

Lausanne-Montreux

# Les quatre idées pour faire sauter les bouchons de l'A9

**Berne a présenté des scénarios, dont trois avec des tunnels, destinés à fluidifier le trafic autoroutier à l'horizon 2040**

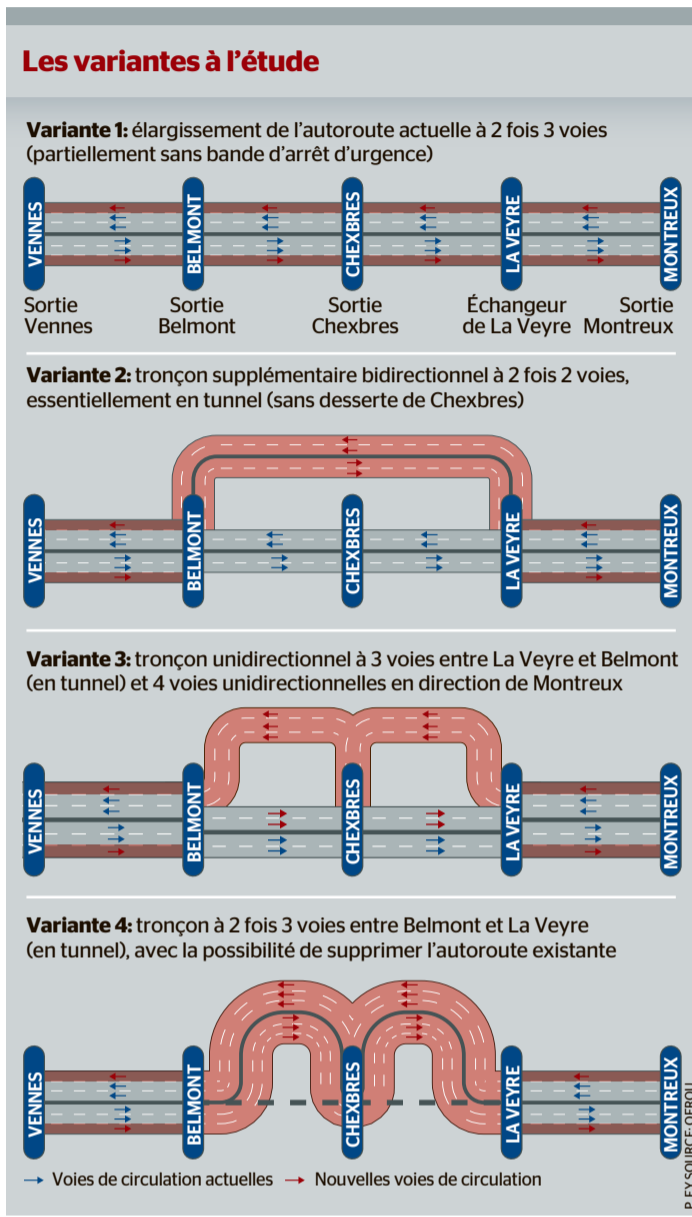
Philippe Maspoli

Quel conducteur en déplacement dans l'Est vaudois n'a pas pesté au milieu des encombrements autoroutiers quotidiens entre Lausanne et la Riviera? Ce tronçon figure parmi les plus fréquentés de Suisse. Affichant une charge de trafic située entre 62 500 et 75 000 véhicules par jour, il reste moins parcouru que les artères entre Berne et Zurich ou l'A1 en direction de Genève. L'Office fédéral des routes (OFROU) veut toutefois éliminer ce «goulet d'étranglement». Jeudi soir, il a présenté quatre variantes aux représentants des communes traversées par l'A9 (voir infographie).

**Capacité augmentée**

Les efforts sont concentrés sur l'augmentation de capacité de ce tronçon autoroutier. Entre Vennes et Belmont d'un côté, ainsi qu'entre La Veyre, au-dessus de Vevey, et Montreux, de l'autre, il suffirait d'élargir l'autoroute. La traversée de Lavaux, entre Belmont et La Veyre, se présente de manière plus complexe, puisqu'elle se trouve dans un paysage protégé et inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco. Une des variantes envisage de créer une troisième voie dans chaque sens sans augmenter l'emprise de l'ouvrage. Cette solution impliquerait de transformer la bande d'arrêt d'urgence en piste définitive de circulation à plusieurs endroits.

