



Route cantonale 177

Assurer la logistique vaudoise en renforçant la complémentarité rail-route

Revitaliser la Venoge et préserver l'environnement

Protéger l'ouest lausannois de trafic et d'émissions supplémentaires

DIRH – DECS – DTE

25 mars 2014

Un projet pour le développement économique et la revitalisation de la Venoge

3 objectifs

1. Economie

- Connecter et desservir le principal pôle rail-route du canton pour favoriser l'utilisation du rail pour le transport de marchandises
- Garantir le maintien des emplois vaudois existant
- Favoriser la création et l'implantation d'emplois nouveaux

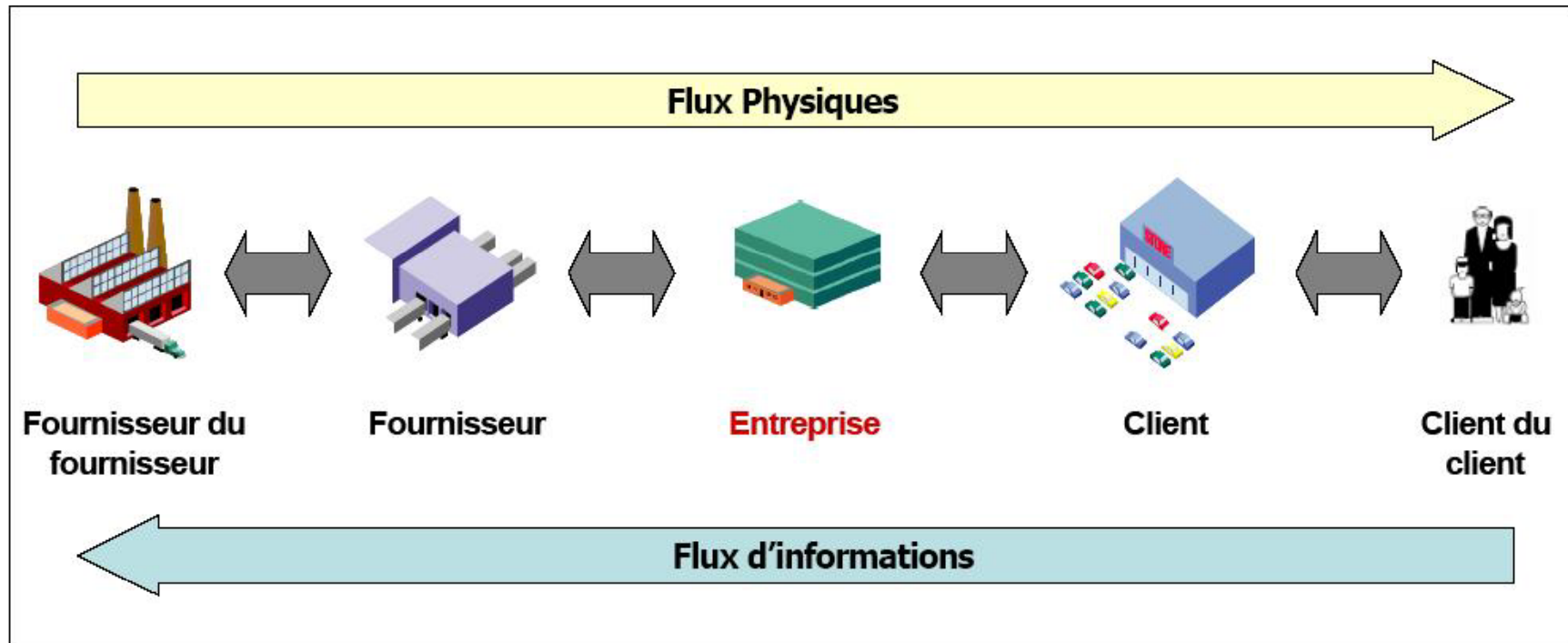
2. Mobilité

- Faciliter l'accès à l'autoroute
- Préserver l'ouest lausannois d'émissions supplémentaires
- Soulager le goulet d'étranglement autoroutier de Crissier

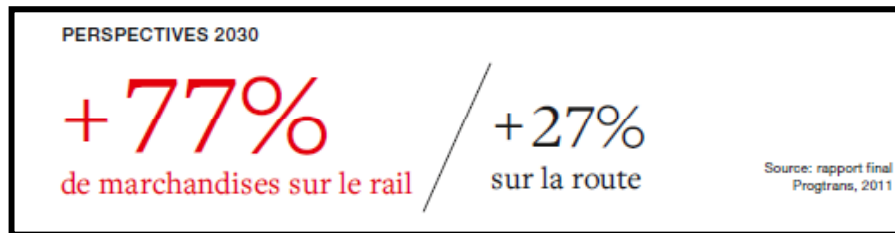
3. Environnement

- Protéger et revitaliser la Venoge et sa vallée
- Intégrer le projet dans le paysage

La logistique, méconnue et mal-aimée, mais indispensable et omniprésente



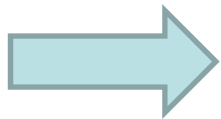
Des besoins logistiques en hausse et une population en croissance



