



Préavis n° 02/19 au Conseil communal

Réponse partielle à la motion Leutwiler

Délégué municipal :
- M. Michel Crottaz, municipal

Aubonne, le 22 janvier 2019

TABLE DES MATIERES

1. Préambule.....	3
2. Bref historique d'études d'évitement du Centre	3
3. Le trafic actuel et futur au Centre-Ville.....	4
4. Approche de possibilités de financement	4
5. Le travail effectué et les esquisses de solution.....	5
6. Objectif de ce préavis	5
7. La mise sur pied d'une Commission Circulation et Mobilité douce (MD).....	6
8. Crédit demandé	6
9. Financement et amortissement	7
10. Conclusion.....	8

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Préambule

Depuis plusieurs années, la Municipalité s'investit avec détermination pour trouver une solution à la surcharge de trafic que connaît notre ville. Le deal Sefa-Commune a marqué plus nettement encore le début de réflexions intenses, et un travail participatif a été mis en place. Les bâtiments de la Place de la Gare, désormais propriété communale, connaissent depuis peu une utilisation différente.

Concernant les problèmes de circulation que connaît Aubonne, nous mentionnerons encore le travail que mène la Municipalité avec la DGMR et l'OFROU concernant la jonction autoroutière. Les remarques récurrentes que nous entendons au Conseil Communal ou dans la population doivent trouver une réponse et, là aussi, les contacts avec les services de l'Etat évoluent positivement.

La motion Leutwiler et Consorts a été déposée au moment où la Municipalité recevait une réponse d'une part de Losinger-Marazzi (voir annexe 2) évaluant les prix des ouvrages envisagés pour l'évitement du bourg et d'autre part du Sipal qui donnait son avis sur l'atteinte au site. La motion tombe donc bien au moment où la Municipalité se prépare à apporter des réponses et des informations plus concrètes.

En bref, la motion insiste avec raison sur les problèmes de nuisances de bruit, de pollution, d'insécurité, d'atteinte au patrimoine bâti que nous connaissons à Aubonne, en suivant le tracé de la RC 30 en traversée. La motion demande notamment un projet de contournement du bourg, l'aménagement de la Place de la Gare, elle appelle la Municipalité à œuvrer efficacement avec les services cantonaux afin d'obtenir une participation financière, elle souhaite que le Conseil puisse connaître les étapes de travail à suivre à court terme.

L'historique des réflexions, groupes de travail, présentations publiques a été très bien résumée dans le rapport de la commission chargée d'étudier la motion. Nous n'en ferons que de brefs rappels dans le préavis.

Le préavis est une demande de crédit d'études, il consiste à répondre partiellement à la motion en demandant au Conseil Communal les moyens nécessaires pour couvrir les frais :

- des démarches préalables
- de l'étude préliminaire de trois variantes d'évitement connues à ce jour
- de la feuille de route

Subsidiairement, le préavis doit traiter de la création et de la nomination d'une commission « circulation et mobilité douce » du Conseil Communal.

2. Bref historique d'études d'évitement du Centre

1980 : Classement de l'Auberge de la Couronne comme Monument Historique (ce qui implique qu'il ne peut être détruit, même partiellement)
Projet de pont à l'est du kiosque.
Recherche d'une solution de galerie sous la Place de l'Ancienne Gare.
Abandon du projet par décision du Service des routes.

1990 : Le Canton étudie huit variantes d'évitement.
La variante retenue se situe sur la rive gauche de l'Aubonne, depuis l'entrée de Lavigny jusqu'à Roveray. L'accord des Communes d'Aubonne, d'Etoy et de Lavigny est obtenu.
Décision du nouveau Conseiller d'Etat, chef du département des travaux publics : Abandon des études.

2015 : Achat de la parcelle 407 de la gare des bus par la Commune.

2016 : Lancement des réflexions visant à la sécurisation et la rénovation de la Place de l'Ancienne Gare

2017 : Suite des réflexions du groupe « Zéro camion ». Deux autres variantes voient le jour, celles de Fabrice Meylan et de Hans Niederhauser.

3. Le trafic actuel et futur au Centre-Ville

Le nombre toujours plus important des poids lourds, sans parler de la taille importante de ces véhicules, en particulier pour le transport des matériaux pierreux, devient inacceptable dans le Centre-Ville.

Le carrefour de la Couronne est l'endroit le plus resserré ; sa particularité est qu'il présente à la fois un avantage et un inconvénient.

- L'avantage réside dans la réduction quasi obligatoire de la vitesse des véhicules en raison de l'étroitesse de la chaussée, qui ne permet pas un croisement aisé.
- L'inconvénient est l'insécurité générée par la circulation, sans parler des nuisances citées plus haut.

Dans le goulet de la Couronne, on constate aujourd'hui le passage journalier de quelque 180 à 200 camions. L'avenir à court terme, est inquiétant : une extension de la gravière, avec remblayage, est envisagée à Bière, qui va générer 8'000 camions par an supplémentaires et cela durant 20 ans.

A moyen terme la situation se péjorera encore puisque le plan directeur des carrières (PDcar) identifie 25 à 40 millions de mètres cubes à exploiter dans la région de Bière-Ballens. Si l'on prend l'hypothèse d'une exploitation raisonnable de 400'000m³ par an, 100-150'000m³ seront transportés par le BAM alors que 250-300'000m³ seront transportés par camions. Dans l'hypothèse où la moitié du trafic passe par Aubonne (l'autre moitié passant par Morges) cela représente quelque 10'000 camions par an supplémentaires pendant 60 à 100 ans. Ces chiffres sont démesurés et donnent le vertige.

Le trafic automobile est aussi toujours plus intense : il suit le développement économique de l'Arc Lémanique et l'accroissement démographique de la région, en particulier des villages voisins, qui comptent parmi eux un centre régional et un centre local, selon la définition du PDCn. Les bouchons que connaît la N1 causent également des problèmes dans notre Vieille Ville.

