

LA CÔTE



LA LIGNIÈRE
Centre de Santé

20
1998-2018

Semaine anniversaire des
20ans du Centre de Santé

Pendant une semaine:
• découverte des activités du
centre,
• tarifs préférentiels jusqu'à -20%
sur les abonnements annuels.
www.la-ligniere.ch

LUNDI 5 NOVEMBRE 2018

WWW.LACOTE.CH

NO 213 / CHF 2.50 / J.A. - CH-1260 NYON

LA MÉTÉO EN PLAINES
DU JOUR ~14°~8°



À 1000 M
~14°~6°



**NYON LES MILIEUX CULTURELS
NE VEULENT PAS ÊTRE
LES DINDONS DE LA FARCE P 5**

**PAMPIGNY LA POPULATION
CONSULTÉE SUR L'AVENIR
DE LA GARE P 5**



AUBONNE

ÉVITER LE BOURG, 3 SCÉNARIOS

Pont, tunnel ou tranchée
couverte: autant de projets pour
désengorger le centre historique.
Variantes au scanner. **PP 2 3**

PHOTOMONTAGE FABRICE MEYLAN

**HANDBALL NYON N'A
DE NOUVEAU PAS TENU
SUR LA LONGUEUR**

Avec un effectif réduit, les Nyonnais
sont bien partis avant de caler,
se faire rejoindre puis... échouer
au poteau. Rageant. **P 15**



SAMUEL FROMHOLD

**VICH LES DERNIERS
JOURS DU MARRONNIER
CENTENAIRE**

L'arbre qui trône devant l'épicerie,
malade, sera abattu ces prochains jours.
Le trafic routier sera limité en fonction
de l'avancement des travaux. **P 7**



CÉDRIC SANDOZ

SUBARU
Confidence in Motion
LA MARQUE 4x4 DES SUISSES

**VENEZ TESTER LES MEILLEURES
TRANSMISSIONS 4x4
DU MONDE À AUBONNE**

GARAGE ALAIN EBNER
Agence Subaru à Aubonne depuis 1981 | Chemin de Clamogne 21 | 1170 Aubonne
021 808 52 52 | info@garage-ebner.ch | www.garage-ebner.ch

PUBLICITÉ





Le projet de contournement d'Aubonne a été réactivé lorsqu'il s'est agi de repenser l'avenir du bâtiment de la gare des bus, désormais propriété de la commune.

Eviter le bourg: une urgence

AUBONNE Les autorités législatives souhaitent donner un coup d'accélérateur au projet d'évitement du bourg. Le point sur l'avancée du dossier et ses écueils.

PAR JOCELYNE.LAURENT@LACOTE.CH/ PHOTOS CÉDRIC. SANDOZ@LACOTE.CH/DR

Quelque 7000 véhicules, dont d'imposants poids lourds, traversent quotidiennement le bourg en passant notamment par le goulet de la Couronne, en plein cœur de la cité. Les Aubonnois n'en peuvent plus des nuisances générées par ce trafic routier incessant. Même si le problème n'est pas nouveau, ils souhaitent qu'un projet de contournement voie enfin le jour et ils le font savoir.

A l'image d'une vingtaine de conseillers communaux qui, le 25 septembre, ont déposé une motion afin que la Municipalité donne un coup d'accélérateur au dossier d'évitement du bourg. Mais si l'exécutif est pointé du doigt pour n'avoir pas avancé assez rapidement sur ce dossier, les principaux écueils semblent pour l'instant être du côté du canton.

Financement cantonal exclu

«Nous sommes totalement en faveur d'un évitement d'Aubonne», assure le syndic Luc-Etienne Rossier qui se déclare satisfait que le Conseil communal soit désormais l'interlocuteur premier et privilégié dans ce dossier. La Municipalité a déterminé, de son côté, trois critères essentiels pour juger de la faisabilité des trois variantes émanant des citoyens (lire encadré): le coût, les sources de financement extérieures et l'impact par rapport à l'Isos (Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse), le bourg d'Aubonne y étant classé. La question ayant été replacée dans le champ politique, le syndic souhaite que le Conseil communal ait la primeur des informations à ce sujet. Néanmoins, il accepte de dévoiler certains éléments essentiels à la progression du dossier. Et en ce qui concerne la participation financière du canton – souhaitée par les motionnaires – les réponses ne sont pour l'heure pas très encourageantes. La Municipalité a approché tant Nuria Gorrite, présidente

du Conseil d'Etat et cheffe du Département des infrastructures, que la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). «En substance, même s'il s'agit d'une route cantonale en traversée de localité, on

“ Nous sommes totalement en faveur d'un évitement d'Aubonne ”

LUC-ÉTIENNE ROSSIER
SYNDIC D'AUBONNE

nous a répondu que la problématique était purement aubonnoise et qu'il n'y avait aucune base légale pour aider financièrement une commune afin de la soulager de l'impact du trafic routier, même important. La DGMR nous a dit qu'il était exclu d'obtenir un financement de sa part», explique le syndic.