Source: CFF Cargo

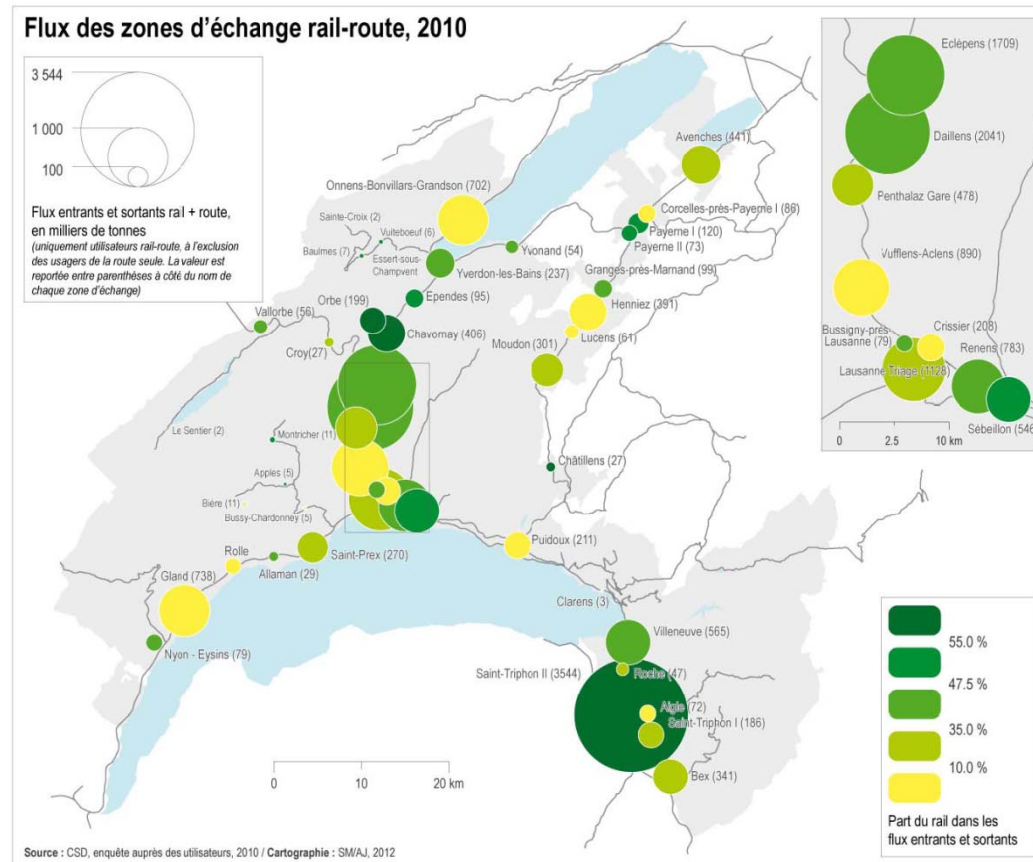
Population vaudoise au 31.12.2013 : **743'317**

Population vaudoise en 2030 selon STATVD : **874'000**



Adaptation indispensable des infrastructures de logistique aux défis de demain, en optimisant le recours au rail tout en garantissant un accès aux réseaux autoroutiers sans traversée de localité.

La fiche B22 du Plan directeur cantonal, un cadre stratégique pour la définition du réseau des interfaces rail-route du Canton



Enjeux résumés

- La logistique, une activité indispensable
- Forte pression sur les emplacements historiques
- Difficulté récurrente de trouver de nouveaux emplacements adéquats
- Nécessité de raccorder ces sites tant au rail qu'au réseau routier structurant



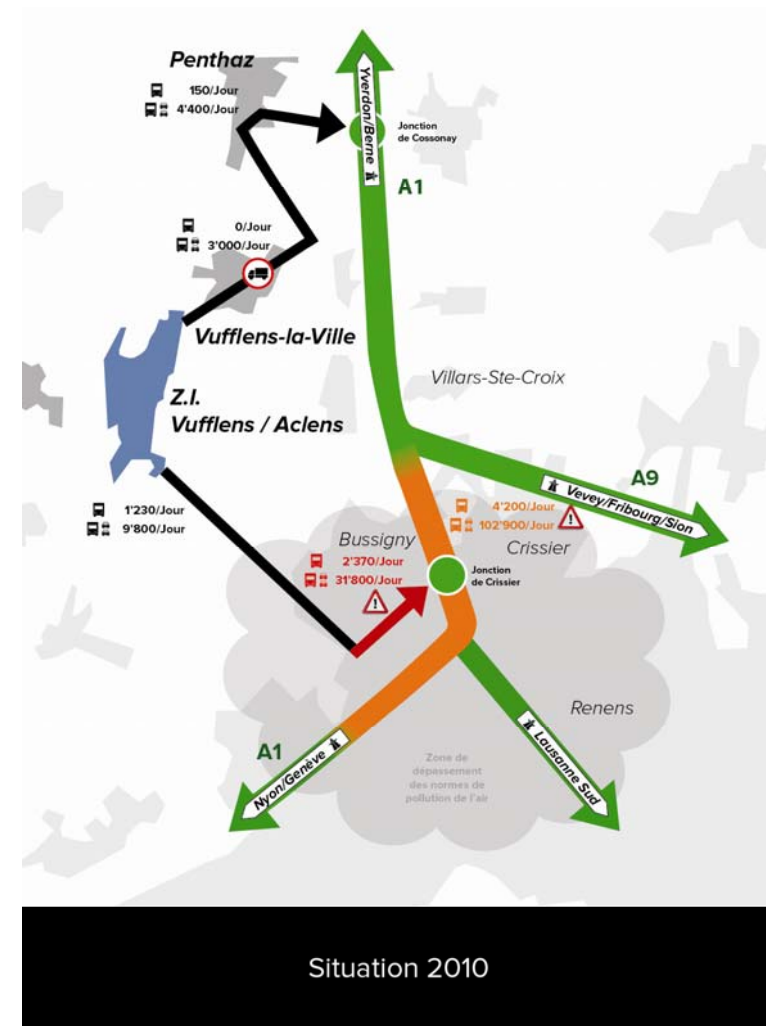
En l'absence de nouveaux sites d'accueil, les entreprises vaudoises devront soit se localiser ailleurs dans le Canton (Gros de Vaud et Nord vaudois, Broye, Chablais), relativement loin de leur clientèle principale, soit partir hors du Canton, avec toutes les conséquences néfastes environnementales et économiques.

