

## **EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**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

## **REPONSE 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**

### **1 PRÉSENTATION DU PROJET**

La RC 177 est un nouvel axe routier d'une longueur totale de 5'500 m, dont feront partie la route actuelle dite de la Plaine sur environ 1'600 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.

Il apparaît, en effet, que le développement complet de ce pôle induira une augmentation de trafic importante qui ne pourra pas être dirigée entièrement vers la jonction autoroutière de Crissier, les axes routiers dans ce secteur étant actuellement déjà surchargés.

#### **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, un Syndicat d'améliorations foncières (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) 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" adopté par le Conseil d'Etat 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, DINF) 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–Bussygny.

Par lettre du 20 septembre 1995, l'ingénieur en chef du SR a admis 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 tracé 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, pour rejoindre la RC251a, puis évite Penthaz par le sud-est pour rejoindre la route cantonale RC 317b qui dessert la jonction A1 de Cossonay. Ce concept résout l'évitement de Vufflens et de Penthaz mais pas celui de Cossonay-Gare. Dans la 2<sup>e</sup> famille, le tracé passe à l'ouest de Vufflens, en reliant la RC 176d à la RC 174d (Gollion - Cossonay-Gare), puis crée un évitement au sud de Cossonay-Gare par une nouvelle route reliant la RC 251a à la RC 317b 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 4 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'activité 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 "SR 01" en 2006 et a demandé l'analyse de 4 sous-variantes pour la traversée de la Venoge à proximité du hameau de la Palaz, ainsi que de 3 variantes pour l'évitement de Penthaz.

Sur la base de 23 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, 11 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. Elles n'ont toutefois pas été retenues 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-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'activité 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 la légalisation, par le Département des infrastructures, 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 Penthalaz 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".

Le pôle de développement couvre une superficie totale de 665'100 m<sup>2</sup> dont environ 514'000 m<sup>2</sup> constructibles répartis en 3 zones et permettant de créer quelque 6'000 emplois.

Sur la base d'autres pôles industriels comparables, le RIE a estimé que le trafic généré au terme du développement du pôle, soit à l'horizon 2020, serait 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).

### *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 a ordonné la création d'un Syndicat d'améliorations foncières obligatoire en corrélation avec la route cantonale RC 177.

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 LAF, 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.

Le traitement des oppositions relatives à l'enquête précitée a été effectué en coordination avec celles concernant le projet routier, l'ensemble de ces décisions étant notifié simultanément, parallèlement à la décision finale. Quatre recours sont en attente de traitement à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal.

## **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 vaudoise. 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> LRou, le DINF 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 DINF 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 les 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 Environnement*

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 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 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 (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. Une fois adoptées, les mesures OPair sont contraignantes pour le canton et doivent être réalisées dans les cinq ans (art. 33 Ordonnance sur la protection de l'air, ci-après : OPair).

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) qui est " *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 A 31.

Enfin, comme on le verra au chapitre 1.3 et comme le constate la décision finale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE) du 5 juin 2009 relative au projet de RC 177, la construction de cette nouvelle liaison aura pour effet une réduction globale des émissions de NO<sub>x</sub> dans tout l'Ouest lausannois.

### *1.2.3 Législation en matière d'aménagement du territoire*

La zone d'activité "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 LATC, 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 (LAT). 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 par le Nord et notamment des poids lourds au pôle de développement économique Vufflens-Aclens implique la traversée des zones habitées de Vufflens-la-Ville et de Penthaz. La zone d'activité étant une zone à vocation industrielle et commerciale, les voies d'accès actuelles ne sont pas adaptées au type de trafic concerné. 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.

### **1.3 Opportunité du projet de la RC 177**

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 demandée pour 2015 par le

Canton à la Confédération.

En effet, 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. Ainsi, grâce à la construction de cette nouvelle liaison routière, les émissions totales de NO<sub>x</sub> à l'horizon 2020 avec le développement complet du pôle "Plaine de la Venoge" se trouveront légèrement réduites par rapport aux valeurs actuelles dans tout l'Ouest lausannois, y compris les secteurs Aclens, Crissier et Bussigny raison pour laquelle la construction de cette route constitue l'une des "conditions" sur lesquelles se fonde le plan OPair 2005 mentionné dans le chapitre précédent. Ce bilan favorable en termes de pollution de l'air dans les secteurs précités s'en trouvera encore amélioré une fois que la nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens à l'horizon 2020 sera réalisée.

