



Conseil communal de Vufflens-la-Ville
Procès-verbal
Séance extraordinaire d'information du
mardi 1^{er} septembre 2015

PV 2-2015

0. PRÉAMBULE

La séance extraordinaire d'information du Conseil communal 2/15, qui s'est tenue le mardi 1^{er} septembre 2015 à la Grande Salle de Vufflens-la-Ville, a été ouverte à 18h30 par le 1^{er} Vice-Président du Conseil communal, M. Sébastien Jaquier. Cette séance extraordinaire avait pour objets exclusifs:

- a) "La présentation du futur projet de la COOP dont le dossier sera vraisemblablement soumis à enquête publique durant les mois de septembre / octobre".
- b) "La présentation du projet complémentaire de Camion Transport SA dont le dossier sera vraisemblablement soumis à enquête publique durant les mois de septembre / octobre".

1. ACCUEIL, CONTRÔLE DES PRÉSENCES

Quorum

Le Conseil ayant été régulièrement convoqué, le 1^{er} Vice-Président, M. Sébastien Jaquier, a ouvert cette séance en saluant les membres de l'Assemblée, de la Municipalité, les représentants des entreprises COOP et CAMION TRANSPORT ainsi que les représentants de la presse et le nombreux public. Il a excusé l'absence d'une partie du bureau du Conseil et du Président du Conseil communal M. Olivier Duperrut, en formation à Yverdon en vue des prochaines élections fédérales du 18 octobre 2015. Il a également rappelé qu'il s'agissait d'une séance d'information, et qu'il n'y avait dès lors pas de débat, ni de décision.

31 membres présents, 14 membres absents.

2. MESSAGE DE BIENVENUE DE LA MUNICIPALITÉ

Dans son message de bienvenue, Mme Ingrid Rossel, Syndique, a adressé une cordiale bienvenue aux différents représentants responsables de la présentation du projet "CINQUE" COOP (construction d'une halle logistique et bureaux administratifs) et plus particulièrement à M. Sébastien Jacquet, directeur de la région logistique Suisse romande de COOP, Vufflens/Aclens.

2.a) PRÉSENTATION DU PROJET "CINQUE" COOP

Le projet de Coop se compose principalement d'un long bâtiment logistique et administratif qui prendra place aux côtés de la centrale de distribution existante. S'y ajoute la construction d'un parking à étages ouverts et d'une extension d'une surface de stockage. Devisé à 90 millions de francs, le projet entraîne l'abandon des sites existants à Renens et à La Chaux-de-Fonds et prévoit la création de quelque 300 emplois supplémentaires.

Le bruit des mouvements ferroviaires liés aux activités du distributeur constituant la principale source de nuisances pour les habitants de Vufflens-la-Ville, des mesures réalisées par le bureau Ecoscan confirment son importance et sa capacité à réveiller les gens pendant leur sommeil. "Je ferai tout ce qui sera techniquement et économiquement en mon possible", a promis Sébastien Jacquet, annonçant le remplacement des plaquettes de freins des wagons par de nouveaux modèles et l'achat, en première Suisse, d'une nouvelle locomotive de manœuvre beaucoup plus silencieuse. Ces deux mesures devraient permettre une diminution de 50% des émissions sonores de ces sources.

"L'entreprise COOP a à cœur d'investir en Suisse Romande et le site Aclens-Vufflens est un lieu stratégique, pour la Romandie et surtout pour le canton de Vaud", a rappelé M. Sébastien Jacquet dans ses conclusions, avant de poursuivre: "En optant pour cette démarche, COOP crée de la valeur pour le canton; de plus, l'entreprise s'est fixée pour objectif d'être 'CO2 neutre' à l'horizon 2023 et investit donc dans le développement durable; les solutions que nous proposons sont clairement écologiques plutôt qu'économiques".

DISCUSSION

M. Y. Trottet: Combien de personnes travailleront sur le nouveau site et s'y rendront en train?

M. Sébastien Jacquet: Nous estimons à 250, le nombre de collaborateurs administratifs et à 50, le nombre de personnes employées dans la halle logistique. A plus long terme, la création d'une ligne de bus et une augmentation de la cadence horaire CFF avec arrêt à Vufflens est envisageable à terme.

M. F-A. Rougemont: Dans votre présentation, vous insistez beaucoup sur le fait que le projet respecte en tous points les normes fixées par la loi. Avez-vous vraiment le choix? Pourquoi insistez-vous à ce point?

M. P. Savoy: Votre centre de logistique prévoit également un système de 'rapatriement' des déchets. Comment ceux-ci sont-ils vraiment traités, stockés, évacués?

M. Sébastien Jacquet: Les cartons constituent la plus grande partie de ces déchets. Il n'y aura pas de traitement de déchets, mais un tri et un conditionnement. Il n'y aura pas de stockage non plus.