Des sites adéquats et bien raccordés pour la logistique

- **De manière à réduire les effets nuisibles de leur activité et favoriser le transport du fret par le rail, il faut offrir des sites logistiques:**
 - Proches des zones de distribution
 - Avec une excellente accessibilité routière et surtout autoroutière
 - Avec une excellente accessibilité ferroviaire (*last mile*, c'est-à-dire arrivée de la voie sur le site)
- **Le pôle de Vufflens-la-Ville / Aclens offre, au terme d'une étude portant sur seize sites vaudois, le meilleur potentiel:**
 - Situation idéale dans le bassin lémanique
 - Présence de surfaces disponibles
 - Bonne accessibilité ferroviaire et voie-mère existante
 - Proximité géographique de l'autoroute mais accessibilité à améliorer

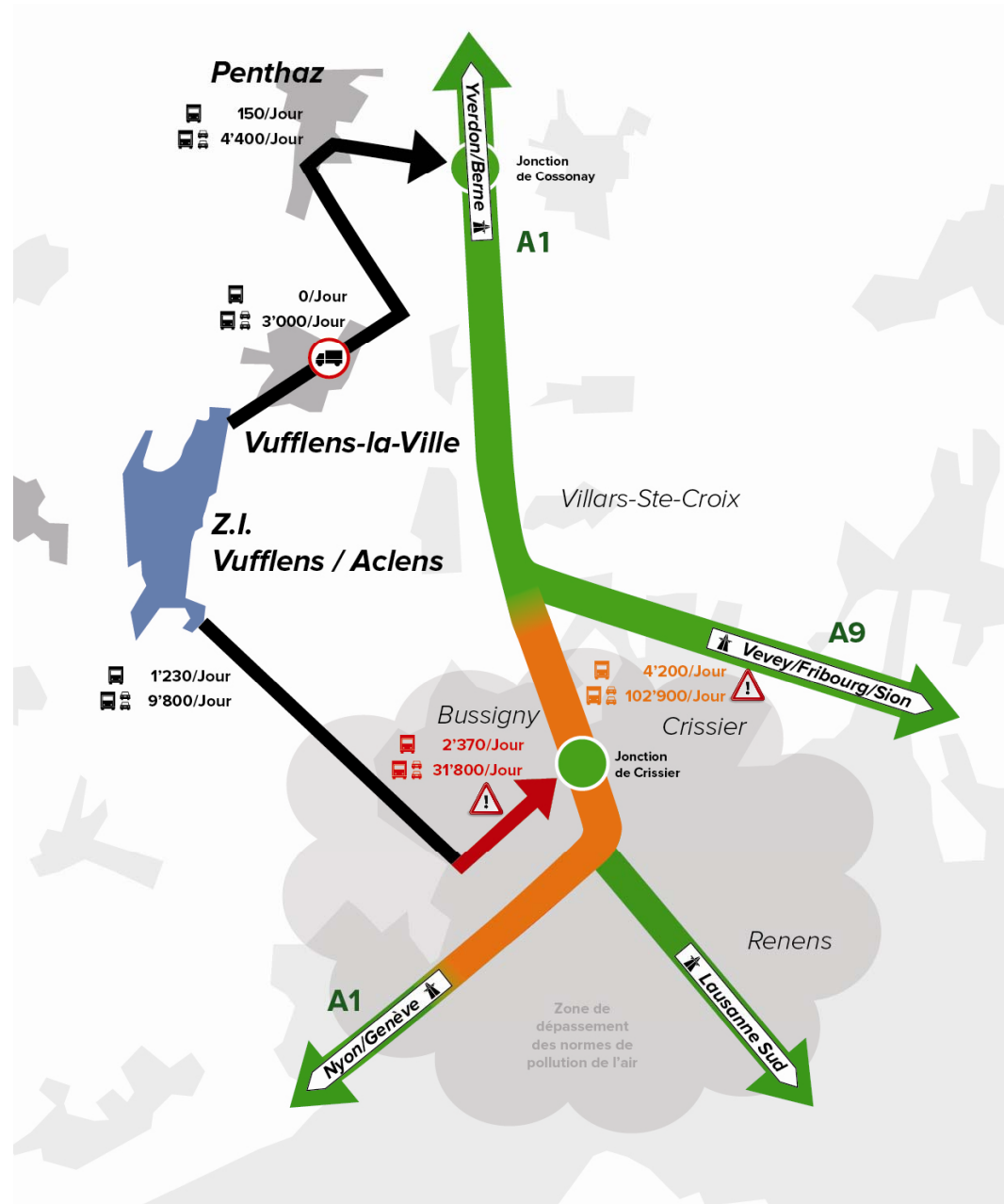
Le site de Vufflens-la-Ville/Aclens souffre d'un manque d'accessibilité

- La fonction logistique du pôle a pour conséquence une concentration de trafic lourd
- Avec les développements prévus, le trafic lourd augmentera de 1600 / jour à l'horizon 2020
- Diriger ce trafic uniquement par la RC 151 vers la jonction de Crissier ou la future jonction d'Ecublens a une double conséquence:
 - Surcharger le goulet de Crissier, aujourd'hui déjà nettement surchargé
 - Alourdir encore les émissions polluantes dans un secteur déjà en dépassement des normes OPAir