**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 Risques liés à la non mise en oeuvre de ce crédit d'étude pour la RC 177**

Une prolongation de la situation actuelle aurait pour effet une péjoration des conditions de circulation dans l'Ouest lausannois vu le développement actuel de la zone de Vufflens-la-Ville / Aclens et les futures nouvelles implantations prévues.

Dans l'hypothèse où la liaison routière au pôle de développement ne se réalisait pas, les conséquences en terme de trafic seraient les suivantes:

- plus qu'un doublement du trafic sur la RC 151b (entre le pôle et le Reculan) et une multiplication par 3.7 du nombre de camions ;
- une augmentation de 27% du trafic entre le carrefour Reculan-Poimboeuf et le carrefour "Croix-de-Plan" et un doublement du nombre de camions ;
- une augmentation de 14% du trafic entre le carrefour "Croix-de-Plan" et la jonction autoroutière de Crissier et une augmentation de 50% du nombre de camions ;
- un quasi-doublement du trafic léger à travers Vufflens-la-Ville (de 2'800 à 5'000 véh/jour) ;
- une augmentation de 31% du trafic léger à travers Penthaz.

En outre, une non-réalisation du projet handicaperait le développement de la zone industrielle et serait en contradiction avec les engagements pris par le canton.

Enfin, le Conseil d'Etat a réitéré au printemps 2009 sa volonté de réaliser le projet et l'a placé dans le train des mesures du plan de relance économique.

#### **1.5 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. Il a permis de développer le projet et de le mettre à l'enquête en 2007.

#### **1.6 Descriptif du solde des études à réaliser**

Le présent crédit d'étude servira à financer les études en lien avec 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 de 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 pont sur la Venoge ;

- sondages archéologiques complémentaires ;
- honoraires d'ingénieurs civils pour les projets d'ouvrage, et la mise en soumissions, tant pour les ouvrages d'art (pont sur la Venoge, 2 PI, 1 PS, 1 voûtage) que pour la chaussée ;
- honoraires du BAMO assistant le SR en phase projet ;
- honoraires de divers spécialistes, tels que paysagiste, hydraulicien, ingénieur en trafic, ingénieur en éclairage, acousticien, pédologue ;
- honoraires du géomètre et de la CCL (commission de classification) dans le cadre du Syndicat d'amélioration foncière ;
- honoraires pour les spécialistes en environnement et écobilan.

Ces prestations permettront de mettre en soumission un projet mûr, garant d'une approche fiable des prix de réalisation. Elles représentent environ 40% du coût total des honoraires, le solde faisant partie de l'EMPD 3 visant à obtenir le crédit d'ouvrage.

