

**RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES
INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner les objets suivants :**

**Expose des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit
d'investissement de CHF 63'500'000.- pour financer la construction de la nouvelle route
de liaison RC 177 ainsi que des mesures environnementales dans la vallée de la Venoge,**
et

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 6'000'000.-
pour financer le syndicat d'améliorations foncières dans le cadre de la construction
de la nouvelle route de liaison RC 177,**
et

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 5'500'000.-
pour financer les fouilles archéologiques dans le cadre de la construction
de la nouvelle route de liaison RC 177**
et

**Projet de loi modifiant la loi du 10 décembre 1969
sur la protection de la nature, des monuments et des sites**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 8 mai 2014 à la Salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne, le jeudi 22 mai 2014 au même endroit et le jeudi 19 juin 2014 à la Salle du Sénat, Palais de Rumine, Place de la Riponne 5, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Annick Vuarnoz et Ginette Duvoisin (remplacée par Michel Renaud le 22 mai 2014), ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, Pierre Volet, Stéphane Rezso, Jacques Perrin, Jean-François Thuillard, Michele Mossi, Laurent Miéville, Alexandre Rydlo (remplacé par Michel Renaud le 8 mai 2014), Raphaël Mahaim (remplaçant le titulaire Olivier Mayor), Jean-Luc Bezençon (remplaçant le titulaire François Debluë), Eric Züger (remplacé par Michel Renaud le 19 juin 2014) et Philippe Modoux, président et rapporteur de majorité.

Mmes Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, et Jacqueline de Quattro, cheffe du DTE, ont participé aux trois séances ; M. Philippe Leuba, chef du DECS, a participé aux séances des 8 et 22 mai 2014. Ils étaient accompagnés de Mme Nicole Pousaz (archéologue cantonale, SIPAL) ainsi que de MM. Vincent Krayenbühl (directeur général de la DGMR, absent lors de la séance du 8 mai 2014), Cornelis Neet (directeur général de la DGE), Philippe Gmür (chef du SDT, absent le 19 juin 2014), Jean-Baptiste Leimgruber (adjoint au chef du SPEco, absent le 19 juin 2014), Pierre Bays (chef de la division infrastructure routière à la DGMR, absent lors de la séance du 8 mai 2014) et Samuel Drognet (responsable projet routiers et chef de section à la DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances et une synthèse des travaux de la commission ; nous le remercions pour son excellent travail.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le projet que présente le Conseil d'Etat revêt plusieurs dimensions et notamment la recherche de conditions cadre nécessaires à l'intensification de la dimension logistique, très importante, dans un contexte où l'on cherche à transférer le plus possible la circulation des marchandises par le rail, selon la stratégie dite du dernier kilomètre. Pour cela, il s'agit de disposer de pôles bien raccordés au rail qui permettent aux entreprises de transport de pouvoir basculer la marchandise dans des camions pour effectuer ce dernier kilomètre pour amener les différents biens et marchandises dans les magasins.

Avec la pression liée à la densification urbaine et à la politique d'aménagement du territoire, ces sites se trouvent de plus en plus à l'étroit. Dès lors, il est important que le canton se dote d'une stratégie logistique. En effet, avec la pression sur les sites historiques de distribution, existe un risque de délocalisation de ces entreprises en dehors du canton, avec à la clef un double effet nuisible :

- le nombre de kilomètres parcourus en camion augmenterait de manière substantielle ;
- le risque de pertes d'emplois, un effet qui irait à l'encontre de la stratégie de développement économique et du type d'emploi que l'on offre dans le canton.

L'un des atouts du canton de Vaud étant la diversité des typologies d'emploi que l'on peut offrir, il est important que notre canton conserve une employabilité pour les personnes peu qualifiées. Or, une des caractéristiques des pôles logistiques est d'offrir la possibilité de développer une offre dans des secteurs d'emplois moins qualifiés.

Objectifs généraux

Ce projet se décline autour de trois objectifs d'importance majeure : une préservation et un développement économique, une meilleure réponse en terme de mobilité, l'amélioration de la protection de la vallée de la Venoge et l'intégration de ce projet dans le paysage :

- concernant l'*objectif économique*, en l'absence de réponses satisfaisantes mises en place rapidement dans ce secteur, la première des conséquences sera une perte d'emploi dans le tissu économique vaudois, et surtout le fait que l'on ne pourra pas en créer de nouveau dans ce secteur. Il s'agit dès lors et de garantir le maintien de postes de travail dans le canton et de favoriser l'implantation de nouveaux emplois.
- Concernant l'*objectif de mobilité*, il est fondamental que l'on connecte correctement une plate-forme rail-route, facilite l'accès à l'autoroute et que l'on raccourcisse le nombre de kilomètres parcourus par les camions pour mettre en place un concept rail-route efficient.
- Concernant l'*objectif environnemental*, ce projet a fait l'objet d'une pesée d'intérêts pour conjuguer à la fois la protection du site voire son amélioration, l'intégration du projet dans le paysage et l'objectif de développement économique.

Aux yeux du Conseil d'Etat, l'équilibre global de ce projet en fait la force.

Choix d'un site

Pour éviter que les points de vente du canton soient approvisionnés par camion depuis la Suisse alémanique ou un autre canton, il faut amener les marchandises en train le plus près possible du réseau de distribution fine. Cette politique à long terme suppose de disposer d'une plate-forme d'échange à proximité de l'agglomération Lausanne-Morges. A cette fin, le Conseil d'Etat a procédé à l'analyse de seize sites alternatifs selon une grille de critères, tels :

- localisation proche des zones de distribution ;
- bonnes perspectives de développement ;

- raccordement au réseau ferroviaire ;
- accessibilité par la route ;
- dimension foncière (disposition de terrains et affectation du sol) ;
- délai de mise à disposition du site compte tenu de l'urgence pour certaines entreprises.

Au terme de cette analyse multicritères, il ressort de manière incontestable que le site de Vufflens/Aclens est celui qui revêt le plus de qualité, aucun site alternatif n'offrant le même potentiel. Le seul élément manquant à ce site est une meilleure accessibilité routière. Raison pour laquelle le Conseil d'Etat présente-t-il ce projet de réalisation de la RC 177.

Potentiel économique

Le site de Vufflens/Aclens offre en effet un potentiel de création de places de travail considérable : fin 2013 s'y trouvaient environ 900 emplois et en cas de réalisation des infrastructures nécessaires, on s'attend à ce qu'il y ait à l'horizon 2023 de l'ordre de 2300 emplois directs. Sans compter qu'une infrastructure de ce type irriguera tout le secteur du commerce de la région et, par voie de conséquence, aura un impact important sur la vitalité du commerce en général.

Des entreprises suisses comme la Coop qui ont une stratégie de concentration de leur outil de travail sur quelques sites seraient amenées à abandonner un site comme Vufflens/Aclens si l'infrastructure ne permettait pas de développer le site existant. La Coop est par ailleurs un acteur important dans le domaine de l'emploi et de la formation, qui contribue à la diversification de l'économie vaudoise, notamment en offrant des places de travail peu qualifiées. Or, la diversification, un principe fondamental du développement de l'économie du canton, ne signifie pas seulement de porter une attention aux divers secteurs économiques, primaires, secondaires, tertiaires, mais également d'offrir dans chacun de ces secteurs des places de travail répondant aux besoins de la population.

Infrastructures de transport

Comme la présence d'un axe ferroviaire est un prérequis pour le développement d'un site à vocation logistique, il faut tenir compte de l'évolution du raccordement par le rail lorsqu'on aborde une stratégie logistique. Actuellement un certain nombre d'entreprises dans le secteur de la logistique se situent près de Cossonay. Mais le développement de l'offre de trafic voyageur dans le cadre de l'agglomération a pour conséquence que Cossonay va vivre une mutation importante et qu'il y aura à terme moins de trafic marchandise et plus de trafic voyageur à cet endroit du réseau ferroviaire. Ce qui implique que CFF Cargo est en train de repositionner son offre, en se désengageant progressivement de Cossonay et en venant développer l'offre sur la plaine de Vufflens/Aclens. Lors de l'étude des sites potentiels pour le développement des sites logistiques, cette contrainte s'est imposée : parallèlement à un important investissement on doit envisager un développement du nombre d'entreprises raccordées au rail. Il y aura donc à terme un hub important sur le site de Vufflens/Aclens en ce qui concerne le raccordement par rail, et un autre dans la Broye au Sud de Payerne.

Nécessité de créer la RC 177

Le seul accès possible en l'état pour les poids lourds passe par le Sud de la zone industrielle de Vufflens/Aclens et rejoint la jonction autoroutière déjà surchargée de Crissier, l'accès par le Nord étant impossible de par l'interdiction faite aux poids lourds de traverser Vufflens. Les poids lourds ne peuvent emprunter que l'itinéraire par le Sud et doivent emprunter le pont près de Conforama, d'ores et déjà en surcharge de trafic ; faire passer des milliers de camions additionnels par ce pont poserait donc des problèmes importants et ne serait pas compétitif,

sans compter que dans cette zone on est d'ores et déjà en dépassement des normes OPAir. Le projet de RC 177 a même été identifié comme une mesure dans le plan OPAir pour améliorer la situation dans l'Ouest lausannois : la RC 177 devrait en effet éviter de saturer le nœud de Crissier, avec une économie annuelle de 3200 tonnes de CO₂.

De plus, pour désengorger l'Ouest de l'agglomération et le goulet autoroutier de Crissier, deux projets majeurs sont en cours :

- la création d'une nouvelle jonction autoroutière à Ecublens pour délester celle de Crissier,
- des mesures d'assainissement pour désengorger le goulet d'étranglement de Crissier.

Dès lors que cette zone de Crissier va faire l'objet de mesures d'assainissement, il est impensable pour le Conseil d'Etat d'injecter 3000 poids lourds par jour dans ce nœud routier.

Si on décidait tout de même d'ignorer ces contraintes tout en prenant l'option de développer la zone industrielle de Vufflens/Aclens, la future création de la jonction d'Ecublens serait-elle une alternative et permettrait-elle de renoncer à construire la RC 177 ? Le Conseil d'Etat a évalué cette possibilité. Il ressort de l'étude qu'on aurait certes un soulagement de Crissier avec la création de la jonction d'Ecublens (horizon 2025 selon l'OFROU) car les poids lourds iraient prioritairement sur la nouvelle jonction d'Ecublens, pour éviter le pont de Conforama. Toutefois, il y aurait 128% d'augmentation du trafic poids lourds sur ce site, auquel il faut ajouter les 3000 poids lourds par jour supplémentaires attendus. Cela soulagerait la traversée de Bussigny, mais pas le nœud de Crissier, les camions devant emprunter le nœud de Crissier déjà saturé pour aller en direction du Nord du canton, du Sud de Lausanne et de l'Est vaudois. Le Conseil d'Etat et ses mandataires estiment que ce n'est pas une solution satisfaisante.

Il ressort de toutes ces études que la création de la RC 177 permettra de développer la zone industrielle de Vufflens/Aclens, d'absorber le trafic poids lourds attendu et les charges de trafic supplémentaires sur l'autoroute sans péjorer la situation telle qu'on la connaît, avec en perspective la création de 1400 nouvelles places de travail, moins de camions dans la zone de Crissier, moins de pollution et une meilleure répartition du trafic poids lourds.

Choix du tracé de la future RC 177

Ce projet d'étude a fait l'objet de deux crédits d'étude, pour un montant de l'ordre de six millions. Treize variantes de la RC 177 ont été étudiées pour rechercher un tracé optimisé dans une zone qui n'est pas banale. D'où la recherche d'un projet s'intégrant au mieux dans le paysage et l'organisation d'un concours pour trouver le meilleur tracé pour le pont sur la Venoge avec un impact le plus réduit que possible sur le paysage.

La route actuelle menant à Vufflens-la-Ville, comprend deux ponts, un permettant le franchissement des voies CFF et l'autre passant au-dessus de la Venoge. Dans ce secteur, la route actuelle est étroite et permet difficilement le croisement de deux poids lourds. Le projet de RC 177 prévoit des voies de circulation adaptées au trafic futur, avec le franchissement de la Venoge par un viaduc allant se fondre dans le paysage pour rejoindre la jonction autoroutière de Cossonay. La RC 177 longera la voie de chemin de fer existante et optimisera certains tronçons de routes : en effet, la future RC 177, d'une longueur de 5,5 km, empruntera deux kilomètres de routes déjà existantes qui seront raccordées entre elles.

Dimension environnementale

Chaque route implique une emprise sur les terrains et des nuisances potentielles. En l'espèce, la RC 177 se situe dans un milieu particulièrement cher aux Vaudois puisque le tracé de la RC 177 traverse le périmètre du Plan d'affectation cantonal Venoge. Le Conseil d'Etat a donc attaché une attention toute particulière aux aspects environnementaux et territoriaux. Certes,

le Plan d'affectation cantonal Venoge prévoit expressément la possibilité de construire une route servant un intérêt public prépondérant. Toutefois, on doit, si on la réalise, tout mettre en œuvre pour assurer la protection, la reconstitution ou, à défaut, le remplacement de la zone protégée des couloirs de la Venoge là où elle est touchée par des mesures compensatoires.

Le projet prévoit ainsi pas moins de trente-sept mesures de renaturation et de revitalisation du milieu naturel, soit trente-deux mesures compensatoires auxquelles le Conseil d'Etat a décidé d'ajouter cinq mesures complémentaires. A cela s'ajoutent en plus trois mesures de protection contre le bruit et quatre concernant les eaux. La plupart de ces adaptations ont pour objectif de créer des espaces de transition, favorables à la biodiversité. On y trouve une grande variété d'actions en faveur de la nature, de la forêt ou encore du paysage, comme la création d'aménagements paysagers, de même que des mesures en faveur de la biodiversité en forêt ou encore la déconstruction de quelques tronçons de routes. La revitalisation de la rivière sera renforcée en créant des zones humides et en renaturant un ancien méandre. Sont prévus six passages à faune pour réduire l'effet de coupure de la route. Toutes ces mesures visent à améliorer la qualité du paysage et à minimiser l'impact visuel de la nouvelle route. Elles permettent également d'augmenter la diversité biologique locale.

Coordination avec le PAC Venoge

L'ensemble de ces mesures environnementales sera étroitement coordonné avec celles découlant du Plan de protection de la Venoge, auquel le Conseil d'Etat entend donner une nouvelle dynamique. En effet, les progrès de renaturation de la Venoge sont lents, car les oppositions des propriétaires et des communes sont tenaces. Le Conseil d'Etat entend davantage collaborer pour progresser. A cet effet, une concertation sera organisée avec les communes et les organisations concernées (agriculteurs et associations de défense de l'environnement en particulier) pour l'ensemble des adaptations visant le cours d'eau. Ces discussions doivent permettre d'arrêter les priorités de mise en œuvre du Plan directeur des mesures du programme de protection de la Venoge, tout en tenant compte des mesures environnementales liées à la RC 177. La finalité de cette démarche est d'assurer à l'ensemble des adaptations prévues une cohérence dans leur réalisation et de favoriser un consensus quant à leur programmation dans le temps.

Renforcement de la protection de la Venoge

Afin de renforcer davantage encore la protection de la rivière, le Conseil d'Etat propose d'introduire une base légale prévoyant que toute modification du Plan d'affectation cantonal Venoge soit soumise au Grand Conseil, des modifications actuellement de la compétence du Département. Le référendum pourra par la suite être demandé à l'encontre du décret ainsi voté. Le Conseil d'Etat propose donc de modifier la Loi cantonale sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS) pour que la population vaudoise dispose d'un droit de regard supplémentaire sur cette rivière qui lui est chère.

Impact minimum sur les terres agricoles

Si l'emprise de la route sur les terres est avérée, il faut également tenir compte des soucis exprimés par les milieux agricoles à propos des conséquences des mesures compensatoires sur les terres cultivables. Le Conseil d'Etat a veillé à ce que ces mesures n'impactent pas les terres agricoles. En effet, les communes voisines du tracé de la future RC 177 disposent déjà de zones à bâtir importantes qu'elles ne pourront pas augmenter, sans compter la nouvelle Ordonnance d'application de la LAT entrée en vigueur le 1er mai 2014. Dès lors, les projets ultérieurs de densification se feront aux abords de la zone industrielle actuelle, ce qui aura pour effet de préserver les zones agricoles.

Fouilles archéologiques

Lors de l'élaboration de tels projets, les conséquences sur le patrimoine archéologique doivent également être prises en compte. A cette fin, des sondages préliminaires ont été effectués en 2007 à l'emplacement présumé du futur tracé de la RC 177. Ces sondages ont mis en évidence un site encore inconnu remontant à la période de la Tène finale, soit environ un siècle avant Jésus Christ. Ce site est à mettre en relation avec le site celtique de la colline du Mormon à Eclépens. Il s'agit d'une zone d'habitat avec des niveaux d'habitation successifs, ce qui dénote une occupation durant une période relativement longue. C'est sur la base de ces sondages que les travaux nécessaires ont été estimés.

Concrètement, il s'agira d'effectuer des interventions d'archéologie préventive. Les sondages effectués et le positionnement proche de sites connus permettent d'entrevoir dans ces fouilles la découverte de céramiques et autres vestiges d'intérêt. Cette préservation par des fouilles préventives permettra de fournir une pièce supplémentaire au puzzle de l'étude de cette période. En effet, dans le canton seuls quelques rares sites nous permettent de connaître l'habitat de cette période, à l'instar du site d'Yverdon. Les découvertes faites dans le canton du Valais, à Brig, ou dans celui de Fribourg, à Fraisses, permettent d'entrevoir le genre de site que nous allons découvrir dans ce secteur de fouille.

Le montant proposé est le fruit d'un appel d'offre dans le cadre des marchés publics. Ces fouilles ont été intégrées au planning du chantier et n'auront pas de conséquences sur le déroulement de ce dernier.

Décrets et modifications légales proposées

Voici les projets de décrets et modifications légales proposées par ce projet :

- construction de la RC 177 et mesures environnementales dans la vallée de la Venoge (Fr. 63'500'000.-) ;
- financement du syndicat d'améliorations foncières de la RC 177 (Fr. 6'000'000.-) ;
- fouilles archéologiques (Fr. 5'500'000.-)

Soit un total investissement de Fr. 75'000'000.-

Par ailleurs le Conseil d'Etat propose de modifier la LPNMS, notamment d'introduire deux nouveaux articles 45c et 45d, qui redonneront la visibilité des modifications au Grand Conseil et ouvriront des droits populaires, ce qui accroîtra la protection de la Venoge à long terme.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Ce projet est au carrefour de plusieurs politiques publiques et de plusieurs enjeux, qui s'entrechoquent. La nécessité de densifier les centres urbains, un principe fixé dans la LAT, a pour conséquences que toute une série d'entreprises actives dans le secteur de la logistique actuellement situées dans les centres urbains se trouvent dans des développements contraints. Cette activité déployant principalement son activité par le transport par poids lourds, les centres urbains ne sont d'ailleurs pas le lieu le mieux adapté à leur développement. Un certain nombre d'entreprises qui ont et l'envie et les moyens de se développer ne peuvent donc pas le faire, parce que leur activité ne se marie pas avec le développement urbain tel qu'il se présente. Cela a pour conséquence qu'il faut trouver des zones alternatives aux centres urbains. Dans ce contexte, une forte majorité des membres de la commission a salué ce projet nécessaire. Cette importante majorité a également estimé que :

- ce projet routier s'intègre bien au paysage et les nombreuses mesures environnementales prises témoignent du fait que le Conseil d'Etat est à l'écoute des préoccupations environnementales ;
- si il y a peut-être eu une erreur d'aménagement dans le passé, on ne peut revenir sur l'implantation de cette zone industrielle, dotée d'une ligne CFF ;
- le PAC Venoge permet de créer un pont pour passer par dessus la Venoge si l'impact en est limité par des mesures de compensation et d'intégration dans le paysage ;
- ce projet offrira par les débouchés en terme d'emploi, le secteur de la logistique s'avérant être un des rares domaines qui permet de former et d'offrir des débouchés à des personnes peu qualifiées ;
- à Crissier, la bretelle d'autoroute étant saturée, la RC 177 est très attendue, vitale tant pour l'Ouest lausannois que pour absorber le dynamisme économique du canton ;
- ce projet tient compte du souci de préserver au maximum les terres agricoles.

La majorité de la commission constate également, sur la base des documents remis à la commission ainsi que sur celle d'une visite des lieux concernés par le futur tracé de la RC 177 qui a eu lieu le 27 mai 2013, que :

- le tracé prévu colle au plus aux infrastructures de chemins de fer et de routes existantes ;
- la route suit au plus les lisières pour se fondre dans le paysage ;
- les compensations écologiques prévues ne sont pas des « mini compensations » mais des compensations importantes.

Conséquences de la non réalisation de la RC 177

Si la RC-177 n'est pas réalisée, le potentiel de développement non engagé ne se réalisera pas, ou dans une moindre mesure, avec des conséquences immédiates en matière de développement économique (création de places de travail, investissements sur le site), mais également en terme des conséquences immédiates sur la logistique puisque l'Agglomération Lausanne Morges a besoin d'une plate forme de ferroutage à proximité qui soit en mesure de faire face aux besoins, si on veut éviter que les camions fassent des trajets de longue distance.

Dans la discussion, il apparaît donc que :

- ce site est nécessaire pour faire face à l'augmentation démographique du canton et à la volonté de réaliser le PALM, dont l'un des objectifs est de réaliser des logements à l'intérieur de la couronne urbaine, avec pour conséquence de pousser les entreprises logistiques en périphérie. Sans compter que cette densification dans l'agglomération pousse les entreprises de logistiques à l'extérieur des zones urbaines, les terrains ainsi libérés permettant d'installer de nouveaux habitants, consommateurs, qui créent des besoins accrus en logistique.
- Pour capter le plus possible l'augmentation de la mobilité liée au trafic marchandise du trafic en direction du rail, il faut développer des pôles de logistiques à proximité de nos agglomérations qui garantissent à certaines entreprises de logistique de pouvoir se raccorder de manière pertinente, sécurisée et efficiente au rail, sinon il y a fort à parier que les camions afflueront dans nos centre urbains de plus loin encore.
- Sur seize sites analysés, pas un seul n'offre les mêmes potentiels de développement logistiques que celui de Vufflens/Aclens, lequel a besoin d'un accès routier vers le Nord pour réaliser son potentiel.

Conformité au PAC Venoge

Le crédit d'étude ayant servi de base à ce projet routier a été porté devant les tribunaux par les associations de défense de l'environnement, qui ont plaidé que ce projet serait non constitutionnel, qu'il n'offrirait pas des garanties de protection de l'environnement suffisantes et qu'il ne ferait pas l'objet de planifications de rang suffisant. Le Tribunal a rejeté l'ensemble de ces questions : concernant la conformité à la Constitution, le Tribunal a relevé que la protection constitutionnelle prévoit expressément la possibilité de construire des routes et des ponts pour autant qu'un intérêt public prépondérant de rang cantonal au moins le justifie ; dans son appréciation du dossier le Tribunal a estimé que cette exigence était remplie. Par ailleurs, le Tribunal a estimé que les mesures d'accompagnement à ce projet routier, tant en matière paysagère qu'en matière de revitalisation et de protection de l'environnement, étaient suffisantes et compensaient cas échéant les éventuelles perturbation que cette route pouvait engendrer. Enfin, le Tribunal a admis que cette route, dès lors qu'elle est inscrite dans les mesures OPAir, remplit le critère de faire l'objet d'une planification de degré suffisante. Le Conseil d'Etat a dès lors considéré que ce projet est conforme en tout point au PAC Venoge.

Le Conseil d'Etat souhaite toutefois aller plus loin que les compensations nécessaires, et a saisi cette opportunité pour mettre en œuvre et réaliser toutes les mesures qu'on peut réaliser rapidement. Il n'a pas été possible d'en faire plus, notamment parce que des communes ou des milieux agricoles s'opposent à leur réalisation.

Opposition de certains milieux environnementaux

La discussion générale a longuement porté sur l'opposition de principe de certains milieux de défense de l'environnement, et notamment des Verts. Cette opposition porte sur le caractère sensible du site de la Venoge, qui fait l'objet d'une protection constitutionnelle particulière. Certains milieux estiment que l'on ne peut traiter la Venoge comme un autre site, sans compter que les défenseurs de la Venoge sont déçus de la lenteur des mesures de renaturation jusqu'à ce jour. Deux commissaires se sont fait l'écho de ces milieux qui brandissent la menace du référendum ; ils ont tenté d'émettre pendant les travaux de la commission des propositions pour répondre à ces préoccupations. Globalement, ces deux commissaires souhaitent avoir une attitude constructive et se demandent s'il est possible de saisir ce projet à proximité de la Venoge pour faire avancer la renaturation de cette rivière. L'un d'eux ayant annoncé un rapport de minorité, il n'est fait état dans le présent rapport que des éléments et propositions ayant fait l'objet d'un vote. Aux associations de défense de l'environnement de faire savoir si et à quelles conditions elles renonceront à faire un référendum contre ce projet économiquement important pour le canton et pour lequel d'importantes mesures environnementales compensatoires ont d'ores et déjà été prévues.

Questions complémentaires

Le coût de la RC 177 est-il élevé en comparaison d'autres projets routiers ?

Le coût total (travaux, honoraires, Syndicat AF, archéologie) de la RC177 est inférieur à 15 millions de francs par kilomètre ; en comparaison, le coût total (travaux, honoraires, Syndicat AF) de l'évitement de Cheseaux est légèrement supérieur à 15 millions de francs par kilomètre et le coût total (travaux, honoraires, Syndicat AF) de la H144 est d'environ 28 millions de francs par kilomètre. La RC 177 coûte Fr. 10'000.- par mètre et Fr. 1'400.-/m², soit environ le même prix que l'évitement de Cheseaux qui a coûté Fr. 10'500.- par mètre et Fr. 1'500.-/m². Les travaux de la H144 ont coûté Fr. 18'600.- par mètre et Fr. 2'500.-/m². L'évitement de Cheseaux est comparable à la RC 177 ; en revanche, la H144 comporte davantage d'ouvrages.

Au final, y compris les mesures de compensations écologiques et le coût des fouilles archéologiques, la RC 177 coûte moins cher au m² que la H 144 et que le contournement de

Cheseaux. Et ce coût comprend l'optimisation du tracé pour qu'il s'intègre dans le paysage, ce qui implique un surcoût de 15 millions, auquel il faut additionner le coût de 5 millions lié aux compensations environnementales, soit un surcoût global de l'ordre de 20 millions de francs pour l'intégration paysagère et environnementale.

Investissements déjà réalisés à ce jour sur le site de Vufflens/Aclens

Plus de 220 millions ont été investis sur ce site. En particulier :

- Etat de Vaud : 8 millions de francs (crédits d'études, prestations internes, achats terrains) ;
- SIVA, équipements : 31 millions de francs ;
- Coop, bâtiments et installations techniques : 145 millions de francs ;
- Galliker, bâtiments et installations techniques : 37 millions de francs ;

Coop pourrait-elle tirer un trait sur 145 millions d'investissements ?

Cette entreprise a clairement fait savoir que si la zone industrielle d'Aclens-Vufflens n'était pas mieux desservie en terme de réseau routier, cela condamnerait à terme le développement du site de la Coop et qu'ils choisiraient une autre solution, probablement sur le canton de Fribourg, Coop ayant une stratégie visant à concentrer les pôles de ferroutage et les structures administratives. Si ils privilégient actuellement le site de Vufflens Aclens où ils pourraient effectuer des investissements à hauteur de 100 millions de francs, il est également clair qu'il ne peuvent prévoir un développement aussi stratégique pour leur entreprise sur un site ayant des hypothèses d'acheminement aussi faibles.

Surfaces agricoles touchées par ce projet routier

La route prend 68'000 m² (6.8 ha), surtout à l'agriculture (0.5 ha de forêts, compensés) et on déconstruit 8'000 m² (0.8 ha), soit une emprise totale de 6 ha sur les surfaces agricoles.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.1.4 Archéologie

Plus de cent sondages ont permis de déterminer une zone restreinte où il y a un site archéologique d'importance. Il s'agit d'un site d'habitat rural remontant à la période de la Tène, contemporain du site du Mormon. Il y a plusieurs étapes d'occupations marquées dans le sol, autrement dit une stratigraphie, ce qui implique une technique de fouille appropriée. Les devis ont été établis de manière à mener une fouille qui soit scientifiquement acceptable, pour un site qui s'avérera probablement être d'importance nationale. Les fouilles seront limitées au secteur du tracé de la future RC 177. Dans l'EMPD il est précisé que « *les sondages de diagnostic archéologiques effectués sur tout le tracé de la future route cantonale ont mis en évidence deux nouveaux sites localisés respectivement entre les km 10'600 et 10'720, et les km 10'770 et 11'080 du tracé* ».

A-t-on réfléchi à modifier le tracé pour éviter de passer par ce site ?

L'idée de modifier le tracé a été étudiée, mais a été écartée pour deux raisons : elle aurait eu des conséquences importantes sur le projet routier, et il n'est pas exclu qu'un autre tracé aurait mené à la découverte d'autres sites archéologiques, vu la nécessité de faire de nouveaux sondages. On se situe dans une zone archéologique riche, connue du service archéologique.

Y a-t-il un risque de découvertes importantes qui bloquent ou diffèrent ce projet routier ?

Ce risque est minimisé du fait que dans ce genre de fouilles il n'y a pas tellement de sens à en faire la valorisation sur place, à l'instar des grottes de Lascaux !

Comment s'organise la coordination avec le chantier routier ?

Ce projet est particulier en ce sens que le planning du chantier est intégré à l'offre, partant qu'il faut disposer des équipes suffisantes pour tenir les délais. Le contrat prévoit que des jalons devront être respectés. Avant que les archéologues n'accèdent au chantier, une piste sera créée pour procéder au pré-chargement de certains terrains de mauvaises qualités. Cela durera près d'une année : pendant ce temps où l'on ne peut procéder aux travaux pour ces raisons statiques, les archéologues mèneront l'essentiel de leurs travaux de fouilles.

Les mandats seront-ils attribués à des spécialistes vaudois ? Y a-t-il des liens avec l'UNIL ?

Il s'agira de mandats externes : il n'y a pas à l'Etat de collaborateurs à même de mener des opérations de cette importance. Les travaux d'études prévus à la suite de la fouille seront réalisés par les mêmes personnes que celles ayant mené les fouilles, avec l'appui de spécialistes externes pour des points spécifiques.

Comment a été chiffré le montant de 5,5 millions pour les fouilles archéologiques ?

Ce devis a été fait sur la base de toute une série de sondages qui ont servi à dimensionner le potentiel archéologiques. Il n'y a pas d'autres possibilité que de procéder par sondages, selon une méthode sérieuse. Les montants sont calculés sur la base des frais de personnels nécessaires à réaliser ces fouilles. Pour la fouille qui nous intéresse, il s'agit de disposer d'une équipe de vingt personnes sur une durée de treize mois, ce qui fait un montant de 3'340'000.- pour les seules charges salariales.

D'autres projets routiers ont-ils généré de telles dépenses pour les fouilles archéologiques ?

A titre de comparaison, sur l'A5 entre Grandson et Vaumarcus entre 1995 et 2004 il y a eu un crédit d'ouvrage de 47 millions pour les seules fouilles archéologiques, et des crédits d'élaboration se sont ensuite élevés à 20 millions, soit des coûts sur le tracé de l'A5 qui se montent à près de 70 millions de francs pour la Confédération.

S'agit-il ici d'un changement de doctrine cantonale en la matière ?

La loi est claire : c'est au maître de l'ouvrage de financer les fouilles. Lorsque l'on crée une nouvelle infrastructure, cela fait partie des risques et des obligations. Le Conseil d'Etat ne s'est en l'espèce pas déterminé sur une réforme des normes en matière d'archéologie.

Il n'y a eu qu'une seule offre. Dès lors comment a-t-on vérifié que ce montant est correct ?

La LMP a été respectée : il s'agissait d'un appel international. Il se trouve qu'une seule entreprise a répondu, non loin du site. Du moment qu'il n'y a eu qu'une seule offre, la pertinence du montant a été contrôlée et on peut exceptionnellement passer par une étape de gré à gré si on estime que les prix ne sont pas pertinents.

1.2.2 Remaniement parcellaire

Le remaniement est-il terminé ou en cours ?

A ce jour le remaniement n'est pas réglé : ce sera la prochaine étape, suite au vote du crédit. Ce serait un non sens que de redessiner formellement les parcelles sans être sûr que la RC 177 sera réalisée. Tout a été mis en place pour être prêt quand les conditions seront remplies.

1.2.4 Qualité de l'air

La RC 177 ne va pas diminuer le trafic automobile, mais soulager notamment la région de Bussigny en la délestant d'un certain nombre de mouvements. Comment le CE se détermine-t-il par rapport à cela, sachant que la RC 177 fait partie des mesures OPAir ?

La construction de la RC 177 fait partie du plan OPAir pour répondre à un double objectif :

- *éviter des surconcentrations de dioxyde de carbone là où elles sont en sur dépassement* ; comme tout projet qui vise un développement des activités logistiques impliquant du trafic poids lourd aggrave la situation, sous l'angle de la protection de l'air, ce serait aller contre un développement de l'Ouest lausannois de développer ce secteur sans offrir une alternative pour que le trafic poids lourd ne surcharge pas une zone déjà en dépassement.
- La jonction d'Ecublens ne répondra pas à l'objectif de *diminution du nombre de kilomètres parcourus en poids lourds et de diminution de tonnage de CO2*, car tous les véhicules qui quitteraient la zone de Vufflens / Aclens devraient faire un détour de 8 km : une surcharge du trafic poids lourd doublée d'une augmentation des kilomètres parcourus aurait comme effet un tonnage de CO2 augmenté par rapport à la situation avec la construction RC 177, tonnage supplémentaire qui a été chiffré : il s'agit d'une économie annuelle de 3200 tonnes de CO2.

Le chiffre de 5000 a été utilisé à l'époque comme base au rapport d'impact sur l'environnement alors qu'aujourd'hui on évoque 2300 emplois. Le plan OPAir se base-t-il sur ce chiffre de 5000 emplois ? L'analyse a-t-elle été refaite par le Conseil d'Etat ?

Le Conseil d'Etat suit une analyse de potentialité des territoires et estime qu'il faut aménager le territoire en mettant les activités là où il est pertinent de les localiser. Un certain nombre d'entreprises actives dans la logistique, localisées dans les centres urbains, ne sont pas dans des sites adéquats dans une perspective de densification urbaine. Ces centres logistiques sont donc poussés à sortir du centre des agglomérations, mais doivent toutefois rester à proximité des agglomérations. Le Conseil d'Etat a donc développé une stratégie visant à implanter des centres logistiques proches des agglomérations mais pas dans les agglomérations.

A l'époque de l'évaluation du site de Vufflens / Aclens, cette stratégie n'avait pas été mise en place et les emplois considérés étaient des emplois « non qualifiés », sans précision du type de secteur d'activité. Le Conseil d'Etat a aujourd'hui révisé cette stratégie et estime que les sites qui peuvent accueillir les activités de logistique sont tellement rares aux abords des agglomérations qu'il faut réserver ce site de Vufflens / Aclens pour les activités logistiques, qui ont une densité de nombre d'employé au mètre carré moindre que d'autres types d'activités. Un camion ayant plus d'impact qu'une voiture, en terme de nuisances l'impact est par contre différent : d'où la pertinence d'affecter ce genre de parcelles de taille importante et proche d'une interface rail / route à ce type d'activités qui génère peu d'emplois mais beaucoup de trafic poids lourds.

Dans les évaluations de l'époque, une autre erreur avait été commise, qui justifie le choix de ce site : la part modale dévolue au rail. Quand Coop s'est installée, la part modale du rail était de 14%, elle s'élève aujourd'hui à 25% et est en augmentation. Suivant en cela un engagement de durabilité prise par cette entreprise. Avec le développement de Cargo Rail, on va avoir une augmentation de la part modale pour le rail.

A contrario, si on faisait de cette zone de Vufflens / Aclens une zone de bureaux on atteindrait des créations d'emploi probablement supérieures aux prévisions originelles. Mais il serait aberrant de développer des activités administratives dans un tel secteur ! Le Conseil d'Etat a donc privilégié l'intérêt général en proposant de faire de cette zone un centre logistique de transfert rail / route, même si cela remet en cause les évaluations de créations d'emploi potentielles faites en 2004 ou 2005. Ce qui compte c'est l'intérêt stratégique du site et les impacts des activités : des zones bureaux doivent être localisées le long d'un axe de transports publics comme le m1 ou le m2. Par rapport à cette vision ancienne, les charges de trafic ont également été réévaluées par Tansitec, mandataire, qui a évalué divers scénarios :

- statu quo, soit développement de la zone sans infrastructures nouvelles ;

- développement de la zone intégrant la jonction d'Ecublens sans la RC 177 ;
- développement du site avec la RC 177 et la jonction d'Ecublens.

Selon ce mandataire, il faut un délestage par le Sud et un délestage par le Nord pour diminuer les émissions de CO2 et de NOX, et pour éviter une saturation du trafic. Dit autrement, la Confédération va investir d'importants moyens pour assainir le goulet d'étranglement de Crissier ; si on développe une forte activité de logistique sur le site de Vufflens / Aclens sans créer la RC 177, on va anéantir ces efforts d'assainissement du goulet de Crissier.

1.4.3 Mesures environnementales

Le catalogue de mesures environnementales était-il le même lorsque le Tribunal a statué sur les recours ou a-t-il été complété depuis ?

L'étude d'impact comprend des mesures compensatoires qui faisaient d'ores et déjà partie du dossier qui a fait l'objet d'un recours. Compte tenu du contexte de la Venoge et des enjeux de ce projet, le Conseil d'Etat a souhaité que quelques mesures supplémentaires soient apportées. Ces mesures, décrites dans l'EMPD, amènent une plus value au dossier. Il s'agit de la création de zones humides, de revitalisation de zones, des mesures issues des potentialités identifiées par les services, dont certaines représentent des développements importants d'idées figurant dans le Plan de protection de la Venoge. A l'instar de la nouvelle mesure au Moulin du Choc, à mettre en perspective avec la mesure C14 du Plan directeur des mesures de protection de la Venoge : il s'agit d'un endroit qui a connu un endiguement dans les années 40 afin de réduire les méandres naturels. Vu la proximité de la voie ferrée, qui nécessite une protection contre l'érosion, le projet d'aménagement comprend sur la rive gauche à la fois une protection de la berge et la mise en place de techniques mixtes (végétaux et enrochements), et la création d'un lit secondaire sur la rive droite par la création d'un méandre. Les propriétaires fonciers sont informés, il s'agit d'une belle synergie entre préservation des surfaces agricoles, protection de l'infrastructure ferroviaire et renaturation.

Le Conseil d'Etat aurait souhaité que plus de mesures soient immédiatement réalisables. Toutefois, certaines mesures sont bloquées, notamment à cause de difficultés de dialogue entre les communes, les agriculteurs et les associations environnementales. Dès lors, en plus des cinq mesures, il a été prévu de créer une plateforme d'échange qui concerne toute la Venoge, pour profiter de cette dynamique et de ces partenariats. Le Conseil d'Etat espère que les mesures liées au projet de la RC 177, qui ont nécessité la mise en place d'un dialogue, créeront un environnement propice à la reprise des discussions, sur la base de projets concrets, afin que là où il y a consensus on puisse mettre en œuvre rapidement des mesures.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Le Conseil d'Etat considère dans son analyse que la dépense est liée en se fondant sur le fait qu'elle fait partie des mesures OPAir. Mais soumet quand même le décret au référendum, alors que selon la Constitution, une dépense liée n'est pas soumise au référendum. Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il cette interprétation de la Constitution ?

Dans son analyse, le SJL se base sur le jugement du Tribunal qui, sur la base du plan OPAir, estime qu'il s'agit d'une dépense liée. Le Conseil d'Etat a considéré qu'en matière de quotité de la dépense et de sensibilité politique, il y avait matière à soumettre ce décret au référendum facultatif. Le Conseil d'Etat n'a donc pas joué la carte de soustraire cet EMPD au débat démocratique, nécessaire pour un objet d'une telle importance, et préfère donc cette approche, qui ne crée aucun préjudice, et garantit un débat sain.