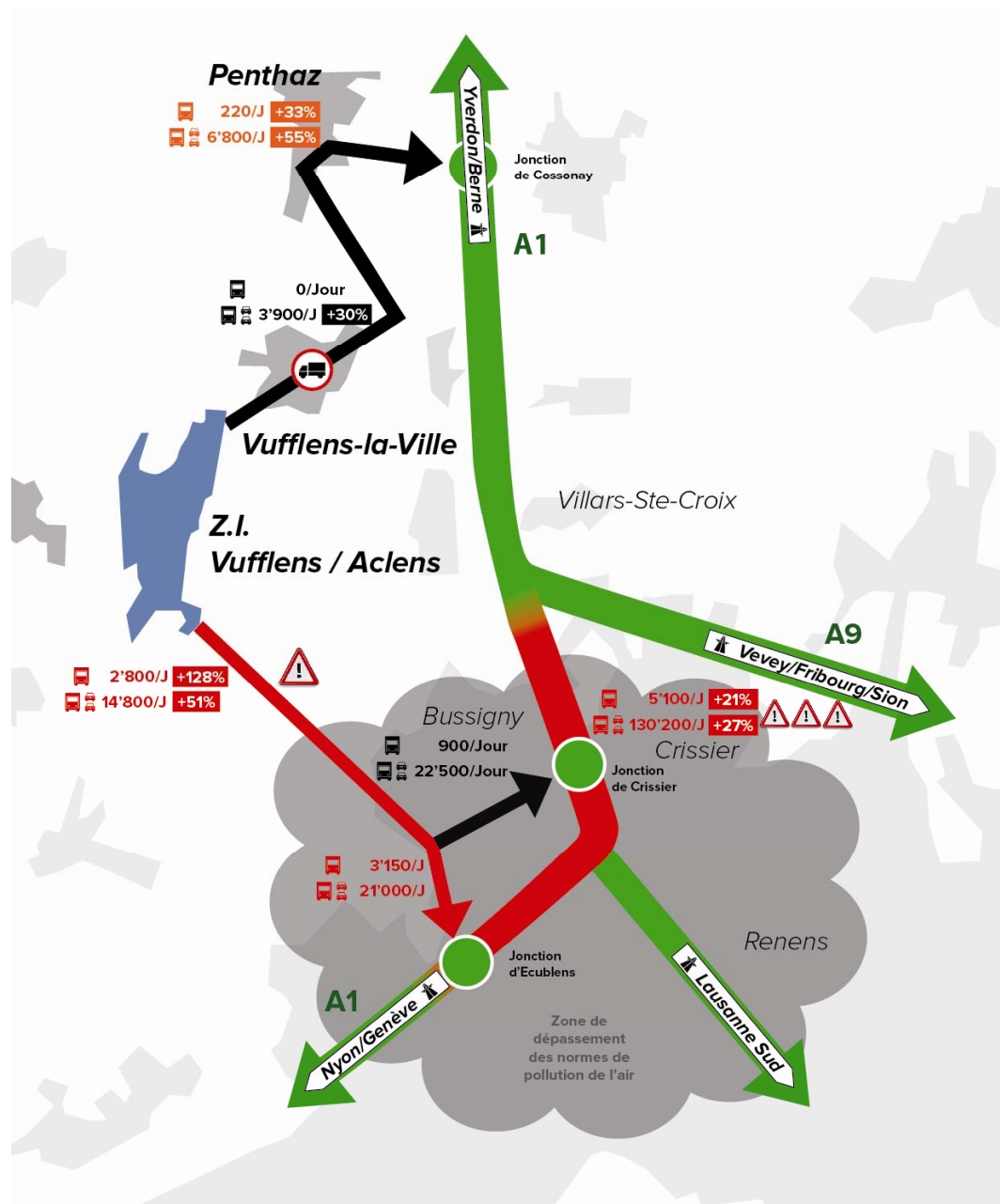


Stratégie pour désengorger l'ouest de l'agglomération et le goulet autoroutier de Crissier

- **Deux projets majeurs sont en cours sur le réseau national entre Ecublens et Villars-Ste-Croix:**
 - Création d'une nouvelle jonction autoroutière à Ecublens pour délester celle de Crissier
 - Assainissement du goulet d'étranglement
- **L'autoroute, en particulier dans ce secteur, doit contribuer à plusieurs objectifs:**
 - Diminuer l'usage du réseau principal d'agglomération pour les déplacements motorisés
 - Absorber la croissance de trafic consécutive au développement urbain planifié
 - Permettre une circulation fluide entre tous les points du réseau national
- **Par conséquent, il faut préserver le réseau d'agglomération de l'ouest lausannois et le goulet de Crissier de trafic supplémentaire, en particulier de trafic lourd**



