

## **RAPPORT DE LA COMMISSION**

### **chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de 2'163'000 francs pour l'assainissement du bruit routier des tronçons hors traversée de la RC 251, ainsi que la création de deux giratoires permettant l'accès à l'usine BOBST sur les RC 251 et RC 176 sur le territoire de la commune de Mex**

La commission nommée pour étudier l'objet cité en titre s'est réunie le 18 mai 2009 à la Grande Salle de Mex. Elle était composée de Mmes et MM. les députés Ginette Duvoisin, Anne-Marie Depoisier, Véronique Hurni, Susanne Jungclaus Delarze, Jean Guignard, Pierre-André Pidoux, Michaël Buffat, Jean-Marc Chollet, Eric Walther, Grégory Devaud, Rémy Pache, Claude-André Fardel, et de Philippe Cornamusaz, premier membre désigné, confirmé en début de séance président rapporteur.

M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF) était accompagné de M. Jean-Bernard Pfander, chef de projet, de M. Sébastien Nendaz, chef de la section Ouvrages d'art, et de Mme Christine Laub, secrétaire, qui a pris avec diligence les notes de séance, ce dont nous la remercions.

M. Cornamusaz, premier membre désigné, ouvre la séance en saluant les membres de la commission ainsi que les représentants de l'Etat et les remercie de leur présence.

Il prie le service de remercier également la Municipalité de Mex qui a mis à disposition les locaux.

M. Marthaler explique qu'il s'agit d'un sujet complexe, qui traite de la capacité du réseau routier en lien avec un gros projet industriel (Bobst), ainsi que de l'assainissement du bruit routier sur la commune de Mex. A ce jour, le projet est à un stade où toutes les autorisations nécessaires ont été obtenues et toutes les oppositions levées.

### **Discussion de la commission :**

Un commissaire indique que l'autoroute génère plus de bruit que la route cantonale et demande quand les travaux promis depuis des années seront faits pour limiter les nuisances de l'autoroute.

Un autre commissaire se demande pourquoi deux accès à l'usine distincts sont prévus pour les poids lourds et les véhicules légers. Avec un accès unique, seul un giratoire serait nécessaire.

M. Marthaler précise que, dans ce cas, il faut se placer dans une logique industrielle. Le premier giratoire dessert une ligne de production à laquelle les poids lourds doivent accéder facilement. Le deuxième est dévolu au personnel et aux clients. Il n'est pas possible de mélanger ces deux flux de trafic. Concernant le bruit de l'autoroute, les travaux de pose des parois antibruit s'effectueront cette année encore.

On s'informe également des dimensions des deux giratoires, et on se préoccupe de la possibilité pour les poids lourds d'en faire le tour.

On nous répond que les diamètres sont, pour le premier de 30 m et le second de 24 m. Un poids lourd égaré pourra tout de même faire demi-tour sur le petit giratoire, ce qui lui évitera d'aller se perdre en direction de Vufflens. Le grand giratoire a été désaxé pour réduire les emprises sur les terrains des riverains et pour accentuer la modération des vitesses pour le trafic en provenance de Mex. On nous précise encore que Bobst participe à hauteur de 51% aux frais induits par les deux giratoires.

Puis on évoque le fait que les portails d'entrée de Mex sont financés par le canton.

On nous répond qu'un des deux portails étant hors traversée, il est effectivement à la charge du canton. Le second est financé à part égale entre la commune et le canton, mais l'entretien futur sera à la charge de la commune, suite au déplacement de la limite d'entrée du village.

Ensuite, on évoque le parking Bobst, trop grand aux yeux de certains, et on se demande quelles sont les mesures incitatives qui seront prises pour éviter que le personnel utilise son véhicule privé.

M. Marthaler nous répond que la capacité du parking a déjà été diminuée par rapport aux premiers projets et que cette problématique était liée au plan partiel d'affectation (PPA) En Faraz.

Le travail est en cours afin de diminuer au maximum les véhicules privés. Bobst est très actif à ce sujet et M. Marthaler est convaincu qu'avec le RER Cossonay – Cully qui aura une cadence de 15 min, les transports publics seront plus attractifs que les véhicules privés, en particulier pour les habitants du secteur Bussigny – Cossonay. De plus, la mobilité douce est possible en direction de Bussigny et de la desserte du RER. Et à plus long terme, un tram aurait son terminus à 1,5 km de l'usine.

Concernant la venue de Bobst à Mex, M. Marthaler nous précise que ce n'est pas l'implantation qui est à l'ordre du jour, mais plutôt le moment de l'implantation. Il peut y avoir un retard, mais pas un renoncement. Il ajoute que Bobst attend la route, à défaut les pistes de chantiers de la route cantonale, pour commencer ses propres travaux.

Concernant la mobilité douce, M. Marthaler informe qu'elle se fait sur les chemins des améliorations foncières (AF) en direction de Bussigny et que le personnel de Bobst se déplace sur ces chemins.

Une étude pour un projet d'aménagement d'une bande cyclable est en cours. Le parcours étudié va du giratoire du cimetière de Crissier jusqu'à la sortie de Mex.

M. Marthaler indique que les travaux prévus dans cet exposé des motifs et projet de décret tiennent compte de la vision de la mobilité douce. De plus, des places pour des arrêts de bus seront prévues en vue d'une nouvelle ligne. Tant qu'elle ne sera pas créée, les emplacements resteront végétalisés.

M. Marthaler précise qu'en liaison avec le point 3.13, le budget de fonctionnement du Service des routes sera, dès 2010, amputé de 91'000 francs par année sur une durée de 20 ans, s'agissant en partie d'une charge nouvelle à compenser, ceci dû à l'article 163 de la Constitution vaudoise.

Une large discussion s'est déroulée sur le respect ou non de l'article 163 Cst-VD par le Grand Conseil. Une partie de la commission se demande s'il est vraiment opportun, au vu de l'état général de notre réseau routier, de l'amputer de 91'000 francs par année sur une durée de vingt ans, alors que ce dernier s'est fortement dégradé. D'autres membres estiment que cette retenue sur vingt ans n'est pas catastrophique et peut être facilement compensée sur l'ensemble des tranches de crédits annuels. Mais tous sont d'accord que l'on ne peut pas bloquer cet objet, étant donné l'urgence des travaux, mais que probablement, ce sujet de l'article 163 Cst-VD reviendra devant le Grand Conseil par voie de motion ou autre.

#### **Vote de la commission:**

Un député ayant dû s'absenter, nous ne sommes plus que douze.

Article 1 : approuvé par 10 voix et 2 abstentions.

Article 2 : approuvé par 9 voix et 3 abstentions.

Les membres de la commission acceptent l'entrée en matière sur l'exposé des motifs et projet de décret, par 10 voix et 2 abstentions, et recommandent au Grand Conseil d'entrer en matière sur le projet de décret précité.

---

Trey, le 2 juin 2009.

Le rapporteur :  
(Signé) *Philippe Cornamusaz*