## 1.7 Description du projet et travaux à réaliser

### 1.7.1 Description par secteur

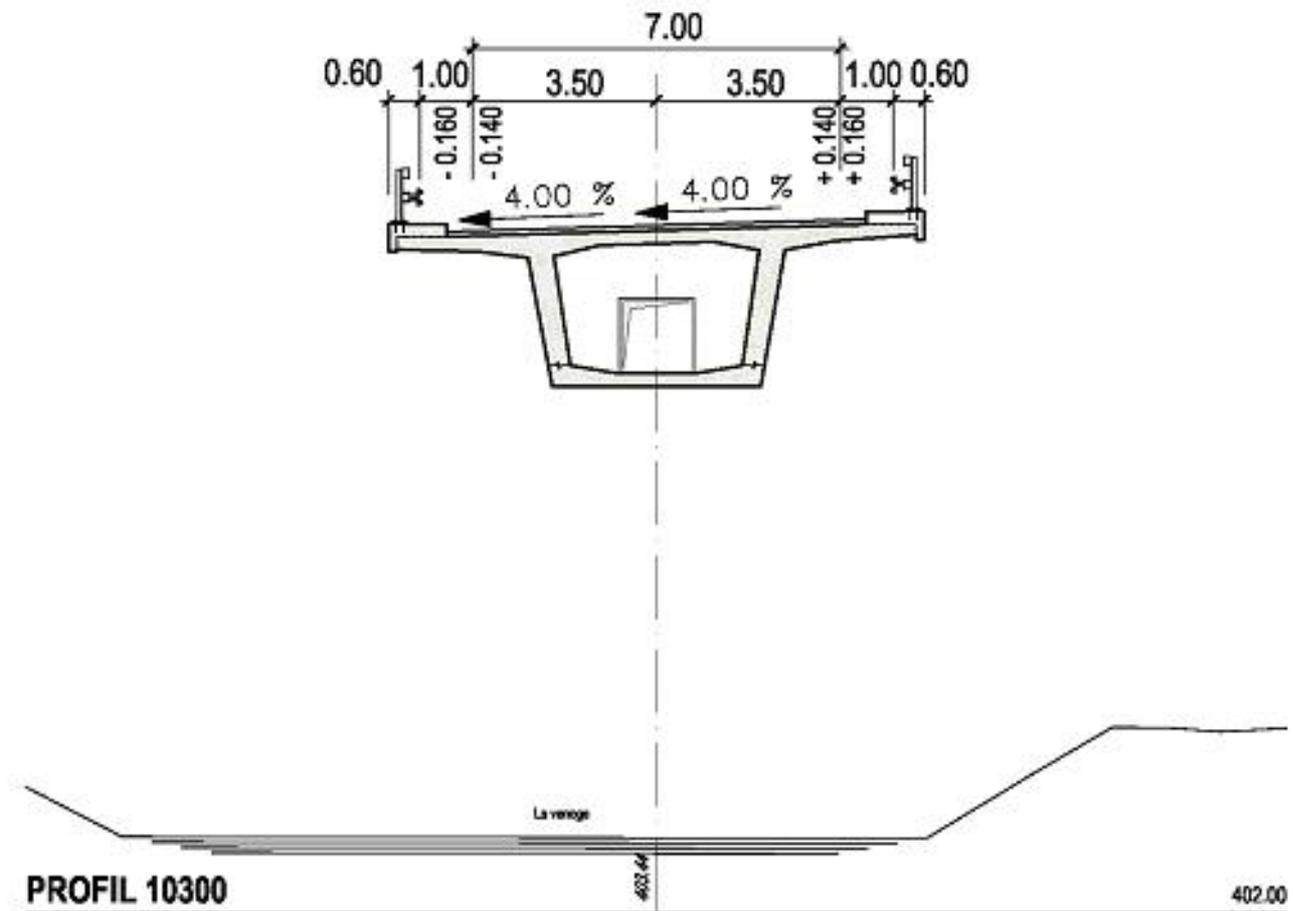
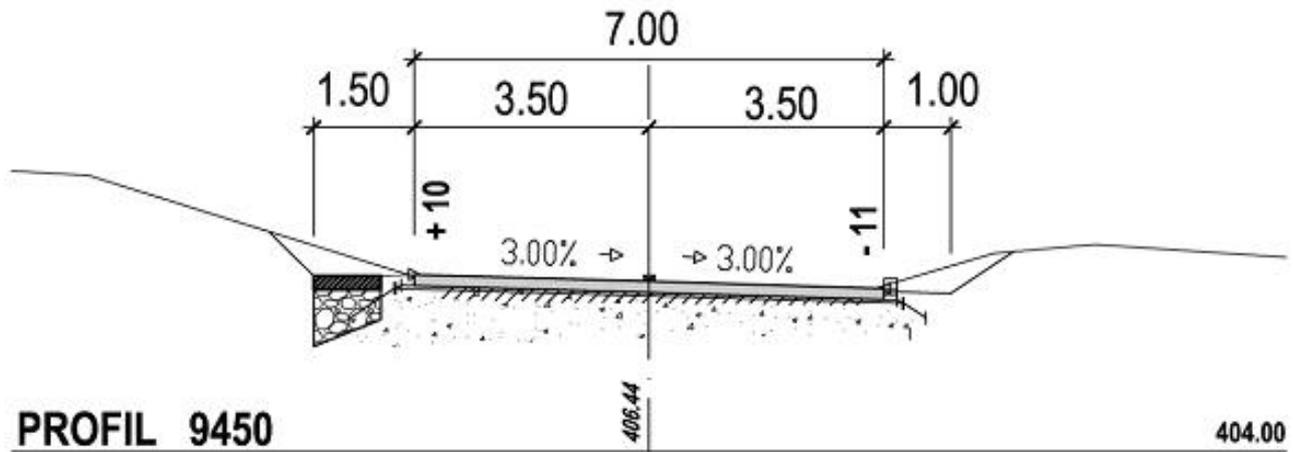