Bataille des chiffres

Si la charge financière du contournement d'Aubonne revient entièrement à la commune, le

coût de chaque variante devient un enjeu d'autant plus essentiel. Et là, la bataille des chiffres promet d'être vive, notamment entre l'exécutif et le comité Zéro camion. «Les variantes Niederhauser (galerie et réactivation de routes existantes) et Meylan (galerie et pont) se chiffrent entre 35 et 45 millions, relève le syndic. En revanche, l'appréciation du groupe Zéro camion (circulation enterrée au centre) nous paraît très largement insuffisante. Au lieu des 40 millions qu'il avance, nous situons la fourchette entre 50 et 100 millions.»

Un argument qui fait bondir Jean Maurer, auteur du projet et initiateur de Zéro camion. «Nous sommes un peu en dessous des 40 millions. C'est Eric Liardon, membre de notre comité, ingénieur civil et chef de chantier, spécialiste en creuse de tunnels, qui a estimé le prix du projet avec des chiffres très détaillés. Nous sommes convaincus que la Municipalité n'a pas fait appel à un spécialiste en la matière.» Eric Liardon a notamment réalisé le tunnel du contournement de Bulle et celui de Pinchat (projet CEVA - CFF - Genève).

Taxer les exploitants de gravières?

Face aux difficultés de trouver un financement extérieur, l'exécutif a cherché de nouvelles pistes. Pour ce faire, la Municipalité s'est approchée de Nicolas Suter, député au Grand Conseil, en s'interrogeant sur la possibilité d'envisager une base légale pour introduire une participation financière de la part des propriétaires exploitants de gravières. Elle se chiffrait à 50 centimes par m³ de graviers exploités ou remblayés. Les députés approchés ne se sont pas montrés très favorables à

cette proposition. Luc-Etienne Rossier ne désespère pas pour autant de signer une telle convention avec de futurs exploitants. Il pense notamment au projet de gravière de Bière-Ballens et son potentiel de 40 millions de m³ exploitables sur 100 ans. Tout le gravier ne pourra pas être acheminé par le train. «Sans une aide financière de la part des propriétaires exploitants, sous la forme d'une convention, nous nous opposerons à toute exploitation», affirme le syndic.

UN PONT DÉJÀ ENVISAGÉ DANS LES ANNÉES 1980

Dans les années 1980, lors du classement du bâtiment de la Couronne et afin de préserver cet édifice historique situé en plein cœur du bourg du trafic, le Conseil d'Etat, à l'initiative, alors, de Marcel Blanc, avait proposé de réaliser un pont reliant le centre du bourg (vers l'actuel kiosque) à la route Neuve. Le projet n'avait pas obtenu les faveurs de la Municipalité car la circulation serait alors restée concentrée sur la place de la Gare. L'exécutif avait proposé un contre-projet également sous la forme d'un pont mais passant sous la gare pour rejoindre la route de Gimel. Là, c'est le canton qui n'avait pas donné son aval, et le projet avait été abandonné.

Quelques années plus tard, rebelote avec de nouvelles pistes et surtout la nécessité de contourner le bourg en raison de l'activité grandissante des gravières au pied du Jura. Dans les années 1990-1992, se souvient Luc-Etienne Rossier, on parlait alors d'une route d'évitement couplée à l'aménagement d'un pont. Elle aurait démarré à la

jonction des routes cantonales Saint-Livres, Lavigny, Aubonne pour aboutir au giratoire de Roveray. Le pont aurait relié le giratoire de Roveray à la rive droite de l'Aubonne en passant par-dessus la poudrière jusqu'à la déchetterie d'Etoy. Cette solution avait été soutenue à l'époque par les municipalités d'Aubonne, d'Etoy et de Lavigny mais avait été laissée de côté par l'Etat, «faute de volonté politique», relève le syndic d'Aubonne.

En 1998, un article paru dans «24 Heures» évoquait une étude du bureau Transitec commandée par l'Etat. Elle liait clairement le contournement d'Aubonne, estimé alors à 28 millions, à l'exploitation de nouvelles gravières. Quel philosophe antique affirmait que l'histoire était un perpétuel recommencement? Car le contournement d'Aubonne demeurait le seul maillon manquant de l'axe routier Léman-Jura qui devait mener de la vallée de Joux à l'autoroute sans traverser de localité, après l'évitement de Bière et celui de Saint-Livres...

Enfin, l'avis du Service immeubles, patrimoine et logistique (Sipal) sera décisif dans ce dossier, le service étant chargé de faire respecter les normes Isos. «Le Sipal a jugé l'impact du projet Zéro camion considérable et moindre pour ce qui est des deux autres», informe le syndic.