Les autres variantes nécessitent de creuser dans les pentes de Lavaux, jusqu'à faire disparaître l'autoroute pour la quadrièrme. L'OFROU ne communique actuellement pas de chiffre à propos du financement qui serait pris en charge par la Confédération alors que les éventuels aménagements de routes cantonales seraient du ressort de l'État de Vaud. Une estimation remontant



## Un chantier controversé

● La variante 4, qui propose de mettre l'autoroute en tunnel entre Belmont et La Veyre à l'horizon 2040, ressemble au projet Alternative 50, présenté par l'ingénieur Bruno Giacomini et par le conseiller communal de Lutry Philippe Mingard. Leur objectif était de créer un nouveau tracé afin d'éviter l'élargissement du tunnel existant de Belmont-sur-Lausanne planifié pour les années 2020. Des centaines d'opposants se sont élevés contre ce chantier pharaonique. «Notre idée se rapproche effectivement de la variante 4,

qui projette de faire disparaître l'autoroute entre Belmont et La Veyre à l'horizon 2040. Mais cette variante part de Belmont et ne remet pas en cause l'élargissement contesté du tunnel existant», relève Bruno Giacomini. Les oppositions à l'élargissement du tunnel de Belmont sont actuellement en traitement à Berne. «Je ne m'attends pas à une réponse de la Confédération avant le printemps 2018. Et je suis optimiste», relève Gustave Muheim, syndic de Belmont.

à 2015 évoquait toutefois un montant de 1,6 milliard de francs.

Les prévisions sont lointaines puisque les études en cours regardent vers l'an 2040. «Nous avons terminé la deuxième étape sur les cinq que représente un tel projet. La prochaine étape consistera en une étude de faisabilité qui fixera un cadre pour les coûts», relève Guido Biemann, porte-parole de l'OFROU.

L'État de Vaud est associé aux études de la Confédération. Et une question se pose: pourquoi le Canton ne se bat-il pas pour délester la région du trafic de transit, national ou international, en proposant de construire une nouvelle artère directe, sans sortie entre Lausanne et Montreux? Ou même un grand contournement qui relierait le nord de Lausanne, au-delà de l'agglomération, à l'A12 Vevey-Fribourg, au-dessus de Châtel-Saint-Denis? «Ce contournement faisait partie des variantes étudiées à l'origine. Mais le délestage qu'il permettrait serait insuffisant. Le trafic de transit ne représente en effet que 15% du total. Et il n'augmentera pas autant que le trafic régional», répond Federico Molina, chef de la division Planification à la Direction générale vaudoise de la mobilité et des routes.

**Opposition de l'ATE**

L'idée même d'augmenter la capacité de l'autoroute provoque déjà des critiques. Voire l'opposition de la section vaudoise de l'Association Transports et Environnement (ATE): «L'élargissement des tronçons autoroutiers provoque des effets d'entonnoir aux jonctions. En outre, il engendre un surplus de trafic dans les villes», souligne Valérie Schwaar, secrétaire générale.

L'ATE préfère introduire des mesures de réduction de la vitesse aux heures de pointe. L'autonomisation et l'automatisation future des véhicules privés permettraient en outre de créer des «trains de voitures» à circulation régulière. L'OFROU objecte qu'une gestion optimisée du trafic ouvrirait la route à davantage de véhicules. Berne mise dès lors sur une mobilité tarifiée pour tous les modes de transport, plus chère aux heures de pointe, afin d'homogénéiser le trafic sur toute la journée.

## Le Service des routes est fin prêt pour affronter l'hiver

**Circulation**  
Le stock de sel est reconstitué pour rendre praticable le réseau routier, annonce l'État

L'hiver approche. Et selon MétéoSuisse, la neige pourrait faire son apparition en plaine dès dimanche. Comme chaque année, le Service des routes a rendu public, vendredi, son plan d'action.

