

INTERPELLATION

A quand le port du masque antipollution et des tampons auriculaires pour les habitants d'Aubonne ?

Pour mémoire, en 2002, le conseiller d'Etat Philippe Biéler, dans son rapport de planification pour 2002-2005, avait instauré pour la première fois une grille basée sur les principes du développement durable prévoyant de dépenser annuellement 18 mio pour les routes pour des projets classés en 4 catégories :

1. objets contraints (réalisation incontournable pour raison de sécurité ou de fonctionnement du réseau)
2. objets liés (dépendant de coordination avec d'autres collectivités)
3. objets spécifiques (permettant de réaliser des priorités périodiques comme l'assainissement sonore, promotion de pistes cyclables, etc...)
4. objets généraux (autres améliorations du réseau)

En 2002, réticent devant l'évitement des localités, le Conseil d'Etat a passé de classe 3 à 4 trois objets qu'il a décidé de reporter à plus tard, soit pas avant la période 2004-2007. Il s'agissait des évitements d'Aubonne (18 mio), de Coppet (10 mio) et de Donatyre (3 mio). A l'époque, la commune d'Aubonne, par la voie de son syndic, avait pris les choses avec une relative philosophie, conscient qu'il faudrait trouver à terme une solution pour le trafic engendré par les gravières du pied du Jura et de Littoral Parc.

Sept ans plus tard, les choses ont évolué et changé.

Une étude réalisée par la société Transitec et datant d'avril 1991 mettait déjà en évidence un dépassement des normes OPair en matière de bruit et de pollution atmosphérique dans le bourg d'Aubonne. Or, depuis 1991, cette région connaît un très fort développement économique, grâce au succès notamment de Littoral Parc, ce qui a eu pour conséquence non seulement de doubler la densité du trafic, mais également une arrivée massive de poids lourds de 40 tonnes en plus des habituels 28 tonnes.

Les habitants entre Aubonne et Allaman qui veulent utiliser les transports publics pâtissent aussi de cette situation puisque le trafic engendré par la création de Littoral-Parc ne permet plus à ces derniers de respecter leurs horaires.

L'exploitation des gravières du pied du Jura et l'ouverture prochaine de celle des Ursins à Montherod implique un trafic de poids lourds tant dans la phase d'extraction des graviers que dans celle du remblaiement des sites. Cependant, le plan directeur des gravières (Pdcar), qui stipule à son article 4.3.1. traitant du problème des transports que « Les priorités tiennent compte de la capacité des routes, ainsi que des moyens de transports en site propre. » a été délivré par un Conseil d'Etat conscient à ce moment-là de la nécessité d'une infrastructure routière adéquate entre la région de Bière-Ballens et l'autoroute Lausanne-Genève. De plus, l'usine Germanier Ecorecyclage à Lavigny, qui exploite des déchets végétaux pour les transformer en biogaz, a été ouverte récemment. Or, il faut bien acheminer tous ces déchets sur leur lieu de recyclage mais il semblerait qu'aucune étude relative à leur transport n'ait été réalisée.

Les rues du vieux bourg sont étroites et bordées de trottoirs étriqués qui, s'ils étaient tout à fait adaptés au Moyen-âge, se révèlent inadéquats pour assurer la sécurité des écoliers et des piétons contraints de marcher au milieu de véhicules transitant à une vitesse de 50 km/h. La préservation du patrimoine historique de cette citée médiévale est également compromise puisque les pots d'échappement produisent des gaz sulfureux qui souillent et endommagent les façades.

Au vu de cette situation, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1)

- Au vu de l'évolution du trafic général dans la région d'Aubonne, que la période 2004-2007 fait partie du passé et qu'en période de crise les investissements contribuent à la relance, le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de réanalyser le dossier du trafic dans le goulet d'étranglement en le passant dans la catégorie des dossiers prioritaires spécifiques et derechef de réanalyser le dossier de l'évitement d'Aubonne ?

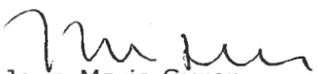
- Dans ce contexte qu'en est-il du projet de prolongation de la route Lavigny-autoroute (pont sur l'Aubonne), dernier maillon manquant de l'axe Jura-Léman sur la rive gauche de l'Aubonne ?

2) Alors que sur mandat de l'Office fédéral des transports un programme d'assainissement du bruit ferroviaire va débiter dans le Chablais, le Conseil d'Etat prévoit-il d'établir un plan de mesures (art. 32 OPair) afin de réduire les nuisances en matière de bruit et de pollution atmosphérique dans la région d'Aubonne ?

