

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Loïc Bardet et consorts au nom Nicole Rapin, Aliette Rey-Marion, Alain Cornamusaz, Bernard Nicod et Thierry Schneider - Route de Berne à 60 km/h : Quelle prise en compte des Broyards ? (24_INT_178)

Rappel de l'interpellation

A l'occasion de l'assemblée générale de la COREB le 28 novembre dernier, l'information a été donnée que le tronçon de la Route de Berne (RC 601) compris entre l'Ecole hôtelière et les Croisettes sera limité à 60 km/h dès 2025. Ceci a été confirmé par la conseillère d'Etat en charge du dossier lors de la réponse à la question orale "Yann Glayre - Quid de la réduction de vitesse sur le tronçon Croisettes - EHL de la route de Berne ?" le mardi 10 décembre.

Cette décision revient donc sur le compromis de 2012 prévoyant une limitation de vitesse fixée à 70 km/h une fois les travaux de requalification terminés. De plus, elle s'ajoute à d'autres chicanes déjà existantes comme les deux nouveaux giratoires ou le retrait de certaines voies de circulation en faveur des transports publics.

S'il peut être compréhensible que les habitants d'Epalinges riverains de la RC 601 souhaitent une limitation de vitesse pour des raisons de sécurité et de nuisances, il s'agit de rappeler que la Route de Berne n'est pas un axe communal mais représente le principal accès à Lausanne ainsi qu'à l'autoroute pour les habitants et les entreprises du Jorat et de la Haute et Moyenne Broye. C'est pour cette raison que les autorités de la région ainsi que la députation broyarde s'était opposée à l'époque à cette diminution de vitesse.

De ce fait, il est demandé au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

- *Quels sont les éléments qui ont amené le Canton à revenir sur le compromis de 2012 ?*
- *De quelle manière, les autorités et représentants du Jorat et de la Broye-Vully ont été intégrés aux discussions ?*
- *Afin de ne pas prêter l'accès à l'agglomération lausannoise des habitants de la Broye et du Jorat, quelles solutions seront développées par le Canton ?*
- *De même, quelles mesures sont envisagées en ce qui concerne l'accès à l'autoroute pour les mêmes habitants ?*
- *Enfin, quelles mesures sont envisagées en ce qui concerne l'accès à l'autoroute pour les transporteurs professionnels ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat rappelle que la protection de la population contre les pollutions est au cœur de ses préoccupations : l'établissement et la mise en œuvre de stratégies de protection de l'air et de lutte contre le bruit pour limiter l'impact des pollutions sur la santé figure dans son Programme de législature 2022-2027 (axe 2).

En ce qui concerne le bruit routier, il convient de rappeler que cette problématique fait l'objet d'un dispositif légal au niveau fédéral dont le but est de mieux protéger la population. Des seuils limites sont édictés par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB de 1986, révisée en 2018). Elle précise qu'aux abords d'une route, les valeurs limites d'immission (VLI, listées dans la loi) doivent être respectées dans tous les locaux sensibles au bruit. Les collectivités publiques sont ainsi tenues d'assainir leur réseau routier respectif en fonction des niveaux fixés par l'OPB. En parallèle, diverses jurisprudences préconisent de privilégier la limitation de vitesse comme mesure d'assainissement phonique.

Le Conseil d'Etat estime que l'abaissement des vitesses est une mesure à envisager prioritairement, en raison de son efficacité et de ses coûts de mise en œuvre modérés. Toutefois, la mise en place d'une politique durable de lutte contre les nuisances sonores nécessite de démontrer par une étude de proportionnalité que le choix des limitations de vitesse, en dérogation aux limitations générales, est l'option la plus efficace – c'est-à-dire la plus pratique, la plus efficace et la moins coûteuse, conformément à l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (art. 108, al. 2 OSR – RS 741.21). C'est pourquoi le Conseil d'Etat, dans le cadre de sa politique proactive en matière d'abaissement de la vitesse pour protéger la population des nuisances de la circulation a mené plusieurs essais pilote, dont en particulier un test d'abaissement de la vitesse à 60km/h sur 3 tronçons de routes cantonales hors traversée en 2023, à Assens, Aigle et St-Cergue. Les résultats ont été présentés durant le 1er semestre 2024 et ont fait l'objet d'un communiqué de presse du Conseil d'Etat le 25 juin 2024. En substance, les essais ont démontré qu'un tel abaissement est efficace et proportionné pour répondre à la problématique du bruit routier.

Réponse aux questions

Quels sont les éléments qui ont amené le Canton à revenir sur le compromis de 2012 ?