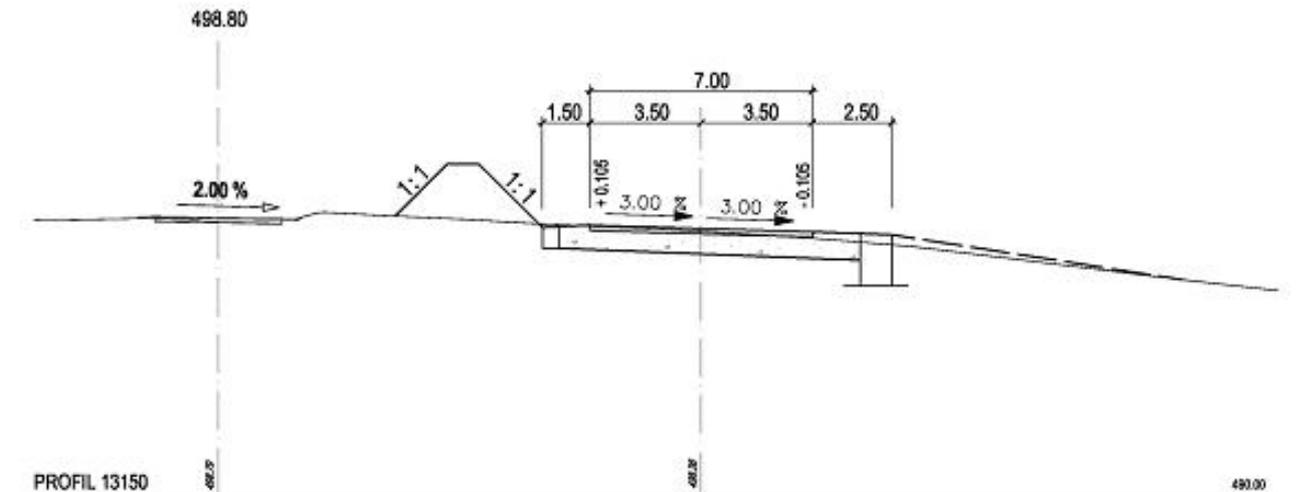
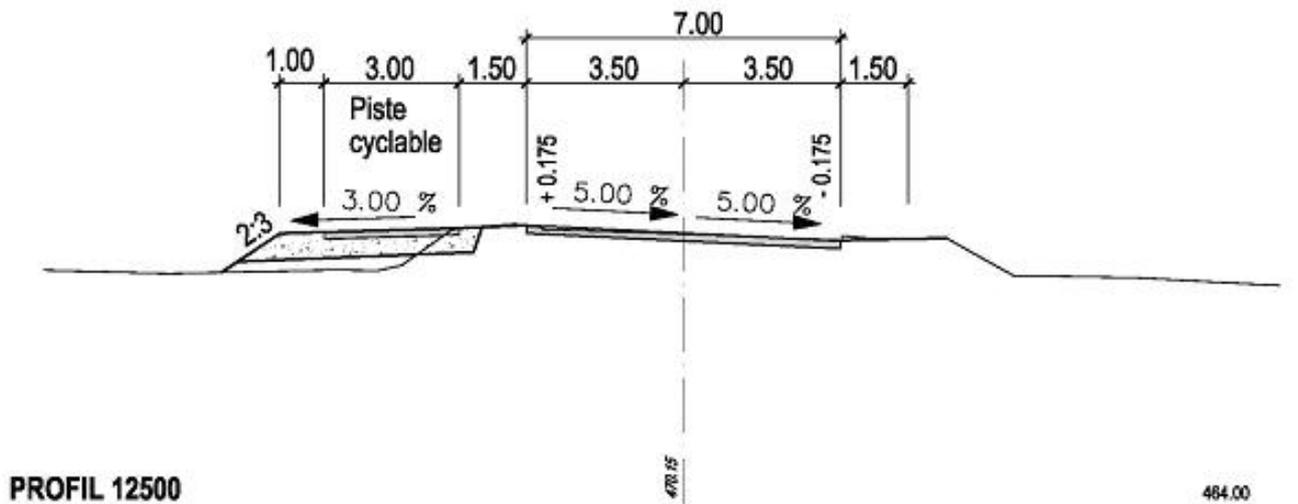
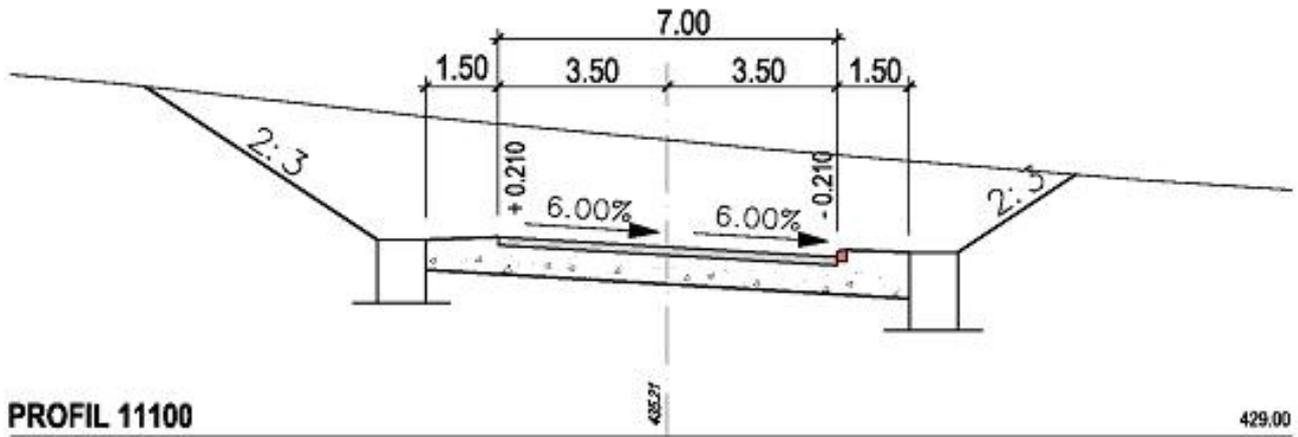
Image 1 : situation en plan