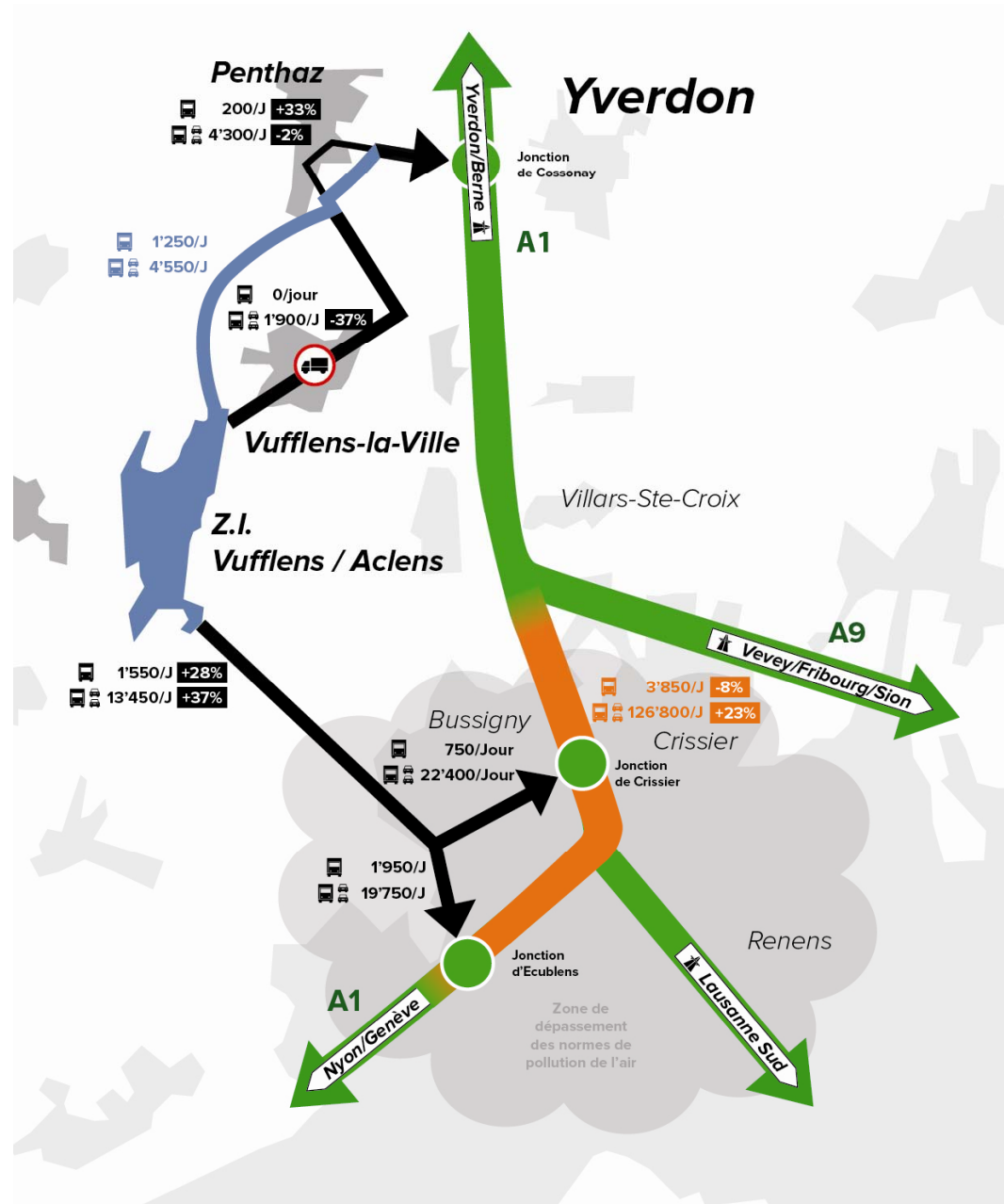
Situation 2010



Situation 2020 sans RC 177
avec jonction d'Ecublens

Connexion nord vers la jonction de Cossonay: nouvelle route cantonale 177

- **La nouvelle route cantonale 177 connecte le pôle de développement à la jonction de Cossonay de l'autoroute A1**
- **Le trafic lourd à destination du nord et de l'est peut éviter le goulet de Crissier et l'ouest lausannois**
- **L'ouest lausannois est préservé de pollution et de trafic supplémentaires**
- **Le nombre de kilomètres est raccourci de 8 km ce qui signifie une importante réduction des émissions polluantes**



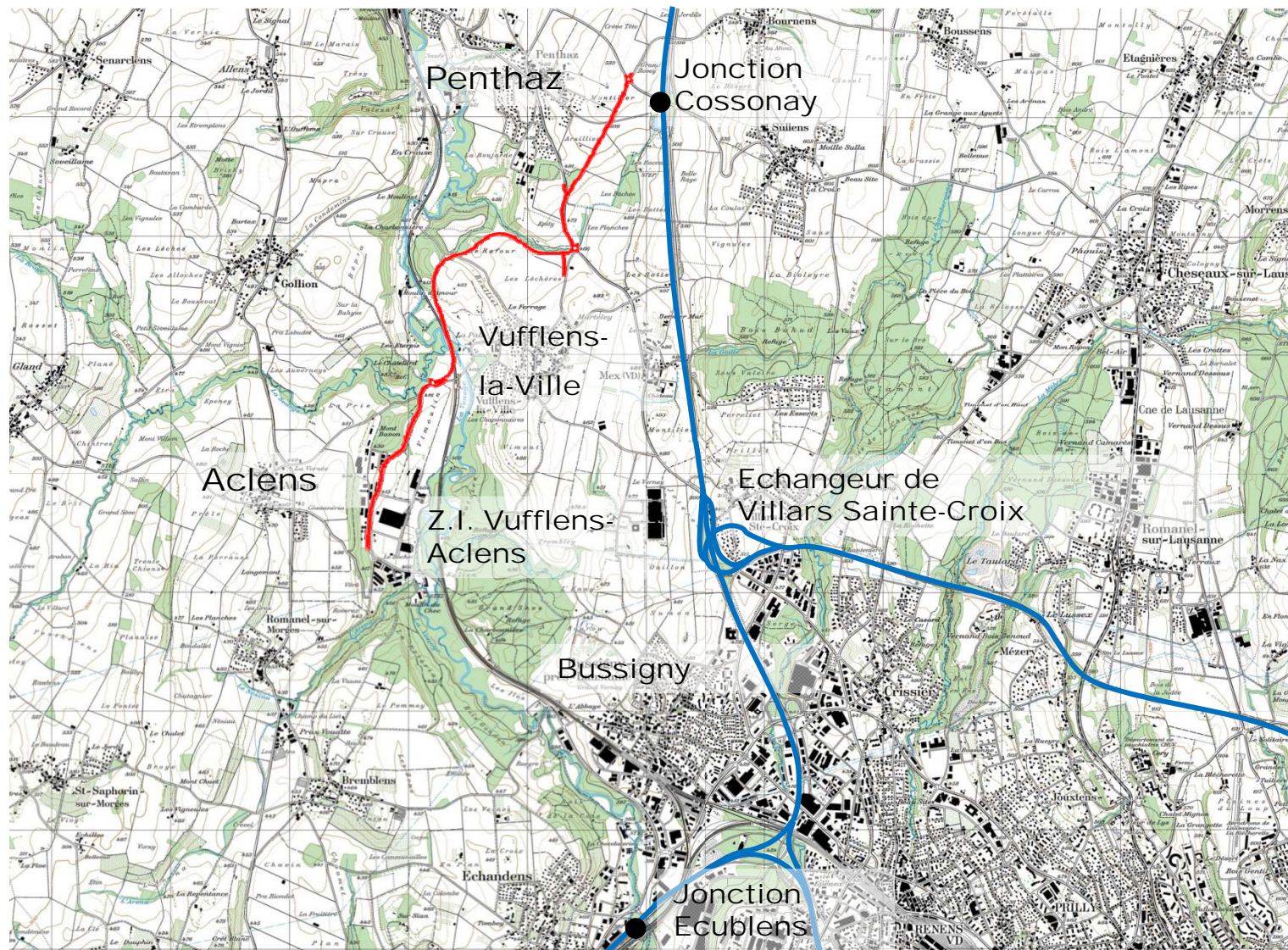
Situation 2020 avec RC 177
avec jonction d'Ecublens