M. R. Lambelet: Le projet, tel que présenté est très beau. Toutefois, ce qui touche les habitants de Vufflens-la-Ville, c'est entre autres le bruit des trains, du trafic et de la circulation. Le respect des normes, c'est bien, mais au final, les habitants subissent cette zone et ses désagréments. De fait: on pourrait faire mieux que le minimum fixé par les normes. Dans ce sens, on s'est battu pour optimiser le projet de la route RC 177; dans le même esprit, il faudrait faire davantage pour réduire au maximum les nuisances sonores. Lors de la naissance de cette zone industrielle et de son plan d'aménagement, celui-ci prévoyait de créer un rideau d'arbres qui en atténuerait l'impact. Si cela avait été mis en application tout de suite, ces arbres constitueraient aujourd'hui une véritable zone tampon. Ce n'est pas le cas! Là aussi, je souhaite qu'on respecte les normes fixées jadis par le plan.

M. Sébastien Jacquet prend note de la remarque.

M. G. Giban, Président de l'Association Stop-Bruit: On nous dit que les normes en matière de bruit sont respectées. Mais elles sont établies sur des moyennes. Or, ce qui vous réveille la nuit, c'est les pics, pas les moyennes. Des pics comme ceux engendrés par les wagons de marchandises qui s'entrechoquent, les climatiseurs des wagons frigorifiques lorsqu'ils se mettent en route, ou les grincements des roues des convois ferroviaires dans la courbe d'accès (le S) à la zone industrielle d'Aclens - Vufflens-la-Ville. De fait, l'association demande que le 'tiroir' soit rallongé afin de minimiser le bruit au maximum.

M. Sébastien Jacquet: Etant également au comité du SEVA, je suis conscient de la problématique; nous y travaillons et l'augmentation d'environ 100m est à l'étude.

M. G. Giban: Concernant la courbe d'accès en S, il y aurait également lieu de l'améliorer pour diminuer les effets du bruit et des chocs.

M. Sébastien Jacquet: Pour la modification du tracé, cela ne sera guère possible. En revanche, des améliorations sont en cours puisque le fer est remplacé par un matériau composite moins bruyant. Tout ce qui est du ressort de RailCare (faisant partie de COOP) peut être changé, discuté et amélioré; en revanche, nous n'avons aucune emprise sur les CFF et les wagons.

M. Junker (resp. pour l'étude environnementale) revient sur la perception du bruit et de l'impact sur le sommeil (en réponse à la question soulevée par M. G. Giban), rappelant que des pics de 65 à 67 db ont été enregistrés lors de dernières mesures effectuées. Il estime également que l'augmentation du nombre de véhicules se chiffrait à environ 35 camions jour, donc 70 mouvements supplémentaires par jour.

M. F. Passeraub: Nous sommes tous très contents de la plus-value qu'apporte cette zone au Canton et qui en profite. Toutefois et jusqu'à ce jour, les habitants de Vufflens-la-Ville étant les principaux contribuables de la commune, il me paraît normal et légitime que leur qualité de vie soit respectée au maximum. Or ce n'est pas le cas - aujourd'hui déjà - compte tenu de ces bruits sourds émis en

permanence par l'activité des wagons frigorifiques, de la locomotive Diesel, par exemple. Allez-vous y remédier?

M. Sébastien Jacquet: Les mandats confiés à RailCare vont dans ce sens. La nouvelle motrice que nous mettons en œuvre est une première en Suisse, c'est un an et demi de 'bataille' (pour l'obtention des autorisations, etc.). L'entreprise COOP est parfaitement consciente des nuisances et poursuit ses efforts dans la continuité.

M. G-A Rapp: Deux questions: 1) L'essentiel de la discussion porte sur les impacts et nuisances causés par le bruit. Mais qu'en est-il de la pollution lumineuse? Une réduction est-elle prévue? 2) Une centrale de tri (projet H2M) devrait venir s'installer à côté de votre site. Comment réagissez-vous à cela et est-ce vraiment compatible?

M. Sébastien Jacquet: 1) Concernant le problème lumineux, les premières adaptations (notamment la réduction de puissance du logo COOP) remontent à quelques années déjà. Nous pouvons réétudier la question. 2) Concernant la venue de l'entreprise H2M sur le site, je ne peux me prononcer pour le moment, le dossier est à l'étude.

M. G. Giban: L'Association Stop-Bruit, en collaboration éventuelle avec la Municipalité, désire discuter directement avec vous. Êtes-vous ouvert à cela?

M. Sébastien Jacquet: J'entre volontiers en matière, malgré mon agenda très chargé, et suis à disposition pour vous entendre et vous écouter; tout cela, dans le respect de la réalité économique toutefois!