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

- *Profils 8'400 à 10'000* (1'600 m) le projet consiste à reprendre la route existante actuelle en la portant au gabarit de largeur de 7 m, avec création de présélections pour les accès et la desserte de la zone industrielle existante. 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 s'élever au moyen d'un viaduc sur les voies CFF et la Venoge. L'ouvrage respecte les gabarits de développements futurs de 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 a été abaissée (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 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.

Les 5 profils ci-dessous illustrent les divers secteurs.





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

	2009				2010				2011				.12	.13	.14
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4			
Réponses du DINF aux recours déposés auprès de la CDAP				●											
Concours du viaduc sur la Venoge					■	■									
Recherche du crédit d'étude 2 au Grand Conseil (EMPD)					■	■									
Marché public ouvert pour choix du bureau d'étude					■	■									
Projet et mise en soumission							■	■	■	■					
Recherche du crédit travaux au Grand Conseil (EMPD 3) sur base de soumissions rentrées											■	■	■		
Travaux													■	■	■

Tableau 1 : planning général des démarches et travaux

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 (prestations de service et travaux) et à la recherche du crédit d'étude 2 (présent EMPD) et du crédit d'ouvrage (EMPD 3).

Étant donné la durée des procédures et la volonté du SR de demander un crédit d'ouvrage basé sur des soumissions rentrées, il n'est pas envisageable de débiter le chantier avant 2012.

### 1.7.3 Crédit d'étude sollicité

Ce projet de construction de route cantonale a été étudié par le bureau technique du Service des routes de l'Etat de Vaud, avec l'appui de divers mandataires spécialisés au vu de la complexité des aménagements projetés. Le projet a été amené à un degré d'analyse permettant de préparer un devis d'études et un dossier technique partiel correspondant aux usages du métier. Les coûts des travaux et des honoraires du présent EMPD ont été évalués par un mandataire.

Une description complète des études encore à réaliser est faite au chapitre 1.6.

N° d'objet Procofiév 600'426 :

Chapitre	Rubrique	Libellé	Montant (CHF)
<b>1</b>		<b>Dépenses générales</b>	
	12	Honoraires d'ingénieurs et spécialistes	2'150'000
	13	Frais de procédure	100'000
	14	Essais de matériaux, sondages	285'000
	15	Concours pont sur Venoge et CFF	370'000
	16	Communication	20'000
	17	Sondages archéologiques	50'000
<b>2</b>		<b>Terrains</b>	
	23	Syndicat AF	1'165'000
<b>5</b>		<b>Frais divers</b>	
	51	Divers	50'000
<b>6</b>		<b>Imprévus / Réserves</b>	
	61	Imprévus env. 10%	410'372
Total HT			4'600'372
TVA 7.6%			349'628
Total crédit demandé TTC			4'950'000

Un premier crédit d'étude a été accordé par le Grand Conseil le 10 février 2004 ; ce crédit d'étude de CHF 1,5 mio a servi à l'élaboration du projet et aux enquêtes travaux et syndicat AF. Ce crédit sera bouclé en 2010.