La situation n'étant pas supportable à moyen terme, il devient évident qu'un évitement d'Aubonne est indispensable.

4. Approche de possibilités de financement

On rappelle en préambule que les problèmes liés au transport de matériaux pierreux ont été une préoccupation constante des autorités cantonales. Connaissant le potentiel en gravières très important du Pied du Jura, une liaison Nord-Sud a été envisagée en commençant par la nouvelle route reliant celle de Bière-Ballens au Marchairuz, puis celle évitant Bière par le Sud-Est et enfin l'évitement de St-Livres. Il ne manque dès lors que le maillon Lavigny-Autoroute.

Dans les trois réalisations mentionnées ci-dessus, l'Etat de Vaud a été impliqué financièrement de façon conséquente. Ce qui est curieux, c'est que la DGMR ne dispose actuellement d'aucun fond pour nous aider à résoudre notre problème.

La Municipalité a rencontré par deux fois en 2017 la DGMR et même Mme Gorrite, Cheffe du département des infrastructures. C'est lors de ces rencontres que la Municipalité, très déçue, a compris que pour l'heure il ne fallait rien attendre de l'Etat.

Il est dès lors nécessaire de trouver d'autres financements ; les plus évidents sont :

- Par la région
- Par le Grand Conseil qui donnerait une base légale au financement des infrastructures routières liées au transport des graviers (comme pour le MBC).
- Par l'établissement de conventions avec les propriétaires ou exploitants des sites, conventions qui viseraient à octroyer de l'ordre de Fr. 1.-/m³ *commercialisable* pour les infrastructures routières liées à l'extraction des matériaux pierreux ou du remblayage.

5. Le travail effectué et les esquisses de solutions

Tout a commencé par un travail réunissant des citoyens, des conseillers communaux et la municipalité pour échanger sur ce que pourrait être notre entrée de ville sud. Puis la municipalité a étudié avec un groupe technique un concept de la Place de la Gare, présenté en séance citoyenne le 5 septembre 2017. Cette séance publique a aussi permis de connaître officiellement les variantes Jean Maurer et Fabrice Meylan.

Des réflexions ont été ensuite menées en 2017 et 2018 par le groupe technique désigné par la Municipalité, conseillé toujours par l'ingénieur en circulation et par un architecte compétent en matière de patrimoine historique. Le groupe « Zéro camion » accompagné d'un ingénieur, a aussi travaillé de son côté. Le Groupe technique a ensuite réuni toutes ces forces (par les présences de MM. Jean Maurer, Jean-Philippe Egger, Fabrice Meylan) pour arriver à une étude multicritère.

La Municipalité a consulté également le SIPAL, en juin 2018, service cantonal chargé d'appliquer dans le canton de Vaud les mesures liées à l'ISOS et à sa protection (Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse) : la réponse de ce service est à lire dans l'annexe 1.

Cet important et long travail de réflexions, d'échanges et de mises au point a conduit à identifier trois variantes de solution d'évitement (ou de contournement) de la Ville :

- Tunnel sous Aubonne (Place de la Gare - Route Neuve), variante Jean Maurer
- Pont sur l'Aubonne, de Lavigny à « Sous le Chêne », puis galerie souterraine → RC 54, variante Fabrice Meylan
- Route dans le Vallon de l'Aubonne, du Ch. de Vaunaise à « Sous le Chêne », puis galerie → RC54, variante Hans Niederhauser

En septembre 2018, La Municipalité a demandé à une grande entreprise internationale (Losinger-Marazzi), spécialisée entre autres dans les grands travaux d'infrastructure, de faire une évaluation financière sommaire des trois variantes. Cette analyse est une approche technico-financière qui comporte une évaluation « grossière » ; elle est à lire dans l'annexe 2.

6. Objectif de ce préavis

La Municipalité veut désormais franchir une étape de plus ; elle estime qu'il est nécessaire de confier une étude de réelle faisabilité à un bureau spécialisé dans ce genre d'ouvrages. Nous avons à l'esprit la complexité de l'affaire, dont la réalisation a déjà échoué à plusieurs reprises ; ses paramètres sont multiples, les plus évidents sont la mobilité, les nuisances, le tissu historique de notre ville, la région et, bien entendu –et même surtout– le financement, qui doit impérativement être partagé. Le travail à venir est donc de taille.

Le but du préavis est double : il s'agit de

1) La demande de crédit pour : (Cf. annexe 3)

1.1 : Étudier de façon précise la faisabilité des trois variantes par un bureau spécialisé.

- Démontrer les faisabilités techniques des trois variantes
- Évaluer leurs coûts respectifs
- Fixer tant que faire se peut un calendrier des démarches

Les prestations du bureau mandaté comprennent la collecte des données de bases et toucheront entre autres aux problématiques des réseaux routiers, eaux, terrains, environnement.

1.2. Couvrir les frais occasionnés par les travaux effectués à ce jour par le groupe technique.

2) L'identification des buts et modes de fonctionnement de la
« Commission circulation et mobilité douce ».

7. La mise sur pied d'une Commission Circulation et Mobilité douce (MD)

La demande des motionnaires s'adresse au Conseil Communal : une commission thématique aurait la mission et la compétence de se prononcer sur des sujets touchant la circulation – dans son sens large – et la MD (soit les déplacements à pied ou à vélo). La MD ne se développe que si des mesures infrastructurelles sont prises et que sa promotion est assurée. De plus, MD et aménagement du territoire doivent être coordonnés, avec un encouragement à l'intermodalité. Le sujet est donc passionnant.

