

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Marie Surer du 19 mai 2009 – A quand le port du masque antipollution et des tampons auriculaires pour les habitants d'Aubonne ?

1 RAPPEL DE L'INTERPELLATION

Texte déposé et questions

Pour mémoire, en 2002, le conseiller d'Etat Philippe Biéler, dans son rapport de planification pour 2002-2005, avait instauré pour la première fois une grille basée sur les principes du développement durable prévoyant de dépenser annuellement 18 mio pour les routes pour des projets classés en 4 catégories:

1. objets contraints (réalisation incontournable pour raison de sécurité ou de fonctionnement du réseau)
2. objets liés (dépendant de coordination avec d'autres collectivités)
3. objets spécifiques (permettant de réaliser des priorités périodiques comme l'assainissement sonore, promotion de pistes cyclables, etc.)
4. objets généraux (autres améliorations du réseau)

En 2002, réticent devant l'évitement des localités, le Conseil d'Etat a passé de classe 3 à 4 trois objets qu'il a décidé de reporter à plus tard, soit pas avant la période 2004-2007. Il s'agissait des évitements d'Aubonne (18 mio), de Coppet (10 mio) et de Donatyre (3 mio). A l'époque, la commune d'Aubonne, par voie de son syndic, avait pris les choses avec une relative philosophie, conscient qu'il faudrait trouver à terme une solution pour le trafic engendré par les gravières du pied du Jura et de Littoral Parc.

Sept ans plus tard, les choses ont évolué et changé.

Une étude réalisée par la société Transitec et datant d'avril 1991 mettait déjà en évidence un dépassement des normes OPair en matière de bruit et de pollution atmosphérique dans le bourg d'Aubonne. Or, depuis 1991, cette région connaît un très fort développement économique, grâce au succès notamment de Littoral Parc, ce qui a eu pour conséquence non seulement de doubler la densité du trafic, mais également une arrivée massive de poids lourds de 40 tonnes en plus des habituels 28 tonnes. Les habitants entre Aubonne et Allaman qui veulent utiliser les transports publics pâtissent aussi de cette situation puisque le trafic engendré par la création de Littoral-Parc ne permet plus à ces derniers de respecter leurs horaires.

L'exploitation des gravières du pied du Jura et l'ouverture prochaine de celle des Ursins à Montherod implique un trafic de poids lourds tant dans la phase d'extraction des graviers que dans celle du remblaiement des sites. Cependant, le plan directeur des gravières (Pdcar), qui stipule à son article 4.3.1. traitant du problème des transports que "Les priorités tiennent compte de la capacité des routes, ainsi que des moyens de transports en site propre." a été délivré par un Conseil d'Etat conscient à ce moment-là de la nécessité d'une infrastructure routière adéquate entre la région de Bière-Ballens et l'autoroute Lausanne – Genève. De plus, l'usine Germanier Ecorecyclage à Lavigny, qui exploite des déchets végétaux pour les transformer en biogaz, a été ouverte récemment. Or, il faut bien acheminer tous ces déchets sur leur lieu de recyclage mais il semblerait qu'aucune étude relative à leur transport n'ait été réalisée.

Les rues du vieux bourg sont étroites et bordées de trottoirs étriqués qui, s'ils étaient tout à fait adaptés au Moyen-âge, se révèlent inadéquats pour assurer la sécurité des écoliers et des piétons contraints de marcher au milieu de véhicules transitant à une vitesse de 50 km/h. La préservation du patrimoine historique de cette citée médiévale est également compromise puisque les pots d'échappement produisent des gaz sulfureux qui souillent et endommagent les façades.

Au vu de cette situation, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

1) - Au vu de l'évolution du trafic général dans la région d'Aubonne, que la période 2004-2007 fait partie du passé et qu'en période de crise les investissements contribuent à la relance, le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de réanalyser le

dossier du trafic dans le goulet d'étranglement en le passant dans la catégorie des dossiers prioritaires spécifiques et derechef de réanalyser le dossier de l'évitement d'Aubonne ?

- Dans ce contexte qu'en est-il du projet de prolongation de la route Lavigny-autoroute (pont sur l'Aubonne), dernier maillon manquant de l'axe Jura – Léman sur la rive gauche de l'Aubonne ?

2) Alors que sur mandat de l'Office fédéral des transports un programme d'assainissement du bruit ferroviaire va débiter dans le Chablais, le Conseil d'Etat prévoit-il d'établir un plan de mesures (art. 32 OPair) afin de réduire les nuisances en matière de bruit et de pollution atmosphérique dans la région d'Aubonne ?

3) Le Conseil d'Etat, en raison de l'engorgement de Littoral Parc, de l'augmentation constants du trafic routier, de l'important développement des transports poids-lourds et afin d'améliorer l'efficacité des transports publics dans la région, envisage-t-il de faire pression sur le Conseil Fédéral en faveur d'une nouvelle entrée/sortie autoroutière à St-Prex pour désengorger la sortie d'Aubonne ?

