

RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret

accordant un crédit d'étude N° 2 de CHF 4'950'000.- pour financer les études complémentaires en vue 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

et

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation André Marendaz concernant le projet de la route de liaison entre le pôle de développement Aclens-Vufflens-la-Ville et la jonction autoroutière de Cossonay, RC 177

La commission s'est réunie le jeudi 20 mai 2010, dans la salle de conférence P001, rue des Deux-Marchés, pour examiner l'objet susmentionné. Elle était composée de MM. Denis-Olivier Maillefer, André Marendaz, Pierre-André Gaille, Michel Desmeules, Philippe Reymond, Michel Miéville, Raphaël Mahaim, Alexis Bally, Dominique Bonny et Pierre-Alain Mercier. Le soussigné a été confirmé par la commission dans la fonction de président-rapporteur.

Le Conseil d'Etat était représenté par M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF), accompagné de MM. Dominique Blanc, chef du Service des routes et Christian Heubi, chef de projet. Mme Marguerite Lew, secrétaire, était chargée de prendre les notes de séances, ce dont nous la remercions vivement.

La RC 177 est un nouvel axe routier d'une longueur totale de 5500 m, dont feront partie la route actuelle dite de la Plaine sur environ 1600 m et un tronçon de 400 m de la RC 251 existante. Cette nouvelle route a pour objectif de desservir de manière adéquate le pôle de développement économique d'importance cantonale de Vufflens-la-Ville et d'Aclens, en le reliant à la jonction autoroutière de Cossonay.

La situation générale du projet est présentée, soit l'axe routier et les ouvrages d'art par secteur, tels que deux aménagements pour la faune dont le passage sur le canal du Moulin de la Pale, un viaduc sur la ligne CFF et la Venoge, le passage supérieur du chemin du Moulinet et, enfin, deux passages inférieurs de la desserte rurale vers Penthaz.

M. Marthaler assure la commission du soutien du Conseil d'Etat à la réalisation de ce projet. Dans ce but, un professeur de droit constitutionnel a été sollicité en 2007 afin de constater la compatibilité du projet avec la Constitution. Le résultat de cette consultation a été versé au dossier. Il souligne encore les avantages environnementaux apportés par ce projet et notamment la décharge du trafic poids lourd au nœud de Bussigny. La résistance marquée des communes bordières du projet a fait déployer un budget important répondant à leurs exigences en termes de protection contre les nuisances de pollution et du bruit.

Etude générale de l'EMPD

Selon plusieurs commissaires, cet axe routier est indispensable au vu de l'augmentation du nombre de la population et du trafic. En plus, du point de vue des habitants de la région d'Aclens, Vufflens-la-Ville et Penthaz, tout est mis en œuvre pour ce qui est des nuisances dues au développement de cette zone industrielle et pour l'amélioration du trafic dans cette région.

M. Marthaler informe qu'il y a trois recours émanant de privés concernant des aménagements spécifiques et un recours formulé par l'Association Venoge Vivante. Ce dernier est un recours de principe.

Deux commissaires considèrent que le projet n'est pas anodin pour le paysage et porte atteinte à la protection de la Venoge. En vingt ans, l'état de cette rivière s'est dégradé et le projet présenté est une atteinte supplémentaire. Ils demandent de mieux peser l'état de la Venoge et les mesures de compensation des nuisances. A leurs yeux, les études environnementales ont été peu étoffées.

Il est également mis en évidence la contradiction entre l'objectif du projet qui est l'évitement du passage des camions dans les localités de Vufflens, Aclens et Penthaz et la diminution de la pollution dans l'Ouest lausannois alors que la construction d'une nouvelle route va engendrer un nouveau flux de trafic. La baisse prévisible du trafic dans l'Ouest lausannois sera rapidement comblée par les nouveaux utilisateurs.

M. Heubi commente la vingtaine des mesures de compensation environnementale prises, issues du rapport d'impact sur l'environnement établi par le bureau Ecoscan, et parmi elles :

- l'amélioration du bras fossile de la Venoge
- l'amélioration de la protection de batraciens à Aclens
- la création des zones humides et des prairies sèches
- la création des passages sécurisés pour la petite faune sous la RC 177
- la création des bandes herbeuses-tampons (prairies)
- la déconstruction de tronçons de certaines routes existantes et la restitution des terrains à l'utilisation agricole

Certaines des mesures du catalogue sont prises pour anticiper la renaturation de la Venoge.

M. Marthaler revient sur l'importance de cette problématique pour les politiques et cite l'intervention de M. Santschi invitant à ce que la totalité des kilomètres de la nouvelle route soit compensée par le dimensionnement d'autres routes.

L'importance entre la volonté politique de développer le canton et les moyens octroyés à la croissance de la population et de l'économie cantonale est relevée. Il est évident que sans accès routier, ce développement ne pourra pas être réalisé. Ainsi, l'extension du réseau routier est inévitable.

Un commissaire insiste sur la pesée des intérêts politiques qui souhaitent privilégier le transport par rail alors que le projet présenté propose un axe routier supplémentaire.

Il est rappelé que le tracé retenu est issu d'études de nombreux tracés comprenant entre autres l'évitement de Cossonay-Gare ou Vufflens-la-Ville par le sud.