Un tracé issu de l'étude de nombreuses variantes

- **Le tracé a été déterminé à l'issue d'une étude de variantes impliquant plusieurs dizaines de possibilités**
- **Le pont sur les voies CFF et la Venoge a fait l'objet d'un concours d'architecture visant à optimiser au maximum son intégration paysagère**
- **L'ensemble du projet a été pensé en vue d'un impact aussi réduit que possible sur le paysage**



Tracé





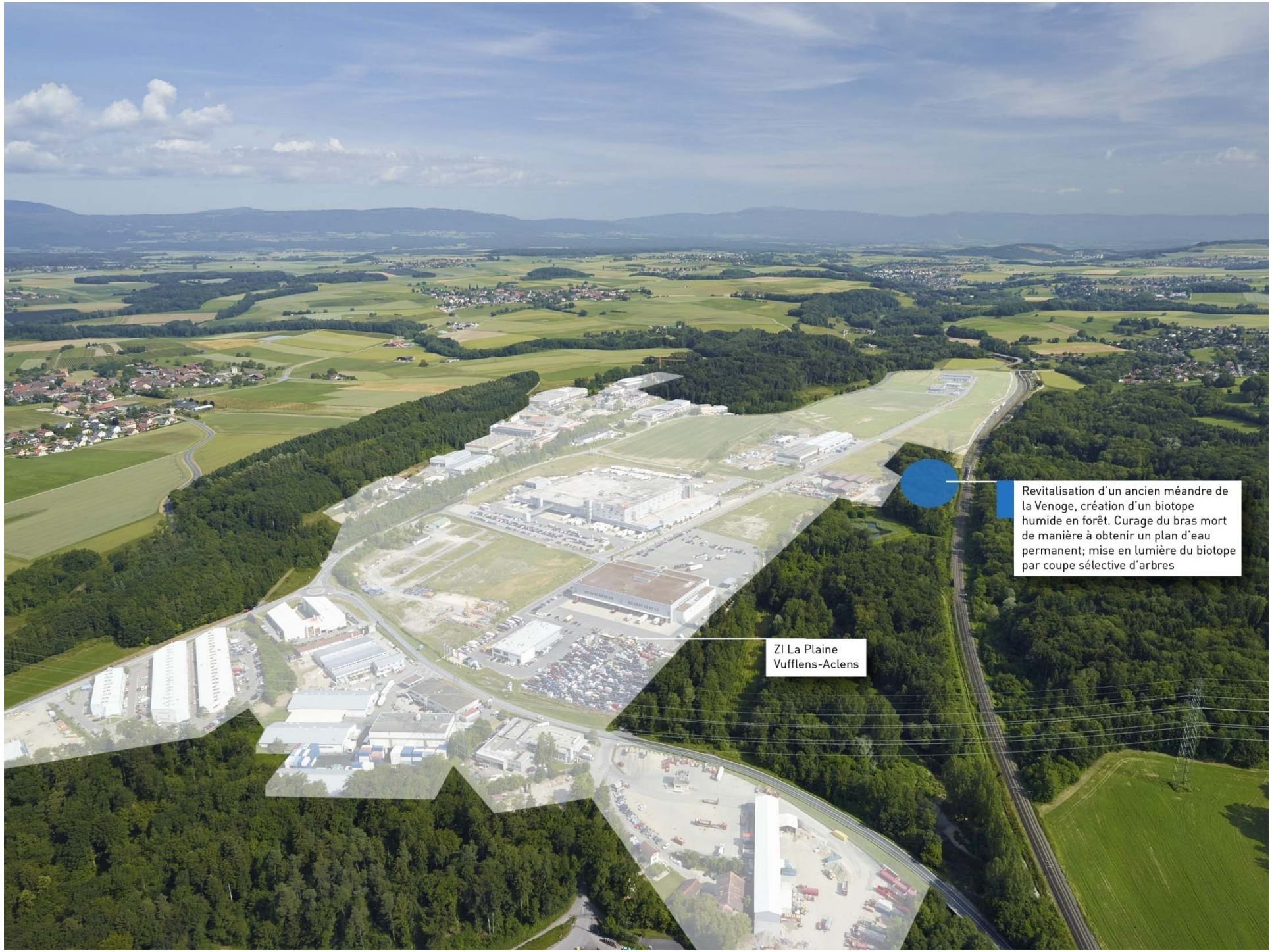






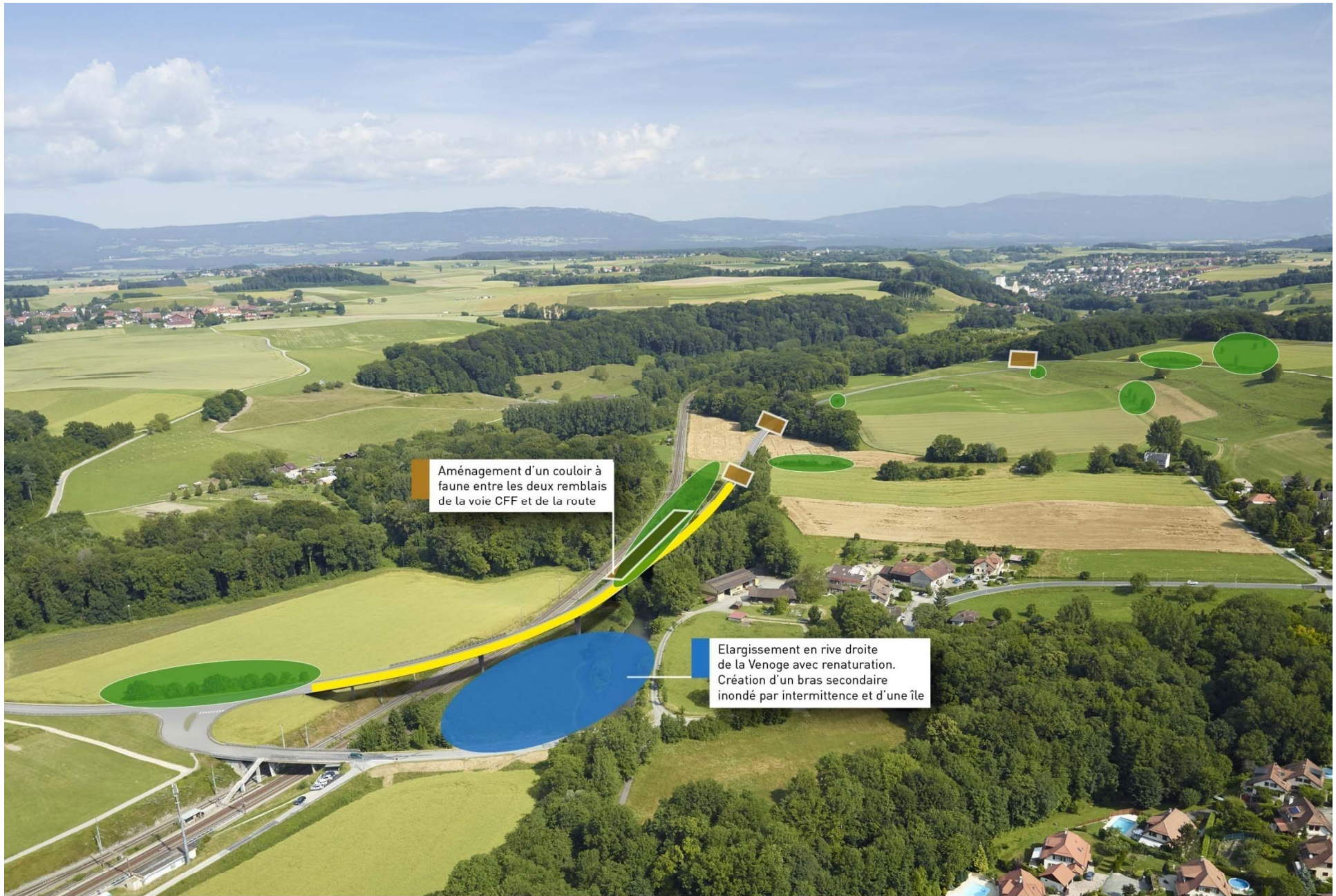
Protection et revitalisation environnementales

- **Environnement et paysage: 32 mesures**
- **Réalisation de projets complémentaires au PAC Venoge:
5 mesures**
- **Protection contre le bruit: 3 mesures**
- **Protection des eaux: 4 mesures**



Revitalisation d'un ancien méandre de la Venoge, création d'un biotope humide en forêt. Curage du bras mort de manière à obtenir un plan d'eau permanent; mise en lumière du biotope par coupe sélective d'arbres

ZI La Plaine
Vufflens-Aclens



Aménagement d'un couloir à faune entre les deux remblais de la voie CFF et de la route

Elargissement en rive droite de la Venoge avec renaturation. Création d'un bras secondaire inondé par intermittence et d'une île

