

## RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

**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**

La commission s'est réunie le jeudi 6 mars 2008 à la salle des conférences P001 du Département des infrastructures (DINF), rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aliette Rey-Marion et Valérie Schwaar ainsi que de MM. Jean-Marc Chollet, Claude-Eric Dufour, Pierre-André Gaille, Frédéric Haenni, Denis-Olivier Maillefer, André Marendaz, Alain Monod, Michele Mossi, Gil Reichen, Philippe Reymond et Alexis Bally, confirmé en qualité de président-rapporteur.

Elle a bénéficié de la présence de M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, et de MM. Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des routes, Pascal Bovey, chef de la division gestion du réseau, et de Julien Niquille, ingénieur au Service de la mobilité. Nous les remercions pour les informations qu'ils nous ont apportées ainsi que pour les notes de séance.

### **Rappel de la motion** (extraits significatifs)

Le district Broye-Vully est actuellement confronté à une péjoration majeure de sa mobilité et de sa modeste offre de transports publics. 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 de parcours 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 ronds-points.

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 de la motion*

L'ensemble de la députation du district Broye-Vully, la Communauté régionale de la Broye (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 des transports publics.

Dans le développement de la motion, son auteur précise.

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 de 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 aux heures de pointe sans aucun doute sur plusieurs kilomètres.

Nous comprenons les exigences liées à l'extension de l'agglomération lausannoise, notamment sur le territoire d'Epalinges. Par contre, péjorer sans contre-partie l'accès à la ville à 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 députés signataires de cette motion, la COREB ainsi que la quinzaine de municipalités qui se sont adressés récemment sur ce sujet par courrier au conseiller d'Etat François Marthaler et au gouvernement, prient le Conseil d'Etat de présenter au parlement un EMPD 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, compatible avec l'extension du Nord lausannois, en 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 1h25 de voyage, soit le double du trajet Genève-Lausanne pour une distance similaire), amélioration complétée par la mise en place de parkings-relais notamment à Moudon et Lucens.

### **Complément par l'auteur de la motion**

Le texte de la motion se veut être l'écho de nombreuses craintes formulées dans la Broye et le Jorat. En effet, le projet de requalification de la RC 601 va modifier sensiblement l'accès à la capitale de notre canton et pénaliser tant les entreprises que les pendulaires.

Les réflexions ayant mené à ce concept de requalification de la RC 601, concept validé en 2006, ont impliqué les communes de Lausanne et Epalinges. Elles n'avaient pas fait l'objet d'une quelconque consultation des communes de la Broye et du Jorat.

Suite à ces démarches, et en concertation avec la députation broyarde, l'association régionale Broye-Vully (ARBV) a entamé une intervention auprès de l'UCV pour que l'on réévalue ce projet. Il semblerait qu'aucune commune ne s'oppose à l'intervention de l'ARBV auprès de l'UCV.

Il serait souhaitable qu'une étude sur les besoins de mobilité dans la Broye soit intégrée dans l'EMPD concernant les premiers crédits pour la requalification de la RC 601.

En particulier, des "P+R" à créer à Mézières, Lucens, Moudon pourraient favoriser un report modal

vers les transports publics, pour autant que la performance de ceux-ci soit améliorée. En résumé, les Broyards tiennent à rester liés à Lausanne, leur capitale cantonale.

### **Position du département**

A la demande des communes d'Epalinges et de Lausanne, l'Etat a procédé à une étude entre 2004 et 2006, sous le pilotage du Service cantonal de la mobilité. Cette étude portait sur un concept de requalification de la RC 601 entre Les Croisettes et le Chalet-à-Gobet. Ce concept est l'une des mesures accompagnant la mise en place du Métro M2. Il a pour objectifs de :

- proposer des mesures d'aménagements pour le trafic routier sur la RC 601, afin que la charge de trafic puisse être réduite d'environ 18 % en ville de Lausanne à l'amont de la Place de la Sallaz,
- permettre d'améliorer la desserte des zones urbanisées qui se sont développées durant ces quarante dernières années le long de la RC 601, entre la ville de Lausanne et le Chalet-à-Gobet,
- proposer des mesures pour assurer une meilleure maîtrise de l'évolution du trafic automobile individuel, tout en favorisant l'accessibilité aux transports collectifs pour la plupart des habitants, et emplois du couloir mis en valeur par la prochaine mise en service du M2.

Le concept a été validé en 2007 par les municipalités concernées, et c'est à leur demande qu'on a passé à l'étude par étapes d'un "avant-projet routier", afin que les premières réalisations puissent être opérationnelles lors de la mise en service du M2.

Les principaux objectifs de l'avant-projet, en lien avec la requalification de la RC 601 entre Les Croisettes et le Chalet-à-Gobet, sont les suivants :

1. sécurisation du parcours routier de la RC 601 sur Lausanne et Epalinges, pour les usagers et les bordiers, afin de prendre en compte les besoins induits par l'urbanisation qui s'est développée le long de cet axe routier majeur ;
2. amélioration du réseau des transports publics urbains, en lien avec la mise en place du nouveau métro M2, afin de faciliter l'incitation au transfert modal pour les habitants et employés situés à proximité de ce nouvel axe fort TC ;
3. amélioration de la desserte des zones urbanisées, que ce soit par les TI, les TC ou la mobilité douce, afin de faciliter la mobilité à l'échelle de l'agglomération.