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 "divers et imprévus" est évaluée à 10%. Les coûts de renchérissement (pour les travaux en lien avec les sondages) 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).

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, etc., se monte à CHF 65'000'000.- TTC, montant auquel il faut déduire une participation financière acquise de CHF 5 mio par le SIVA. Cette évaluation est basée sur des estimations de coûts basée sur des prix 2009 établies conformément au règlement SIA 103 (édition 2003). La marge d'approximation de coût, à ce stade de projet est évaluée à +/- 20 %. Lors de l'élaboration de l'EMPD 3 concernant le crédit d'ouvrage, les prix auront été précisés sur la base de soumissions rentrées et la marge d'approximation aura été au moins réduite de moitié.

Le crédit d'étude, bien que partiel, dépasse déjà la barre de 7.5% du montant total de l'investissement. Ce dépassement est usuel dans le cadre de la construction d'une nouvelle route du fait de la participation de nombreux spécialistes liés à la multiplicité des domaines techniques et environnementaux. Chaque domaine nécessite des études et des documents d'appel d'offre séparés.

## 2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Jusqu'à la mise à l'enquête, le projet a été élaboré et géré par le SR avec l'appui de mandataires extérieurs pour certaines tâches spécifiques. Les prestations projet d'ouvrage et la mise en soumission seront externalisées via une procédure marché public ouverte. Elles sont intégrées dans le présent EMPD.

Les prestations projet d'exécution et direction des travaux seront externalisées. Elles seront incluses dans le crédit d'ouvrage (EMPD 3).

## 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Objet n° 600'426 : RC 177, Crédit d'étude et futur crédit d'ouvrage.

Lors de l'élaboration du budget 2010 et du plan 2011 – 2013, les montants affectés à la RC 177 (crédits d'étude et d'ouvrage) avaient été prévus comme suit :

2010 : CHF 2'000'000

2011 : CHF 2'000'000

2012 : CHF 8'500'000

2013 : CHF 8'500'000

Les montants ci-dessus concernent les études du présent EMPD et le coût des travaux à présenter dans l'EMPD du crédit d'ouvrage.

Intitulé	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	1'000'000	2'000'000	1'950'000	0	4'950'000
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat</b>	<b>1'000'000</b>	<b>2'000'000</b>	<b>1'950'000</b>	<b>0</b>	<b>4'950'000</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	1'000'000	2'000'000	1'950'000	0	4'950'000
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>1'000'000</b>	<b>2'000'000</b>	<b>1'950'000</b>	<b>0</b>	<b>4'950'000</b>

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

### **3.2 Amortissement annuel**

L'amortissement est prévu sur dix ans à raison de CHF 495'000.- par an.

### **3.3 Charges d'intérêt**

La charge annuelle moyenne d'intérêts sera

CHF  $(4'950'000 \times 5.0 \times 0.55)/100 =$  CHF 136'125.- arrondi à CHF 136'200.-

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

Il n'y aura pas d'influence sur l'effectif du personnel du Service des routes.

### **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 ne grèveront pas la part du budget du SR affectée au déneigement et à l'exploitation courante.

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

Les communes territoriales ne participent pas financièrement aux travaux sur les routes cantonales hors traversée de localité. Il n'y a donc aucune conséquence financière pour les communes territoriales.

Par contre, l'amélioration de la circulation et de la sécurité pour les usagers ainsi que le bilan favorable en terme 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**

Même si ce n'est pour l'instant qu'un crédit d'étude, ce projet prend en compte et intègre les principes du développement durable.

En terme de pollution de l'air, la construction de la RC 177 aura pour conséquence de réduire globalement les émissions totales de NO<sub>x</sub> 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).

Les documents d'appel d'offre seront élaborés dans un objectif incitatif d'utiliser des matériaux recyclés.

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

### **3.8 Programme de législation (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)**

Néant.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)**

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, ci-après : LFin). 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. 3 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 construction de la RC 177 **fait l'objet d'une mention expresse 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). 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 DINF 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.

Enfin, relevons également que l'autorisation de construire donnée 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 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement relative à ce projet. 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 251a) sur une distance d'environ 400 m avant de contourner Penthaz par l'est (point 1.7).

