

Motion Frédéric Haenni et consorts demandant de tenir compte, dans le cadre de l'EMPD actuellement à l'étude, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, notamment en liant la requalification de la RC 601a avec une offre performante des transports publics

Développement

Le 18 septembre dernier, lors de la journée officielle du Comptoir Suisse, le syndic de Lausanne, notre ex-collègue Daniel Brélaz, fit la déclaration suivante :

"L'entrave d'un développement insuffisant des transports en commun peut péjorer le développement de l'arc lémanique."

Cette constatation pertinente s'applique également à merveille à la Région de la Broye et du Jorat, comme d'ailleurs à d'autres régions du canton. A l'heure où le canton dans son ensemble s'apprête à fêter l'inauguration du M2 qu'il a solidairement cofinancé, où l'idée d'un M3 fait déjà son chemin et où notamment la brouette (LEB) deviendra, a-t-on pu lire, un S-Bahn moderne à la zurichoise, nous saluons cette amélioration spectaculaire de l'offre durable des transports publics vaudois.

Pour le district Broye-Vully, et c'est bien là le paradoxe, le constat est malheureusement diamétralement opposé, puisque ce dernier est actuellement confronté à une péjoration majeure de sa mobilité et de sa modeste offre de transports publics. Il suffit de donner quelques exemples :

- la suppression confirmée de liaisons lacustres existantes sur le lac de Neuchâtel et annoncée sur le lac de Morat ;
- une modernisation de la ligne de chemin de fer Avenches-Payerne-Lucens-Moudon-Lausanne (durée 1h25) prévue par le Plan directeur cantonal à partir de 2020 !
- une requalification prochaine de la RC 601a (anciennement route de Berne) est à l'étude, avec la suppression, sur les deux actuellement existantes, d'une piste d'accès à l'agglomération lausannoise sur le tronçon Chalet-à-Gobet-Croisettes, avec un abaissement de la vitesse et la construction de plusieurs rond-points.

Cette route constitue pour toute une région l'accès aux autoroutes A1 et A12. En réduire la fluidité, c'est pénaliser les entreprises et les travailleurs qui sont contraints d'emprunter cette voie.

Il est pour le moins étonnant de créer un métro avec un parking d'échange et d'en péjorer l'accès, y compris pour les bus régionaux.

Motivation de la motion

Sur un axe de cette importance, fréquenté aux heures de pointe par de nombreux pendulaires, une restriction aussi draconienne de l'accès et de la mobilité ne peut être envisagée sans offrir simultanément aux habitants de la Broye et du Jorat des mesures compensatoires, notamment par une amélioration significative de la desserte de la ligne de chemin de fer, avec des

parkings-relais dans toutes les gares principales ou encore des lignes performantes de bus reliant le M2 aux Croisettes.

Un rééquilibrage du canton est indispensable également au niveau de la mobilité !

Conclusion

La députation du district Broye-Vully, la Communauté (COREB) et de nombreuses autorités municipales concernées, et plus particulièrement celles des villes-centres d'Avenches, de Payerne et de Moudon, demandent solidairement au Conseil d'Etat :

- de tenir compte, dans le cadre du futur EMPD, d'une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat et de lier la requalification de la RC 601a à une offre performante de transports publics.

Lausanne, le 8 janvier 2008.

(Signé) *Pour la députation Broye-Vully, Frédéric Haenni
et 4 cosignataires et 34 autres cosignataires*

M. Frédéric Haenni : — A l'heure où le Canton de Vaud dans son ensemble s'apprête à inaugurer avec éclat le M2 qu'il a solidairement cofinancé, où l'idée d'un M3 fait déjà son chemin et où la Brouette — le LEB — deviendra — et nous nous en réjouissons — un S-Bahn moderne à la zurichoise, nous saluons cette spectaculaire, durable et exemplaire amélioration de l'offre.

Pour le district Broye-Vully — et c'est bien là le paradoxe — le constat est diamétralement opposé, ainsi que vous en avez certainement pris connaissance à la lecture du texte de la motion. Le projet de requalification de la RC 601a et le décret qui consiste principalement à supprimer une voie d'accès existante et à aménager trois giratoires porteront à l'évidence gravement préjudice aux résidents et aux entreprises de la Broye et du Jorat, qui n'ont pas d'autre alternative pour rejoindre la capitale et les autoroutes A1 et A12. Il est paradoxal de construire un métro et un imposant parking d'échange aux Croisettes et d'en péjorer ensuite l'accès ! Si l'on vise à limiter le flot des véhicules pendulaires, il est impératif de leur offrir simultanément une alternative, avec des transports publics performants. Supprimer une piste d'accès existante à la ville, c'est aussi péjorer les transports publics, qui seront bloqués, avec les camions et les voitures, dans les bouchons qui s'étendront sans doute sur plusieurs kilomètres aux heures de pointe.

Nous comprenons les exigences liées à l'extension de l'agglomération lausannoise, notamment sur le territoire d'Epalinges. Par contre, péjorer sans contrepartie l'accès à la ville de quelque 30'000 véhicules par jour, dont 12'000, nous dit-on, proviennent de la Broye et du Jorat, n'est vraiment pas une solution d'avenir raisonnable. Les nombreux signataires de cette motion, la Communauté régionale de la Broye (COREB), ainsi que la quinzaine de municipalités qui se sont adressées récemment à ce sujet, par courrier, au conseiller d'Etat François Marthaler et au gouvernement, prient le Conseil d'Etat de présenter au Parlement un exposé des motifs et projet de décret prévoyant au minimum ce qui suit :

- une politique globale et concertée de la mobilité dans la Broye et le Jorat, respectueuse des intérêts de ces régions et compatible avec l'extension du Nord lausannois, liant notamment la requalification de la RC 601a à une offre simultanée de transports publics adaptés et performants,
- une amélioration sensible de l'offre de bus régionaux dans la Broye et le Jorat,

- une amélioration dans les meilleurs délais de la desserte de la ligne de chemin de fer Avenches-Lausanne — actuellement 1 h 25 de voyage, soit le double du trajet Genève-Lausanne pour une distance similaire —, complétée par la mise en place de parkings relais, notamment à Moudon et Lucens.

Je demande que cette motion soit renvoyée à une commission, dans le but de permettre un large débat sur la question.

La discussion est ouverte.

Mme Tinetta Maystre : — Lier de façon contraignante un projet de requalification en cours, à Epalinges en l'occurrence, à une future étude sur la mobilité dans la Broye revient à bloquer ce projet de requalification. Il convient de rappeler clairement que la circulation sur la route de Berne est dangereuse et à l'origine d'accidents graves. Dans sa partie supérieure, les limites fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit sont dépassées. Par ailleurs, cette région est logiquement appelée à se développer et à accueillir des habitants supplémentaires. Il est donc important que la requalification puisse se faire sans délai. Passer à deux voies modérées de façon légère — car il ne s'agit pas d'importantes modérations — n'empêchera personne de prendre cette route, qu'ils viennent de la Broye ou d'ailleurs. Par contre, cette requalification permettra d'apporter un peu de qualité de vie aux habitants. La retarder serait extrêmement dommageable.

La discussion est close.

La motion, cosignée par au moins vingt députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.