Priorité bien sûr au réseau des autoroutes, pour lequel un «service hivernal» sera assuré 24 heures sur 24. «Sur les routes cantonales, les moyens seront mis en œuvre afin d'assurer la praticabilité du réseau de 6 h à 22 h pour le réseau principal, et de 7 h à 22 h pour le réseau secondaire», indique le communiqué. Au-delà de 22 h, le salage et le déneigement ne seront opérés que dans des

conditions particulières de trafic ou de météo (fortes chutes de neige, présence de pluie verglaçante), etc. Comme les années précédentes, six tronçons ne seront pas déneigés (lire ci-contre). Ils ne représentent qu'une trentaine de kilomètres sur les 1505

du réseau routier hors traversée de localités.

«Certains axes secondaires pourront également être fermés temporairement, lors de formation de congères notamment, afin de pouvoir concentrer les moyens disponibles sur des itinéraires

plus fréquentés ou moins exposés», signale le Service des routes. Un tronçon sera carrément fermé à la circulation si les conditions hivernales l'imposent: celui qui relie Mauborget à la frontière neuchâteloise.

Quelque 12 300 tonnes de sel de déneigement - fourni par la Saline de Bex - sont stockées dans les hangars de l'État, soit leur capacité maximale. «Les mesures nécessaires seront prises pour assurer un service hivernal conciliant les attentes des usagers, le respect de l'environnement et les moyens disponibles. Les épanduses qui équipent les camions ont été testées de manière à limiter au strict minimum la quantité de fondant chimique déversé.»

Le Service des routes recommande la prudence et invite à équiper son véhicule de manière adéquate. **V.M.A.**

### Gare au verglas

- Comme chaque hiver, six tronçons de route peu fréquentés ne seront pas déneigés, par mesure d'économie.
- RC 61-IL-S:** entre Saint-Livres et Ballens.
- RC 158-IL-S:** de Juriens au lieu-dit Sapin de Croy à Moiry.
- RC 163-IL-S:** de la RC158-IL-S jusqu'au Sapin de Croy.

- RC 163-IL-S:** de Pampigny jusqu'au croisement de la route reliant L'Isle à Chavannes-le-Veyron par Mauraz.
- RC 404-IL-S:** entre Cheseaux-Noréaz et Yvonand, depuis le croisement pour Villars-Epeney jusqu'au passage à Moiry.
- RC 546-IL-S:** de Montaubion à Chapelle-sur-Moudon.

La Côte

## Essertines-sur-Rolle regroupe ses éoliennes

**Énergie**

La parcelle la plus proche du village envisagée pour accueillir des mâts est abandonnée. La voisine Saint-Oyens lance pour sa part un projet photovoltaïque

Le plateau au-dessus de Rolle pourrait devenir un modèle dans la production d'énergie renouvelable. Le projet d'éoliennes à Essertines-sur-Rolle avance doucement, alors que sa voisine Saint-Oyens lance de son côté un projet de parc photovoltaïque.

Celui d'Essertines-sur-Rolle reste le plus concret des deux. Lors du prochain Conseil général, la Municipalité demandera de renouveler la promesse de mise à disposition des terrains pour la construction des mâts. Un premier texte avait été adopté à l'unanimité en 2009, mais celui-ci est échu. Dans la nouvelle mouture, qui en reprend les grandes lignes, un changement d'importance est à signaler: l'une des trois parcelles envisagées a été abandonnée. Située à côté de la déchetterie, elle est la plus proche du village et du village voisin Saint-Oyens. «Il s'agissait du site le moins favorable, notamment en ce qui concerne l'exposition au vent», souligne Alain Zwygart, municipal en charge du dossier.

Les deux autres parcelles, entre Essertines et Burtigny, sont maintenues. Alors qu'il était prévu initialement que les éoliennes soient espacées d'au moins un kilomètre, il est désormais acquis qu'elles seront regroupées selon une disposition encore à déterminer. Leur nombre, environ quatre, et la taille des machines seront définis une fois les dernières études techniques bouclées. Selon les options, le parc pourrait fournir de l'électricité à 5400 ménages.