Deux types de commission existent. La Municipalité propose au Conseil de faire son choix entre les variantes suivantes :

- a) Il s'agit d'une Commission Permanente du Conseil Communal, axée sur la thématique Circulation–MD. Elle ne travaille que sur des préavis municipaux ou sur demande de la municipalité (comme le fait la commission achat et vente de terrains). Elle ne vient pas en amont, c'est-à-dire qu'elle n'a pas l'initiative à proprement parler.
- b) Il s'agit d'une Commission Consultative de la Municipalité : elle est désignée par celle-ci, un règlement régit sa façon de fonctionner, elle peut travailler seule et proposer des idées (donc venir en amont), elle peut aussi travailler sur mandat.

La Municipalité accepte la création d'une telle commission et attend du Conseil sa détermination quant à son statut et à son mode de fonctionnement.

8. Crédit demandé

Le bureau mandaté pour l'étude du crédit d'études est le bureau Schopfer & Niggli, spécialisé en travaux civils d'importance et en études touchant l'environnement. Ses honoraires figurent dans le document annexe 3 et se montent à CHF 60'000.- TTC arrondi.

A cela s'ajoutent les frais déjà engagés dans les travaux du GT. Le montant est légèrement supérieur à CHF 50'000.- (exactement CHF 51'365.-). L'explication est que le travail du groupe technique a nécessité la collecte de données techniques et précises, demandées en particulier au bureau de géomètre et à l'ingénieur de circulation ; les ateliers et la Communication ont aussi occasionné des frais.

Le crédit demandé est de CHF 111'500.- TTC (chiffre arrondi).

9. Financement et amortissement

Plan des investissements 2019-2023

Cet objet a été porté au plan des investissements 2019-2023 dans les investissements pour mémoire et pour une réalisation à court terme.

Financement

Le crédit de Fr. 111'500.-- sera couvert par la trésorerie courante ou par un emprunt pour tout ou partie du montant, dans la limite du plafond d'endettement adopté par le Conseil communal le 29 novembre 2016.

Amortissement

L'investissement sera amorti dans sa globalité par un prélèvement au fonds de réserve « Investissements futurs », compte N° 9282.02 qui présentait un solde de Fr. 783'329.-- lors de la rédaction du préavis. En cas de nécessité, le solde fera l'objet d'un amortissement linéaire sur 5 ans.

Plafond d'emprunt

Le plafond d'endettement adopté par le Conseil communal le 29 novembre 2016, s'élève pour la législature 2016-2021 à Fr. 43'000'000.--. La situation lors de l'établissement de ce préavis est la suivante :

920 - Engagements courants (créanciers et autres)	Fr.	203'464.79
921 - Dettes à court terme	Fr.	5'000'000.00
922 - Dettes à moyen et long terme	Fr.	16'951'750.00
923 - Engagements fonds spéciaux	Fr.	<u>227'877.34</u>
Dettes en engagements communaux à ce jour	Fr.	22'383'092.13
Part sur engagements ASSAGIE (22,5% de Fr. 868'526.59)	Fr.	195'000.00
Cautionnements	Fr.	<u>159'000.00</u>
Total dette et engagements	Fr.	22'737'092.13

soit 53% du plafond voté

Impact sur le compte de fonctionnement

Hormis les coûts liés à l'investissement (amortissement et intérêts de la dette), il n'y a pas de surcoûts de fonctionnement à prévoir.

Crédits en cours

Les crédits suivants sont en cours d'adoption ou de réalisation :

<u>En cours d'adoption :</u>	Fr.	<u>1'232'500.00</u>
PM 13/18 – Renouvellement de trois véhicules des services extérieurs	Fr.	248'000.00
PM 1/19 – Réfection toiture Pré d'Aubonne et adduction d'eau des alpages	Fr.	538'000.00
PM 2/19 – Réponse partielle à la motion Leutwiler	Fr.	111'500.00
PM 3/19 – Crédit d'étude de la caserne du feu du SDIS Etraz Région	Fr.	185'000.00
PM 4/19 – Travaux de réfection de l'Hôtel-de-Ville	Fr.	250'000.00
PM 5/19 – Vente de 200m ² de la parcelle N° 416	- Fr.	100'000.00
<u>En cours de réalisation :</u>	Fr.	<u>2'399'500.00</u>
PM 1/17 - Révision PQ Chêne	Fr.	110'000.00
PM 5/17 - Etude construction caserne du feu	Fr.	63'500.00
PM 3/18 - Séparatif Temple - Amiral-Duquesne	Fr.	1'550'000.00
PM 7/18 - Trottoir et Arrêt de bus Abraham-Hermanjat	Fr.	520'000.00
PM 8/18 – Réfection de la toiture du Pré de Rolle	Fr.	156'000.00
Total des crédits en cours ou à voter	Fr.	3'632'000.00

10. Conclusion

La configuration particulière de notre Centre-Ville et la traversée de notre cité par une route cantonale très fréquentée nous mettent dans l'obligation de trouver une nouvelle solution pour gérer la mobilité au travers de notre bourg, mais sans isoler Aubonne ni péjorer son économie locale. Les recherches de solutions ont connu trop d'échecs par le passé, soit pendant les 3 à 4 dernières décennies. Finalement, les grands travaux de la Route Neuve, ainsi que le tramway AAG, certes révolutionnaires pour l'époque de la fin du XIXème siècle, ont été les derniers grands aménagements pour les transports qu'a connus Aubonne.

Il est désormais temps de prévoir autre chose et d'examiner des variantes d'évitement du Centre-Ville pour lui éviter d'étouffer sous le poids du trafic. Cette demande de crédit est une première étape dans ce long parcours, qui amènera un projet à la hauteur de la notoriété de notre cité.

La mise sur pied d'une commission thématique orientée sur la mobilité et la circulation sera également une aide précieuse pour la Municipalité.

