres demandes/propositions

- Réaliser le marquage des voies bus avec une bande « vibrante » (sauf aux abords des insertions, car dispositif à renforcer en ces lieux).
- Renforcer le marquage des voies bus aux insertions avec une délimitation physique (genre « tobleron »).
- Aux lieux de rabattement des voies TIM sur les voies bus, « portique » incluant des tobleron et une signalisation cédez -de-passage verticale + marquage.
- Aux endroits de séparation des voies TIM et bus, début de la voie bus avec hachurage (plusieurs traits jaunes ///).
- Juste après les endroits où la voie bus traverse des entrées/sorties de chemins, reprise de la voie bus avec hachurage (plusieurs traits jaunes ///) + délimitation physique (genre « tobleron »).
-

Toutes ces remarques ont été retravaillées à la suite de la séance du 5 février 2009 dans les bureaux du Service des routes, organisée par M. Hugues Tanoh en présence notamment de MM. Frédéric Brundler et Jimmy Inghoffer de notre comité. Elles pourront être développés en détail et rediscutées dans le groupe de travail « Optimisation de la signalisation ».

Lausanne, le 20 février 2009

Le président de la citrap-vaud.ch:

Alain Faucherre

Le secrétaire de la citrap-vaud.ch :

Daniel Mange

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Annexe :

- plan avec annotations

Contact :

Frédéric Bründler - frederic@brundler.ch - mobile 078 644 09 59 (www.brundler.ch)

Jimmy Inghoffer - jimmy.inghoffer@citycable.ch - mobile 079 825 81 89