

ROLLE Le Tribunal fédéral rejette le recours de Rolle et Gilly: pas de route de contournement.

«RODEO II» est abandonné mais pas encore enterré

«Je ne suis pas surpris par la décision du Tribunal fédéral, tout en la regrettant un peu dans la mesure où, en vue de résoudre les problèmes de gestion de la mobilité urbaine et de charge du trafic, cette liaison avait une utilité», déclare le syndic Jean-Noël Goël. Dans un arrêt daté du 4 décembre, les juges fédéraux ont rejeté le re-

cours des communes de Rolle et de Gilly relatif au projet intitulé «RODEO II» pour «Route de desserte de l'Ouest rollois». L'arrêt fédéral confirme la décision de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal d'octobre 2013 qui avait donné raison aux opposants au projet de route de contournement.

Son objectif était essentiellement de délester le centre historique de Rolle d'une partie de son trafic de transit, en aménageant un nouveau tronçon qui aurait relié la route du Lac à la route de Gilly. «Aujourd'hui, ce projet est moins urgent que lorsque mes prédécesseurs l'avaient lancé, le considérant alors comme un préalable aux travaux à réaliser dans la Grand-Rue», explique le chef de l'exécutif.

Le syndic relève toutefois que le problème de la charge de trafic dans l'artère rolloise n'est pas pour autant résolu. Une solution devra être trouvée à plus long terme, solution qu'il ne voit pas se concrétiser au cours de cette législature. «Sans route de contournement ou de desserte, il ne

reste que la route de Gilly et elle n'est pas adaptée», conclut le syndic.

Compensation des terres cultivables impérative

Le projet RODEO II pourrait ne pas être définitivement enterré, toutefois. Mais s'il ressortait des cartons, il devrait être complété. Tant les juges cantonaux que fédéraux ont pointé du doigt l'absence au dossier d'un rapport de synthèse global, les autorités exécutives n'ayant fourni que des études sectorielles.

Par ailleurs, en 2009, les services cantonaux s'étaient déterminés sur le projet et avaient préavisé négativement, notamment en raison d'une charge de trafic (estimée entre 4000 et 4500 véhi-

cules par jour), ne justifiant pas la création d'un nouveau tronçon routier.

En outre, en 2010, le Canton informait que la compensation intégrale des surfaces d'assolement devait être réalisée simultanément au projet routier. Une condition incontournable non respectée en l'état. «Il convient en l'occurrence de se montrer d'autant plus rigoureux concernant la question de la compensation des surfaces d'assolement que l'un des objectifs de la révision partielle de la LAT (loi sur l'aménagement du territoire), entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014, est d'assurer une meilleure protection des terres cultivables», relèvent les juges fédéraux dans leur arrêt. **● JOL**



« Je regrette un peu cette décision du Tribunal fédéral car cette liaison avait une utilité. »

JEAN-NOËL GOËL SYNDIC