Ainsi que mentionné précédemment, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

- vu le préavis municipal n° 2/19 relatif au crédit d'études pour l'évitement d'Aubonne
- ouï le rapport de la Commission chargée d'étudier ce projet,
- ouï le rapport de la Commission des finances,
- attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

de voter le décret suivant :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AUBONNE

- autorise la Municipalité à procéder aux travaux tels que présentés
- autorise la Municipalité à entreprendre toutes les démarches utiles à cet effet
- accorde un crédit de CHF 111'500.-- TTC pour la réalisation de ces travaux
- autorise la Municipalité à prélever cette somme sur la trésorerie courante ou, si nécessaire à recourir à l'emprunt pour tout ou partie du montant, dans les limites fixées par le plafond d'endettement validé par le Conseil communal
- autorise la Municipalité à amortir cet investissement par un prélèvement - CHF 111'500.-- TTC au fonds de réserve « Investissements futurs » compte N°9282.02 du bilan et si nécessaire par un amortissement linéaire sur 5 ans.

Ainsi délibéré en séance ordinaire de la Municipalité le 22 janvier 2019.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :

La Secrétaire adj. :

L.-E. Rossier

T. Ribeiro

- Annexes :
1. Avis préalable de la section monument et sites (MS) du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPaL) du 25 juin 2018
 2. Analyse de trois variantes d'évitement d'Aubonne par Losinger Marazzi du 26 septembre 2018
 3. Etude préliminaire par Schopfer & Niggli SA du 20 décembre 2018

Préavis déposé devant le Conseil communal d'Aubonne pour la séance du 29 janvier 2019.



Service Immeubles,
Patrimoine et
Logistique

Division Patrimoine

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Municipalité de la
Commune d'Aubonne
Hôtel de Ville
Place du Marché 12
1170 Aubonne

Section Monuments et Sites
Réf. : FBD/UDR/sct
ulrich.doepper@vd.ch / T 021 316 73 53

Lausanne, le 25 juin 2018

Commune d'Aubonne – Avant-projets de contournement de la ville Avis préalable de la Section monuments et sites (MS) du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPaL)

Monsieur le Syndic, Messieurs les Conseillers municipaux,

Pour faire suite à notre séance du 29 mai 2018 à laquelle vous avez pris part, en présence du Chef de service du SIPaL, la Section MS a examiné selon votre demande les avant-projets de contournement de la ville d'Aubonne.

Vous trouverez ci-joint les commentaires suscités par les trois avant-projets présentés qui ont été examinés sous l'aspect de leur compatibilité avec l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS), qui considère Aubonne comme une petite ville d'importance nationale. Le recensement architectural a également été pris en compte dans cette évaluation, ainsi que l'Inventaire des voies de communication historiques (IVS).

La prise de position de la Commission fédérale des monuments historiques « Ouvrages souterrains en milieu historique » a aussi guidé la réflexion de la Section MS.

Nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d'agréer, Monsieur le syndic, Messieurs les conseillers municipaux, nos salutations distinguées.

OBS. R

Cote: 4251		Vise	S	M	CS
R 29 JUN 2018					
Copie à					
Syndic	<input checked="" type="checkbox"/>	ASP - Jardins			
Mpal/Mpau	<input checked="" type="checkbox"/>	STEP / Piscine			
.....		Concierges			
Bourse		Pour			
Travaux	<input checked="" type="checkbox"/>	Information			<input checked="" type="checkbox"/>
Voie		Exécution			
Annexe		Rep. à donner			
• Ment					



Service Immeubles, Patrimoine et Logistique

Philippe Pont
Chef de service

Ulrich Doepper
Conservateur

Commune d'Aubonne – Avant-projets de contournement de la ville Avis préalable de la Section monuments et sites (MS) du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPaL)

Les projets sont examinés dans l'ordre suivant :

1. Nouveau pont sur l'Aubonne
2. Carrefour dénivelé sous la Place de l'Ancienne Gare et tunnel sous le bourg
3. Contournement par la Route de l'Etraz et le Vallon de l'Aubonne

1. Nouveau pont sur l'Aubonne

Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS)

Cette variante n'aurait qu'un faible impact visuel sur le périmètre ISOS 1 (P 1): «La Vieille Ville, composante implantée sur la frange d'un coteau, installée au pied du château dès avant 1234, tissu dense formé d'un bâti contigu constituant des fronts marqués sur des rues suivant la ligne de pente, essentiellement maisons de 2-3 niveaux, 17e–19e s.» pour lequel l'ISOS émet l'objectif maximum de sauvegarde (A) relatif à la sauvegarde de la substance d'origine.

La variante aurait un impact en particulier, quoique relativement faible, sur l'échappée dans l'environnement IV (EE IV): «Coteau à la pente régulière exposé SE, couvert de champs et surtout de vignes, garantissant un caractère dégagé et pittoresque à l'accès à la Vieille Ville» dans lequel se trouverait la nouvelle liaison routière. Pour cette échappée dans l'environnement l'ISOS émet un objectif maximum (a) de sauvegarde des espaces libres, agricoles et viticoles.

Il faut remarquer que l'impact de l'ouvrage sur le grand paysage serait important, par exemple depuis le Chemin des Caronies, au lieu-dit « La Chaumière » et depuis les habitations formant la frange sud-ouest du village Lavigny. Il serait en revanche peu visible depuis l'autoroute. Sa co-visibilité avec la vue sur le site du bourg est fugace depuis des véhicules en déplacement. Mais des vérifications doivent être effectuées depuis différents points de vue.

Recensement architectural

Le projet ne porterait pas d'atteinte directe à un élément recensé.

Inventaire des voies de communication historiques (IVS)

Le pont rejoindrait la voie historique d'importance nationale VD 33.1, Route de l'Etraz, pour la traverser ou l'emprunter sur un bref tronçon, dans le grand virage, qui n'est pas accompagné de substance historique. Ce tronçon n'est pas protégé par l'Ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS), cependant, des sondages archéologiques seraient demandés lors des travaux d'aménagement, comme pour tous les travaux concernant les IVS d'importance nationale.