Mme I. Rossel, Syndique: Concernant l'entreprise H2M, le projet a déjà beaucoup changé par rapport à la présentation faite au Conseil en juin dernier; il y a eu beaucoup d'amélioration, suite à l'intervention de notre acousticien, mandaté expressément par la commune. Dans le même esprit, le projet de l'entreprise COOP va également être pris sous la loupe par notre acousticien.

M. O. Berthoud, Conseiller municipal: L'essentiel de nos démarches se base sur la prévention. Pour tout projet, nous étudions avec soin ce qui est techniquement possible et économiquement supportable. D'ailleurs, une commission de suivi de 5 membres habitant la commune (dont trois du Conseil communal: Mme Nadine Frossard, M. Yves Trottet, Mme Monique Verly) a été nommée dans ce sens.

M. J-P Maurer: Ce projet est plus complexe qu'il ne laisse paraître et le trafic va encore considérablement augmenter. Quelle sera la fréquence des passages, une fois que la RC 177 sera opérationnelle et combien de trafic supplémentaire cela va-t-il générer ?

M. Sébastien Jacquet: La raison d'être de la RC 177 est claire; elle est construite pour absorber tous les véhicules desservant l'entier de la zone industrielle. Donc aussi les camions, camions frigorifiques, etc. Lors des différentes études, tous ces éléments ont déjà été pris en compte.

M. O. Berthoud, Conseiller municipal: Je vous renvoie à l'exposé des motifs développé au Grand Conseil, au sujet du projet de la RC 177.

La discussion n'étant plus demandée, M. Sébastien Jacquet, dans ses conclusions, a rappelé à l'assemblée qu'il restait ouvert à la discussion en tout temps.

Tout en remerciant les différents interlocuteurs venus présenter le projet "Cinque" COOP, M. Sébastien Jaquier, 1^{er} Vice-Président, clôt ensuite cette première partie de séance et accorde à l'Assemblée dix minutes de pause.

2.b) PRESENTATION DU PROJET CAMION TRANSPORT

En introduction à la présentation du projet CAMION TRANSPORT, Mme Ingrid Rossel, Syndique, a tenu de préciser que l'entreprise Camion Transport a déjà obtenu un permis de construire pour une

première partie du projet, après cinq ans de combat. " Toutes ces années écoulées ont permis de faire évoluer ledit projet", a-t-elle souligné. " C'est de cette deuxième et nouvelle partie du projet dont il est question aujourd'hui et qui fera prochainement l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire". Elle a ensuite donné la parole à M. Sven Eckmann, Responsable de succursale CTL (Camion Transport Lausanne), pour la présentation du projet dans sa globalité.

Le projet de Camion Transport (prévoyant un investissement de CHF 40 millions et 110 postes de travail) comporte un grand bâtiment logistique accouplé à un petit immeuble administratif, projet qui avait déjà été présenté il y a cinq ans. Suite au bras de fer engagé avec la Municipalité (qui refusait de délivrer le permis de construire tant que la construction de la RC 177 ne serait pas garantie) les responsables de l'entreprise ont mis ce temps à profit pour repenser leur projet. Alors que le permis de construire pour le premier projet a été récemment délivré, Camion Transport prévoit d'effectuer une mise à l'enquête complémentaire pour pouvoir réunir les deux chantiers prévus initialement en un seul.

Et M. Sven Eckmann de relever encore plus précisément :

"CT (Camion Transport) est une entreprise familiale fondée en 1925, dirigée par la famille Jäger et faisant partie de la Jäger Holding (qui est en fait la même famille) et qui regroupe diverses autres entreprises comme par exemple les garages LARAG dont une filiale se trouve à Echandens. CT est une entreprise pionnière dans le transport par rail, certifiée ISO 9001, 14001, et la première entreprise de transport certifiée EN 16258 (Méthode officielle de calcul des émissions de CO2). Grâce au projet EcoBalance by CAMION TRANSPORT, l'entreprise a par ailleurs décroché en 2012 le prix Eco Performance Award, prix européen qui récompense l'engagement écologique et social d'une entreprise. CT est également certifié Friendly-Work-Space, ce qui garantit des conditions de travail respectueuses et motivantes. Le réseau CT de centres cargo-logistique raccordés aux rails permet de délester les routes nationales d'environ 160 camions-remorques par jour. Les marchandises sont principalement prise en charge le jour A dans l'après-midi chez les expéditeurs et acheminées au centre le plus proche. Puis sont chargées dans les wagons afin d'être acheminées de nuit par rail dans les quatre coins du pays. Au matin du jour B, la marchandise est délivrée aux destinataires par le centre le plus proche. Cinq ans de retard sur le projet initial ont permis de faire une réflexion de fond sur le projet en soi, d'entendre également les inquiétudes émises par la population et les autorités, notamment pour ce qui concerne les nuisances. Il est important de savoir que le projet initial devait - dès le départ -être agrandi dans les 5 ans, à savoir en 2015. Une optimisation des flux de marchandise dans la halle ainsi que l'utilisation maximale de la capacité de la voie d'accès, permettent une réduction de près de 30% du nombre de manœuvres wagon. De ce fait, il paraît insensé de procéder à une construction en deux phases, ceci engendre bien plus de problèmes techniques et de nuisances que de faire directement le projet final. Ainsi par le prolongement du bâtiment directement avec le premier chantier, les problèmes liés à la technique du bâtiment, d'exploitation, de chantier interminable et de nuisance ont trouvé une solution en faveur de tous. Le nouveau projet est un peu plus long pour permettre l'arrivée de train complet en relation avec la capacité de la voie de desserte. La partie administrative passe de quatre à trois étages. Les surfaces utiles sont légèrement plus grandes. Ceci est également dû à la nécessité de construire en sous-sol un silo à pellets pour le chauffage au bois".

