

RAPPORT DE MINORITE 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 au Grand Conseil

à l'interpellation de M. 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

Introduction

La minorité de la commission, composée de MM. Alexis Bailly et Raphaël Mahaim, recommande au Grand Conseil de refuser le crédit d'étude No 2 de 4'950'000 francs visant à financer les études complémentaires en vue de la réalisation de la route de liaison RC 177. La minorité de la commission estime que ce projet porterait lourdement atteinte au paysage protégé de la Venoge et entraînerait à long terme une forte augmentation du trafic motorisé. Elle déplore en outre son coût exorbitant d'environ 65 millions de francs.

Lourde atteinte au site protégé de la Venoge

Le projet de RC 177 implique la construction d'un viaduc en traversée de la Venoge et d'une chaussée d'une largeur d'une dizaine de mètres sur 5,5 km. Or, cette belle rivière chère à Gilles est l'un des sites emblématiques du canton et doit à tout prix être gardée libre de toute nouvelle construction de ce type. Les promeneurs qui apprécient la quiétude des lieux seront à l'évidence moins enchantés par la beauté du site lorsqu'il sera traversé par un immense viaduc et ses centaines de poids lourds par jour.

La Venoge fait l'objet d'une protection constitutionnelle toute particulière voulue par le peuple vaudois. En effet, celui-ci a accepté en 1990 l'initiative populaire "Sauver la Venoge" qui prévoit que "les cours, les rives et les abords de la Venoge sont protégés". Depuis l'entrée en vigueur de cette disposition, le bilan écologique que l'on peut en tirer est catastrophique. Plusieurs projets de constructions ont vu le jour aux abords de la Venoge ces dernières années ; les mesures d'assainissement des eaux sont encore loin d'être satisfaisantes et les mesures de renaturation en sont

encore au stade embryonnaire. Les récents débats parlementaires au sujet de la création d'un fonds cantonal pour les renaturations ont permis de voir à quel point il s'agit du cadet des soucis du Conseil d'Etat. C'est à croire que le peuple vaudois a voté dans le vide !

A la lumière du manque de volonté politique de mettre en œuvre l'initiative "Sauver la Venoge", les mesures de compensation prévues pour le projet de RC 177 sont bien maigres en comparaison avec son impact paysager réel. Aucune renaturation ambitieuse de la rivière n'est prévue. Par ailleurs, sur l'ensemble du tracé de la route, la perte des surfaces agricoles n'est quasiment pas compensée .

L'ironie du calendrier veut que la commission parlementaire traitant la demande de crédit d'études a siégé quelques jours avant le vingtième anniversaire de l'acceptation par le peuple de l'initiative "Sauver la Venoge" le 10 juin 1990. Ainsi, pour fêter une date marquante de l'histoire vaudoise, le Conseil d'Etat n'a rien trouvé de mieux que de proposer ce projet démesuré et coûteux...

Augmentation à terme des émissions polluantes

Le développement du pôle industriel Vufflens-la-Ville/Aclens est un échec en termes de nuisances environnementales et d'intégration paysagère. A l'origine, le transport de marchandises en provenance de cette zone industrielle devait être entièrement assuré par le rail. Ceci faisait partie des conditions posées par la Confédération lors de l'autorisation de défricher en 1998. Ceci n'a jamais pu être respecté. Plusieurs entreprises présentes sur le site recourent actuellement massivement au transport par voie routière.

Sans mesure d'accompagnement volontariste, la construction de la RC 177 péjorerait très certainement encore davantage le rapport entre transport par le rail et transport par la route pour ce pôle industriel. A l'évidence, il faut s'attendre à un effet "d'appel d'air" pour la circulation routière dans la zone. A terme, le nombre de poids lourds ne peut qu'augmenter. Dans l'ensemble, le développement du pôle industriel combiné à la construction d'une nouvelle route aboutira inexorablement à une augmentation globale des émissions polluantes.

En outre, il ressort clairement des documents remis par le Conseil d'Etat que la construction de la RC 177 ne pourra pas contribuer de manière significative au désengorgement du secteur de Crissier. Selon les études faites par les services du Département de l'intérieur, seule la nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens permettra d'améliorer sensiblement la situation actuelle pour le transit des poids lourds. Le principe de ce projet de nouvelle jonction sera approuvé par le Conseil fédéral dans environ trois ans. Le projet définitif pourra ensuite être mis à l'enquête. Sous cet angle, l'utilité de la RC 177 est plus que douteuse.

Coût total exorbitant

Le projet est devisé à environ 65 millions de francs, avec un marge d'approximation de +/- 20%. A titre de comparaison, ceci correspond au coût total du projet de musée des Beaux-Arts à Bellerive refusé par le peuple vaudois récemment ! Une dépense aussi importante doit être justifiée par des intérêts publics majeurs profitant à l'ensemble du canton. Le projet de RC 177 ne remplit à l'évidence pas cette condition.

Deux remarques au sujet de l'adoption du crédit d'étude

Les commissaires soussignés tiennent à relever deux éléments pour le moins étranges au sujet de l'adoption par le Grand Conseil du crédit d'étude.

D'une part, les commissaires minoritaires s'étonnent que le projet de RC 177 soit soustrait au référendum facultatif. L'argumentation du Conseil d'Etat semble très fragile lorsque l'on considère

que la base légale invoquée pour justifier le caractère lié de la dépense n'est qu'une décision du Conseil d'Etat de 2005 (adoption du plan OPair de l'agglomération Lausanne-Morges). Il n'existe aucune base légale adoptée par le Grand Conseil.

D'autre part, la minorité de la commission regrette que le Conseil d'Etat souhaite à tout prix obtenir le vote du Grand Conseil au sujet du crédit d'études avant même de savoir ce qu'il adviendra du recours déposé par des particuliers et l'association "Venoge Vivante" auprès du Tribunal cantonal. Dans l'hypothèse de l'admission du recours par le Tribunal cantonal, le travail parlementaire serait rendu totalement inutile.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, les deux commissaires soussignés recommandent au Grand Conseil de refuser le crédit d'étude de 4'950'000 francs pour la RC 177.

Lausanne, le 7 septembre 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *Raphaël Mahaim*