Conclusion

- Pas d'atteinte directe à des objets protégés.
- L'atteinte au grand paysage doit être évaluée.

2. Carrefour dénivelé sous la Place de l'Ancienne Gare et tunnel sous le bourg

Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS)

Le projet de giratoire souterrain se situe directement aux abords du site ISOS à sauvegarder, au contact du périmètre 1 (P 1) : « La Vieille Ville, composante implantée sur la frange d'un coteau, installée au pied du château dès avant 1234, tissu dense formé d'un bâti contigu constituant des fronts marqués sur des rues suivant la ligne de pente, essentiellement maisons de 2-3 niveaux, 17e-19e s. » pour lequel l'ISOS émet l'objectif maximum de sauvegarde (A) relatif à la sauvegarde de la substance d'origine.

La trémie Ouest se trouverait dans l'intervalle entre le périmètre environnant VI (PE VI) : « Pré couvert en partie de vigne, avec plusieurs grands arbres, faisant partie de la propriété d'Aspre, dégagement capital sur la partie inférieure de la Vieille Ville; mur au N le long de la rue de Trévelin », assorti d'un objectif maximum (a) de sauvegarde des espaces libres, agricoles et viticoles; et l'échappée dans l'environnement VI (EE VI) : « Large développement résidentiel sur le coteau, maisons individuelles, dès années 1910, surtout 2e moitié 20e s. – 2012 » avec un objectif de sauvegarde (b) relatif à la sauvegarde des relations existantes avec le site construit.

Le giratoire et la trémie d'accès Sud se trouveraient compris dans l'échappée dans l'environnement IV (EE IV) : « Coteau à la pente régulière exposé SE, couvert de champs et surtout de vignes, garantissant un caractère dégagé et pittoresque à l'accès à la Vieille Ville » avec un objectif de sauvegarde maximum (a) relatif à la sauvegarde des espaces libres, agricoles ou viticoles. Cette partie du projet se trouve directement au contact du périmètre environnant III (PE III) : « Esplanade du Chêne à l'avant d'un plateau, citée dès 15e s., place d'armes 16e s. – fin 19e s., lieu de délasserment dès début 18e s. au moins, actuels terrains de sport », pour lequel l'ISOS émet aussi un objectif de sauvegarde maximum (a).

La tranchée couverte Est se trouve dans l'échappée dans l'environnement I (EE I) : « Vallon de l'Aubonne, large dépression en grande partie boisée, aux versants raides, protection naturelle qui suscita l'implantation de l'agglomération » pour laquelle l'ISOS émet également un objectif maximum (a) de sauvegarde des espaces libres, agricoles et viticoles.

Recensement architectural

Le projet de giratoire et de ses accès se situe dans un contexte bâti comprenant de nombreux bâtiments classés ou inscrits à l'Inventaire, tels le Clos d'Aspre, Monument historique, les diverses propriétés qui surplombent la Rue Neuve au Lignolat, puis au sortir de la galerie couverte Est, le chevet du Temple, Monument historique, et l'arrière des maisons du Lignolat, de la rue de l'Amiral-Duquesne, telle la maison Chomton, Monument historique, et de la rue des Marchands.

Le tracé traverserait le pont sur l'Aubonne de 1847 qui est inscrit à l'Inventaire (note *2*).

Inventaire des voies de communication historiques (IVS)

La trémie Sud s'implanterait dans le tracé de la voie de communication historique d'importance régionale VD 853 Pont d'Allaman – Le Brassus; col du Marchairuz. Sur ce tronçon, la voie est accompagnée de substance historique constituée par des murs sis de part et d'autre.

Le tracé rejoindrait la voie de communication historique d'importance nationale VD 33.2 Gex, F – Cossonay (-Orbe), Route du 19^{ème} siècle, tracé moderne de l'Etraz. Sur ce tronçon, la voie est accompagnée de substance historique constituée par les murs de soutènement et par le pont de 1847.

Descriptif tiré de la documentation IVS:

La principale modification apportée au tracé l'est entre Féchy et Aubonne: dès 1813, Aubonne demande de pouvoir déplacer le tracé de l'Etraz depuis Féchy pour le faire aboutir directement dans la ville et lui faire franchir l'Aubonne plus en amont, ce qui adoucirait ensuite la montée vers Lavigny. Féchy, puis le Canton s'y opposent (ACV, K IX 131, 1813, 1816). En 1835, Aubonne

revient à la charge, mais la plupart des communes voisines s'y opposent encore: Saint-Livres et Lavigny craignent l'abandon de l'ancien chemin et la perte d'un accès direct à Allaman ou Rolle, Féchy refuse de payer «pour un chemin qui s'éloigne de 50 toises au-dessus de la pinte qui rapporte 50 francs par an, et de la forge».

Les communes plus éloignées, de Cossonay à Belmont et Suscévaz, plaident au contraire pour ce tracé plus commode, soulignant l'importance de la route pour tout le canton, «ancienne voie romaine comme on sait» et pour qu'elles, plus particulièrement, «puisque la Côte est un des débouchés les plus considérables et les plus assurés de leurs produits agricoles et que, se trouvant à mi-chemin dès là à Yverdon, ils s'occupent beaucoup du transport des vins surtout au moment de la vendange et au printemps, époques de l'année où les routes sont ordinairement plus pénibles» (ACV, K IX 9/5 Etraz). La route sera construite entre la Crause et la Vaudalle et le nouveau pont sur l'Aubonne édifié en 1847 (BGC 1846 : 104).

La voie et la substance qui l'accompagne sont protégées par les dispositions de l'Ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS).

Par ailleurs, la route de l'Etraz constituant le RA 17/306, des sondages archéologiques seraient demandés lors des travaux d'aménagement, comme pour tous travaux concernant les IVS d'importance nationale.