4) Dans la mesure où la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue par la Confédération et que le but de cette redevance, en se fondant sur le principe du pollueur payeur, est d'être réinvesti dans le désengorgement des localités qui subissent les nuisances des transports, le Canton ne devrait-il pas utiliser une partie du fonds RPLP pour financer le contournement d'Aubonne ?

2 REPONSES AUX QUESTIONS

2.1 Au vu de l'évolution du trafic général dans la région d'Aubonne, que la période 2004-2007 fait partie du passé et qu'en période de crise les investissements contribuent à la relance, le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de réanalyser le dossier du trafic dans le goulet d'étranglement en le passant dans la catégorie des dossiers prioritaires spécifiques et derechef de réanalyser le dossier de l'évitement d'Aubonne ?

Dans ce contexte qu'en est-il du projet de prolongation de la route Lavigny-autoroute (pont sur l'Aubonne), dernier maillon manquant de l'axe Jura – Léman sur la rive gauche de l'Aubonne ?

Dans son rapport "Liaison routière Pied du Jura – Léman" du 6 janvier 1998, le bureau d'études TRANSITEC prévoyait une charge de trafic journalière de 5'100 véhicules. En tenant compte d'une croissance annuelle du trafic de 2 %, cette charge atteindrait 6'200 véhicules aujourd'hui. Les critères fixés pour entrer en matière sur des projets de contournement ayant été fixés à 10'000 véhicules par jour, le trafic actuel est dans tous les cas inférieur à ce seuil. Le Conseil d'Etat n'envisage donc pas actuellement d'analyser à nouveau le dossier de l'évitement d'Aubonne. Il en est de même pour la prolongation de la route Lavigny- autoroute (pont sur l'Aubonne).

2.2 Alors que sur mandat de l'Office fédéral des transports un programme d'assainissement du bruit ferroviaire va débiter dans le Chablais, le Conseil d'Etat prévoit-il d'établir un plan de mesures (art. 32 OPair) afin de réduire les nuisances en matière de bruit et de pollution atmosphérique dans la région d'Aubonne ?

Faisant référence au paragraphe 2.3 ci-dessous, le Service des routes lancera une étude de bruit sur l'ensemble de la commune d'Aubonne d'ici fin décembre 2009. Cette étude permettra de définir les mesures à prendre.

2.3 Le Conseil d'Etat, en raison de l'engorgement de Littoral Parc, de l'augmentation constant du trafic routier, de l'important développement des transports poids lourds et afin d'améliorer l'efficacité des transports publics dans la région, envisage-t-il de faire pression sur le Conseil Fédéral en faveur d'une nouvelle entrée/sortie autoroutière à St-Prex pour désengorger la sortie d'Aubonne ?

Comme le Conseil d'Etat l'a expliqué dans sa réponse à l'interpellation Jean-Marie Surer concernant Littoral Parc, la faisabilité technique et l'utilité d'une nouvelle jonction au nord de St-Prex restent à démontrer. Les possibilités de se raccorder aux réseaux routiers régionaux et locaux ne sont pas évidentes et nécessiteraient de nombreux compléments d'infrastructure routière. Le Conseil d'Etat est de l'avis qu'il appartient aux communes et aux instances régionales d'initier une démarche prospective visant à mettre en évidence les avantages et les inconvénients d'une nouvelle jonction autoroutière. Il faut rappeler que la politique poursuivie à l'époque et encore aujourd'hui par la Confédération est de ne pas multiplier les jonctions autoroutières, tout particulièrement lorsque la réalisation de celles-ci ne sert qu'à faciliter l'accessibilité à des zones essentiellement commerciales, sans répondre de manière prépondérante à l'intérêt général des usagers des autoroutes.

Depuis le 1.1.2008 et en lien avec la nouvelle répartition des tâches entre cantons et Confédération, le réseau des routes nationales est entièrement repris par la Confédération qui en assure le suivi et le développement par son Office fédéral des routes (OFROU). Celui-ci étant confronté à une multitude de demandes du même genre de la part des cantons (plus de 70 demandes de jonctions supplémentaires en attente) et la politique de la Confédération étant de terminer le réseau des routes nationales avant toute extension, le Conseil d'Etat juge non seulement inopportun, mais surtout inutile d'insister maintenant auprès du Conseil Fédéral à ce sujet.

2.4 Dans la mesure où la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue par la Confédération et que le but de cette redevance, en se fondant sur le principe du pollueur payeur, est d'être réinvesti dans le

désengorgement des localités qui subissent les nuisances des transports, le Canton ne devrait-il pas utiliser une partie du fonds RPLP pour financer le contournement d'Aubonne ?

Le Conseil d'Etat applique le principe de non affectation des recettes qui sont mises dans la caisse générale de l'Etat. Il n'est donc pas possible d'utiliser une partie du fonds RPLP pour financer des projets routiers en général et le contournement d'Aubonne en particulier.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 novembre 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean