

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRETS**

- 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
  - 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
  - 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

et

**REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**

à l'interpellation Michel Collet - Qu'en est-il des 5'000 emplois de la Z.I. La Plaine  
Vufflens-Aclens

# TABLE DES MATIÈRES

|          |                                                                                                          |           |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>PRÉSENTATION DU PROJET.....</b>                                                                       | <b>4</b>  |
| 1.1      | Préambule et rappel de l'opportunité de ce projet.....                                                   | 7         |
| 1.1.1    | <i>Historique.....</i>                                                                                   | 7         |
| 1.1.2    | <i>Le Pôle de développement économique "Plaine de la Venoge".....</i>                                    | 11        |
| 1.1.3    | <i>Démarche foncière.....</i>                                                                            | 11        |
| 1.1.4    | <i>Archéologie.....</i>                                                                                  | 12        |
| 1.1.5    | <i>Milieus naturels, biodiversité et paysage.....</i>                                                    | 13        |
| 1.1.6    | <i>Effets de la route sur le territoire.....</i>                                                         | 13        |
| 1.2      | Bases légales.....                                                                                       | 13        |
| 1.2.1    | <i>Infrastructures routières.....</i>                                                                    | 13        |
| 1.2.2    | <i>Remaniement parcellaire.....</i>                                                                      | 14        |
| 1.2.3    | <i>Archéologie.....</i>                                                                                  | 14        |
| 1.2.4    | <i>Qualité de l'air.....</i>                                                                             | 14        |
| 1.2.5    | <i>Législation en matière d'aménagement du territoire.....</i>                                           | 15        |
| 1.2.6    | <i>Protection de la Venoge et RC 177.....</i>                                                            | 16        |
| 1.2.7    | <i>Milieus naturels, biodiversité et paysage.....</i>                                                    | 16        |
| 1.3      | Exposé de la situation.....                                                                              | 16        |
| 1.3.1    | <i>Situation actuelle.....</i>                                                                           | 16        |
| 1.3.2    | <i>Problèmes à résoudre.....</i>                                                                         | 18        |
| 1.4      | Description du projet.....                                                                               | 18        |
| 1.4.1    | <i>Description par secteur.....</i>                                                                      | 18        |
| 1.4.2    | <i>Situation.....</i>                                                                                    | 19        |
| 1.4.3    | <i>Mesures environnementales.....</i>                                                                    | 21        |
| 1.4.4    | <i>Prise en compte du développement durable.....</i>                                                     | 23        |
| 1.5      | Risques liés à la non réalisation de la route.....                                                       | 23        |
| 1.5.1    | <i>Perte d'emplois.....</i>                                                                              | 23        |
| 1.5.2    | <i>Concentration du trafic dans une zone surchargée.....</i>                                             | 24        |
| 1.5.3    | <i>Efforts d'assainissement de l'air dans l'Ouest lausannois en partie remis en cause.....</i>           | 25        |
| 1.5.4    | <i>Mesures supplémentaires d'assainissement du bruit nécessaires à Vufflens-la-Ville et Penthaz.....</i> | 25        |
| 1.5.5    | <i>Rôle de plateforme d'échange pour le gravier et les matériaux de construction remis en cause.....</i> | 25        |
| 1.5.6    | <i>Assainissement de la décharge de Colliare impossible.....</i>                                         | 25        |
| 1.6      | Planning intentionnel et coût des travaux.....                                                           | 26        |
| 1.6.1    | <i>Planning général du projet .....</i>                                                                  | 26        |
| 1.6.2    | <i>Bases des coûts.....</i>                                                                              | 26        |
| 1.6.3    | <i>Coûts détaillés du projet.....</i>                                                                    | 27        |
| <b>2</b> | <b>MODE DE CONDUITE DU PROJET.....</b>                                                                   | <b>29</b> |
| <b>3</b> | <b>CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET.....</b>                                                             | <b>29</b> |
| 3.1      | Conséquences sur le budget d'investissement.....                                                         | 29        |
| 3.2      | Amortissement annuel.....                                                                                | 30        |
| 3.3      | Charges d'intérêt.....                                                                                   | 31        |

|          |                                                                                                                                                                         |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.4      | Conséquences sur l'effectif du personnel.....                                                                                                                           | 31        |
| 3.5      | Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....                                                                                                                | 31        |
| 3.6      | Conséquences sur les communes.....                                                                                                                                      | 31        |
| 3.7      | Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....                                                                            | 31        |
| 3.8      | Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....                                                                                    | 32        |
| 3.9      | Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA                                                                                          | 32        |
| 3.10     | Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....                                                                                                                | 32        |
|          | 3.10.1 Principe de la dépense.....                                                                                                                                      | 32        |
|          | 3.10.2 Quotité de la dépense.....                                                                                                                                       | 33        |
|          | 3.10.3 Moment de la dépense.....                                                                                                                                        | 33        |
|          | 3.10.4 Conclusions.....                                                                                                                                                 | 33        |
| 3.11     | Découpage territorial (conformité à DecTer).....                                                                                                                        | 33        |
| 3.12     | Incidences informatiques.....                                                                                                                                           | 33        |
| 3.13     | RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....                                                                                                                 | 33        |
| 3.14     | Simplifications administratives.....                                                                                                                                    | 33        |
| 3.15     | Protection des données.....                                                                                                                                             | 33        |
| 3.16     | Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....                                                                                          | 34        |
| <b>4</b> | <b>EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI<br/>DU 10 DÉCEMBRE 1969 SUR LA PROTECTION DE LA NATURE, DES<br/>MONUMENTS ET DES SITES.....</b>                  | <b>35</b> |
| 4.1      | Préambule.....                                                                                                                                                          | 35        |
| 4.2      | Modification légale proposée.....                                                                                                                                       | 36        |
| <b>5</b> | <b>REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL A<br/>L'INTERPELLATION MICHEL COLLET – QU'EN EST-IL<br/>DES 5'000 EMPLOIS DE LA Z.I. LA PLAINE VUFFLENS-ACLENS ?.....</b> | <b>36</b> |
| 5.1      | Rappel de l'interpellation.....                                                                                                                                         | 36        |
| 5.2      | Réponse du Conseil d'Etat.....                                                                                                                                          | 37        |
| <b>6</b> | <b>CONCLUSION.....</b>                                                                                                                                                  | <b>40</b> |

## 1 PRÉSENTATION DU PROJET

Cet exposé des motifs et projet de décrets a pour objet le financement des travaux nécessaires à la construction de la route de liaison RC 177 entre le pôle de développement économique de Vufflens-la-Ville/Aclens et la jonction autoroutière de l'A1 à Cossonay. Il fait suite à deux crédits d'étude accordés par le Grand Conseil, l'un en 2004 et l'autre en 2010, qui ont permis de conduire le projet jusqu'à la mise en soumission des travaux.

Dans ce contexte, il faut rappeler la stratégie poursuivie en matière de pôles logistiques et de transfert rail-route. Il est en effet nécessaire que le canton dispose d'un réseau de pôles logistiques, raccordés de manière efficace, tant au rail et qu'à la route, afin d'établir une pratique durable en matière de transport de marchandises. Ces pôles doivent pouvoir accueillir dans de bonnes conditions les entreprises actives dans les secteurs de la distribution et de la logistique. Ces secteurs d'activité sont essentiels à l'économie vaudoise.

Cette stratégie est inscrite dans la fiche B 12 du Plan directeur cantonal "Réseau de transports de marchandises", et plus globalement dans la mise en œuvre de la politique des pôles de développement (PPDE). Dans ce contexte, l'axe ferroviaire Lausanne – Yverdon jouera un rôle essentiel dans ce dispositif cantonal et, sur cet axe, le site de Vufflens/Aclens.

Une stratégie cantonale cohérente en matière de transport de marchandises contribue de manière directe à la réduction globale des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Elle permet de protéger des zones critiques en matière de qualité de l'air et d'exposition aux nuisances sonores et de libérer d'importants potentiels constructibles dans des périmètres où les transports publics performants peuvent être pleinement exploités.

Dans cette optique, le site de Vufflens/Aclens, situé à proximité immédiate de l'agglomération Lausanne-Morges, mais au dehors de son périmètre compact et du périmètre OPair, avec un raccordement ferroviaire de grande capacité, et un raccordement routier direct à l'autoroute par la future RC 177, sera amené à jouer un rôle essentiel pour l'agglomération lausannoise, le Canton de Vaud et la Suisse romande.

Le site de Vufflens-la-Ville/Aclens a été choisi comme pôle de développement logistique d'importance cantonale, parce qu'il est le seul à réunir toutes les caractéristiques - indispensables – suivantes :

- terrains libres disponibles ;
- situation centrale à l'échelle du canton, proche de l'agglomération Lausanne-Morges ;
- desserte par le réseau ferroviaire ;
- accès au réseau autoroutier correct, potentiellement excellent, avec la RC 177.

Une récente étude du Groupe opérationnel des pôles (GOP) a évalué 16 sites d'accueil potentiels pour les entreprises de transport. Elle confirme qu'il n'existe pas d'alternative, à moins de renoncer à la desserte ferroviaire. Or celle-ci est indispensable au développement d'une mobilité durable.

Le site de Vufflens-la-Ville/Aclens est donc nettement le plus intéressant pour développer des activités logistiques. Son accès actuel au réseau autoroutier, par la RC 151 et la jonction autoroutière de Crissier, n'est cependant pas satisfaisant. Il l'est encore moins en cas de développement des activités de cette zone.

L'avantage de ce site réside dans la solution apportée par la RC 177. Le projet est cohérent et optimisé de manière à obtenir un bilan environnemental équilibré : les atteintes sont réduites autant que possible et les mesures environnementales importantes. Une fois la nouvelle route construite, le canton disposera

- d'un pôle logistique idéalement situé et raccordé : rail, réseau routier cantonal de base et réseau routier national ;

- d'une meilleure protection de la vallée de la Venoge, grâce à de très nombreuses mesures environnementales et à un nouvel article dans la loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS), qui sécurise à long terme le périmètre de protection du PAC.

Le projet, très équilibré, permet donc à la fois le développement économique du site, une amélioration de la biodiversité dans la vallée de la Venoge et une meilleure protection de cette vallée.

Actuellement, le site de Vufflens-la Ville/Aclens peut difficilement se développer pour les raisons suivantes :

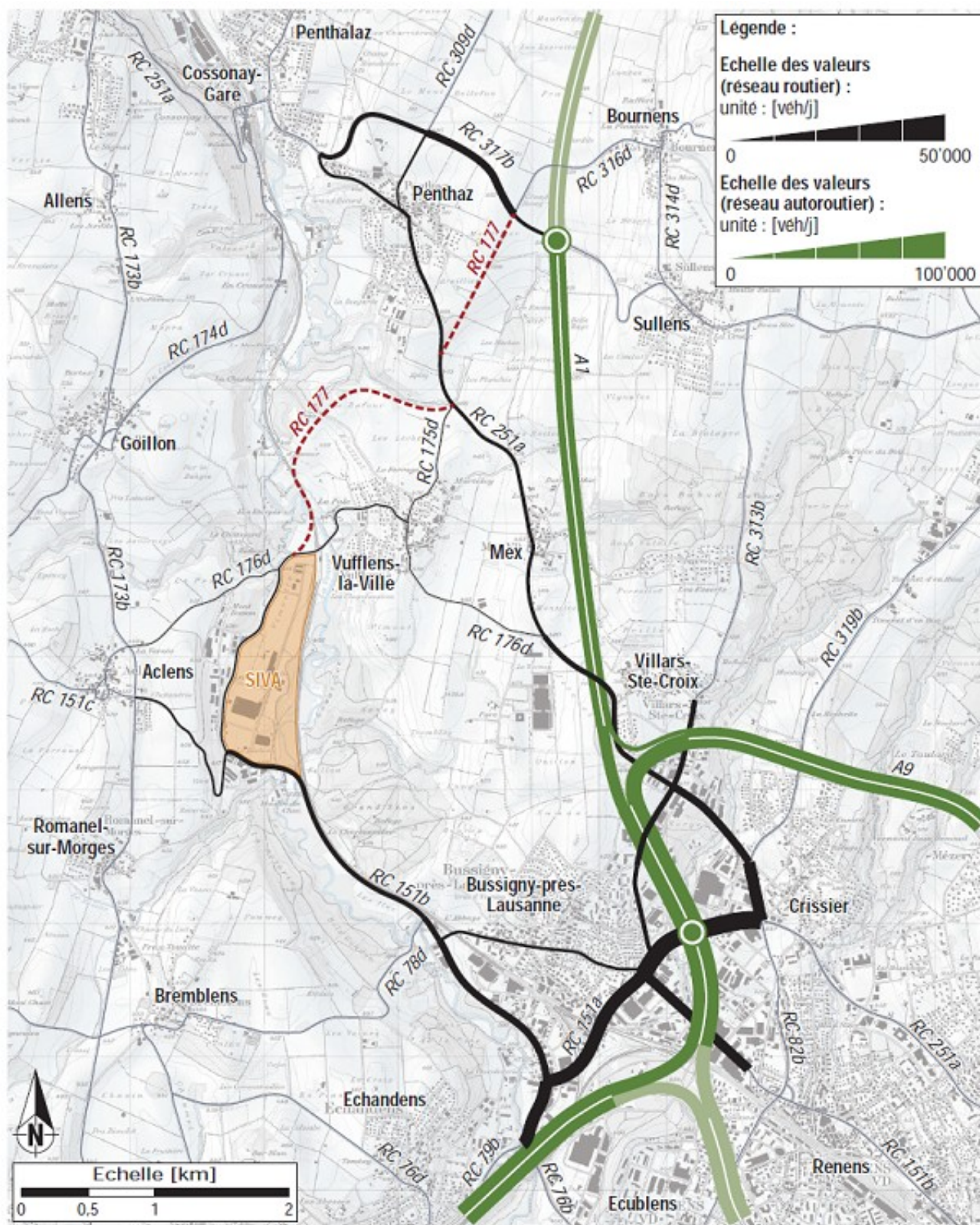
- l'accès sud, par la RC 151 et la jonction autoroutière de Crissier passe par une des zones les plus chargée en trafic de Suisse ; en l'état, les 2'800 mouvements de poids lourds par jour, prévus (1'570 de plus qu'en 2010), si le site se développe complètement, viendraient aggraver les fréquents bouchons qui caractérisent ce secteur ;
- lorsque la jonction autoroutière d'Ecublens sera construite et le goulet de Crissier assaini (d'ici une décennie), la situation sera meilleure. Le secteur de Crissier - Ecublens restera néanmoins un endroit très chargé ;
- dans tous les cas, l'accès sud implique un détour de 8 km pour les véhicules à destination du nord. Pour les véhicules à destination de l'est (nord de Lausanne, est du canton, Valais, Fribourg), les deux itinéraires, RC 151 au sud et RC 177 au nord, sont équivalents en distance. Au demeurant, l'option RC 151 implique un risque de bouchon bien plus grand : le tronçon Crissier - Villars-Sainte-Croix est en effet bien plus chargé que le tronçon Cossonay - Villars-Sainte-Croix ;
- aujourd'hui, l'accès nord, par Vufflens-la-Ville, est interdit aux poids lourds ; sa pente et sa configuration le rendraient de toute manière très peu pratique pour ces véhicules qui représentent une forte proportion du trafic engendré par un pôle logistique.

Ne rien entreprendre impliquerait un fort ralentissement du développement du pôle pour une dizaine d'années au moins, donc la perte des 500 emplois directement prévus par les utilisateurs de ce site et des centaines d'autres potentiels. Ces emplois et les activités qui y sont liées se développeraient sans doute hors du canton, ou alors dans des sites dépourvus d'accès au rail, avec une mobilité non durable.

Le projet de nouvel axe routier relie le pôle de développement à la jonction autoroutière de Cossonay. Son tracé a été retenu au terme d'une étude de variantes et de mesures d'optimisation visant à limiter ses impacts sur la qualité de vie des riverains, le site protégé et l'environnement. Les milieux concernés ont été associés à l'élaboration du projet : autorités locales, milieux économiques, agriculteurs, services cantonaux concernés, associations environnementales, population, etc.

D'une longueur totale de 5.5 km, la RC 177 permet d'éviter les localités de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. Elle comprend la route actuelle, dite de la Plaine, sur environ 1600 m, un tronçon de 400 m de la RC 251 existante, plusieurs ouvrages d'art dont un viaduc de 300 m enjambant la Venoge et les voies CFF. Ce viaduc a fait l'objet d'un concours de projets, dans le but de l'intégrer harmonieusement au site.

## Situation du SIVA et principaux axes routiers analysés



Le tracé de la RC 177 traverse le périmètre du plan d'affectation cantonal (PAC) Venoge. Toutes les dispositions sont prises pour assurer la qualité de l'eau, notamment en cas d'accident.

Dans les domaines de la protection de la forêt, de la nature et du paysage naturel, le projet comprend trente-sept mesures environnementales dans la vallée de la Venoge. Elles visent à améliorer la qualité du paysage pour contrebalancer l'impact visuel de la nouvelle route, déjà réduit au minimum. Elles augmentent aussi la diversité biologique locale. Bénéficiaire de plusieurs de ces mesures, la Venoge

sera revitalisée par la création de zones humides et la renaturation d'un ancien méandre. La plupart de ces mesures vont dans le sens de créer des espaces de transition, favorables à la biodiversité. Ces mesures seront coordonnées avec celles découlant du Plan de protection de la Venoge.

Concernant la protection de l'air, la construction de la RC 177 permet d'éviter une concentration supplémentaire d'émissions polluantes dans le secteur de Crissier - Ecublens. Elle contribue aussi à la protection du climat : les trajets des poids lourds à destination du nord seront nettement raccourcis. Ainsi, cette route induit une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub>.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, la route ne risque pas de favoriser une urbanisation non souhaitée des zones agricoles adjacentes. En effet, les communes concernées ont déjà des zones à bâtir importantes et ne pourront pas les augmenter.

Par ailleurs, la construction de la RC 177 permet de diminuer sensiblement le niveau de bruit à Vufflens-la-Ville et Penthaz.

Mis à l'enquête en 2007, le projet a fait l'objet d'oppositions, puis de recours auprès de la Cour de droit administratif et public, aujourd'hui levés. Aucun recours n'a été déposé au Tribunal fédéral.

En résumé, ce projet routier revêt un quintuple intérêt public puisqu'il permet:

- au pôle de Vufflens-la-Ville - Aclens de poursuivre son développement, avec la création d'emplois qui y est liée ;
- à la politique de complémentarité rail-route pour le transport de marchandises de se concrétiser dans le canton ;
- de soulager les riverains de la RC 151 de flux importants de poids lourds ;
- de mettre en œuvre de nombreuses mesures de renaturation de la Venoge et de ses environs et d'amélioration du paysage et de la biodiversité ;
- de sécuriser à long terme le PAC Venoge.

## **1.1 Préambule et rappel de l'opportunité de ce projet**

### *1.1.1 Historique*

En 1964, après légalisation d'une zone industrielle à Vufflens-la-Ville - Aclens, le syndicat d'améliorations foncières de la zone industrielle de la Plaine de Vufflens-la-Ville - Aclens (SIVA) a été créé à la demande du Conseil d'Etat.

En janvier 1995, les autorités communales de Vufflens-la-Ville ont demandé au Service des routes (SR, actuellement Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)) d'étudier l'opportunité et la faisabilité d'une route de contournement de leur localité. Il s'agissait d'éviter que le trafic généré par la zone d'activités de Vufflens-la-Ville - Aclens, (régie par le PPA "Plaine de la Venoge" approuvé le 30 juin 1998), ne traverse les zones d'habitation et le centre du village de Vufflens-la-Ville pour se diriger vers la jonction autoroutière de Cossonay.

Le 3 mai 1995, la Municipalité de Vufflens-la-Ville a demandé formellement au chef du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports (DTPAT ; actuellement Département des infrastructures et des ressources humaines, DIRH) d'admettre la nécessité de créer une route de contournement de cette localité, en vue du développement de la zone industrielle Vufflens-la-Ville - Aclens et de faire les études nécessaires concernant ce projet, respectivement d'en inscrire la dépense dans le plan d'investissement du Canton. Il s'agissait aussi, dans l'esprit des autorités locales, de mettre un terme au transit, par leur commune, des usagers de la route désireux d'éviter les encombrements du secteur Crissier - Bussigny.

Par lettre du 20 septembre 1995, l'ingénieur en chef du SR a indiqué que la création de la route demandée était envisageable dans un contexte élargi incluant le contournement de Penthaz. Le 12 mars 1996, lors d'un entretien avec une délégation de la Municipalité de Vufflens-la-Ville, le



chef du DTPAT a donné son accord de principe concernant un tel contournement.

Le SR a, dès lors, étudié deux familles de variantes de tracés destinées à résoudre les problèmes de trafic à travers les zones bâties de Penthaz et le cas échéant, de Cossonay-Gare. Dans la 1<sup>ère</sup> famille, le tracé passe à l'ouest puis au nord de Vufflens-la-Ville, pour rejoindre la RC 251, puis évite Penthaz par le sud-est pour rejoindre la route cantonale RC 317 qui dessert la jonction A1 de Cossonay. Ce concept résout l'évitement de Vufflens-la-Ville et de Penthaz mais pas celui de Cossonay-Gare. Dans la 2<sup>e</sup> famille, le tracé passe à l'ouest de Vufflens-la-Ville, en reliant la RC 176 à la RC 174 (Gollion - Cossonay-Gare), puis crée un évitement au sud de Cossonay-Gare par une nouvelle route reliant la RC 251 à la RC 317 par une rampe traversant la forêt du Vallezard et un viaduc par-dessus les voies CFF, la Venoge et le fond de la vallée. Un mandat d'étude a été confié au bureau Urbaplan, pour s'assurer de la faisabilité d'un tel projet et comparer les différentes variantes de tracé. Dans son rapport de mars 1998, l'étude conclut qu'il n'est pas indiqué de combiner l'évitement de Vufflens-la-Ville et Penthaz avec celui de Cossonay-Gare ; elle recommande de poursuivre l'étude de la variante évitant Vufflens-la-Ville par le nord et Penthaz par l'est, (dite variante C11) et de reprendre l'étude de l'évitement de Cossonay-Gare dans un autre contexte.

Ce rapport d'étude a fait l'objet de diverses remarques de la part des Municipalités de Vufflens-la-Ville, Penthaz, Aclens et de l'Association de la Région de Cossonay (ARC), lesquelles ont conduit à de légères adaptations de la variante de tracé retenue.

En 2003, dans le cadre des études relatives à l'implantation de la centrale de distribution COOP dans la zone d'activités "Plaine de la Venoge", les services cantonaux de l'aménagement du territoire, section groupe opérationnel des pôles (GOP) et de l'environnement (SEVEN) ont demandé aux bureaux Transitec et Ecoscan, mandataires de COOP, de reprendre la réflexion menée par Urbaplan en l'étendant à l'Ouest lausannois, où la situation, en termes de circulation, s'était particulièrement dégradée au cours des dernières années.

Cette étude, intitulée "Notice d'impact sur l'environnement, Zone industrielle de la "Plaine de la Venoge" (du 20 août 2003), traite des problématiques de la circulation, de la pollution de l'air et de la protection contre le bruit en lien avec le développement du pôle d'activité "Plaine de la Venoge" en considérant quatre scénarios de desserte, soit "état actuel", "avec RC 177", "avec jonction d'Ecublens", et "avec RC 177 et jonction d'Ecublens". Son périmètre n'inclut pas la traversée de Penthaz. En outre, elle est basée sur des charges de trafic pronostiquées pour 2005 auxquelles sont ajoutées les charges de trafic générées par le pôle de Vufflens-la-Ville - Aclens. Cette étude confirme la nécessité de la réalisation de la RC 177, avant même tout développement de la zone d'activités et de l'évitement des zones habitées de Penthaz, réduisant ainsi l'impact du développement économique de la zone d'activités de la plaine de la Venoge – une des rares raccordées au rail – sur les émissions de polluants atmosphériques dans l'Ouest lausannois.

A l'automne 2003, la COOP a mis à l'enquête publique la demande de permis de construire de sa centrale de distribution. Cette démarche a incité le Conseil d'État à demander au Grand Conseil un crédit de CHF 1,5 mio destiné à l'étude de la liaison routière entre le pôle de développement et la jonction autoroutière de Cossonay ; le crédit a été accordé le 10 février 2004.

Un Comité de pilotage (COPIL) représentant les intérêts politiques, économiques, agricoles et environnementaux ainsi que les services de l'Etat concernés, a tenu sa première séance le 5 octobre 2004.

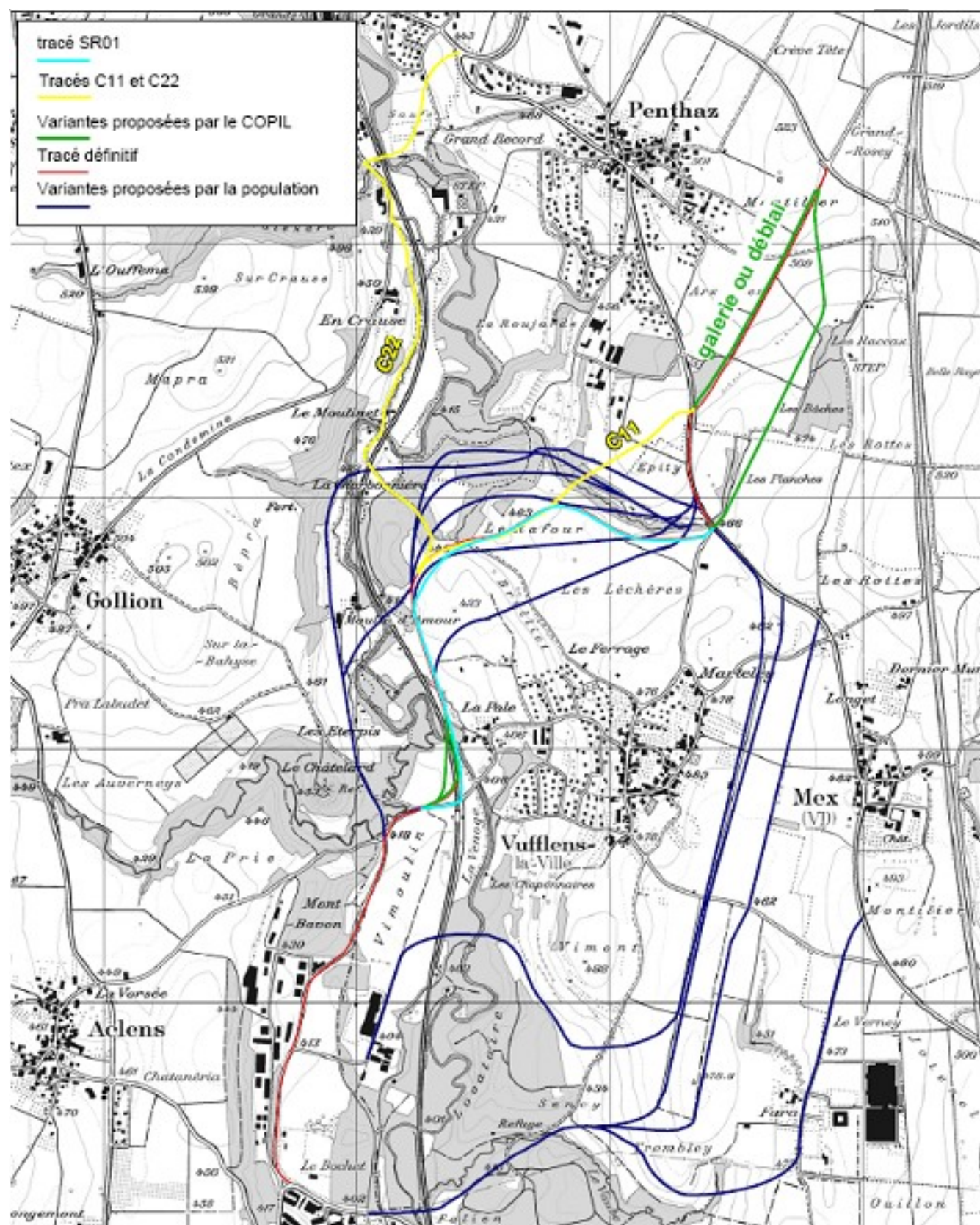
Fin 2005, le SR a mandaté le bureau Ecoscan pour l'établissement du rapport d'impact sur l'environnement (ci-après RIE) du projet de la RC 177, lequel a été déposé le 16 août 2007. Par rapport aux études de 2003, il a alors été décidé d'inclure la traversée de Penthaz dans le périmètre d'étude pour tenir compte des effets du projet sur cette zone habitée et d'évaluer les impacts en considérant des pronostics de charges de trafic à l'horizon 2020. Le COPIL a analysé la variante dite "SR 01"



en 2006 et a demandé l'analyse de quatre sous-variantes pour la traversée de la Venoge à proximité du hameau de la Palaz, ainsi que de trois variantes pour l'évitement de Penthaz.

Sur la base de vingt-trois critères en lien avec les objectifs du développement durable (volets "société", "économie" et "environnement"), l'analyse a conduit à retenir une sous-variante consistant en l'aménagement d'un pont unique franchissant les voies CFF et la Venoge et une optimisation du profil en long du secteur sis à l'est de Penthaz.

Ultérieurement, onze tracés différents proposés par les habitants de Vufflens-la-Ville ont fait l'objet d'une analyse avantages - inconvénients par comparaison avec la variante retenue par le COPIL. Ils n'ont toutefois pas été retenus étant donné leur impact beaucoup plus fort sur le paysage et l'emprise au sol, leurs effets plus négatifs sur la faune et les milieux naturels ou encore leur coût nettement supérieur.



### 1.1.2 Le Pôle de développement économique "Plaine de la Venoge"

Dans le cadre de l'étude des pôles de développement économiques initiée en 1994, le Conseil d'État a confirmé que la zone d'activités de Vufflens-la-Ville - Aclens comptait, sur le plan économique, parmi les sites stratégiques d'importance cantonale, en raison notamment du fait qu'il s'agit d'une des seules zones d'activités du canton qui, en situation centrale, peut être raccordée au réseau des CFF. Cette zone est en effet comprise dans la principale aire d'activités secondaires et tertiaires définies par le plan directeur cantonal. Le Conseil d'État l'a ainsi désignée parmi les sites stratégiques retenus comme pôle cantonal de développement.

Ce qui précède a conduit à l'approbation du PPA "Plaine de la Venoge" en date du 30 juin 1998. Ce PPA mentionne expressément que *"l'accès à la zone depuis le nord sera assuré par une route de contournement de Vufflens-la-Ville et de Penthaz ou Penthaz et Cossonay-Gare. Cette route a été acceptée dans son principe par le Conseil d'Etat"*. Cet accès constitue dès lors une condition *sine qua non* de l'approbation du PPA "Plaine de la Venoge", ainsi qu'à l'exploitation du pôle de développement qui couvre une superficie totale de 665'100 m<sup>2</sup> dont environ 514'000 m<sup>2</sup> constructibles répartis en trois zones.

Selon la dernière enquête du SIVA, la situation en termes d'emplois est la suivante:

- fin 2013 : 900 emplois ;
- prévision 2018 : 1'700 emplois (+ 800) ;
- prévision 2023 : 2'300 emplois (+ 600).

On peut estimer qu'environ un tiers de ces futurs emplois (800 + 600) résulteront du développement de nouvelles activités et compétences logistiques. Les deux autres tiers seront plutôt le fait de relocalisations d'emplois vaudois. Concernant ces derniers, il est difficile de prévoir le comportement de chacun des acteurs concernés, si la RC 177 n'était pas construite. On peut seulement constater que, sans elle, le canton ne serait pas à même d'offrir un pôle logistique rail-route bien desservi, bien centré, avec des terrains libres. Dans ces conditions, cela signifierait certainement, pour certaines entreprises vaudoises, un déclin ou un départ vers un autre canton. La perte de plusieurs centaines d'emplois serait donc probable.

Sur la base d'autres pôles industriels comparables, le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) faisait état d'un trafic généré au terme du développement du pôle, soit à l'horizon 2020, de 11'000 à 13'000 mouvements de véhicules par jour (TJM), dont 1'500 à 1'600 mouvements de poids lourds par jour moyen (TJM PL).

Compte tenu de la réorientation progressive du site en pôle logistique, les prévisions du trafic engendré par le pôle ont été revues à la baisse (6'500 à 7'000 véh/jour), mais avec une plus forte proportion de poids lourds : 1'800 à 1'900 véh/jour (TJM PL = trafic journalier moyen sur 7 jours). A noter qu'une récente enquête interne du SIVA indique un chiffre de 2'500 PL/jour (ouvrable). Dans les deux cas, le trafic engendré par les sites voisins (1'000 PL/jour TJM), viendrait s'ajouter à ces chiffres. C'est donc une charge d'au minimum 2'800 poids lourds par jour (TJM) que les deux axes (RC 151 et RC 177) devront absorber.

### 1.1.3 Démarche foncière

Par décret du 28 octobre 2006, suite aux conclusions d'une étude préliminaire en améliorations foncières, le Département des infrastructures (DINF, actuellement Département des infrastructures et des ressources humaines, DIRH) a ordonné la création d'un Syndicat d'améliorations foncières obligatoire en corrélation avec la route cantonale RC 177 (syndicat AF).

Ce syndicat a notamment pour objectifs de procéder au remaniement parcellaire, de redéfinir et rétablir le réseau des accès et d'assurer l'évacuation et le drainage des eaux.

A l'exception du couloir de la Venoge, les terrains traversés par la RC 177 sont entièrement situés en zone agricole. Ainsi, une réorganisation des parcelles traversées est absolument nécessaire, tout comme une redéfinition des accès agricoles, afin de conserver, voire si possible d'améliorer les conditions d'exploitation.

Conformément à l'art. 63 de la Loi sur les améliorations foncières du 29 novembre 1961 (LAF RSV 913.11), le périmètre général de l'entreprise ainsi que l'avant-projet des travaux collectifs ont été mis à l'enquête publique par la Commission de classification du syndicat en même temps que le projet routier.

Les décisions d'approbation du projet routier par le chef du DINF et du syndicat AF notamment ont été notifiées le 5 juin 2009. Un recours a été déposé contre ces décisions par l'Association Venoge Vivante le 13 juillet 2009.

La Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (CDAP) a rendu un arrêt le 5 octobre 2010 (AC.2009.0144) annulant les décisions du syndicat AF et l'approbation du projet routier par le chef du DINF au seul motif que le projet était lacunaire sur la question des surfaces d'assolement (SDA).

Le dossier a été complété et les décisions susmentionnées ont été notifiées une nouvelle fois le 7 octobre 2011. L'Association Venoge Vivante et le WWF Vaud et Suisse ont recouru contre ces décisions le 11 novembre 2011. La CDAP a rendu un arrêt déboutant les recourants le 17 août 2012 (AC.2011.0287). Aucun recours n'ayant été déposé au Tribunal Fédéral (TF), le périmètre général de l'entreprise ainsi que l'avant-projet des travaux collectifs sont approuvés.

#### *1.1.4 Archéologie*

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. Ces deux sites sont datés de la même période, soit la fin de l'âge du Fer (La Tène finale, entre 150 et 80 av. J.-C.), et il s'agit sans doute d'un seul et même site.

Les sondages complémentaires ont montré une stratigraphie complexe avec pas moins de cinq niveaux d'occupation successifs, ce qui entraînera une fouille, et donc une interprétation des vestiges, assez difficiles. Rappelons que les constructions de la fin de l'âge du Fer se caractérisent encore par l'emploi de la terre et de bois les maçonneries n'apparaissent en effet que durant la période romaine.

D'un point de vue scientifique, ces fouilles seront sans doute de première importance. En effet, cette période est avant tout connue par la prédominance d'agglomérations fortifiées (oppida) illustrés notamment par le mont Vully ou Sermuz, certains grands sanctuaires ou aires cultuelles comme à La Tène (NE, site éponyme) ou la colline du Mormont, de même que par quelques dizaines de sépultures. Par contre, nous n'avons actuellement que de très rares informations sur les habitats ruraux de cette période, dont un des seuls exemples a été fouillé à Cuarny lors de la construction de l'autoroute A1.

Par ailleurs, concernant plus spécifiquement le site de Vufflens-la-Ville, certains indices découverts lors des sondages incitent à postuler l'existence d'activités artisanales. En effet, la présence de ratés de cuisson en céramique pourrait signaler un atelier de potier, ce qui serait alors sans précédent pour cette période.

En conclusion, le site de Vufflens-la-Ville, par son étendue et la qualité de la conservation des vestiges, pourrait devenir une référence dans le cadre de toute une série de problématiques pour cette période. Sans être exhaustif, on mentionnera l'occupation du territoire, l'économie agricole, l'approvisionnement des oppida et des sites cultuels, et enfin l'artisanat. Il est en outre probable que le site révèle des aménagements liés à la gestion et à l'utilisation des eaux de la Venoge.

### *1.1.5 Milieux naturels, biodiversité et paysage*

Le projet routier s'insère dans un site avec des qualités naturelles et paysagères reconnues. La volonté de protéger la Venoge et son vallon a fait l'objet d'une initiative populaire qui a engendré l'établissement d'une planification cantonale et l'approbation, en 1997, du plan de protection de la Venoge (Plan d'affectation cantonale no. 284, PAC-V). La Venoge figure à l'inventaire des sites et monuments naturels du canton de Vaud (IMNS) et le tracé de la route touche plusieurs éléments du réseau écologique cantonal (REC, mesure E22 du Plan directeur cantonal, PDCn).

La nécessité de construire une route à cet endroit a donc conduit à une réflexion très poussée:

- le franchissement de la Venoge, à côté du pont du chemin de fer, n'aura pratiquement aucun impact sur la rivière elle-même ;
- pour la faune, l'effet de coupure de la route sera limité au maximum, grâce à six passages à faune ;
- cinq zones humides de transition seront créées, dont trois le long de la Venoge elle-même ;
- la plantation de haies et l'élargissement des bois créera des espaces de transition, favorables à la faune, et améliorera nettement la qualité du paysage.

Enfin, l'étude du tracé permettra de limiter les défrichements forestiers, pour la RC 177, à moins de 5'000 m<sup>2</sup>.

### *1.1.6 Effets de la route sur le territoire*

L'amélioration de l'accessibilité liée à la réalisation d'une route peut faire craindre le développement de nouvelles zones à bâtir de part et d'autre de l'infrastructure, alors que la fonction attendue ne vise qu'une amélioration de la liaison entre deux points (dans le cas précis entre la zone industrielle de Vufflens/Aclens et l'entrée de l'autoroute).

Ces développements peuvent parfois être non souhaitables, notamment lorsqu'une route traverse des territoires agricoles ayant également une valeur en tant que territoire non bâti favorable à des réseaux écologiques.

Dans le cas de la RC 177, les conditions de développement des communes directement concernées par le projet (Vufflens-la-Ville et Penthaz) sont limitées par les mesures du Plan directeur cantonal. En effet, ces communes disposent déjà de réserves importantes pour le développement de leurs logements et pour les activités économiques sur les parcelles déjà affectées à la construction. Il faut relever que la situation est identique sur la commune d'Aclens qui accueille une partie de la zone industrielle de Vufflens/Aclens.

De ce fait, les terrains agricoles de part et d'autre de la nouvelle route ne pourront pas être affectés en zone à bâtir et le risque de développement de constructions dû à la route est inexistant, en dehors, évidemment, de la zone du SIVA, où ce développement est souhaité. Considérant cette situation, il n'y a pas lieu de prévoir des mesures d'aménagement du territoire particulières pour éviter des développements inappropriés.

La vocation prioritaire liée à la logistique doit permettre une utilisation optimale de cette zone industrielle, économisant de ce fait des surfaces agricoles.

## **1.2 Bases légales**

### *1.2.1 Infrastructures routières*

Le projet de construction de la RC 177 trouve en premier lieu sa justification dans la Constitution du canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD RSV 101.01). En effet, l'art. 57 Cst-VD exige de l'Etat qu'il "*mène une politique coordonnée des transports et des communications*".

Selon l'art. 3, al. 2<sup>ter</sup> de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou RSV 725.01), le DINF (actuel DIRH) administre le réseau des routes cantonales. Cette disposition pose un principe de portée générale et s'applique aussi bien en matière de construction, d'entretien que d'utilisation des routes (Bulletin du Grand Conseil, 2A 1991, séance du 25 novembre 1991, p. 749 et 781). Ainsi le DIRH est compétent pour construire de nouvelles routes.

L'art. 8 LRou dispose que les études de base formant le plan sectoriel du réseau routier ont pour but d'assurer la planification des voies publiques à construire ou à modifier pour desservir les besoins de la population et de l'économie, compte tenu des liaisons existantes. En outre, elles fixent les tracés de routes en fonction des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic ainsi que des objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement.

Lors de la préparation de projets routiers portant sur une certaine étendue, l'Etat et les Communes examinent si leur exécution rend nécessaire un remaniement parcellaire (art. 15, al. 2 LRou), les terrains nécessaires à la construction d'une route pouvant être acquis par ce biais, ce qui est le cas en l'espèce (art. 14 LRou).

#### *1.2.2 Remaniement parcellaire*

La démarche de création d'un syndicat d'améliorations foncières a suivi la procédure prévue par l'article 27 de la Loi sur les améliorations foncières (LAF). Le département peut créer d'office et organiser des syndicats d'améliorations foncières, pour permettre la construction de voies publiques (routes, chemins de fer et canaux) et, d'une manière générale, la réalisation de grands travaux.

Les articles 94 à 98 de la LAF définissent les règles applicables aux remaniements entrepris en corrélation avec l'exécution de grands travaux. Le périmètre du syndicat d'améliorations foncières est établi sur la surface strictement nécessaire au projet routier et dans le respect de l'art. 95 de la LAF qui précise que le périmètre des terrains intéressés est fixé de sorte que la nouvelle répartition des terres puisse efficacement et rationnellement réparer les inconvénients causés à la propriété par les grands travaux tels que routes, etc.

#### *1.2.3 Archéologie*

Le tracé de la future route RC 177 traverse des sites archéologiques.

Les régions archéologiques sont définies au sens de la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPMNS, art. 7) qui précise que toutes atteintes au sous-sol des dites régions doit faire l'objet d'une autorisation spéciale. Cela traduit la volonté de limiter l'impact des projets sur des vestiges dignes d'être sauvegardés.

L'art. 73 de la LPMNS précise que le propriétaire d'un fonds dans lequel se trouvent des curiosités naturelles ou des antiquités offrant un intérêt scientifique est tenu de permettre les fouilles nécessaires.

#### *1.2.4 Qualité de l'air*

La Constitution vaudoise prévoit à son art. 52, al. 3 que l'Etat doit lutter contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain.

Comme on l'a vu plus haut (1.2.1), l'autorité fixe le tracé des routes en fonction notamment des impératifs de la protection de l'environnement (art. 8, al. 2 LRou).

Dans le domaine de la protection de l'air, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE RS 814.01) prévoit que lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, l'autorité compétente établit un plan de mesures à prendre pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (plan de mesures OPair). Ce plan de mesures est contraignant pour l'autorité en charge de son application (art. 44a LPE). L'exécution des mesures prévues par le plan est confiée aux cantons (art. 36 LPE).

Le Conseil d'Etat a approuvé le 11 janvier 2006 le plan de mesures OPair 2005 pour l'agglomération Lausanne-Morges. Ce plan décrit différentes mesures, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la mobilité, pour atteindre les objectifs d'assainissement à l'horizon 2015.

Le plan de mesures OPair 2005 constitue désormais un instrument de coordination pour intégrer les objectifs de protection de l'air dans la mise en œuvre du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Parmi les mesures figurant dans le chapitre *"mobilité-transports individuels motorisés"* figure la mesure MO-4 (p. 37) selon laquelle *"la route d'accès à la zone industrielle d'Aclens - Vufflens-la-Ville (essentiellement pour reporter l'accessibilité poids lourds à la zone industrielle par le nord, en évitant ainsi que ces derniers ne surchargent encore le secteur de Crissier, particulièrement critique quant aux niveaux de la pollution de l'air enregistrés)"*. En outre, le plan directeur cantonal fait également état des mesures du plan OPair 2005 sous la fiche A31.

Enfin, comme on le verra au chapitre 1.3 et comme le constate la décision finale approuvant le projet routier RC 177 du 7 octobre 2011, la construction de cette nouvelle liaison aura pour effet une réduction globale des émissions de NO<sub>x</sub> dans tout l'Ouest lausannois.

#### 1.2.5 Législation en matière d'aménagement du territoire

La zone d'activités "Plaine de la Venoge" a fait l'objet d'un plan partiel d'affectation légalisé le 30 juin 1998. Or, comme le requiert l'art. 47 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC RSV 700.11), les plans partiels d'affectation contiennent notamment des dispositions relatives à l'aménagement et à la destination des voies publiques existantes ou à créer ainsi qu'aux accès aux constructions. En principe, la collectivité publique est tenue d'équiper, fût-ce par étapes, les zones destinées à la construction. Selon l'art. 49 LATC, l'équipement est défini par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT RS 700). Pour qu'un terrain soit réputé équipé, il convient notamment qu'il soit desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès suffisantes (art. 19 LAT).

Actuellement, l'accès des véhicules venant du nord, au pôle de développement économique Vufflens-la-Ville - Aclens, implique la traversée de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. La zone d'activités ayant une vocation industrielle et commerciale, les voies d'accès actuelles ne sont pas adaptées, notamment au trafic poids lourd. La création d'une route de desserte telle que la RC 177 s'avère donc nécessaire pour satisfaire cette obligation légale.

En outre, comme on l'a vu au point 1.1.2, le PPA "Plaine de la Venoge" mentionne expressément que l'accès à la zone doit être assuré par une route de contournement. L'approbation du PPA, intervenue le 30 juin 1998 sous la signature du chef du DTPAT, a donc été expressément conditionnée à la construction de cette nouvelle desserte routière, destinée à assurer l'équipement au sens de l'art. 19 LAT.

Concernant l'application du règlement du Plan de protection de la Venoge, seul un petit tronçon de la route est concerné par son article 27. En effet, celui-ci ne s'applique que sur le périmètre N° 2, couloir de la Venoge. Cet article 27 précise : *"Seules peuvent être autorisées des constructions telles que chemins, routes, pont et chemins de fer dont l'emplacement est imposé par leur destination et qui servent un autre intérêt public prépondérant d'importance cantonale au moins"*. Dans son avis de droit, le prof. à la faculté de droit de l'UNIL, Vincent Martenet considère que le projet de la RC 177 est compatible avec la protection de la Venoge telle qu'elle est garantie dans la Constitution et dans le règlement du plan de protection de la Venoge. En effet, les atteintes environnementales, et en particulier celles à la rivière elle-même sont limitées, et l'intérêt public prépondérant d'importance cantonale au moins est démontré.



### *1.2.6 Protection de la Venoge et RC 177*

La protection de la Venoge fait suite à une initiative populaire acceptée par le peuple en 1990. Elle découlait ainsi d'un article constitutionnel. La Constituante a, par la suite, estimé que la protection du patrimoine naturel et culturel inscrit dans la Constitution ne devait pas différencier l'un ou l'autre des cours d'eau. La protection actuelle découle de l'art. 53 de la nouvelle Constitution du 14 avril 2003. La disposition transitoire découlant de l'art. 179, al. 1 Cst a trouvé son application par l'introduction de l'art. 45b dans la Loi sur la protection de la nature et des monuments et sites (LPNMS) en 2008.

Le Plan d'affectation cantonal approuvé le 28 août 1997 (PAC Venoge) transpose les dispositions découlant de l'initiative "Sauvez la Venoge" et de l'art. 45b LPNMS. Ce plan définit les affectations des différents secteurs de la Venoge et les dispositions réglementaires qui s'appliquent. Il définit également un Plan des mesures qui guide les autorités dans la mise en œuvre de la protection du site.

Le suivi de la mise en œuvre du PAC Venoge est assuré par une Commission, présidée par la Cheffe du département en charge de la protection de la nature et des paysages. Elle est formée des représentants des autorités cantonales, des communes et des associations de protection de la nature.

La réalisation de la RC 177 est conforme aux dispositions constitutionnelles car l'intérêt public à la réalisation de cette infrastructure routière est expressément prévu dans le Plan d'affectation cantonal de la Venoge. Dans l'élaboration du projet, une attention particulière a été apportée à l'intégration de l'ouvrage et à la minimisation des effets sur les valeurs biologiques de la Venoge, que ce soit pour la protection des milieux naturels eux-mêmes ou pour le maintien et le renforcement du réseau écologique constitué par le cours d'eau et ses abords. Plusieurs mesures environnementales définies dans l'étude d'impact sur l'environnement ont complété le dispositif contribuant à renforcer la protection de la Venoge dans le secteur concerné.

L'intégration du projet découle de la confirmation par le Conseil d'Etat de la protection de la Venoge. Cet engagement se traduira également dans les processus futurs de mise à jour du Plan qui viseront une optimisation des dispositions et mesures afin de garantir une protection à long terme de la Venoge et de ses affluents et à renforcer leur fonctionnement écologique.

### *1.2.7 Milieux naturels, biodiversité et paysage*

Le tracé de la future RC 177 traverse des milieux naturels dignes de protection.

Ces milieux et les espèces y vivant sont protégés par la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS, art. 4a) et la Loi sur la faune (art. 22) et nécessitent des autorisations spéciales à délivrer par le département concerné qui prend les mesures nécessaires à leur sauvegarde ou de définir les mesures de compensations adéquates à leur remplacement.

Le projet tient compte de ces exigences et définit les mesures nécessaires (chapitre 18.4 du rapport d'impact sur l'environnement – Fiches de description des mesures de compensation – mesures intégrées au projet routier).

## **1.3 Exposé de la situation**

### *1.3.1 Situation actuelle*

Comme exposé plus haut, dans le cadre des études menées en 2003 pour le projet de la centrale de distribution COOP, une étude globale sur le trafic englobant l'ensemble de la zone d'activités a été effectuée en considérant différents scénarios de desserte :

- réseau actuel (statu quo) ;
- réseau actuel avec RC 177 ;
- réseau actuel avec jonction d'Ecublens sur l'autoroute A1 ;
- réseau actuel avec RC 177 et jonction d'Ecublens.

La situation actuelle en matière de pollution de l'air est critique dans l'Ouest lausannois, avec un net dépassement de la valeur limite moyenne annuelle des concentrations de dioxyde d'azote. L'étude susmentionnée, vérifiée en automne 2005, puis en 2008, sur la base des derniers comptages de trafic connus, a démontré l'opportunité de la réalisation de la RC 177, indépendamment de la réalisation de la nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens, dont la mise en service est planifiée au mieux à l'horizon 2022 par la Confédération.

#### Exposé de la situation sur les études engagées

Un premier crédit d'étude de CHF 1'500'000.- a fait l'objet de l'EMPD 53/03 de 2003, décret du 10 février 2004. Il a permis de développer le projet et de le mettre à l'enquête en 2007. Cet objet (600'381) a été bouclé par décret le 29 mars 2012.

Un deuxième crédit d'étude (600'426) de CHF 4'950'000.- a fait l'objet de l'EMPD du 10 mars 2010. Il a permis de réaliser les prestations suivantes :

- relevé topographique complémentaire ;
- campagne géotechnique complémentaire pour déterminer la géologie et la géotechnique de manière à préciser la connaissance du sous-sol au droit de certains ouvrages ;
- rétribution du bureau assistant le SR (BAMO) pour le concours du pont et l'attribution via un marché public ouvert du mandat d'ingénieur civil. La rétribution des membres du jury et la planche de prix pour les lauréats du concours projet du viaduc sur la Venoge ;
- sondages archéologiques complémentaires ;
- honoraires d'ingénieurs civils pour les projets d'ouvrage, et la mise en soumission, tant pour les ouvrages d'art (viaduc sur la Venoge, 2 passages inférieurs (PI), 1 passage supérieur (PS), 1 voûtage) que pour la chaussée ;
- honoraires du BAMO assistant le SR en phase projet ;
- honoraires de divers spécialistes, tels que paysagiste, hydraulicien, pédologue ;
- honoraires du géomètre et de la CCL (Commission de classification) dans le cadre du syndicat d'améliorations foncières ;
- honoraires d'experts pour le contrôle externe des projets d'ingénieurs ;
- honoraires pour les spécialistes en environnement et écobilan.

Ces prestations ont permis de mettre en soumission un projet mûr, garant d'une approche fiable des prix de réalisation. Elles représentent environ un tiers du coût total des honoraires, le solde faisant partie de l'EMPD 3 visant à obtenir le présent crédit d'ouvrage. A ce jour, 3.1 millions de francs sont dépensés sur l'EMPD 2.

#### Descriptif du solde des études à réaliser pendant la phase travaux

Le présent crédit d'ouvrage servira à financer les études en lien avec les prestations suivantes :

- implantation et contrôles topographiques pendant la réalisation ;
- fouilles archéologiques ;
- honoraires d'ingénieurs civils pour la Direction des Travaux, tant pour les ouvrages d'art (viaduc sur la Venoge, 2 PI, 1 PS, 1 voûtage) que pour la chaussée ;
- honoraires du BAMO assistant le SR en phase réalisation ;
- honoraires de divers spécialistes, tels que paysagiste, hydraulicien, ingénieur en trafic, acousticien, pédologue, ingénieur en environnement et écobilan ;
- honoraires du géomètre pour les travaux collectifs dans le cadre du syndicat d'améliorations foncières ;
- prestations pour la sécurité du trafic ferroviaire (géo-monitorage, protecteurs, etc.).

### 1.3.2 Problèmes à résoudre

L'objectif du projet est d'assurer au site de Vufflens-la-Ville/Aclens une capacité d'accès suffisante pour absorber le trafic poids lourds généré par la zone, afin de lui permettre de développer tout son potentiel en termes d'activités et d'emplois, sans péjorer la situation du trafic dans l'Ouest lausannois.

La RC 177 permet non seulement d'éviter les zones habitées de Vufflens-la-Ville et de Penthaz, mais également de réduire l'impact du développement de la zone d'activités sur les émissions de polluants atmosphériques dans l'Ouest lausannois.

**La construction de la RC 177 permettra ainsi le développement économique de la zone d'activités de la "Plaine de la Venoge", une des rares zones d'activités raccordée au rail, en limitant au mieux les impacts négatifs pour la population.**

## 1.4 Description du projet

### 1.4.1 Description par secteur

Le projet retenu d'une longueur de 5'500 m est décrit ci-dessous :

- **Profils 8'400 à 10'000** (1'600 m) le projet consiste à reprendre la route communale existante (route de la Plaine) en la portant au gabarit de largeur de 7 m, avec création de présélections pour les accès, et la desserte de la zone industrielle actuelle. Renforcement de la chaussée existante.
- **Profils 10'000 à 10'300** (300 m) la RC 177 quitte la route actuelle Aclens – Vufflens-la-Ville pour franchir au moyen d'un viaduc les voies CFF et la Venoge. L'ouvrage respecte les gabarits de développements futurs des CFF (3<sup>e</sup> voie, voie industrielle supplémentaire) et les contraintes liées à la Venoge (gabarit de crue, chemin d'entretien).
- **Profils 10'300 à 12'300** (2'000 m) sur ce secteur, la RC 177 a été éloignée des habitations de Vufflens-la-Ville et Penthaz, et son profil en long gardé le plus longtemps possible proche du niveau du terrain naturel (10'800 à 11'900) afin de minimiser les impacts du bruit et améliorer l'intégration paysagère. C'est ce secteur qui est concerné par les fouilles archéologiques. La route existante Vufflens-la-Ville - Cossonay-Gare ("route du Moulinet") passe au-dessus de la RC 177 au moyen d'un nouveau passage supérieur (PS).
- **Profils 12'300 à 13'900** (1'600 m) sur la première partie, la RC 177 reprend le tracé de la RC 251 existante (Mex - Penthaz) en y adjoignant une piste cyclable en site propre, puis passe au sud de Penthaz pour rejoindre les environs de la sortie autoroutière de Cossonay (A1). Ce secteur comprend la réalisation de deux passages inférieurs (PI) agricoles et d'une buse pour le passage de la petite faune.

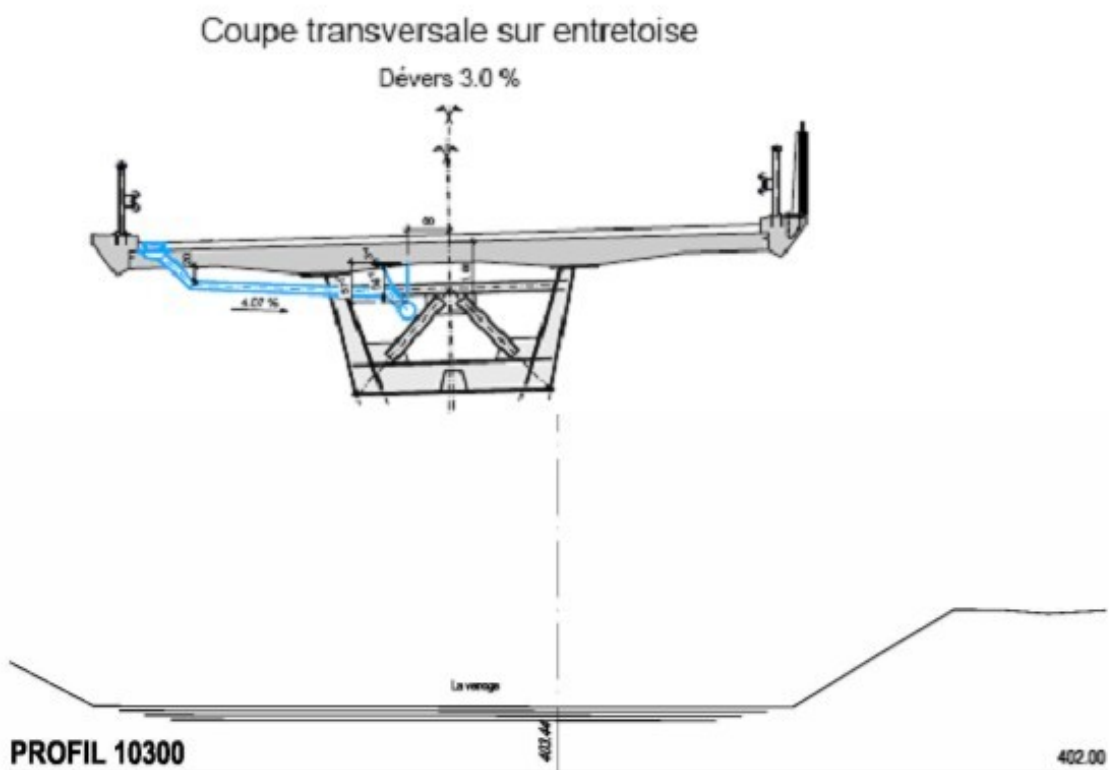
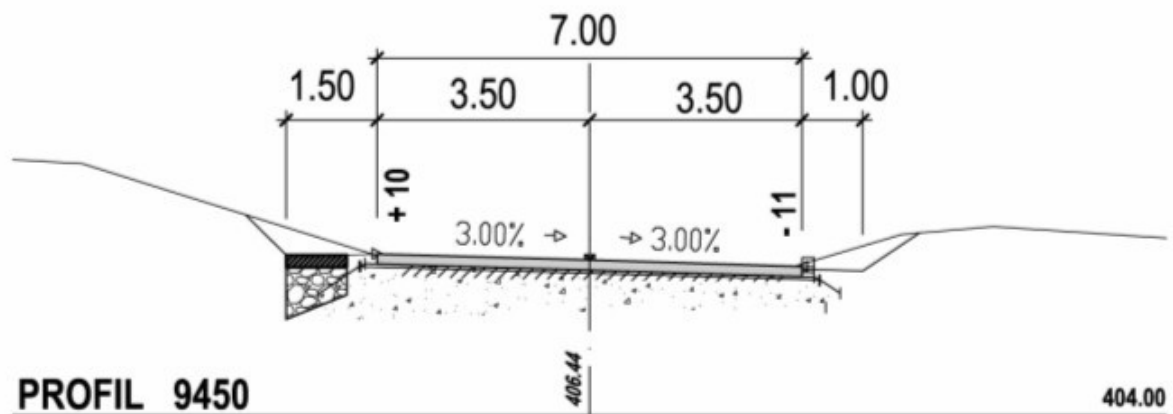
### 1.4.2 Situation

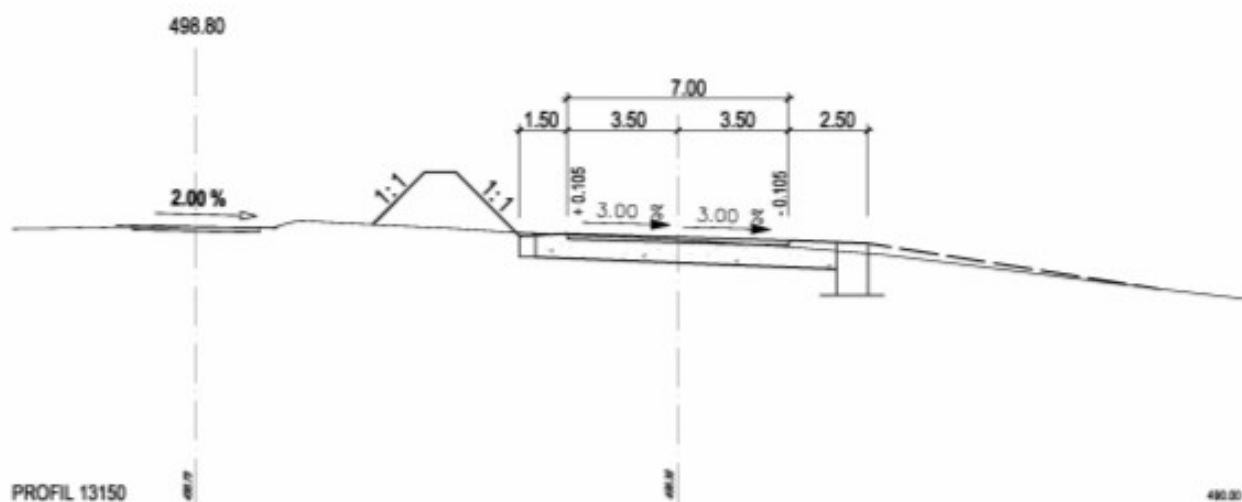
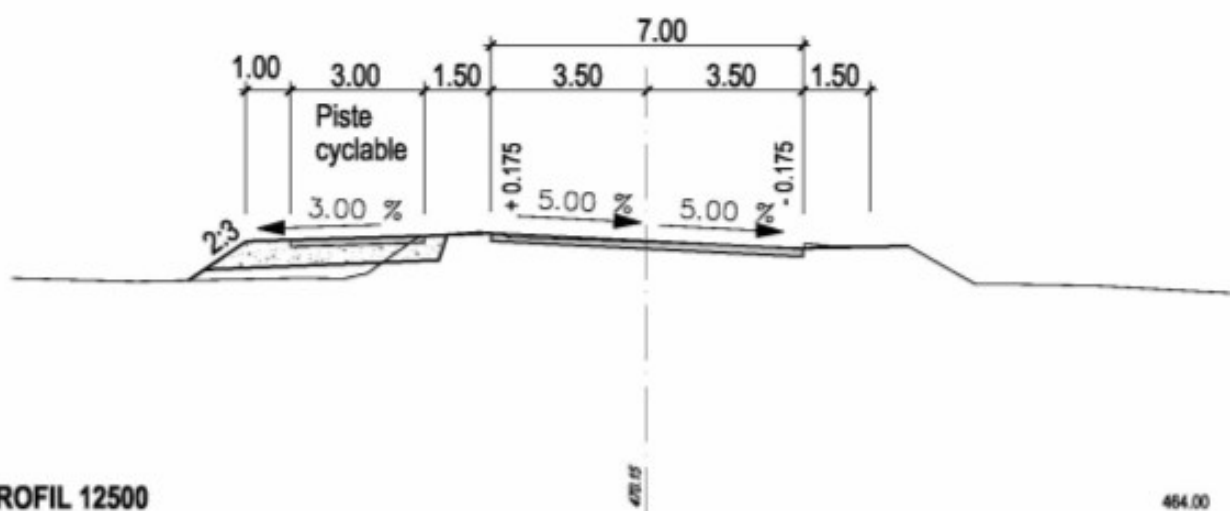
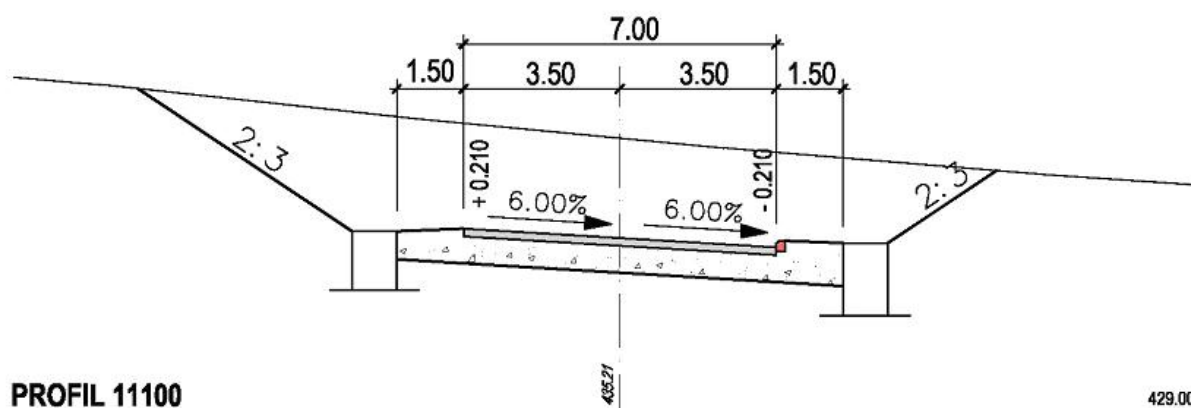


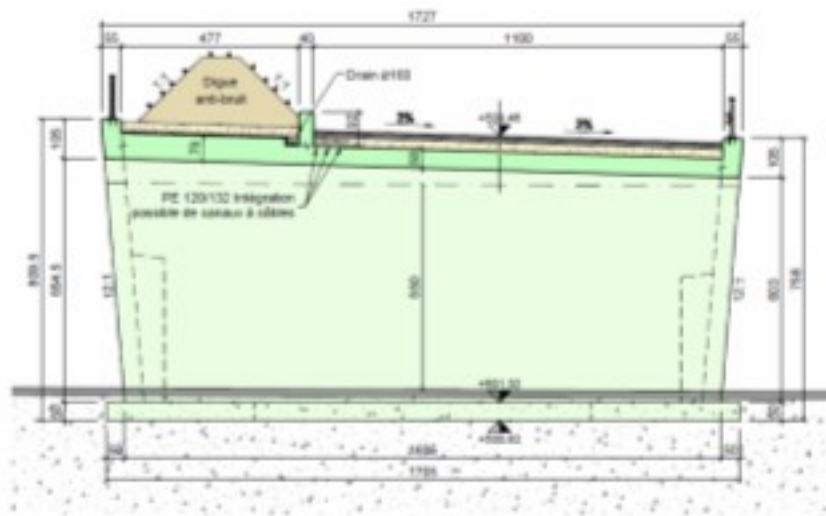
Image 1 : Situation en plan

#### Profils type

Les six profils ci-dessous illustrent les divers secteurs.







PROFIL 13'450

#### 1.4.3 Mesures environnementales

##### a) Mesures prévues par le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE).

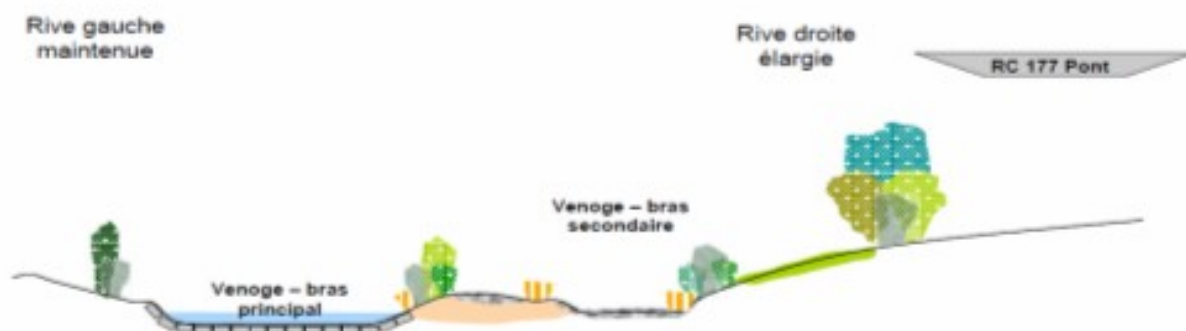
Le projet comprend 39 mesures de minimisation ou de compensation des impacts de la construction de la route RC 177 qui se répartissent par thèmes :

- protection contre le bruit : 3 mesures ;
- protection des eaux : 4 mesures ;
- forêt, conservation de la nature, protection du paysage naturel et bâti : 32 mesures.

Concernant ce dernier type de mesures, celles-ci se répartissent dans les catégories suivantes :

- création de cinq zones humides plus ou moins permanentes, transitions entre la pleine eau de la Venoge et les prairies et bois alentours ; ceci permet de renforcer considérablement la liaison amphibie le long de la Venoge, qui figure au Réseau écologique cantonal (REC) ;
- élargissement et éclaircissement de deux bois, transitions entre la forêt profonde et la prairie ;
- aménagement de nombreuses haies et arbres isolés, ainsi que d'une importante prairie maigre, facilitant les déplacements de la faune ;
- aménagement de six passages à faune de tailles variables pour minimiser l'impact de la route, un autre passage à faune est amélioré au-dessus de l'autoroute A1, à proximité ;
- déconstruction de deux routes préexistantes.

Le projet intègre la revitalisation d'un tronçon de la Venoge et la création d'une zone humide. Le lit de la Venoge sera élargi en rive droite et un bras secondaire créé. La pente de la berge sera adoucie et un cordon boisé rétabli à son sommet. Le schéma ci-dessous illustre ces aménagements :



Toujours concernant la Venoge, un de ses bras morts, actuellement atterri, sera converti en étang.

Les mesures retenues concernant les milieux naturels et la biodiversité sont conformes au PDCn (mesures E21 et E22), permettent la réalisation de la mesure C18 du PAC-Venoge, renforcent une liaison biologique amphibie du REC et une liaison biologique terrestre du réseau écologique national (REN).

Enjambée par un viaduc à un endroit déjà touché par le pont CFF, sans autre impact négatif, la Venoge verra ainsi sa situation globalement améliorée. Les zones agricoles ainsi que les lisières gagneront en biodiversité. La route récupère au maximum des tracés de routes préexistantes ; le reste sera, pour l'essentiel, construit sur du terrain agricole. L'impact sur la forêt est limité au maximum : moins d'un demi-hectare, qui sera compensé par des plantations équivalentes. Reste l'effet de coupure pour les déplacements des animaux, minimisé grâce aux passages à faune.

Les mesures ci-dessus s'inscrivent dans la cohérence de l'ensemble de celles prises ou prévues pour la renaturation de la Venoge, en particulier dans le secteur du Bois de Vaux, 5 km en amont sur la rivière. On peut aussi citer la toute récente inscription du site de Lovateire, en face de la ZI Vufflens-la-Ville - Aclens, à l'inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale.

A propos du bilan global de ces mesures, le rapport d'impact indique : *Bien qu'il soit difficile d'effectuer un bilan entre les impacts du projet et les mesures proposées, on peut estimer que le nombre, l'importance (en emprise) et la variété des mesures (du point de vue des milieux ou des espèces cibles) permettra d'obtenir un bilan final équilibré.*

Enfin, dans son avis de droit, le prof. Martenet considère que *les mesures compensatoires prévues paraissent, compte tenu de l'ensemble des circonstances, suffisantes au regard de l'article 27, al. 2 Règl. Venoge.*

#### b) Mesures complémentaires

Mandat pour assurer la cohérence de l'ensemble des mesures environnementales dans la vallée de la Venoge :

Les mesures environnementales proposées dans le présent EMPD concernent, pour la plupart, la Venoge et ses abords. En conséquence, leur réalisation (y compris leur suivi) sera étroitement coordonnée avec celle des mesures découlant du Plan de protection de la Venoge, composé d'un Plan d'affectation cantonal et d'un Plan directeur des mesures.

Ce Plan directeur des mesures constitue le catalogue des mesures proposées par le Conseil d'Etat. Son financement est assuré par le biais d'exposés des motifs et projets de décrets soumis au Grand Conseil. A ce jour, deux EMPD ont été octroyés, en 2003 et en 2009. Afin d'assurer la coordination précitée et faciliter une mise en oeuvre optimale, un mandat visant à l'élaboration d'un programme des priorités de



réalisation du solde des travaux découlant du Plan directeur des mesures de la Venoge a été inclus dans le présent EMPD.

Ce mandat aura pour but principal d'organiser une concertation avec les communes et organisations concernées par l'ensemble des mesures visant le cours de la Venoge. Il devra arrêter les priorités de mise en œuvre du Plan directeur des mesures du programme de protection de la Venoge, compte tenu des mesures environnementales liées à la RC 177. La finalité de cette démarche est d'assurer la cohérence de l'ensemble des mesures et de favoriser un consensus dans leur programmation.

Outre ce mandat de coordination, les cinq mesures suivantes sont ajoutées à celles prévues dans le RIE :

- réalisation d'une bassière à la Tine de Conflens (La Sarraz). Cette mesure porte sur deux parcelles forestières pour une surface totale de 42'000 m<sup>2</sup> et sur des travaux d'aménagement hydraulique et forestier ;
- restitution du caractère alluvial à la peupleraie de Denges. Cette mesure comprend l'indemnisation des propriétaires par la création d'îlots de vieux bois, des mesures techniques ponctuelles en lien avec un risque de déstabilisation des voies CFF et des mesures pour contenir les plantes envahissantes ;
- assainissements complémentaires de passages à faune dans le secteur de la basse Venoge ;
- renaturation de la Venoge et limitation de l'érosion dans le secteur du Moulin du Choc, sur le territoire des communes de Vufflens-la-Ville et Aclens. Il s'agit d'une mesure plus ambitieuse et plus étendue que celle prévue dans le cadre du Plan directeur des mesures de la Venoge ;
- création d'un réseau d'îlots de sénescence (îlots de vieux bois) dans le vallon de la Senoge. Cette mesure sera ajoutée au programme de création de réserves forestières du canton.

#### *1.4.4 Prise en compte du développement durable*

A côté des mesures environnementales, le projet a, dès son origine, été optimisé pour obtenir un impact le plus faible possible :

- le tracé a été affiné pour la meilleure intégration possible dans le paysage et minimiser les conséquences environnementales ;
- le projet reprend le tracé de routes existantes sur plus d'un tiers de sa longueur ;
- 23 variantes de chaussée ont été évaluées sur la base de huit critères : consommation d'énergie, émissions de gaz à effets de serre, coût énergétique, coût commercial, complexité du processus de fabrication, séquence de pose, maintenance de la chaussée et potentiel de recyclage ; cette analyse a débouché sur l'utilisation d'enrobé tiède avec des fraisats.

### **1.5 Risques liés à la non réalisation de la route**

#### *1.5.1 Perte d'emplois*

Si la RC 177 n'était pas construite, il est probable que le développement des activités du pôle de Vufflens-la-Ville - Aclens serait faible. 500 emplois iraient, à court terme, s'installer ailleurs - probablement hors du canton - et sans doute quelques centaines d'autres à moyen terme. En effet, sans accès poids lourds par le nord, et avec un accès sud saturé, les entreprises auraient tendance à choisir d'autres sites, le cas échéant hors du canton.

En d'autres termes, l'abandon du projet handicaperait le développement de la zone industrielle et serait incompatible avec les engagements pris par le Canton.

La commune de Vufflens-la-Ville a subordonné l'octroi de permis de construire à la construction de la RC 177. Cette condition a, certes, été levée par la CDAP le 8 janvier 2014, mais la Commune a déposé un recours au Tribunal fédéral.

Enfin, la réalisation de la RC 177 apporterait un soutien à l'économie régionale et s'inscrirait dans une politique économique anticyclique. Son abandon aurait un impact notable pour les entreprises du secteur de la construction.

### 1.5.2 Concentration du trafic dans une zone surchargée

Si, comme exposé sous 1.5.1, l'abandon du projet de route conduisait à un fort ralentissement de la croissance du pôle, l'influence de celui-ci sur le trafic régional serait évidemment réduit.

En revanche, si, malgré l'abandon du projet de la RC 177, les implantations se réalisaient jusqu'à remplir le site, alors l'évolution 2010 - 2020 du trafic serait la suivante :

| <b>Evolution 2010 - 2020 sans RC 177 (avec jonction d'Ecublens) ***</b> |                                   |             |                  |                                   |             |                  |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------|------------------|-----------------------------------|-------------|------------------|
|                                                                         | <b>Poids lourds/jour (TJM/PL)</b> |             |                  | <b>Total véhicules/jour (TJM)</b> |             |                  |
|                                                                         | <b>2010</b>                       | <b>2020</b> | <b>Evolution</b> | <b>2010</b>                       | <b>2020</b> | <b>Evolution</b> |
| RC 151 (sortie du site du SIVA)                                         | 1'230                             | 2'800       | 128 %            | 9'800                             | 14'800      | 51 %             |
| Autoroute Crissier - Villars-Ste-Croix                                  | 4'200                             | 5'100       | 21 %             | 102'900                           | *130'200    | 27 %             |
| Vufflens                                                                | P.L. interdits                    |             |                  | **3'000                           | 3'900       | 30 %             |
| Penthaz                                                                 | 150                               | 220         | 47 %             | 4'400                             | 6'800       | 55 %             |

Pour comparaison, la simulation si la RC 177 est construite donne les chiffres suivants :

| <b>Evolution 2010 - 2020 avec RC 177 et jonction d'Ecublens (en 2020) ***</b> |                                   |             |                  |                                   |             |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------|------------------|-----------------------------------|-------------|------------------|
|                                                                               | <b>Poids lourds/jour (TJM/PL)</b> |             |                  | <b>Total véhicules/jour (TJM)</b> |             |                  |
|                                                                               | <b>2010</b>                       | <b>2020</b> | <b>Evolution</b> | <b>2010</b>                       | <b>2020</b> | <b>Evolution</b> |
| RC 151 (sortie du site du SIVA)                                               | 1'230                             | 1'550       | 26 %             | 9'800                             | 13'450      | 41 %             |
| Autoroute Crissier - Villars-Ste-Croix                                        | 4'200                             | 3'850       | -8 %             | 102'900                           | *126'800    | 23 %             |
| Vufflens                                                                      | P.L. interdits                    |             |                  | **3'000                           | 1'900       | -37 %            |
| Penthaz                                                                       | 150                               | 200         | 33 %             | 4'400                             | 4'300       | -2 %             |
| RC 177 (sortie du site du SIVA)                                               |                                   | 1'250       |                  |                                   | 4'550       |                  |

Source : Transitec - DGMR

\* : moyenne des scénarios

\*\* : estimation

\*\*\* : la jonction d'Ecublens ne sera certainement pas en service en 2020 déjà. Cette hypothèse est cependant retenue ici pour la cohérence du modèle.

Comme expliqué sous ch. 1.1.2, 2'800 poids lourds par jour constituent un minimum. En outre, les 1'250 prévus sur la RC 177 paraissent une hypothèse basse ; les encombrements du secteur de Crissier inciteront sans doute une plus grande proportion de poids lourds à choisir un itinéraire par la RC 177. Il serait donc raisonnable de tabler plutôt sur une proportion proche de 50 %, soit 1'400 poids lourds/jour, sur la RC 177.

La lecture de ces tableaux amène aux constatations suivantes :

- sans la RC 177, la RC 151 serait soumise à un trafic poids lourds très intense : 2'800 par jour, soit une augmentation de 128 % ; cette croissance serait

- ramenée à 26 % avec la RC 177 ;
- sur l'autoroute entre Crissier et Villars-Sainte-Croix, l'augmentation prévue de 20 % du nombre de poids lourds serait ramenée à une baisse de 8 % avec la RC 177 ; dans l'ensemble, ce tronçon extrêmement chargé serait soulagé par la RC 177 ;
- l'augmentation prévue de 30 % à 55 % du trafic léger à travers Vufflens-la-Ville et Penthaz se muerait en une baisse, si la RC 177 était construite.

Enfin, sans la RC 177, au moins 900 poids lourds/jour devraient effectuer un détour de huit kilomètres, pour les trajets à destination du nord ; cela représente 2.6 millions de km poids lourds par an, avec les conséquences que cela implique en termes financier et environnementaux.

En résumé, si le pôle se développait sans la RC 177, il en résulterait une charge de trafic supplémentaire importante sur un des tronçons les plus chargés de Suisse. Lorsque ce secteur sera amélioré par l'assainissement du goulet d'étranglement de Crissier et par la nouvelle jonction d'Ecublens, la situation sera évidemment meilleure. Mais ce secteur restera de toute manière très chargé.

#### *1.5.3 Efforts d'assainissement de l'air dans l'Ouest lausannois en partie remis en cause*

Actuellement, le long de l'autoroute dans le secteur Crissier - Ecublens, la concentration d'oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) oscille entre 30 et 40 µg/m<sup>3</sup>, selon les endroits. La limite moyenne annuelle fixée par l'OPair est à 30 µg/m<sup>3</sup>. Selon l'étude d'impact, la RC 177 abaisserait légèrement les valeurs dans ce secteur. Cette mesure n'est pas suffisante pour assainir à elle seule la zone, mais elle va dans le bon sens.

A l'inverse, le secteur Vufflens-la-Ville - Penthaz connaît actuellement une concentration de l'ordre de 15 µg/m<sup>3</sup>. La RC 177 provoquerait une légère augmentation de concentration, mais le secteur resterait largement dans les normes.

#### *1.5.4 Mesures supplémentaires d'assainissement du bruit nécessaires à Vufflens-la-Ville et Penthaz.*

Comme le trafic à travers ces deux localités augmenterait, des mesures supplémentaires d'assainissement du bruit seraient nécessaires. A l'inverse, la construction de la RC 177 réduirait le niveau des nuisances sonores, par rapport au niveau actuel.

A Vufflens-la-Ville, sans la RC 177, 41 bâtiments subiraient un dépassement des valeurs limites de bruit ; avec la RC 177, ce nombre baisserait à 20, avec un dépassement moindre.

A Penthaz, ces chiffres sont respectivement de 40 bâtiments en dépassement sans la RC 177 et 10 si elle est construite.

#### *1.5.5 Rôle de plateforme d'échange pour le gravier et les matériaux de construction remis en cause*

La situation du pôle logistique, à proximité du pied du Jura et de l'agglomération Lausanne-Morges, avec un bon raccordement au rail et à l'autoroute, serait idéale pour assumer un rôle de plateforme d'échange pour le gravier, les matériaux de construction et les terres d'excavations issues de nombreux chantiers de l'agglomération. Sans la RC 177, ce rôle serait remis en cause par manque d'accès routier, notamment vers le nord du canton.

#### *1.5.6 Assainissement de la décharge de Colliare impossible*

Sans la RC 177, l'accès à l'ancienne décharge de Colliare est inadéquat. Son assainissement (450'000 m<sup>3</sup> à remblayer) serait compromis.

## 1.6 Planning intentionnel et coût des travaux

### 1.6.1 Planning général du projet

RC 177 - Planification intentionnelle de l'ensemble des études et des travaux

|                                                                                        | 2013 |    |    |    | 2014 |    |    |    | 2015 |    |    |    | 2016 |    |    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|
|                                                                                        | T1   | T2 | T3 | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 |
| Approbation définitive et exécutoire du projet par la CDIRH                            | ●    |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Projet et mise en soumission                                                           | ■    | ■  |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Recherche du crédit travaux au Grand Conseil (EMPD 3) sur base de soumissions rentrées |      |    | ■  | ■  | ■    | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Travaux préparatoires                                                                  |      |    |    |    |      |    |    |    | ■    | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |
| Fouilles archéologiques                                                                |      |    |    |    |      |    |    |    |      | ■  | ■  | ■  | ■    | ■  |    |    |
| Travaux principaux                                                                     |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    | ■  | ■  |

Tableau 2 : planning général des démarches et travaux (fin travaux principaux en 2018)

Le planning général est basé sur des hypothèses réalistes quant aux délais en lien avec les démarches nécessaires pour les marchés publics d'une part et à la recherche du présent crédit d'ouvrage.

Étant donné la durée des procédures, du temps de réalisation des fouilles archéologiques et la volonté de la DGMR de demander un crédit d'ouvrage basé sur des soumissions rentrées, il n'est pas envisageable de débiter le chantier principal avant 2016.

### 1.6.2 Bases des coûts

Ce projet de construction de route cantonale a été étudié par le bureau technique de la DGMR, avec l'appui de divers mandataires spécialisés au vu de la complexité des aménagements projetés. Les coûts des travaux sont basés sur des soumissions rentrées pour les lots principaux. Les autres coûts sont estimés par les mandataires ou par la DGMR.

### 1.6.3 Coûts détaillés du projet

N° d'objet Procofiév 600'426 (DDI 300110) - Décret N° 1 (routes)

| Chapitre | Rubrique | Libellé                                               |             |  |
|----------|----------|-------------------------------------------------------|-------------|--|
| 1        |          | <b>Dépenses générales</b>                             |             |  |
|          | 12       | Honoraires d'ingénieurs et spécialistes               | 4'299'000   |  |
|          | 13       | Frais de procédure                                    | 100'000     |  |
| 3        |          | <b>Tracé</b>                                          |             |  |
|          | 31       | Travaux routiers                                      | 25'896'000  |  |
|          | 33       | Mesures environnementales dans la vallée de la Venoge | 4'293'000   |  |
|          | 35       | Essais de matériaux, sondages sur tracé               | 240'000     |  |
| 4        |          | <b>Ouvrages d'art</b>                                 |             |  |
|          | 40       | Essais de matériaux, sondages pour ouvrages d'art     | 80'000      |  |
|          | 41       | Viaduc sur la Venoge                                  | 15'698'000  |  |
|          | 42       | Voûtage du Moulin                                     | 380'000     |  |
|          | 43       | PS du Moulinet                                        | 1'333'000   |  |
|          | 44       | PI Bois du Cimetière                                  | 1'005'000   |  |
|          | 45       | PI du chemin 8                                        | 1'282'000   |  |
| 5        |          | <b>Bruit</b>                                          |             |  |
|          | 54       | Paroi antibruit sur et hors viaduc sur la Venoge      | 1'370'000   |  |
| 6        |          | <b>Frais divers</b>                                   |             |  |
|          | 61       | Communication                                         | 450'000     |  |
| 7        |          | <b>Réserves</b>                                       |             |  |
|          | 76       | Réserve globale (travaux routiers)                    | 7'000'000   |  |
|          |          | <b>Total charges HT (sous-total)</b>                  | 63'426'000  |  |
| 8        |          | <b>Recettes</b>                                       |             |  |
|          | 81       | Participation SIVA (HT)                               | - 4'630'000 |  |
|          |          | Total HT                                              | 58'796'000  |  |
|          |          | TVA 8.0 %                                             | 4'704'000   |  |
|          |          | Total crédit demandé TTC                              | 63'500'000  |  |

## N° d'objet Procofiev 600'638 (DDI 300180) - Décret N° 2 (syndicat AF)

| Chapitre                         | Rubrique | Libellé                                 |           |  |
|----------------------------------|----------|-----------------------------------------|-----------|--|
| <b>2</b>                         |          | <b>Terrains</b>                         |           |  |
|                                  | 21       | Acquisition de terrains                 | 650'000   |  |
|                                  | 22       | Indemnités                              | 565'000   |  |
|                                  | 23       | Syndicat AF – TG (travaux géométriques) | 825'000   |  |
|                                  | 24       | Syndicat AF – TC (travaux collectifs)   | 3'516'000 |  |
| Total HT                         |          |                                         | 5'556'000 |  |
| TVA 8.0 % arrondi                |          |                                         | 444'000   |  |
| Total crédit demandé TTC arrondi |          |                                         | 6'000'000 |  |

## N° d'objet Procofiev 600'636 (DDI 300178) - Décret N° 3 (fouilles archéologiques)

| Chapitre | Rubrique          | Libellé                                       |           |  |
|----------|-------------------|-----------------------------------------------|-----------|--|
| 3        |                   | Archéologie                                   |           |  |
|          | 30                | Fouilles archéologiques (sur Tracé routier)   | 3'600'000 |  |
|          | 30                | Honoraires archéologiques (sur Tracé routier) | 1'493'000 |  |
|          | Total HT          |                                               | 5'093'000 |  |
|          | TVA 8.0 % arrondi |                                               | 407'000   |  |
|          |                   | Total crédit demandé TTC arrondi              | 5'500'000 |  |

Note : des demandes de participation aux coûts d'archéologie par des privés sont en cours, avec l'objectif d'atteindre une couverture de 40-50 % de ces dépenses.

Un premier crédit d'étude de CHF 1'500'000.- a fait l'objet de l'EMPD 53/03 de 2003, décret du 10 février 2004. Il a permis de développer le projet et de le mettre à l'enquête en 2007 (enquêtes travaux routiers et syndicat AF). Ce DI (600'381) a été bouclé par décret le 29 mars 2012.

Conformément au règlement SIA 103 (édition 2003), art. 4.1.3, la marge d'approximation des prévisions de coût de ces études telle qu'indiquée au poste "Réserve globale" pour les divers et imprévus est évaluée à 10 %. Les coûts de renchérissement seront calculés selon la méthode ICP (indice des coûts de production) et pour les études sur la base des indications de la KBOB (indice des salaires).

Un montant de CHF 539'223.- a été engagé à ce jour pour l'acquisition des terrains nécessaires au projet. La totalité des opérations ont été réalisées en adéquation avec les estimations de la Commission Cantonale Immobilière (CCI). Pour préfinancer les achats de terrains et les honoraires y relatifs, le "Fonds pour l'acquisition de droits réels et d'immeubles de réserve (FAIR)" a été sollicité. Dès lors, le montant de CHF 539'223.- devra être remboursé sur le dit Fonds.

L'enveloppe des coûts estimés pour les études et les travaux de construction pour l'ensemble du projet routier, l'acquisition des terrains, les travaux collectifs du syndicat, et l'archéologie, se monte à CHF 80'000'000.- TTC, montant auquel il faut déduire une participation financière acquise de CHF 5 mio par le SIVA. La dépense nette TTC s'élève donc à CHF 75'000'000.- TTC. Cette évaluation est basée d'une part sur des soumissions rentrées et d'autre part, sur des estimations de coûts basées sur des prix 2009 établies conformément au règlement SIA 103 (édition 2003). La marge d'approximation de coût, à ce stade du projet, est évaluée à +/- 10 %.

## **2 MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Jusqu'à la mise à l'enquête, le projet a été élaboré et géré par la DGMR avec l'appui de mandataires extérieurs pour certaines tâches spécifiques. Les prestations pour l'élaboration des projets d'exécution et la direction des travaux sont externalisées via des procédures marchés publics ouvertes et sont intégrées dans le présent EMPD. La Direction du projet et la Direction Générale des Travaux (DGT) sont assumées par le personnel de la DGMR.

Dans le cadre du syndicat d'améliorations foncières (AF), les travaux géométriques et collectifs sont pilotés par le Service du développement territorial (SDT). Le mandat de géomètre a été attribué à la suite d'une procédure ouverte conformément à la Loi sur les marchés publics. Les travaux collectifs seront mis en soumission également selon une procédure ouverte conformément à la Loi sur les marchés publics.

Les sondages et fouilles archéologiques sont pilotés par le Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL), section archéologie cantonale. Les prestations pour les fouilles sur le futur tracé de la route ont fait l'objet d'un appel d'offres selon une procédure ouverte conformément à la Loi sur les marchés publics.

Enfin, les mesures environnementales seront suivies par une commission qui se réunira à intervalles réguliers. En feront partie la Direction générale de l'environnement (Direction des ressources et du patrimoine naturel), l'Association Venoge Vivante, le WWF, Pro Natura, l'ATE et les milieux agricoles concernés. La Direction générale de l'environnement veillera à la coordination de ses travaux avec ceux de la Commission Venoge désignée par le Conseil d'Etat.

## **3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET**

### **3.1 Conséquences sur le budget d'investissement**

Objet N° 600'426 : RC 177, Crédit d'investissement pour la construction de la route, décret N° 1.

Objet N° 600'638 : RC 177, Crédit d'investissement pour le syndicat AF, décret N° 2.

Objet N° 600'636 : RC 177, Crédit d'investissement pour les fouilles archéologiques, décret N° 3.



Les montants ci-dessous concernent le coût des travaux du présent EMPD

| En milliers de francs                                                       |            |               |               |                         |               |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------|
| Intitulé                                                                    | Année 2014 | Année 2015    | Année 2016    | Année 2017 et suivantes | Total         |
| a) Transformations immobilières : dépenses brutes                           |            |               |               |                         |               |
| Décret 1 (route)                                                            | 0          | 11'000        | 22'000        | 35'500                  | 68'500        |
| Décret 2 (AF)                                                               | 0          | 1'000         | 2'000         | 3'000                   | 6'000         |
| Décret 3 (archéologie)                                                      | 0          | 2'800         | 1'700         | 1'000                   | 5'500         |
| Total décrets 1 à 3                                                         | 0          | 14'800        | 25'700        | 39'500                  | 80'000        |
| a) Transformations immobilières : recettes de tiers                         | 0          | 1'000         | 2'000         | 2'000                   | 5'000         |
| <b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b> | <b>0</b>   | <b>13'800</b> | <b>23'700</b> | <b>37'500</b>           | <b>75'000</b> |
| b) Informatique : dépenses brutes                                           | 0          | 0             | 0             | 0                       | 0             |
| b) Informatique : recettes de tiers                                         | 0          | 0             | 0             | 0                       | 0             |
| <b>b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>                 | <b>0</b>   | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>                | <b>0</b>      |
| c) Investissement total : dépenses brutes                                   |            |               |               |                         |               |
| Décret 1 (route)                                                            | 0          | 11'000        | 22'000        | 35'500                  | 68'500        |
| Décret 2 (AF)                                                               | 0          | 1'000         | 2'000         | 3'000                   | 6'000         |
| Décret 3 (archéologie)                                                      | 0          | 2'800         | 1'700         | 1'000                   | 5'500         |
| Total décrets 1 à 3                                                         | 0          | 14'800        | 25'700        | 39'500                  | 80'000        |
| c) Investissement total : recettes de tiers                                 | 0          | 1'000         | 2'000         | 2'000                   | 5'000         |
| <b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>      | <b>0</b>   | <b>13'800</b> | <b>23'700</b> | <b>37'500</b>           | <b>75'000</b> |

Aucun montant n'est prévu au budget 2014 et les montants prévus au plan d'investissement 2015-2018 regroupés, dans un premier temps, sous l'objet 600'426 (DDI 300110) sont les suivants :

2014 : CHF 3'890'000

2015 : CHF 7'000'000

2016 : CHF 9'250'000

2017 : CHF 12'000'000

2018 : CHF 6'900'000

Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront modifiées en conséquence, dès l'adoption de cet EMPD par le Grand Conseil.

### 3.2 Amortissement annuel

Décret N° 1 (route) : l'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 3'175'000.- par an.

Décret N° 2 (syndicat AF) : l'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 300'000.- par an.

Décret N° 3 (archéologie) : l'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 275'000.- par an.

### **3.3 Charges d'intérêt**

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

Décret N° 1 (route)

$(CHF\ 63'500'000 \times 5.0 \times 0.55)/100 = CHF\ 1'746'300.-$

Décret N° 2 (syndicat AF)

$(CHF\ 6'000'000 \times 5.0 \times 0.55)/100 = CHF\ 165'000.-$

Décret N° 3 (archéologie)

$(CHF\ 5'500'000 \times 5.0 \times 0.55)/100 = CHF\ 151'300.-$

### **3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel**

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel de la Direction générale de la mobilité et des routes ni sur les effectifs du personnel du Service du développement territorial (SDT) et du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL).

### **3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement**

La nouvelle route fera partie du réseau des infrastructures routières vaudoises.

Les frais d'exploitation de l'investissement réalisé, soit 5.1 km de nouvelle route augmenteront la part du budget du DGMR de CHF 204'000.- par an. Ces coûts d'exploitation comprennent le service hivernal, le nettoyage des canalisations, l'entretien des surfaces vertes et le service technique.

Il n'y aura pas d'influences sur le budget de fonctionnement du SDT, car l'ensemble des ouvrages réalisés dans le cadre des travaux collectifs du remaniement parcellaire seront remis aux communes, conformément aux dispositions prévues dans les articles 40 à 42 de la LAF.

Il n'y aura aucune influence sur le budget de fonctionnement du SIPAL.

### **3.6 Conséquences sur les communes**

Les communes territoriales ne participent pas financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité. La réalisation de la nouvelle route RC 177, hors réseau existant, n'aura donc aucune conséquence financière pour les communes territoriales.

Par contre, la route de la Plaine longue de 1'600 m, qui est actuellement propriété des Communes de Vufflens-la-Ville et d'Aclens deviendra propriété du Canton. Les charges financières diminueront donc pour ces deux Communes.

De plus, l'amélioration de la circulation et de la sécurité pour les usagers ainsi que le bilan favorable en termes d'environnement (bruit et air) sont des éléments avantageux pour ces deux communes.

### **3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie**

Ce projet prend en compte et intègre les principes du développement durable.

En termes de pollution de l'air, la construction de la RC 177 aura pour conséquence de réduire globalement les émissions totales de  $NO_x$  par rapport aux valeurs limites actuelles dans tout l'Ouest lausannois, y compris les secteurs Aclens, Crissier et Bussigny. Ce bilan favorable s'en trouvera encore amélioré une fois que la jonction autoroutière d'Ecublens sera réalisée (points 1.2.2 et 1.3). En outre, 2.6 millions de km poids lourds seront économisés chaque année.

Les documents d'appel d'offres sont élaborés dans un objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés.

Un contrôle strict du respect des règles de gestion des déchets de chantier sera effectué.

### **3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

La construction de la RC 177 s'inscrit dans deux points du programme de législature (mesure 4.3) :

1. Améliorer le réseau routier notamment par la suppression de points dangereux et la lutte contre les nuisances ; le moderniser en vue de fluidifier la circulation pour tous les usagers.
2. Soutenir une politique de développement coordonné du transport de marchandises par la route et le rail au service des entreprises vaudoises.

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale), la mesure A22 (réseaux routiers), la mesure A31 (qualité de l'air) et la mesure B22 (réseau de transport de marchandises) du plan directeur cantonal.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Néant.

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

Est liée, la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante (art. 7, al. 2 de la Loi sur les finances du 20 septembre 2005 LFin RSV 610.11). En revanche, est considérée comme nouvelle, toute charge grevant le compte de fonctionnement de l'Etat et qui ne répond pas à la définition de charge liée (art. 7, al. 1 LFin).

L'un des critères permettant d'établir la catégorie à laquelle appartient la dépense est celui de la liberté d'action plus ou moins étendue dont dispose l'autorité.

#### *3.10.1 Principe de la dépense*

Comme on l'a vu précédemment au point 1.2.2, la RC 177 est mentionnée dans le plan de mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006 (mesure MO-04 p. 37), comme un projet structurant, favorable à l'amélioration de la qualité de l'air de cette agglomération. Le plan de mesures est également mentionné dans le plan directeur cantonal (fiche A 31). Une fois adoptées, les mesures OPair sont contraignantes pour le Canton (art. 44a, al. 2 LPE).

La construction de la RC 177 pour desservir le pôle de développement de la "Plaine de la Venoge" et délester le goulet autoroutier de Crissier du trafic poids lourds est donc une mesure que le DIRH doit impérativement mettre en œuvre sous peine de violer la législation fédérale en matière de protection de l'environnement. De ce point de vue, aucune marge de manœuvre n'est laissée à son appréciation.

Il convient également de rappeler les exigences d'accès fixées à l'art. 19 LAT ainsi que le contenu du PPA "Plaine de la Venoge" qui prévoit clairement, comme condition *sine qua non*, la construction d'une route de liaison (cf. point 1.2.3).

Enfin, relevons également que l'autorisation de construire délivrée pour la centrale de distribution COOP, située dans le pôle de développement, a également été expressément conditionnée à la réalisation de la route d'accès nord à la jonction de Cossonay (RC 177), comme en atteste la décision finale approuvant le projet routier RC 177 du 7 octobre 2011. Cette dernière a également imposé des conditions particulières à la centrale de distribution COOP jusqu'à la réalisation de la RC 177 notamment en termes de génération de trafic.

### 3.10.2 Quotité de la dépense

S'agissant de son tracé, la variante retenue pour la future RC 177 a précisément été élaborée de façon rationnelle et dans le but d'utiliser au maximum les infrastructures existantes. En effet, le tracé reprend en partie un tronçon de route communale existante sur le territoire de la commune d'Aclens (route de la Plaine), puis suit les lisières de forêts de part et d'autre du point de franchissement de la Venoge pour, enfin, se raccorder au réseau routier existant (RC 251) sur une distance d'environ 400 m avant de contourner Penthaz par l'est (point 1.4).

Le viaduc sur la Venoge, ouvrage majeur de la RC 177, a fait l'objet d'un concours de projet. Les ouvrages ont été chiffrés par un expert. Le lauréat du concours a proposé l'ouvrage le moins coûteux.

### 3.10.3 Moment de la dépense

Comme déjà mentionné aux chapitres 1.2.2 et 3.10.1, le plan de mesures OPair 2005 est contraignant pour les autorités chargées de le mettre en œuvre. Aux termes de l'art. 33, al. 1 OPair, *"les mesures prévues dans le plan doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans"*. Sachant que le plan de mesures OPair a été approuvé le 11 janvier 2006, la construction de la RC 177 doit dès lors pouvoir débiter le plus rapidement possible pour que les exigences de délai fixées par le droit fédéral soient respectées.

En outre, vu l'exploitation croissante du pôle de développement économique "Plaine de la Venoge", la réalisation de la RC 177 dans les meilleurs délais paraît indispensable. En effet, à ce jour et comme mentionné au point 1.5, tous les carrefours compris entre les giratoires de Reculan–Poimboeuf (secteur Conforama) et la jonction autoroutière de Crissier sont saturés ou très proches de la saturation. Les temps de parcours aux heures de pointe entre la zone industrielle et la jonction de Crissier oscillent, selon les circonstances, entre 10 et 25 minutes pour 5.6 km.

### 3.10.4 Conclusions

Il ressort des explications qui précèdent que l'autorité ne dispose d'aucune marge de manœuvre qu'il s'agisse du principe de la dépense, de son ampleur ou de son moment.

Dès lors, l'objet de la présente demande de crédit est une dépense liée telle que définie à l'art. 7, al. 2 LFin.

## 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

## 3.12 Incidences informatiques

Néant.

## 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

## 3.14 Simplifications administratives

Néant.

## 3.15 Protection des données

Néant.

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Décret N° 1 (route)

En milliers de francs

| Intitulé                               | Année 2014 | Année 2015     | Année 2016     | Année 2017     | Total           |
|----------------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Personnel supplémentaire (ETP)         | 0          | 0              | 0              | 0              | 0               |
| Frais d'exploitation                   | 0          | 0              | 0              | 0              | 0               |
| Charge d'intérêt                       | 0          | 1'746.3        | 1'746.3        | 1'746.3        | 5'238.9         |
| Amortissement                          | 0          | 3'175.0        | 3'175.0        | 3'175.0        | 9'525.0         |
| Prise en charge du service de la dette | 0          | 0              | 0              | 0              | 0               |
| Autres charges supplémentaires         | 0          | 0              | 0              | 0              | 0               |
| <b>Total augmentation des charges</b>  | <b>0</b>   | <b>4'921.3</b> | <b>4'921.3</b> | <b>4'921.3</b> | <b>14'763.9</b> |
| Diminution de charges                  | 0          | 0              | 0              | 0              | 0               |
| Revenus supplémentaires                | 0          | 0              | 0              | 0              | 0               |
| <b>Total net</b>                       | <b>0</b>   | <b>4'921.3</b> | <b>4'921.3</b> | <b>4'921.3</b> | <b>14'763.9</b> |

Décret N° 2 (syndicat AF)

En milliers de francs

| Intitulé                               | Année 2014 | Année 2015   | Année 2016   | Année 2017   | Total          |
|----------------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Personnel supplémentaire (ETP)         | 0          | 0            | 0            | 0            | 0              |
| Frais d'exploitation                   | 0          | 0            | 0            | 0            | 0              |
| Charge d'intérêt                       | 0          | 165.0        | 165.0        | 165.0        | 495.0          |
| Amortissement                          | 0          | 300.0        | 300.0        | 300.0        | 900.0          |
| Prise en charge du service de la dette | 0          | 0            | 0            | 0            | 0              |
| Autres charges supplémentaires         | 0          | 0            | 0            | 0            | 0              |
| <b>Total augmentation des charges</b>  | <b>0</b>   | <b>465.0</b> | <b>465.0</b> | <b>465.0</b> | <b>1'395.0</b> |
| Diminution de charges                  | 0          | 0            | 0            | 0            | 0              |
| Revenus supplémentaires                | 0          | 0            | 0            | 0            | 0              |
| <b>Total net</b>                       | <b>0</b>   | <b>465.0</b> | <b>465.0</b> | <b>465.0</b> | <b>1'395.0</b> |

Décret N° 3 (archéologie)

En milliers de francs

| Intitulé                               | Année<br>2014 | Année<br>2015 | Année<br>2016 | Année<br>2017 | Total          |
|----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Personnel supplémentaire (ETP)         | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              |
| Frais d'exploitation                   | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              |
| Charge d'intérêt                       | 0             | 151.3         | 151.3         | 151.3         | 453.9          |
| Amortissement                          | 0             | 275.0         | 275.0         | 275.0         | 825.0          |
| Prise en charge du service de la dette | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              |
| Autres charges supplémentaires         | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              |
| <b>Total augmentation des charges</b>  | <b>0</b>      | <b>426.3</b>  | <b>426.3</b>  | <b>426.3</b>  | <b>1'278.9</b> |
| Diminution de charges                  | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              |
| Revenus supplémentaires                | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              |
| <b>Total net</b>                       | <b>0</b>      | <b>426.3</b>  | <b>426.3</b>  | <b>426.3</b>  | <b>1'278.9</b> |

#### 4 EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 10 DÉCEMBRE 1969 SUR LA PROTECTION DE LA NATURE, DES MONUMENTS ET DES SITES

##### 4.1 Préambule

Dans le cadre du projet de route exposé ci-dessus, le Conseil d'Etat souhaite proposer au Grand Conseil de renforcer la protection de la Venoge par l'introduction d'une base légale stipulant que toute modification future du PAC Venoge sera soumise à l'approbation du Grand Conseil, une demande de référendum pouvant ensuite être lancée à l'encontre du décret ainsi voté. En effet, à l'heure actuelle, la compétence de modifier le PAC Venoge relève exclusivement du département en charge du développement territorial, qui statue sur les oppositions déposées dans le cadre de l'enquête publique en même temps qu'il se prononce sur le plan et son règlement (cf. art. 73, al. 3 LATC).

## 4.2 Modification légale proposée

La modification proposée consiste à ajouter un article 45c, à la LPNMS, qui fixe la compétence d'approbation, et un article 45d, qui fixe la procédure d'approbation, pour tout changement au plan d'affectation cantonal de la Venoge. Si la procédure d'enquête se déroulera selon les dispositions de l'article 73 LATC (remise préalable du projet de plan aux municipalités des communes concernées avec possibilité pour ces dernières de se déterminer, puis mise à l'enquête sur le territoire desdites communes, les oppositions étant transmises par les municipalités au département, qui entend les opposants qui le requièrent), la suite est calquée sur ce que prévoit l'article 4b du contre-projet à l'initiative "Sauver Lavaux" : une fois l'enquête terminée, le Conseil d'Etat remet le projet de plan avec les oppositions et des projets de réponses à ces dernières au Grand Conseil. Celui-ci statue alors en opportunité sur le projet de décret qui lui est soumis, conformément aux dispositions de la loi sur le Grand Conseil. Conformément aux articles 29a de la Constitution fédérale et 86, alinéa 2 de la loi sur le Tribunal fédéral, il est nécessaire de prévoir une voie de recours à l'encontre de la décision rendue par le Grand Conseil. Dès lors, une dérogation à l'article 92, alinéa 2 de la loi sur la procédure administrative (LPA-VD) est nécessaire, une voie de recours au Tribunal cantonal devant être ouverte. Dans ce cadre, il est également nécessaire de régler l'ordre de priorité entre la décision sur recours et un éventuel scrutin populaire en cas de référendum. A l'instar de ce que prévoit l'article 6 de la loi sur la juridiction constitutionnelle (LJC), il est proposé de faire primer la procédure de recours, tant il est vrai qu'il paraîtrait contre-productif de convoquer le corps électoral aux fins de se prononcer sur un décret qui pourrait ensuite être annulé par une décision de justice. Dans la même ligne, il est proposé de reprendre la règle de l'article 7 LJC selon laquelle le décret modifiant le plan n'entrerait en vigueur qu'une fois les recours à son encontre tranchés.

## 5 REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL A L'INTERPELLATION MICHEL COLLET – QU'EN EST-IL DES 5'000 EMPLOIS DE LA Z.I. LA PLAINE VUFFLENS-ACLENS ?

### 5.1 Rappel de l'interpellation

*En 2004, lors de l'acceptation par le Grand Conseil du projet de décret de 1'500'000 francs pour l'étude du projet de route de liaison (RC 177), l'objectif de 5000 emplois sur le site dont 500 pour la centrale de distribution de la Coop a été rappelé.*

*L'utilisation du rail par les entreprises s'implantant dans cette Z.I. La Plaine Vufflens-Aclens a été posée comme condition à maintes reprises dès les années 90, et tout particulièrement par le Conseil d'Etat, plaçant cette zone dans les pôles de développement prioritaire cantonaux malgré sa situation très sensible proche de la Venoge sous protection.*

*Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:*

- 1. Combien de places de travail compte à ce jour la Z.I. La Plaine Vufflens-Aclens et, parmi celles-ci, combien appartiennent à la centrale de distribution de la Coop ?*
- 2. Quelle est actuellement l'utilisation du rail par les entreprises sises sur ce site, comment se répartissent les tonnages entre la route et le rail ?*
- 3. Quelles mesures sont prises actuellement pour favoriser l'implantation d'entreprises utilisatrices du rail pour leur approvisionnement en matières premières comme pour l'écoulement de leurs produits finis ?*
- 4. De quelle desserte RER et bus régionaux bénéficie ou bénéficiera dans le futur le site permettant un accès aux emplois par les transports publics ?*

*Penthalaz, le 12 juin 2012.*

*(Signé) Michel Collet*

## 5.2 Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, et avant de répondre de manière détaillée à chacune des questions posées, le Conseil d'Etat tient à rappeler la stratégie poursuivie en matière de pôles "logistique" et de transfert rail-route. C'est en effet en regard de cette stratégie qu'il convient d'appréhender le développement économique du pôle Vufflens – Aclens, plus qu'en strict terme d'emplois.

En la matière, le Conseil d'Etat entend disposer d'un réseau de pôles "logistique", raccordés de manière efficace au rail et à la route, et permettant d'accueillir dans des conditions cadre infrastructurales favorables les entreprises actives dans les secteurs de la distribution et de la logistique. Ces secteurs d'activité, dans leur dimension strictement logistique, sont certes faiblement pourvoyeurs en emploi direct, mais sont essentiels à l'économie vaudoise et au renforcement d'une politique plus durable en matière de transport marchandises. Les entreprises de ces secteurs d'activités sont aujourd'hui confrontées à d'importants enjeux, avec une pression grandissante sur les sites historiques de nombre d'entre elles, souvent inclus dans des projets de requalification urbaine, tels le schéma directeur de l'Ouest lausannois ou le Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Ces sites ne sont plus aptes à accueillir une charge élevée de trajets de poids lourds, corollaire de toute activité logistique, ou ne sont tout simplement pas du tout raccordés au rail, ce qui était le cas avec la centrale de distribution de l'entreprise COOP (ci-après la COOP) à Crissier. Dans cette perspective, la qualité des raccordements ferroviaires et (auto) routiers est un point essentiel.

Cette stratégie est inscrite dans la fiche B 12 du Plan directeur cantonal "Réseau de transports de marchandises", et plus globalement dans la mise en œuvre de la politique des pôles de développement (PPDE). Elle s'inscrit dans la durée et sera certainement complétée à moyen terme par une hiérarchisation des pôles et des interfaces il apparaît toutefois d'ores et déjà que l'axe ferroviaire Lausanne – Yverdon jouera un rôle essentiel dans ce dispositif cantonal, et, sur cet axe, le site de Vufflens - Aclens.

Une stratégie cantonale cohérente en matière de transport de marchandises contribue de manière directe à la réduction globale des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cette stratégie participe aussi à l'amélioration de la qualité de l'air et à la protection du climat, ainsi qu'à la mise en œuvre du plan d'assainissement de l'air de l'agglomération Lausanne-Morges (plan des mesures OPair). Elle permet de protéger des zones critiques en matière de qualité de l'air et d'exposition aux nuisances sonores et de libérer d'importants potentiels constructibles dans des périmètres où les transports publics performants peuvent être pleinement exploités.

Dans cette optique, le site de Vufflens-Aclens, situé à proximité immédiate de l'agglomération Lausanne-Morges, mais au dehors de son périmètre compact et du périmètre OPair, avec un raccordement ferroviaire de grande capacité, et un raccordement routier par la future RC 177 direct à l'autoroute, sera amené à jouer un rôle d'importance, tant pour l'agglomération lausannoise que pour le Canton de Vaud et la Suisse romande.

Cela rappelé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées:

*1. Combien de places de travail compte à ce jour la Z.I. La Plaine Vufflens-Aclens et, parmi celles-ci, combien appartiennent à la centrale de distribution de la Coop ?*

Selon les informations à disposition, la zone d'activités Vufflens-la-Ville - Aclens compte actuellement 900 emplois sur 30 ha occupés (sur un total de 51 légalisés et valorisables). La centrale de distribution de la COOP représente 614 emplois, Galliker Transport 150 emplois, Volvo Trucks 26 emplois et les autres entreprises environ 110 emplois. Il reste encore 21 ha à valoriser et 1 entreprise est en attente d'installation imminente, actuellement bloquée par diverses procédures de recours : Camion Transport (150 emplois). D'autres dossiers sont en attente, ceci à différents stades de développement.



Le potentiel de 5'000 emplois mentionné par l'interpellant est issu de calculs établis dans le cadre de l'étude du PPA "Plaine de la Venoge" et du rapport d'impact sur l'environnement (RIE), rapport qui devait identifier les générations de trafic probables. Les hypothèses reprises à l'époque ne prenaient manifestement pas suffisamment en compte la destination "logistique" d'un tel pôle, incluant des activités de nature plus tertiaire, avec comme corollaire une surévaluation du potentiel d'emplois. Ces chiffres ont ensuite été repris comme références. Il faut ici souligner que le Canton ne souhaite à ce stade pas élargir la destination et l'affectation de ce pôle, sinon en autorisant les autres activités, administratives ou de services, en lien avec les activités logistiques, dans la mesure où elles ne galvaudent pas le potentiel logistique du site.

Au vu de l'évolution de ce site, et de la confirmation dans les faits de la destination "logistique", ce potentiel a été estimé plus récemment à 1'600 emplois sur le périmètre par le Groupe Opérationnel des Pôles (GOP) en se basant sur l'affectation privilégiant l'activité logistique, certes faiblement pourvoyeuse d'emplois, mais utilisant pleinement l'accessibilité par rail et par route du site (soit 35 emplois par hectare x 51 ha x 50 % restant à construire = environ 900 emplois s'ajoutant au 700 existants). Même si une densification supplémentaire venait à être envisagée et en admettant un certain ratio d'autres activités complémentaires, il paraît toutefois peu probable que le total des emplois en lien direct avec des activités de logistique sur le périmètre dépasse, à l'horizon de la prochaine décennie, les 2'300 emplois qui résultent d'une récente prévision du SIVA.

Sur ce point, le Conseil d'Etat rappelle que l'objectif stratégique assigné au Pôle Vufflens - Aclens, en matière de développement économique, est surtout d'assurer la fonction "logistique", l'objectif "emplois" au sens strict du terme, ne venant qu'en second plan. Il souligne aussi que ces chiffres de potentiel et d'objectif sont à prendre avec précaution, tant il est vrai que les densités d'emploi peuvent varier en fonction des entreprises, et ce même au sein d'un même secteur d'activité.

*2. Quelle est actuellement l'utilisation du rail par les entreprises sises sur ce site, comment se répartissent les tonnages entre la route et le rail ?*

Actuellement, le site compte deux entreprises raccordées au rail : la COOP et Galliker Transport. Les comparaisons chiffrées en tonnes sont relativement difficiles à établir, de par la nature très diverse des produits transportés l'unité de mesure étant par ailleurs plutôt la palette EU (80 cm x 120 cm x 195 cm maximum en hauteur) ou le roll, équivalant à une demi-palette, avec une hauteur normalisée de 180 centimètres. Une étude cantonale menée en 2011, approfondie pour répondre à cette interpellation, a permis d'estimer le nombre annuel de camions et de wagons généré par ces deux entreprises, à environ 7500 wagons par an et environ 100'000 camions par an (chiffre à multiplier par deux pour obtenir les mouvements totaux). La COOP représente environ 90 % des mouvements, tant ferroviaires que poids lourds. Exprimé sur une base journalière, ceci représente, pour la COOP, environ 20 wagons CFF et entre 300 et 350 camions (soit 40 mouvements de wagons et 600 à 700 mouvements de poids lourds).

Dans le cas de la COOP, on peut estimer qu'avant la mise en service du projet City Cargo Genève, environ 25 % du volume entrant de marchandises était transporté par voie de chemin de fer, représentant la très grande majorité des wagons. Ce volume a légèrement baissé ces deux dernières années (diminution d'environ 1'000 wagons / an, soit 3-4 / jour) en raison du transfert d'une partie du transport combiné non accompagné, TCNA, (caisses mobiles d'abord sur wagons puis sur camions) à Daillens, dans la mesure où celui-ci ne nécessitait pas de manutention particulière. Toujours avant la mise en œuvre du projet City Cargo Genève, la très grande majorité des produits expédiés depuis la centrale de la COOP vers les points de vente l'était par camions. Ainsi, en résumé, environ 10 – 15 % des produits entrant ou sortant de la centrale de COOP l'étaient par le train jusqu'à la mise en service du projet City Cargo Genève.

Dans le cadre de sa stratégie de logistique, COOP a mis en œuvre, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, un

important projet de logistique ferroviaire intitulé CityCargo Genève. Ce projet vise à transférer 90 % des produits transportés d'Aclens à Genève (représentant le 30 % de toute l'activité de la centrale d'Aclens) de la route au rail. Ce projet, pionnier en Suisse romande, a été rendu possible par l'acquisition en 2010 par la COOP d'une entreprise de transport ferroviaire, railCare SA. En internalisant cette prestation de transport, la COOP a pu développer une prestation propre de transport ferroviaire, apte à effectuer du transfert rail-route sur des distances courtes et à des conditions certes moins favorables économiquement, mais dans une mesure rendue acceptable, notamment par des subsides fédéraux. Avec l'acquisition de trois sillons CFF, à 4 heures du matin, 10 heures et 14 heures, sur l'axe très chargé Lausanne - Genève, la centrale d'Aclens peut livrer ainsi le HUB genevois de la Praille trois fois par jour, du lundi au samedi. Le "dernier kilomètre" est alors effectué par des camions en ville de Genève, à l'exclusion des produits de boulangerie qui doivent encore être livrés par camion depuis la boulangerie d'Aclens.

Avec ce projet, ce sont environ 19 wagons TCNA supplémentaires (soit 38 wagons CFF) qui remplacent environ 50 poids lourds sur le trajet Aclens – Genève, faisant passer le nombre journalier de wagons CFF de 20 à presque 60. Cela équivaut à une réduction de 1'500'000 kilomètres poids lourds parcourus annuellement, sur un total de 1'900'000 kilomètres, ceci pour le trajet Aclens-Genève. Comme indiqué, le solde concerne les articles de boulangerie et un point de vente genevois (sur un total de 42). Ce faisant, ce sont alors environ 30 % de l'ensemble des produits entrant ou sortant de la centrale COOP qui sont transportés par le train, soit un doublement du ratio par rapport à la situation initiale à l'ouverture de la centrale.

Sachant que la centrale d'Aclens aura toujours pour vocation de desservir par camions différents points de vente vaudois et romands - en particulier toute l'agglomération lausannoise, selon le concept du "dernier kilomètre" en camion - et continuera de recevoir ou d'expédier certains produits par camion, notamment ceux relativement proches ou ceux de boulangerie, on peut estimer que la COOP, en s'implantant à Aclens, a su infléchir de manière importante son taux de transfert modal.

Cet exemple illustre le temps nécessaire au changement de modèle de transport des marchandises, mais confirme aussi la pertinence de cette démarche qui nécessite toutefois un effort permanent d'optimisation de la part des entreprises.

*3. Quelles mesures sont prises actuellement pour favoriser l'implantation d'entreprises utilisatrices du rail pour leur approvisionnement en matières premières comme pour l'écoulement de leurs produits finis ?*

Chaque parcelle de la partie basse du périmètre du PPA bénéficie d'une desserte ferroviaire existante ou à créer. De plus, selon le règlement du PPA (Article 1.4), "les éléments relatifs aux voies ferrées figurant sur le plan doivent être respectés".

Les communes sont très sensibles à une limitation des transports motorisés, en particulier en ce qui concerne le transport de marchandises. Le canton et les communes favorisent l'implantation d'entreprises en lien avec l'intérêt majeur que représente une desserte ferroviaire de qualité.

C'est dans ce sens que les services de l'Etat ont préavisé favorablement le projet d'implantation de la centrale de logistique de Camion-Transport SA dans la zone d'activités Vufflens-Aclens.

*4. De quelle desserte RER et bus régionaux bénéficie ou bénéficiera dans le futur le site permettant un accès aux emplois par les transports publics ?*

Le site bénéficie de la halte CFF Vufflens-la-Ville, située à une distance de 100 à 1000 m. des différentes parcelles du site d'activités, avec actuellement une desserte par heure dans chaque sens, tous les jours de la semaine, de 5 h à 24 h. En décembre 2015, une desserte deux fois par heure (dans chaque sens) sera en principe possible avec les nouveaux horaires des trains envisagés sur la ligne du Pied du Jura, toutefois avec une répartition peu favorable dans l'heure (espacement de moins

de 10 minutes). Puis, à l'horizon de la 4ème voie Lausanne - Renens (décembre 2018), la desserte de la halte de Vufflens-la-Ville sera assurée avec une cadence semi-horaire stricte.

Au niveau des bus, aucune desserte supplémentaire n'est retenue pour le moment dans ce secteur. Des variantes de desserte fine du site ont été analysées avec les entreprises de transport, mais elles n'ont pas été retenues en raison des contraintes financières et du faible potentiel de voyageurs pour des services de bus avec 10 paires de courses par jour ouvrable. De plus, une desserte par bus du lundi au vendredi entre 6 h et 20 h n'est pas toujours compatible avec des entreprises travaillant en continu.

En conclusion, le Conseil d'Etat entend poursuivre les efforts déployés de longue date et visant à infléchir, par des conditions – cadre infrastructurelles notamment, la part modale du rail dans le transport de marchandises. Les départements de l'économie et du sport, de l'intérieur et celui des infrastructures et des ressources humaines se coordonnent actuellement avec les communes de Vufflens-la-Ville et d'Aclens pour finaliser ensemble tant les procédures de délivrance de permis de construire des entreprises en cours d'implantation que celles de financement et de réalisation de la route cantonale RC 177 (voir l'EMPD qui précède). Une fois cette ultime étape franchie, le potentiel "logistique" et "rail-route" de ce pôle pourra alors pleinement être valorisé, conformément à l'objectif qui lui est assigné.

## **6 CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil

- de prendre acte des réponses du Conseil d'Etat aux quatre questions de l'interpellation Michel Collet – Qu'en est-il des 5'000 emplois de la Z.I. La Plaine Vufflens-Aclens
- d'adopter les projets de décrets ci-après
- d'adopter le projet de loi ci-après

## **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**

du 12 mars 2014

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

#### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de CHF 63'500'000.- 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.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement*, réparti et amorti en 20 ans.

#### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 mars 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

# PROJET DE DÉCRET

## 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

du 12 mars 2014

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de CHF 6'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer le syndicat d'améliorations foncières 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.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement*, réparti et amorti en 20 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 mars 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

# PROJET DE DÉCRET

## 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

du 12 mars 2014

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de CHF 5'500'000.- 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.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement*, réparti et amorti en 20 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 mars 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

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

du 12 mars 2014

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

*décrète*

**Article premier**

<sup>1</sup> La loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites est modifiée comme suit :

**Art. 45c      Compétence d'approbation**

<sup>1</sup> Toute modification du plan d'affectation prévu à l'article 45b, alinéa 3 de la présente loi fait l'objet d'un décret du Grand Conseil.

**Art. 45d      Procédure d'approbation**

<sup>1</sup> La procédure d'enquête relative au plan d'affectation cantonal de La Venoge est conduite conformément à l'article 73, alinéas 1<sup>er</sup> à 2bis de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil le projet de plan, les observations et oppositions ainsi que des propositions de réponses à ces dernières.

## Texte actuel

## Projet

<sup>3</sup> Le Grand Conseil statue sur le plan et sur les oppositions.

<sup>4</sup> Le décret adopté par le Grand Conseil est, à une même date, publié dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud, dans un journal au moins diffusé sur le territoire concerné, et affiché au pilier public des communes dont le territoire est en tout ou partie concerné par le plan.

<sup>5</sup> Ces publications et avis comprendront un rappel exprès de la voie et de délai de recours prévus par l'alinéa 7.

<sup>6</sup> Les avis affichés aux piliers publics des communes y demeurent au moins jusqu'à l'échéance du délai de recours prévu à l'alinéa 7.

<sup>7</sup> Le décret est susceptible de recours au Tribunal cantonal dans les trente jours dès la date des publications prévues à l'alinéa 4. La loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative est applicable pour le surplus à la procédure de recours.

<sup>8</sup> Si le décret a fait l'objet d'une demande de référendum, le vote populaire ne peut avoir lieu avant que le Tribunal cantonal n'ait statué.

<sup>9</sup> Le recours suspend l'entrée en vigueur du décret, sauf décision contraire du Tribunal cantonal.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> La présente loi n'entre en vigueur que si le 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 entre en vigueur.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte, conformément à l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, lettre a, de la Constitution cantonale et la mettra en vigueur, par voie d'arrêté, conformément à l'article 2 ci-dessus.



**Texte actuel****Projet**

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 mars 2014.

Le président :

Le chancelier :

*P.-Y. Maillard*

*V. Grandjean*