4.2 Modification légale proposée

Manque-t-il quelque disposition dans l'arsenal juridique pour faire avancer les projets de renaturation dans le cadre du PAC Venoge ?

On dispose de tous les outils légaux, mais on bute pour leur application, notamment les droits des propriétaires, l'opposition des municipalités ou des milieux agricoles. D'où l'idée de mettre en place une plateforme de discussion pour sortir de ces blocages.

Lors du rachat de terrain pour mener des mesures de renaturation, un prix supérieur à la valeur du terrain est-il proposé pour débloquer certaines situations ?

Lors de tout achat de terrain, la Commission cantonale immobilière fixe le cadre. Les bonus de tarifs, envisageables dans certains cas, ne peuvent dès lors être que modestes. Ceci dit, ce qui est important dans ces opérations, c'est le temps donné à la négociation. Lors de la création des autoroutes, le service des routes employait deux personnes à cette seule tâche. Mener une politique de renaturation à grande échelle nécessite des ressources en personnel, plus que de combler des lacunes en moyens légaux.

5. DISCUSSION SUR LES PROJETS DE DÉCRETS, SUR LE PROJET DE LOI, SUR LA REPONSE DU CONSEIL D'ETAT ET VOTES

5.1. DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 63'500'000.- POUR FINANCER LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE ROUTE DE LIAISON RC 177 AINSI QUE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES DANS LA VALLÉE DE LA VENOGÉ

Article 1

Un commissaire dépose l'amendement suivant :

« Un crédit d'investissement de ~~CHF 63'500'000.-~~ CHF 65'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la construction de la nouvelle route de liaison RC 177 entre le pôle de développement de Vufflens-la-Ville/Aclens et la jonction autoroutière de Cossonay sur les communes d'Aclens, Vufflens-la-Ville et Penthaz ainsi que des mesures environnementales dans la vallée de la Venoge ».

Cette augmentation de 1,5 millions serait à attribuer à la rubrique 33 « Mesures environnementales dans la vallée de la Venoge » du tableau 1.6.3 « Coûts détaillés du projet », actuellement dotée de Fr. 4'293'000.-

Par 2 voix pour, 10 voix contre et 3 abstentions, l'amendement est refusé.

Par 11 voix pour, 2 voix contre et 2 abstentions, l'article 1 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Article 2

Par 13 voix pour et 2 abstentions, l'article 2 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Article 3

Par 13 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention, l'article 3 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

5.2. DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ÉTAT UN CRÉDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 6'000'000.- POUR FINANCER LE SYNDICAT D'AMÉLIORATIONS FONCIÈRES DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE ROUTE DE LIAISON RC 177

Article 1

Par 13 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention, l'article 1 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Article 2

Par 13 voix pour et 2 abstentions, l'article 2 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Article 3

Par 13 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention, l'article 3 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

5.3. DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ÉTAT UN CRÉDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 5'500'000.- POUR FINANCER LES FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE ROUTE DE LIAISON RC 177

Article 1

Un commissaire dépose l'amendement suivant :

« Un crédit d'investissement de ~~CHF 5'500'000.-~~ CHF 4'500'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer les fouilles archéologiques dans le cadre de la construction de la nouvelle route de liaison RC 177 entre le pôle de développement de Vufflens-la-Ville/Aclens et la jonction autoroutière de Cossonay sur les communes d'Aclens, Vufflens-la-Ville et Penthaz. ».

Le montant proposé est basé sur une seule offre rentrée, il estime qu'il n'est pas concurrentiel. Sans compter qu'il s'agit à son avis d'un montant très élevé pour des fouilles de sauvegarde.

Par 4 voix pour, 8 voix contre et 3 abstentions, l'amendement est refusé.

Par 12 voix pour et 3 abstentions, l'article 1 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Article 2

Par 12 voix pour et 3 abstentions, l'article 2 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Article 3

Par 12 voix pour et 3 abstentions, l'article 3 proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.

5.4. PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 10 DÉCEMBRE 1969 SUR LA PROTECTION DE LA NATURE, DES MONUMENTS ET DES SITES

Art. 45c Compétence d'approbation

A l'unanimité des 15 députés présents, l'article 45c proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Art. 45d Procédure d'approbation

A l'unanimité des 15 députés présents, l'article 45d proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Art. 45e Financement (nouveau)

Un commissaire dépose un amendement visant à créer l'article 45e (nouveau) suivant :

« Art. 45e Financement

¹ Le financement des mesures d'entretien des tronçons de cours d'eau corrigés et ensuite renaturés, le long du Vallon de la Venoge, peut faire l'objet d'un subventionnement jusqu'à 80% à la charge de l'Etat.

² La subvention est calculée conformément à la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public ».

Il met en exergue que l'alinéa 1 utilise la formule potestative et explique que l'alinéa 2 permet de renvoyer à des critères permettant de calculer le taux de subventionnement.

Un autre commissaire relève qu'on n'a aucune idée du coût qu'une telle proposition induirait pour l'Etat. Ce que concède le commissaire ayant déposé l'amendement, relevant quant à lui que ce n'est pas la première fois qu'une commission amenderait un projet de loi sans connaître les effets financiers.

Par 2 voix pour, 12 voix contre et 1 abstention, l'amendement visant à créer un article 45e (nouveau) est refusé.

Article 2 de la loi modifiante

Par 13 voix pour et 2 abstentions, l'article 2 de la loi modifiante est accepté.

Article 3 de la loi modifiante

Par 13 voix pour et 2 abstentions, l'article 3 de la loi modifiante est accepté.

Vote final de la loi telle qu'elle ressort de l'examen par la commission

Par 13 voix pour et 2 abstentions, la commission adopte le projet de loi tel qu'il ressort à l'issue de son examen.

Vote de recommandation

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

Pierre Volet et Raphaël Mahaim annoncent chacun un rapport de minorité.

Oron-la-Ville, le 16 septembre 2014.

*Le rapporteur de majorité :
(Signé) Philippe Modoux*