Remarques

L'impact urbanistique de telles constructions à savoir les deux trémies d'accès, le giratoire et la galerie couverte dans le vallon de l'Armary « Au Lignolat », peut être qualifié de très fort, voire de violent, non seulement sur la Vieille Ville et ses abords directs, mais sur l'ensemble de la localité. Cette réalisation créerait non seulement de longues césures dans le tissu urbanisé, mais déconnecterait une partie de la population de son centre urbain historique. De plus, le projet semble hors d'échelle, disproportionné face à la dimension de la petite ville d'Aubonne.

A ce sujet, les conclusions de la prise de position de la Commission fédérale des monuments historiques « Ouvrages souterrains en milieu historique » sont à considérer :

« La relation que les citoyens entretiennent avec leur lieu de vie, leur enracinement a besoin du terrain solide de la réalité historique, du sol urbain, du sol des parcs et des jardins.

Or, une excavation enlève au terrain sa réalité tridimensionnelle, elle le réduit à une couche mince, à un décor de théâtre. On fait miroiter aux yeux des utilisateurs des villes et des villages, des parcs et des jardins, une réalité tronquée. L'excavation enlève toute crédibilité à l'association entre un terrain solide et les bâtiments attenants.

Il ressort de toutes ces réflexions que les constructions souterraines sous les monuments et sous les espaces libres ou les jardins historiques doivent être refusées par principe. Ce n'est pas l'apparence extérieure, c'est au contraire la concordance effective entre le bâtiment historique et son fondement intellectuel et matériel qui sera déterminante à long terme pour l'existence du monument et sa crédibilité, et partant pour ses chances de survie. »

Dans ce texte, les mots « bâtiment historique » doivent être compris comme l'ensemble de la Vieille Ville.

Conclusion

- Nombreuses atteintes au site construit d'importance nationale ISOS et à la substance ancienne protégée.
- Contraire aux principes énoncés par la Commission fédérale des monuments historiques.

3. Contournement par la Route de l'Etraz et le Vallon de l'Aubonne

Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS)

Le projet de nouvelle route et d'élargissement des DP 1121 et 1008 porte une atteinte moindre à l'ISOS que la variante 2.

Tout comme la variante 1, la partie Sud porterait un impact relativement faible sur l'échappée dans l'environnement IV (EE IV): « Coteau à la pente régulière exposé SE, couvert de champs et surtout de vignes, garantissant un caractère dégagé et pittoresque à l'accès à la Vieille Ville » dans lequel se trouverait la nouvelle liaison routière. Pour cette échappée dans l'environnement l'ISOS émet un objectif maximum (a) de sauvegarde des espaces libres, agricoles et viticoles.

Ensuite, le projet serait entièrement compris dans le l'échappée dans l'environnement I (EE I): « Vallon de l'Aubonne, large dépression en grande partie boisée, aux versants raides, protection naturelle qui suscita l'implantation de l'agglomération » pour laquelle l'ISOS émet également un objectif de sauvegarde maximum (a).

Recensement architectural

Le tracé de ce projet passerait par le pont sur l'Aubonne de 1847 qui est inscrit à l'Inventaire (note *2*).

Inventaire des voies de communication historiques (IVS)

Le projet emprunte la Route de l'Etraz, voie historique peut-être d'origine romaine d'importance nationale, itinéraire VD 33.1 Gex, F – Cossonay (-Orbe), ancienne route, sur un tronçon accompagné de substance historique constituée par des pierres bordières, par un pont médiéval à deux arches et une fontaine.

Descriptif tiré de la documentation IVS :

Le témoignage du plus ancien tracé est fourni par le pont d'Aubonne, construit après 1365, date à laquelle Guillaume de Grandson, seigneur d'Aubonne, reçoit de l'empereur le droit de prélever un péage sur le pont qu'il va faire construire. Peut-être un autre édifice l'a-t-il précédé puisqu'en 1326 le sire d'Allaman dut promettre de ne pas construire sur l'Aubonne un pont pour les chars. Le plan d'Aubonne de 1729 atteste le « grand chemin de l'Etraz » passant au-dessus de Clamogne, ou Les Cèdres, et franchissant l'Aubonne sur le pont inférieur, donc sans pénétrer dans la ville.

Le tracé suivrait ensuite un chemin à flanc de coteau, sur le tracé des DP 1121 et 1008 dont l'origine pourrait également être très ancienne, puisque des vues du 17e et du 18e s. montrent l'existence d'une voie à cet endroit, précédant la construction de la Rue Neuve.

Le tracé rejoindrait la voie de communication historique d'importance nationale VD 33.2, itinéraire Gex, F – Cossonay (-Orbe), route du 19e s., tracé moderne de l'Etraz. Sur ce tronçon, la voie est accompagnée de substance historique constituée par les murs de soutènement et le pont de 1847.

Descriptif tiré de la documentation IVS :

La principale modification apportée au tracé l'est entre Féchy et Aubonne: dès 1813, Aubonne demande de pouvoir déplacer le tracé de l'Etraz depuis Féchy pour le faire aboutir directement dans la ville et lui faire franchir l'Aubonne plus en amont, ce qui adoucirait ensuite la montée vers Lavigny. Féchy, puis le Canton s'y opposent (ACV, K IX 131, 1813, 1816). En 1835, Aubonne revient à la charge, mais la plupart des communes voisines s'y opposent encore: Saint-Livres et Lavigny craignent l'abandon de l'ancien chemin et la perte d'un accès direct à Allaman ou Rolle, Féchy refuse de payer « pour un chemin qui s'éloigne de 50 toises au-dessus de la pinte qui rapporte 50 francs par an, et de la forge ».