Le projet d'EssairVent - société qui réunit les Services industriels de Genève, la Commune d'Essertines et le spécialiste Vento Ludens - devra encore faire l'objet d'un plan partiel d'affectation, pour légaliser les terrains, puis d'une mise à l'enquête pour obtenir le permis de construire. «Le chemin est encore long», avertit Alain Zwygart.

Jugeant l'impact visuel des machines trop important pour le village, Saint-Oyens s'était retiré du projet à son début. Mais sa Municipalité n'est pas restée les bras croisés et souhaite réaliser un parc photovoltaïque. L'avant-projet a été soumis au Canton. En bordure de forêt, sur un terrain agricole improductif, le long de la route qui mène au stand, une surface de 20 000 m<sup>2</sup> pourrait accueillir de grands panneaux. «Il fallait que nous propositions une alternative aux éoliennes», explique le syndic, Michel Dubois. **R.E.**

## L'Institution de Lavigny met ses artistes en Aventure

**Lavigny**  
La fondation a présenté son calendrier de l'Aventure. Nouveauté: des artistes en situation de handicap ont réalisé son graphisme

«Je suis content d'avoir dessiné.» Les mots simples et le sourire de Joakim Hoff suffisent à exprimer la joie que lui et les trois autres artistes de l'agence Sweet Rebels ont ressentie lors de la création du 53e calendrier de l'Aventure de l'Institution de Lavigny.

Un sentiment compréhensible, lorsqu'on sait que son public compte plus de 900 000 personnes (le calendrier est envoyé en tous-ménages dans toute la Suisse romande). Surtout, Joakim Hoff, Irène Adler, Caroline Faivre et Ursula Kuenzi sont les premiers artistes en situation de handicap à réaliser le graphisme de ce traditionnel rendez-vous de fin d'année fixé par la fondation. Une nouveauté qui répond à une volonté de valorisation de la part de l'Institution de Lavigny. «Nous souhaitons mettre en avant ces personnes, qui tra-

vaillent aussi le reste de l'année dans nos ateliers, raconte Thierry Siegrist, directeur général. Et montrer que la différence est une source de richesses.» Quelle a été la touche apportée par ces artistes pas tout à fait comme les autres? «Le défi est de conserver la dimension traditionnelle du calendrier tout en apportant une touche nouvelle et originale, commente Yves Portenier, le directeur de création de Sweet Rebels. Nous sommes partis sur une idée d'inclusion globale et avons essayé d'intégrer l'Univers dans son entier, avec toutes les planètes et une thématique proche du Petit Prince.»

Si l'aspect traditionnel du calendrier est important, c'est aussi parce que les ménages qui le reçoivent se sont approprié l'objet et peuvent faire un don pour la fondation. «Le but d'une telle démarche est aussi de financer des projets, explique Thierry Siegrist. Deux importantes rénovations de locaux sur notre site sont actuellement soutenues par cette récolte de dons. C'est essentiel pour nous permettre d'envisager l'avenir sereinement.» **Benoît Cornut**

### Échandens

#### Salle villageoise à plus de 9 millions

Après des années de procédures, la commune pourrait bientôt avoir sa salle villageoise au chemin des Utins. La Municipalité demande un crédit de 9,45 millions de francs pour la construction de l'infrastructure ainsi que pour la transformation du bâtiment de la voirie qui se situe déjà sur la parcelle. Le Conseil communal tranchera. **R.C.**

### Nyon

#### Portes ouvertes au Rail Club

Les amateurs de trains miniatures de Nyon accueillent le grand public tout le week-end. Samedi de 9 h à 18 h, et dimanche de 9 h à 17 h, le Rail Club La Côte présente ses œuvres dans son antre situé à l'école des Tattes-d'Oie. Une petite restauration y sera proposée, tout comme une bourse au matériel. L'entrée est libre. **R.E.**