A cette occasion et d'entente avec les communes concernées, il a été décidé, à l'automne 2007, d'associer les communes de la Broye-Vully et du Jorat à la démarche, en créant une "commission des partenaires" (COPAR). Relevons que dès le début, les représentants des députés de la Broye (dont M. Haenny lui-même) ont été associés à cette mise en place de la COPAR. Cette commission doit être une plate-forme d'échanges et doit permettre à ses membres de récolter de l'information à la source afin de diminuer des incompréhensions et permettre une communication directe entre les organismes et/ou les particuliers concernés par ce projet. Par contre, la COPAR n'est pas une structure de validation des projets présentés.

Le DINF avait associé dès le début les représentants de la députation broyarde qui en avaient exprimé le souhait.

L'objectif du Plan directeur cantonal, accepté par le Grand Conseil en 2007, est de développer l'urbanisation le long des lignes TP existantes. Cet objectif vaut aussi pour la Broye et le Jorat.

En ce qui concerne les lignes de chemin de fer de la Broye (qui relèvent des CFF), les cantons de Vaud et de Fribourg, associés aux CFF, ont étudié les possibilités d'amélioration de l'offre au début des années 90. Il est résulté de cette étude qu'une amélioration dans le sens d'une réduction des temps de

parcours nécessiterait des investissements de l'ordre de grandeur d'une centaine de millions de francs. Les CFF ont d'autres priorités actuellement.

Enfin, le Conseil d'Etat estime sans fondement l'affirmation selon laquelle les aménagements projetés sur la RC 601a entraîneront une dégradation de l'accessibilité.

A la suite de cette prise de position, une présentation des éléments connus du concept et de l'avant-projet, ainsi que de l'état d'avancement des réflexions est faite par le Service des routes (P. Bovey) et le Service de la mobilité (J. Niquille) aux membres de la commission. Les diapositives projetées à cette occasion sont citées en fin de rapport.

Il ressort de cette présentation qu'actuellement, aux heures de pointe, le carrefour des Croisettes est saturé et qu'il le restera dans le futur. Ce carrefour constitue bien le facteur limitant de l'accessibilité à la ville par le nord et non les aménagements projetés en amont.

## **Discussion**

Principales remarques émises en cours de discussion :

- Le fonctionnement de la COPAR est critiquable : il n'y a eu que deux séances et les PV n'ont été reçus que tardivement.
- La motion n'a pas été signée par "l'ensemble" de la députation broyarde mais par sa majorité.
- Un transfert modal est à attendre de la part des pendulaires broyards, pour autant qu'une offre attractive de parkings-relais situés près de leurs domiciles et qu'un service de bus efficace soient mis en place rapidement.
- Le comportement des usagers de la RC 601a doit changer. La requalification proposée vise à optimiser l'usage de l'espace public en permettant une meilleure accessibilité à tous les usagers.
- Les aménagements prévus sur la RC 601a sont de même type que ceux déjà réalisés sur d'autres pénétrantes dans la ville (par exemple au voisinage de l'UNIL et de l'EPFL). La péjoration attendue en termes de temps de parcours est insignifiante.
- La recherche d'un compromis entre fluidité du trafic et sécurité des usagers et des riverains n'est pas une opération simple. Elle implique une concertation entre toutes les parties impliquées.
- La discussion montre que la commission ne veut pas la mort du projet de requalification et souhaite une formulation moins directive de la motion. L'usage de termes tels que "restriction draconienne de l'accès" impliquant des "mesures compensatoires" ne paraît pas approprié. De même, dans la conclusion de la motion, la revendication "de lier la requalification de la RC 601a à une offre performante de transports publics" apparaît comme trop impérative. Un énoncé différent serait souhaitable.

## **Décisions**

Suite à la dernière remarque, formulée par plusieurs membres de la commission, proposition est faite de modifier la conclusion de la motion comme suit :

- 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 d'accompagner la requalification de la RC 601a par une amélioration de l'offre en transports publics.

Cette modification est acceptée par l'auteur de la motion ainsi que par les autres membres de la commission.

Suit une proposition de transformer la motion ainsi modifiée en postulat. Proposition acceptée par 7 voix contre 6.

Enfin, la recommandation, adressée au Grand Conseil, de renvoyer le postulat au Conseil d'Etat est acceptée par 11 voix et une abstention, un député s'étant absenté.

---

***Documentation reçue après la séance*** (copie des diapos projetées en cours de séance)

- La RC 601a dans le contexte régional
- Charges de trafic actuelles et prévues
- Structure du trafic
- Urbanisation et organisation spatiale
- Accidents sur la RC 601a entre 2000 et 2004. Mesures de vitesse dans le secteur de l'école hôtelière
- Calibrage de la voirie et capacités actuelles
- Concept directeur : profils-types entre les Croisettes et le Chalet à Gobet
- Concept directeur : réseaux de transport à terme
- Charges de trafic à l'horizon 2020
- Calibrage de la voirie et capacités futures
- Réseau transports publics dès la mise en service du M2

---

Pully, le 14 avril 2008.

Le rapporteur :  
(Signé) *Alexis Bally*