DISCUSSION

M. M. Germann: Selon vos explications, il y aura une deuxième locomotive 'diesel'. Comment sera géré le trafic des voies de triage, compte tenu des autres utilisateurs?

M. S. Eckmann: Nous achetons les wagons à quai, clés en mains et le partenaire reste à définir, soit CFF (qui à l'heure actuelle travaille encore avec les anciennes motrices), soit RailCare (qui dispose d'une nouvelle motrice moins bruyante).

M. M. Germann: Les autorités et la population ont-elles la possibilité d'influencer les entreprises dans le choix de leur partenaire?

M. O. Berthoud, Conseiller municipal: M. S. Eckmann est tributaire du fournisseur, en l'occurrence des CFF.

M. F. Passeraub: Les wagons sont livrés clés en main. De fait, vous en êtes maîtres.

M. S. Eckmann: Le matériel appartient aux CFF et nous n'avons pas d'emprise.

M. F. Passeraub: Nous devons donc nous attendre à du matériel bruyant...

M. S. Eckmann: Les CFF sont en train de changer leur matériel roulant. Ils sont parfaitement conscients des nuisances et notre projet vise à optimiser au maximum.

M. F. Passeraub: Les plus grandes nuisances concernent le bruit émis avant que les wagons n'entrent dans le tunnel de chargement. Le problème n'est donc pas résolu. Par ailleurs, le nombre de voies de triage sera-t-il suffisant lorsque la zone industrielle sera complètement occupée ou en faudra-t-il davantage?

M. S. Eckmann: Les CFF y travaillent déjà, tant sur l'amélioration que sur la longueur des rails. Mais actuellement, nul ne peut dire comment cela va se développer. Les marges de manœuvre ne sont pas évidentes à définir.

M. O. Berthoud, Conseiller municipal: Par deux fois, nos négociations avec Camion Transport ont conduit jusqu'au Tribunal Fédéral et nous avons obtenu de bons résultats. Mais ceux-ci ne portent pas sur le faisceau d'échange dans la zone. C'est un point qu'il faut surveiller.

M. F.A Rougemont: Avez-vous réellement transmis vos soucis (bruits, manœuvres, freinages, etc...) aux CFF? Je me permets de douter et de fait pose la question: Dans vos négociations avec les CFF, avez-vous formulé un engagement clair, voire des exigences précises ?

M. S. Eckmann: Il est très difficile de poser des conditions à une entreprise d'état, toutefois je prends note de ces remarques et les transmets. Quant aux résultats, je ne peux rien promettre.

M. J. Vanderweckene: Le combat de cinq ans avec nos autorités vous a permis d'optimiser votre projet, aujourd'hui mieux abouti que celui initialement prévu. Pour la commune, cela s'est chiffré par des frais de procédure conséquents, pour Camion Transport, le bénéfice est palpable. Envisageriez-vous de faire un geste à la commune, par exemple en remboursant tout ou partie des frais de procédure?

M. S. Eckmann: Le projet d'il y a cinq ans prévoyait déjà une extension en 2015. S'il s'était alors réalisé, nous aurions eu deux chantiers au lieu d'un seul, et donc, deux fois les nuisances qui y sont liées. Au final, ce nouveau projet remanié est le résultat de compromis qui profitent aux deux parties.

CLOTURE

La discussion n'étant plus demandée, le 1^{er} Vice-Président, M. Sébastien Jaquier clôt la séance à 20h30, en rappelant à l'Assemblée la prochaine date de la séance du Conseil communal, fixée au 28 octobre 2015. Il a également rappelé que la sortie du Conseil communal, initialement prévue le 4 septembre 2015, était annulée et repoussée au printemps 2016. Il a ensuite convié l'Assemblée à la verrée offerte par la Municipalité.

La séance est levée à 20 h 30