L'évolution du contexte de la protection contre le bruit explique le choix d'une vitesse à 60km/h sur le tronçon situé entre le carrefour des Croisettes et le giratoire de l'EHL. De nombreuses jurisprudences rendues depuis 2012 contraignent le propriétaire de l'infrastructure à prendre des mesures à la source pour protéger les riverains qui sont en dépassement des valeurs limites d'immission. La limitation de vitesse est une des mesures privilégiées par les jurisprudences. L'abaissement à 60 km/h répond par ailleurs aux demandes répétées des riverain·e·s et de la Commune d'Epalinges. Pour rappel, à l'issue de la mise à l'enquête (LRou) du projet de requalification de la RC 601, en juillet 2016, 79 oppositions avaient été recensées, dont de nombreuses concernaient les nuisances sonores et demandaient un abaissement de la vitesse à 60 km/h. Cette mesure permettra d'améliorer la qualité de vie de la population riveraine sans péjorer l'accessibilité à l'agglomération en voiture.

De quelle manière, les autorités et représentants du Jorat et de la Broye-Vully ont été intégrés aux discussions ?

Comme expliqué dans le préambule, un projet pilote sur trois tronçons tests sur des routes cantonales situées en dehors des localités dans le canton a permis de valider l'opportunité et la proportionnalité d'une telle mesure pour protéger les riverains du bruit routier et de ses conséquences sur la santé. Des échanges ont eu lieu avec la Commune d'Epalinges, favorable à cet abaissement demandé par ailleurs par les riverains. Les communes de la Broye ont été informées à travers les instances de la COREB, dans le cadre de son assemblée de fin novembre 2024.

Afin de ne pas pr teriter l'accès à l'agglomération lausannoise des habitants de la Broye et du Jorat, quelles solutions seront développées par le Canton ?

En premier lieu, concernant les déplacements en voiture, l'abaissement de la vitesse sur une portion de la route de Berne ne pr teritera pas l'accès à l'agglomération. Aux heures de pointe, une limitation à 60 km/h sur ce tronçon n'engendrerait pas de perte de temps en raison de la charge de trafic. En dehors des heures de pointe, Le temps de parcours théorique sur les 3 kilomètres concernés est augmenté de 26 secondes.

Concernant l'accessibilité en transports publics depuis la Broye, le Canton a développé de manière importante l'offre ces dernières années. Depuis 2017, la cadence demi-heure est offerte entre Lausanne et Payerne, ainsi qu'une liaison directe Lausanne-Avenches. Dès le 15 décembre 2024, la seconde liaison horaire Broye - Lausanne se fait désormais sans changement à Palézieux. Les trains continuent vers Renens, Morges et Allaman. Côté bus, le réseau du Jorat a bénéficié de l'impulsion d'une mesure du Plan climat pour le développement des lignes de bus régionales. Depuis décembre 2021, la ligne CarPostal 362 entre Moudon et Epalinges Croisettes circule à une cadence demi-heure toute la journée, du lundi au dimanche. La ligne CarPostal 365 de et vers Lausanne-Sallaz a été prolongée jusqu'à Moudon aux heures de pointe avec une cadence demi-heure. Enfin, la ligne CarPostal 361 relie de manière directe Moudon au terminus du m2 depuis décembre 2023, aux heures de pointe en semaine, permettant de gagner 15 minutes de temps de trajet. Dès décembre 2024, cette ligne a été prolongée de Moudon à la gare de Lucens et offre des correspondances optimisées avec le RER Vaud.

Les travaux de requalification de la route de Berne sont terminés depuis 2023. Le Canton ne prévoit pas d'autres mesures infrastructurelles sur cette route à moyen terme.

De même, quelles mesures sont envisagées en ce qui concerne l'accès à l'autoroute pour les mêmes habitants ?

Comme répondu précédemment, l'accès à l'agglomération et de facto à l'autoroute n'est pas pr terit  par l'abaissement de la vitesse, le temps de trajet supplémentaire théorique sur les 3 kilomètres où la vitesse sera à 60k/h étant minime dans des conditions de circulation normales. Les travaux de requalifications de la route de Berne étant terminés dans ce secteur, il n'est pas prévu d'autres interventions sur les infrastructures à moyen terme.

Enfin, quelles mesures sont envisagées en ce qui concerne l'accès à l'autoroute pour les transporteurs professionnels ?

La requalification réalisée est conforme au niveau de service attendu d'une route cantonale du réseau de base pour assurer le passage des poids-lourds, des transports publics, y compris les convois exceptionnels de type IIB.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat,   Lausanne, le 5 mars 2025.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

Michel Staffoni