#### 3.10.3 Moment de la dépense

Comme déjà mentionné aux chapitres 1.2.2 et 3.9.1, le Plan de mesures OPair 2005 est contraignant pour les autorités chargées de le mettre en œuvre. Aux termes de l'art. 33 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, les études et la construction de la RC 177 doivent 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 économique du Pôle "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 1.4, 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. Le temps de parcours aux heures de pointes entre la zone industrielle et la jonction de Crissier sont compris, 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 Plan directeur cantonal (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Ce projet est en conformité avec la ligne d'action A2 (développer une mobilité multimodale) et la mesure A22 (réseaux routiers), lesquelles sont prévues par le plan directeur cantonal. Celui-ci est entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 2008.

### 3.12 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)

Néant.

### 3.13 Simplifications administratives

Néant.

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

Intitulé	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	136'200	136'200	136'200	408'600
Amortissement	0	495'000	495'000	495'000	1'485'000
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>631'200</b>	<b>631'200</b>	<b>631'200</b>	<b>1'893'600</b>
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires	0	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>0</b>	<b>631'200</b>	<b>631'200</b>	<b>631'200</b>	<b>1'893'600</b>

## 4 INTERPELLATION ANDRÉ MARENDAZ CONCERNANT LE PROJET DE LA ROUTE DE LIAISON RC 177

### 4.1 Rappel de l'interpellation

Projet de la route de liaison entre le pôle de développement Aclens-Vufflens-la-Ville et la jonction autoroutière de Cossonay. RC 177.

Soeur Anne, ne vois-tu rien venir ?

En 2004, le Grand Conseil a accepté un crédit de CHF 1'500'000.- pour les études préliminaires et l'établissement d'un projet de la route de liaison entre le pôle de développement Aclens-Vufflens-la-Ville et la jonction autoroutière de Cossonay.

Le développement de ce pôle est actuellement bloqué. Les entreprises intéressées à s'installer dans ce pôle ne peuvent le faire en raison de l'opposition des communes riveraines. Les opposants craignent des désagréments engendrés par l'augmentation de la circulation routière à travers les villages concernés, et souhaitent donc en protéger leurs habitants.

L'aménagement et la gestion du site Aclens-Vufflens-la-Ville sont assurés par le "Syndicat d'améliorations foncières pour la zone industrielle Vufflens-la-Ville" (SIVA).

Dans l'EMPD, nous lisons:

*" Les études préliminaires effectuées pour déterminer l'impact et de l'implantation de COOP sur le site, puis ultérieurement de l'occupation de tout le site par d'autres entreprises, ont abouti à la conclusion que seule une nouvelle route de liaison entre le site du PPA Vufflens-Aclens et l'autoroute A1 à la jonction Cossonay permettrait de respecter la loi sur la protection de l'environnement (PPE).*

*En effet, deux difficultés majeures se présentent avec le réseau routier actuel:*

- l'impossibilité de faire passer le trafic poids lourds à travers Vufflens-la-Ville, où les déclivités dépassent 10%. Le passage du trafic à travers Vufflens-la-Ville et Penthaz serait d'ailleurs totalement inacceptable pour ces deux villages, pour des raisons de sécurité et de nuisances ;*
- le niveau très élevé de la pollution de l'air dans l'ouest lausannois, par où devrait transiter les poids lourds pour accéder à l'autoroute A1, en l'absence de route de liaison projetée. "*

Ce présent EMPD avait pour objectif de préparer le projet définitif, de favoriser les projets de développement économique et de s'engager financièrement pour les mesures d'équipements nécessaires à leur réalisation. Le crédit d'étude demandé devait permettre de couvrir le coût des études nécessaires à l'établissement du projet définitif.

Le Grand Conseil devrait être saisi du détail du projet d'exécution et des travaux de construction. Ils doivent faire l'objet d'un crédit d'ouvrage. Une participation financière du SIVA de CHF 10.-/m<sup>2</sup> de terrain, soit au maximum de ces projets de CHF 5'000'000.- est déjà acquise.

Suite à l'acceptation de cet EMPD par le Grand Conseil en 2004 accordant un crédit CHF 1'500'000.- pour les études préliminaires et l'établissement du projet de la route de liaison entre le pôle de développement Aclens-Vufflens-la-Ville et la jonction autoroutière de Cossonay, je pose au Conseil d'Etat les questions suivantes:

- Y a-t-il une réelle volonté du Conseil d'Etat pour la construction de cette route de liaison entre le pôle de développement de Aclens-Vufflens-la-Ville et la jonction autoroutière de Cossonay (RC177) ?
- Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur l'état des discussions concernant les oppositions à ce projet de route de liaison ?
- Au vu des nombreuses oppositions sur ce projet d'étude, le montant alloué à ce crédit d'étude par le Grand Conseil sera-t-il respecté ?
- Dans la négative, le Grand Conseil sera-t-il saisi d'une demande de crédit complémentaire ?
- Le Conseil d'Etat peut-il informer le Grand Conseil quand celui-ci sera saisi du projet d'exécution et les travaux de construction du projet définitif ?
- La participation du SIVA au financement de ce projet de route est-elle encore garantie à ce jour selon le montant mentionné dans cet EMPD ?