Protéger le bourg comme au Moyen Age

«La galerie-tunnel que nous avons imaginée sous la gare des bus a peu d'impact puisque tout est souterrain, mais il est vrai que les deux trémies qui arrivent dans le giratoire en sous-sol constituent une saignée à l'entrée d'Aubonne. Mais il s'agit d'enterrer une circulation qui est devenue dramatique au centre du bourg historique et de protéger la population», relève Jean Maurer. Et son épouse Christine d'imager la problématique: «Les Monuments historiques devraient considérer les trémies d'aujourd'hui comme les remparts d'autrefois, érigés pour protéger la population.» Autre critique émise par la Municipalité, le projet Zéro camion, contrairement aux deux autres variantes, garde toute la circulation au centre du bourg. «Il faut trouver une solution, conclut le syndic, mais la Municipalité n'est pas persuadée que la



“Il s'agit d'enterrer une circulation qui est devenue dramatique au centre du bourg historique et de protéger la population”

JEAN MAURER
INITIATEUR DU PROJET ET DU GROUPE
ZÉRO CAMION

variante tunnel-galerie soit la bonne. Il faut être réaliste et proposer une solution crédible et réalisable aussi bien sur le plan technique que financier. Si l'on n'obtient aucun financement extérieur et que l'on garde le coût estimatif des 50 millions, cela correspond déjà à 6,5 points d'impôt pendant 30 ans.»

Booster le projet d'évitement

C'est la conseillère communale Lorette Killias Leutwiler – par ailleurs membre du comité Zéro camion, auteur d'une des trois variantes de contournement du bourg – qui a déposé le texte cosigné par 22 conseillers communaux.

Les trois projets avaient été présentés le 5 septembre 2017 lors d'une séance publique. Depuis, plus rien, déplorent Lorette Killias Leutwiler et les 22 cosignataires de la motion. Elle a été renvoyée à une commission du Conseil qui devrait rendre son rapport probablement fin novembre. Elle devra se prononcer sur sa prise en considération, d'une part. D'autre part, elle possède désormais les mêmes éléments que la Municipalité pour se déterminer sur les trois variantes, soit l'estimation chiffrée des trois propositions et le rapport du Sipal.

Les débats futurs risquent d'être nourris, sachant notamment que 651 personnes soutiennent le groupe Zéro camion.

La prochaine étape, une fois que la commission aura rendu son rapport, sera l'octroi d'un crédit pour étudier les variantes retenues.

7000

soit
le nombre de véhicules
traversant Aubonne
actuellement quotidiennement,
d'ici 2040, on évoque le chiffre
de 10 000.



Le passage de la Couronne est souvent périlleux.

LES TROIS VARIANTES

1. RÉACTUALISER UN TRACÉ EXISTANT (PROJET NIEDERHAUSER)

Le projet dit Hans Niederhauser (du nom de l'architecte-conseil de la commune) prévoit un contournement par l'est du bourg en passant par le vallon de l'Aubonne. Une galerie de 370 mètres (la même que le projet Meylan) serait aménagée. Elle partirait du nord du cimetière en passant sous la zone du Chêne. Puis, les automobilistes emprunteraient en surface des chemins existants qui seraient élargis. On rejoindrait ainsi la route Neuve (menant de Lavigny à Aubonne) avant le pont de l'Aubonne. Le tracé correspond à 1140 mètres. C'est la solution la plus simple, avec le moins d'impact sur l'environnement. Aucune image de cette variante n'est disponible.

2. UNE PLACE PUBLIQUE ET UNE CIRCULATION ENTERRÉE (ZÉRO CAMION)

Le projet dit Jean Maurer est un évitement court en galerie d'abord, puis en tunnel. La galerie partirait de la place de la Gare et le tunnel déboucherait sur la route Neuve, dans le vallon, en direction de Lavigny. L'évitement correspond à un tracé de 400 mètres environ (avec un tunnel de 200 mètres et une galerie de 190 mètres). Cette variante imaginée par l'Aubonnois est soutenue par Zéro camion. Elle permettrait d'enterrer la circulation et d'aménager la place de la gare en zone piétonne. Un parking souterrain de 100 places, sur deux étages, est également prévu. Jean Maurer est à l'origine de la mise en place du 30km à l'heure au centre du bourg.



IMAGE DE SYNTHÈSE/DR

3. UN PONT SUR L'AUBONNE (VARIANTE MEYLAN)

Le projet de Fabrice Meylan prévoit l'aménagement d'un pont de 420 mètres de long en ligne droite sur le vallon de l'Aubonne depuis l'ancienne route de l'Etraz. On y accéderait par une galerie de 370 mètres qui partirait du nord du cimetière en passant sous la zone du Chêne. Fabrice Meylan a proposé ce projet dans le cadre de ses études. Aujourd'hui, il est ingénieur en génie civil. L'Aubonnois estime que le viaduc avec arche s'intégrerait bien dans le paysage tout en préservant le bourg historique. Reste que l'ouvrage serait à cheval entre Aubonne et Lavigny, commune qui n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer.



PHOTOMONTAGE/FABRICE MEYLAN