Les communes plus éloignées, de Cossonay à Belmont et Suscévaz, plaident au contraire pour ce tracé plus commode, soulignant l'importance de la route pour tout le canton, « ancienne voie romaine comme on sait » et pour qu'elles, plus particulièrement, « puisque la Côte est un des

débouchés les plus considérables et les plus assurés de leurs produits agricoles et que, se trouvant à mi-chemin dès là à Yverdon, ils s'occupent beaucoup du transport des vins surtout au moment de la vendange et au printemps, époques de l'année où les routes sont ordinairement plus pénibles» (ACV, K IX 9/5 Etraz). La route sera construite entre la Crause et la Vaudalle et le nouveau pout sur l'Aubonne édifié en 1847 (BGC 1846 : 104).

Les voies historiques d'importance nationale et la substance qui les accompagne sont protégées par les dispositions de l'Ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS).

Par ailleurs, la route de l'Etivaz constituant le RA 17/306, des sondages archéologiques seraient demandés lors des travaux d'aménagement, comme pour tous les travaux concernant les IVS d'importance nationale.

Conclusion

- Atteinte importante, voire même très importante sur deux voies historiques d'importance nationale, dont l'une est peut-être une voie romaine.
- Atteinte modérée au site.

Lausanne, le 25 juin 2018



Francine Bujard
Conservatrice



Ulrich Doepper
Conservateur

Aubonne (VD) Analyse de trois variantes d'évitement d'Aubonne

Mercredi 26 septembre 2018



Destinataire

Luc-Etienne Rossier

Rédacteur

Thierry Denuault



RESUME

	Variante Maurer	Variante Meylan	Variante Niederhauser
Principe	Tunnel sous vieille ville	Pont sur l'Aubonne	Aménagements routiers
Coût	0	2	3
Délai Travaux & Nuisances	0	3	2
Risques Techniques	1	2	3
Atteinte de l'objectif	3	3	2
Impact environnemental	2	0 / 3	1
Potentialité d'un Cofinancement privé	0	3	3
Complexité de Planification	0	1	2
Total / 21	6	14 / 17	16

NB :

L'échelle de notation proposée est :

0= note minimale, avec visualisation rouge, considérant la réponse au critère comme non satisfaisante

1= note moyenne inférieure, avec visualisation jaune, considérant la réponse au critère comme assez passable

2= note moyenne supérieure, avec visualisation vert clair, considérant la réponse au critère comme plutôt bonne

3 = note maximale pour le critère, avec visualisation verte, considérant la réponse au critère comme excellente

L'impact environnemental de la variante Pont a obtenu 2 notes opposées (0 et 3). En effet, selon la sensibilité possible sur le critère patrimonial de la création d'un ouvrage d'art (pont), celui-ci pourrait être considéré par certains comme une atteinte au patrimoine paysager, mais par d'autres comme un apport patrimonial marquant si tant est qu'une démarche qualitative (concours) ait été menée avec succès. A l'image de la tour Eiffel, hier balafre dans l'architecture haussmannienne parisienne aujourd'hui symbole intégré de la ville.

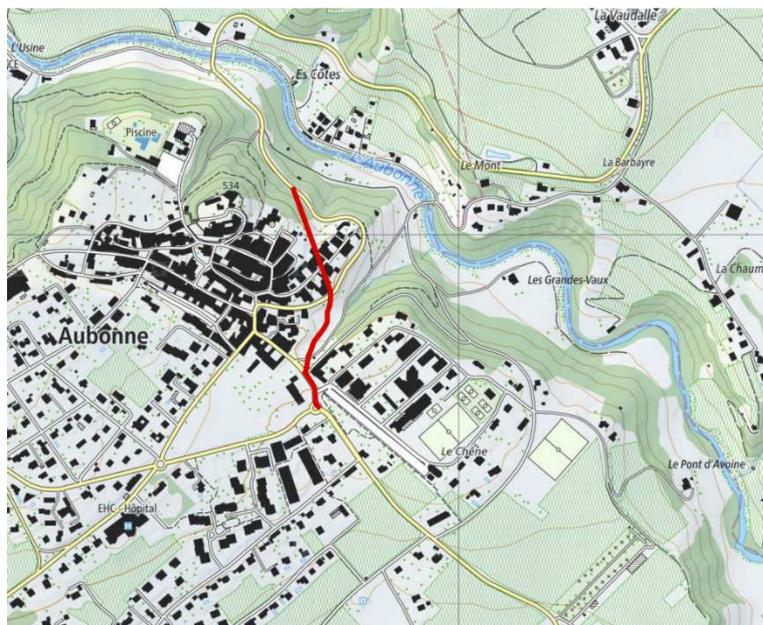
Référence : Les documents transmis par mail du 26 juin 2018 ont servi de référence à la présente analyse.

Mention : La présente analyse constitue une approche technico financière des trois projets, mais ne peut être considérée comme une offre, au vu des imprécisions des projets, par ailleurs classiques à ce stade.

VARIANTE TUNNEL – « MAURER » :

Coût estimé : environ 60 Mios CHF (200% / variante économique)

Durée : 72 mois ou 6 ans



Commentaires

Le tunnel serait un ouvrage dans un terrain meuble avec une faible couverture. La proximité des bâtiments en surface de construction ancienne serait un enjeu technique et de gestion du risque considérable.

Les tranchées couvertes sont prévues dans un environnement construit, qui rendrait des démolitions de bâtiments entiers ou partielles certainement nécessaire. Les nuisances de trafic seront considérables pendant la phase chantier, le chantier étant au cœur de la ville d'Aubonne.