Je remercie d'ores et déjà le Conseil d'Etat pour ces réponses.

Penthalaz, le 16 février 2010

(Signé) Marendaz

## 4.2 Réponse du Conseil d'Etat

### Question 1

*Y a-t-il une réelle volonté du Conseil d'Etat pour la construction de cette route de liaison entre le pôle de développement de Aclens-Vufflens-la-Ville et la jonction autoroutière de Cossonay (RC177) ?*

Réponse

Le Conseil d'Etat a la volonté de réaliser cette liaison routière. Cette volonté se manifeste au travers des actions suivantes :

- présentation au Grand Conseil d'un EMPD en vue d'un crédit d'études n° 2 de CHF 4'950'000.- permettant de financer les études nécessaires jusqu'au retour des offres travaux de manière à obtenir un crédit d'ouvrage sur soumissions rentrées ;
- lancement par le SR du concours projet du pont sur la Venoge (décembre 2009) et une procédure de marché de public ouverte pour la recherche du mandataire (février 2010) ;
- poursuite de l'avancement des études et démarches administratives du syndicat AF, avec comme objectif la mise à l'enquête de l'estimation des immeubles en mai 2010. Ces actions permettent de faire avancer le projet sans préjuger des résultats des recours déposés à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal. (voir question 2).

### Question 2

*Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur l'état des discussions concernant les oppositions à ce projet de route de liaison ?*

Réponse

Pour mémoire, l'enquête a eu lieu en septembre 2007. La décision finale relative à l'étude d'impact sur l'environnement, approuvant le projet routier RC 177 et levant les oppositions y relatives a été signée par le chef du DINF le 5 juin 2009. Quatre opposants ont recouru à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal. La procédure suit son cours et une audience sera organisée par le tribunal.

### Question 3

*Au vu des nombreuses oppositions sur ce projet d'étude, le montant alloué à ce crédit d'étude par le Grand Conseil sera-t-il respecté ?*

Réponse

Le coût de la réalisation a fait l'objet, en décembre 2009, d'un devis détaillé ; le coût actuel de la réalisation est estimé à CHF 65'000'000.- (ensemble du projet routier, acquisition de terrains, travaux collectifs du syndicat, etc.). Le montant alloué au crédit d'étude n° 1 de CHF 1.5 mio a permis de financer le développement du projet et de le mettre à l'enquête en 2007. Le deuxième crédit d'étude déposé de CHF 4'950'000 doit permettre de financer les études listées au chapitre 1.6 du présent EMPD. Enfin, le crédit d'ouvrage devrait être demandé à fin 2011 sur la base des soumissions pour arriver au solde de CHF 65'000'000.-.

### Question 4

*Dans la négative, le Grand Conseil sera-t-il saisi d'une demande de crédit complémentaire ?*

Voir réponse à la question 3.

### Question 5

*Le Conseil d'Etat peut-il informer le Grand Conseil quand celui-ci sera saisi du projet d'exécution et les travaux de construction du projet définitif ?*

Réponse

Voir chiffre 1.7.2 du présent EMPD.

*Question 6*

*La participation du SIVA au financement de ce projet de route est-elle encore garantie à ce jour selon le montant mentionné dans cet EMPD ?*

Réponse

La convention signée entre le SIVA et l'Etat de Vaud le 1er décembre 2006, stipule à l'article 4 que le SIVA s'est engagé pour un montant forfaitaire de CHF 5'000'000.-. Ce montant n'est pas limité dans le temps. Compte tenu du montant global de l'opération de CHF 65'000'000.- (voir question 3), la part du canton de Vaud est ainsi de CHF 60'000'000.- pour les 5.5 km de route et travaux annexes.

## **5 CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

## **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**

du 10 mars 2010

---

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'étude n° 2 de CHF 4'950'000.- est accordé au Conseil d'Etat 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.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte "Dépenses d'investissement" et amorti en dix 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 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 10 mars 2010.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*