Le lien est fait avec le projet de la jonction d'Ecublens pour lequel il y a peu d'arguments pour s'y

opposer.

1.1.1. Historique

Un commissaire s'interroge quant au projet de la nouvelle route de liaison avec le parking relais de Vufflens-la-Ville.

M. Blanc rassure que cette route est prévue dans le projet à la sortie de la RC 177 sur le bas de Vufflens-la-Ville. Le carrefour est dimensionné pour permettre l'entrée facilitée au parking.

1.1.2. Le pôle de développement économique "Plaine de la Venoge"

Il est demandé quelle est la vision du canton concernant l'implantation des futures entreprises sur ce site, sans nuisances démesurées pour la région.

M. Marthaler rappelle que les pôles économiques fonctionnent difficilement seulement avec le rail. La réception des marchandises est assurée par livraison ferrovière et la redistribution se fait très souvent par route. La logique des échanges n'échappe pas à une logique économique. Dans ce cas concret, il serait bon de chercher des entreprises qui ont un profit à tirer du raccord direct sur les CFF.

L'initiative cantonale de donner, en premier lieu, des moyens de développer un pôle économique est saluée. C'est par la suite qu'on fera venir les entreprises.

Un commissaire relève le nombre estimé de 13'000 mouvements de véhicules à l'horizon 2020, composés essentiellement des employés et du transit. Cette nouvelle route constituera une incitation à prendre la voiture pour joindre la jonction de Cossonay.

M. Marthaler est d'avis qu'il s'agira essentiellement des mouvements des employés du site. Le trafic de transit sera marginal.

Un commissaire ajoute que les mouvements concernés seront surtout des mouvements de poids lourds. Le nombre de 6'000 emplois lui paraît élevé.

M. Marthaler est d'accord que le nombre d'emplois, évalué en 2003, reste à redéfinir. Quant à la question du volume des mouvements de véhicules, il cite le mode de déplacement des chauffeurs des TL qui se déplacent en voiture pour rejoindre leur poste de travail. Il constate un décalage d'organisation de transports en commun par rapport au secteur tertiaire qui commence le travail entre six et sept heures. Cela reste aussi à réactualiser.

1.1.3. Démarche foncière

Un commissaire pose la question relative au remaniement parcellaire à faire : les emprises sur terrains agricoles seront-elles compensées ou prises sur la marge d'assolement du canton ?

M. Blanc répond que le canton n'est pas en mesure de compenser toutes les emprises.

1.2.2 Environnement

Il est demandé si l'article concernant la protection de la Venoge est violé par réalisation de cette nouvelle route.

M. Marthaler précise que ce débat se fera du côté de la justice.

1.2.3 Législation en matière d'aménagement du territoire

Il est demandé de joindre aux notes de la séance le portefeuille des mesures de compensation ainsi que la carte. Le rapport d'impact sur l'environnement (Ecoscan) et la décision finale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (DINF) ont également été joints.

1.5 Exposé de la situation sur les études engagées

Il est relevé que les coûts du concours d'architecte pour le pont sur la Venoge sont compris dans le montant demandé par le présent exposé des motifs alors que la décision de réalisation du projet est en main de la justice.

M. Marthaler informe que le département a pris la décision d'aller de l'avant pour les études et que le

Grand Conseil prendra la décision de continuer ou pas le moment venu. Il est possible de présenter une demande complémentaire au crédit d'étude par le biais de demande du crédit d'étude du Conseil d'Etat.

1.7.1 Description du projet et travaux à réaliser

Des inquiétudes sont soulevées quant à l'intégration dans le paysage du tronçon semi-enterré de 8 m, allant de Aclens à Vufflens.

M. Heubi informe que pour soigner l'impact visuel et l'impact des nuisances liées au bruit pour les habitants de Vufflens-la-Ville, ce tronçon de route a été abaissé.

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

Selon un commissaire, la partie du texte "globalement, les émissions totales de NOx..." donne l'impression qu'il y a une diminution des émissions totales de NOx alors qu'elles augmentent au total. Cette réduction d'émissions de NOx ne pourrait pas être atteinte par d'autres mesures ?

M. Marthaler explique que dans cette zone précise, on enregistrera un effet bénéfique de quelques pourcent d'émission. Le rapport d'impact joint en annexe répond à cette question.

4. Interpellation André Marendaz concernant le projet de la route de liaison RC 177

La réponse du Conseil d'Etat à cette interpellation n'a pas été débattue dans le cadre de la commission.

Projet de décret

Un des commissaires ayant dû quitter l'assemblée avant la fin prévue de la séance, les articles du présent objet ont été votés comme suit :

Art. 1 : 8 voix pour et 2 voix contre

Art. 2 : 8 voix pour et 2 abstentions

Art. 3 : 8 voix pour et 2 abstentions

M. Marthaler rappelle qu'il s'agit d'une dépense liée, soustraite au référendum.

En conclusion, par **8 voix pour et 2 contre**, les membres de la commission vous proposent d'entrer en matière et d'accepter ce projet de décret.

Un rapport de minorité a été annoncé.

Lausanne, le 8 août 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *Philippe Ducommun*