3) Le Conseil d'Etat, en raison de l'engorgement de Littoral Parc, de l'augmentation constants du trafic routier, de l'important développement des transports poids-lourds et afin d'améliorer l'efficacité des transports publics dans la région, envisage-t-il de faire pression sur le Conseil Fédéral en faveur d'une nouvelle entrée/sortie autoroutière à St-Prex pour désengorger la sortie d'Aubonne ?

4) Dans la mesure où la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue par la Confédération et que le but de cette redevance, en se fondant sur le principe du pollueur-payeur, est d'être réinvesti dans le désengorgement des localités qui subissent les nuisances des transports, le Canton ne devrait-il pas utiliser une partie du fonds RPLP pour financer le contournement d'Aubonne ?

Bière, le 19 mai 2009


Jean-Marie Surer

Député

SOUTIEN DEVELOPPEMENT

Liste des députés signataires – état au 17 mars 2009

Abbet Raphaël	Chapalay Albert	Dolivo Jean-Michel
Aebi Jean-Robert	Chappuis Laurent	Ducommun Philippe
Amarelle Cesla	Chatelain André	Dufour Claude-Eric
Amstein Claudine	Chevalley Christine	Durussel José
Ansermet Jacques	Chevalley Edna	Duvoisin Ginette
Apothéoz Stéphanie	Chevalley Isabelle	Epars Olivier
Aubert Mireille	Cherix François	Fardel Claude-André
Baehler Bech Anne	Chollet Jean-Luc	Favez Jean-Michel
Ballif Laurent	Chollet Jean-Marc	Favrod Pierre-Alain
Bally Alexis	Christen Jérôme	Feller Olivier
Bavaud Sandrine	Clot Bertrand	Ferrari Yves
Bernhard Maximilien	Cornamusaz Philippe	Flora-Guttman Martine
Berseth Verena	Cornaz-Rovelli Valérie	Freymond Cantone Fabienne
Bolay Guy-Philippe	Courdesse Régis	Gaille Pierre-André
Bonjour Eric	De Preux Patrick	Gay Vallotton Michèle
Bonny Dominique-Richard	Debluë François	Gfeller Olivier
Borel Bernard	Décaillot Anne	Girardet Lucas
Borloz Frédéric	Décosterd Anne	Giardon Julien
Bottlang-Pittet Jaqueline	Delacour André	Glutz Félix
Brélaz François	Depoisier Anne-Marie	Golaz Florence
Buffat Marc-Olivier	Deriaz Philippe	Golaz Olivier
Buffat Michaël	Desmeules Michel	Gorrite Nuria
Cachin Jean-François	Despot Fabienne	Grandjean Pierre
Calpini Christa	Devaud Grégory	Grognoz Frédéric
Capt Gloria	Dind Claudine	Guignard Jean

Liste des députés signataires – état au 17 mars 2009

Guignard Pierre	Métraux Béatrice	Reymond Philippe
Haenni Frédéric	Meyer Roxanne	Rochat Nicolas
Haldy Jacques	Miéville Michel	Rod Armand
Haury Jacques-André	Modoux Philippe	Rostan Jacqueline
Hurni Véronique	Monod Alain	Roulet Catherine
Jaquet-Berger Christiane	Montangero Stéphane	Ruey-Ray Elisabeth
Jaquier Rémy	Mossi Michele	Saugy Roger
Jobin Philippe	Mouquin Michel	Savary Marianne
Jufer-Tissot Nicole	Nicolet Jacques	Schwaab Jean Christophe
Jungclaus Delarze Suzanne	Pache Rémy	Schwaar Valérie
Junod Grégoire	Papilloud Anne	Schwab Claude
Kappeler Hans Rudolf	Payot François	Silauri Alessandra
Kernen Olivier	Pernoud Pierre-André	Sordet Jean-Marc
Labouchère Catherine	Perrin Jacques	Surer Jean-Marie
Mahaim Raphaël	Pertusio Mario-Charles	Truffer Jean-Jacques
Maillefer Denis-Olivier	Peters Lise	Uffer Filip
Mange Daniel	Pidoux Jean-Yves	Venizelos Vassilis
Manzini Pascale	Pidoux Pierre-André	Villa Sylvie
Marendaz André	Poncet Gabriel	Volet Pierre
Martinet Philippe	Randin Philippe	Walther Eric
Mattenberger Nicolas	Rapaz Pierre-Yves	Weber-Jobé Monique
Mayor Olivier	Rau Michel	Wehrli Laurent
Maystre Tinetta	Reichen Gil	Wyssa Claudine
Melly Serge	Renaud Michel	Yersin Jean-Robert
Mercier Pierre-Alain	Rey-Marion Alette	Zwahlen Pierre