● Intégration paysagère: arbres isolés, cordons boisés et haies

■ Passages et couloir à faune

■ Parois antibruit

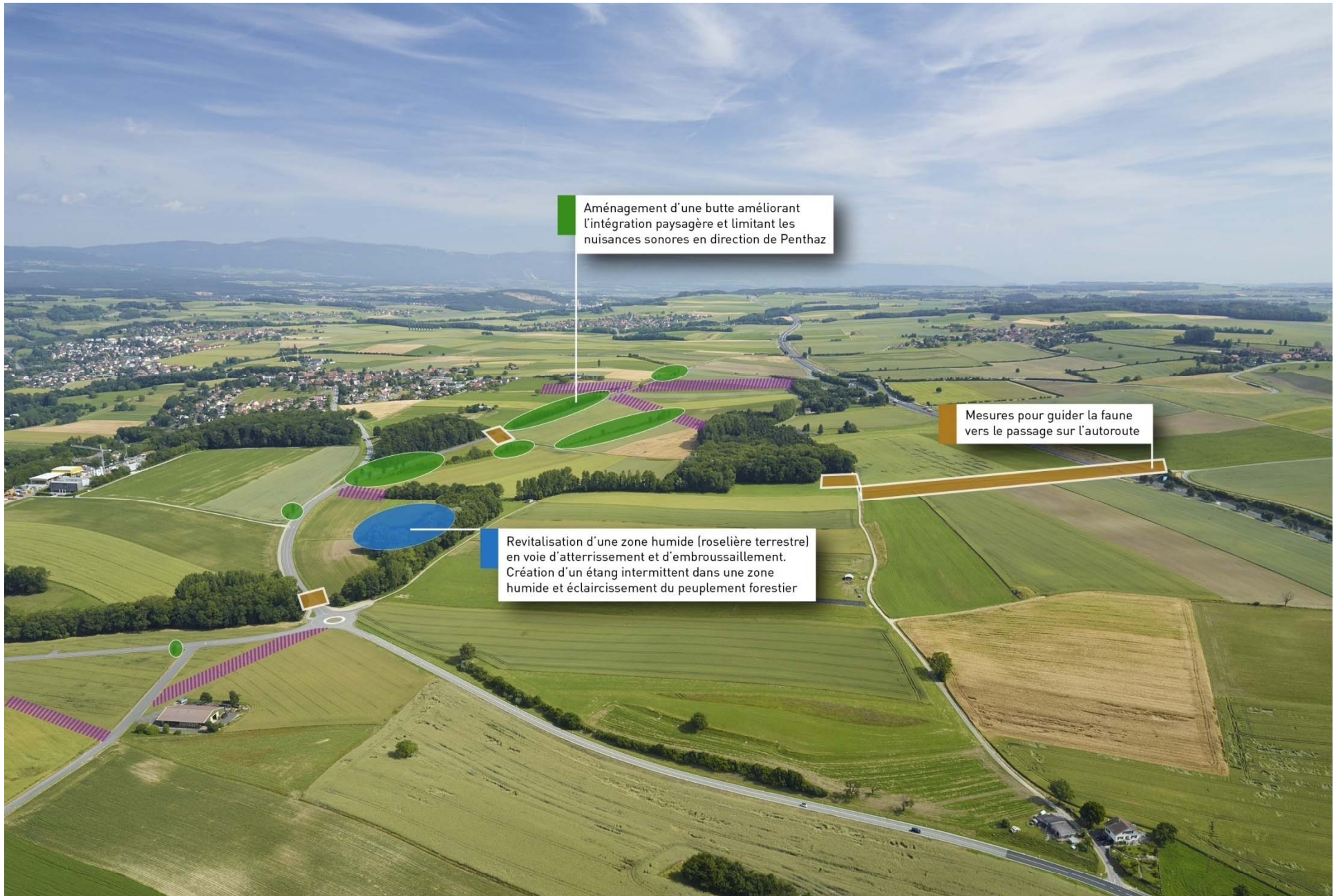


Création d'un bassin de rétention des eaux pluviales avec fonction biologique

● Intégration paysagère:
arbres isolés, cordons boisés et haies

■ Passages à faune

▨ Déconstruction d'une partie
de route existante



Aménagement d'une butte améliorant l'intégration paysagère et limitant les nuisances sonores en direction de Penthaz

Mesures pour guider la faune vers le passage sur l'autoroute

Revitalisation d'une zone humide (roselière terrestre) en voie d'atterrissement et d'embroussaillage. Création d'un étang intermittent dans une zone humide et éclaircissement du peuplement forestier

● Intégration paysagère: arbres isolés, cordons boisés et haies

//// Déconstruction d'une partie de route existante

■ Passages et couloir à faune

Mesures environnementales complémentaires

Secteur du «Moulin du choc»



1. Situation

Endiguement réalisé dans les années 40 afin de réduire les méandres naturels.

Erosion naturelle de la rive → La Venoge a retrouvé son ancien cours
Proximité avec voie ferrée → Nécessité de garantir la sécurité

2. Projet de réaménagement

Rive gauche → protection de la berge par la mise en place de techniques mixtes (génie végétal et blocs d'enrochements).

Rive droite → création d'un lit secondaire.

Les propriétaires fonciers → informés de la problématique et du projet en cours d'étude.

3. Objectifs aménagements + achats de terrain

Espace réservé à la Venoge garanti à long terme permettant une meilleure qualité du milieu naturel tout en préservant la sécurité relative à la voie ferrée.

Coordination avec le PAC Venoge et réalisation de mesures prévues

- **Les mesures de compensation à la RC 177 concernent la Venoge et ses abords**
- **A des fins de coordination, leur réalisation et leur suivi seront étroitement coordonnés avec ceux des mesures découlant du Plan de protection de la Venoge**
- **A cet effet un mandat a été inclus dans le présent EMPD, avec pour buts principaux:**
 - organiser une concertation avec les communes et organisations concernées
 - arrêter les priorités de mise en œuvre du Plan directeur des mesures du programme de protection de la Venoge
 - assurer à l'ensemble des mesures de compensation à la fois une cohérence dans leur réalisation et l'émergence d'un consensus quant à leur programmation

Garantie de protection de la Venoge

Afin de renforcer la protection de la Venoge, le Conseil d'Etat propose une modification de la loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites. Celle-ci rend obligatoire un vote du Grand Conseil avec droit de référendum pour toute modification du Plan de protection de la Venoge actuellement en vigueur.

Rappel des décrets

- | | |
|---|---------------------|
| • Construction de la RC 177 et mesures environnementales dans la vallée de la Venoge | 63'500'000.- |
| • Financement du syndicat d'améliorations foncières de la RC 177 | 6'000'000.- |
| • Fouilles archéologiques | 5'500'000.- |
| Total | 75'000'000.- |
-
- **Modification de la LPNMS, nouveaux articles 45c et 45d**

Conclusion: la RC 177 pour le développement durable du pôle rail-route du Vufflens-la-Ville / Aclens

Le Conseil d'Etat souhaite saisir une triple opportunité:

- **Développer l'emploi sur ce site logistique sous l'égide de la complémentarité rail-route**
- **Poursuivre la revitalisation de la Venoge et pérenniser le PAC actuel**
- **Eviter une dégradation de la qualité de l'air et des conditions de trafic dans l'ouest lausannois**