Pour pouvoir comparer cette variante avec les 2 autres, la remise en état de la route entre l'entrée du tunnel et le lieu-dit « La Barbayre »

Non chiffré : éventuelle galerie de secours, puits d'aération, parking et aménagement de la place

Avantages

- Conservation partielle du tracé de la route neuve
- Revitalisation de la zone de l'esplanade

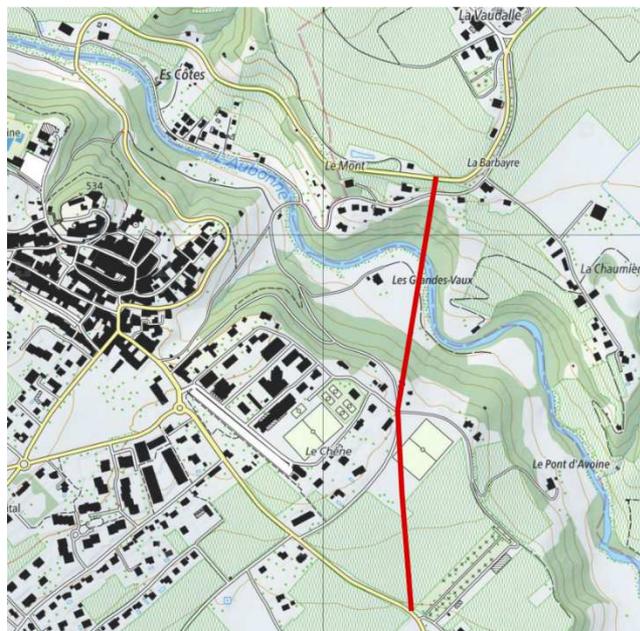
Inconvénients

- Difficulté géologique (terrain meuble) excavation complexe nécessitant un renforcement à l'avancement
- Tunnel sous bâti historique, risque de dommage pour les bâtiments existants
- Nuisance pour les voisins lors de la creuse (vibration, bruit)
- Impact de la circulation pendant le chantier au centre du village (terrassement, béton etc)
- Planning de réalisation complexe avec divers phasages environ 5 ans de travaux
- Problématique du traitement de l'air vicié dans un milieu construit

VARIANTE PONT ET TRANCHEE COUVERTE – « MEYLAN » :

Coût estimé : environ 46 Mios CHF (150% / variante économique)

Durée : 36 mois ou 3 ans



Commentaires

Cette variante est le tracé le plus direct pour le contournement d'Aubonne pour le trafic en provenance de Lavigny. Le tracé se ferait quasiment exclusivement sur un tracé nouveau et qui éviterait la zone accidentogène entre "la Barbayre" et Aubonne.

La construction des deux ouvrages se ferait en parallèle, ce qui serait optimal pour une durée des travaux réduite. La durée estimée des travaux serait d'environ 30 mois pour la tranchée couverte et 36 mois pour le pont.

Les travaux se faisant à l'écart du centre de la ville et sur un nouveau tracé, les nuisances pour les habitants d'Aubonne seraient moindres pendant les travaux

A ce jour, le type de pont imaginé est un pont arc, pour un tel ouvrage un concours serait idéal pour trouver le type de construction s'intégrant le mieux dans le paysage et avec la prise en compte des contraintes du lieu.

Avantages

- Déviation totale du trafic loin du centre-ville
- Tracé direct
- Réduction des nuisances pour la ville d'Aubonne
- Suppression du trafic sur la route existante, réaménagement possible
- Impact sur le terrain moindre (uniquement les fondations du pont)

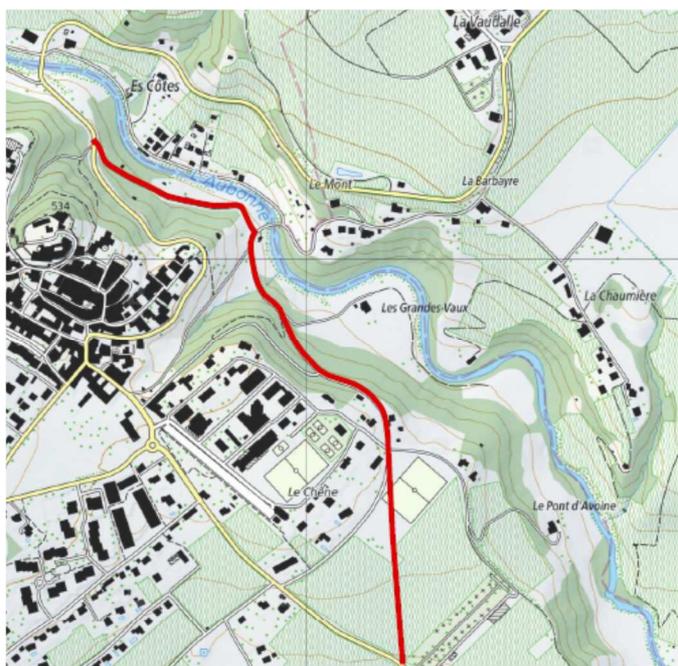
Inconvénients

- Impact paysager du pont

VARIANTE ROUTE ET TRANCHEE COUVERTE – « NIEDERHAUSER » :

Coût estimé : environ 30 Mios CHF – Variante économique

Durée : 30 mois ou 2.5 ans



Commentaires

Le réaménagement de la route actuelle avec la tranchée couverte est une variante qui aurait un impact paysagé moindre par rapport au pont avec l'avantage d'éloigner la circulation de la ville d'Aubonne par rapport à la variante tunnel.

Le réaménagement du chemin de la Vaunaise et de l'ancienne route de l'Etraz toucherait un nombre important de propriétaires ce qui pourrait être un problème pour réussir à fédérer tout le monde autour du projet.

Le réaménagement de la route actuelle depuis « La Barbayre » jusqu'à la jonction du chemin de la Vaunaise pourrait être une option à mener en parallèle afin d'améliorer le tracé, mais n'a pas été intégrée.

Avantages

- Tracé à l'extérieur de la localité
- Tracé en partie sur des routes existantes
- Travaux possibles avec des nuisances réduites pour la ville d'Aubonne

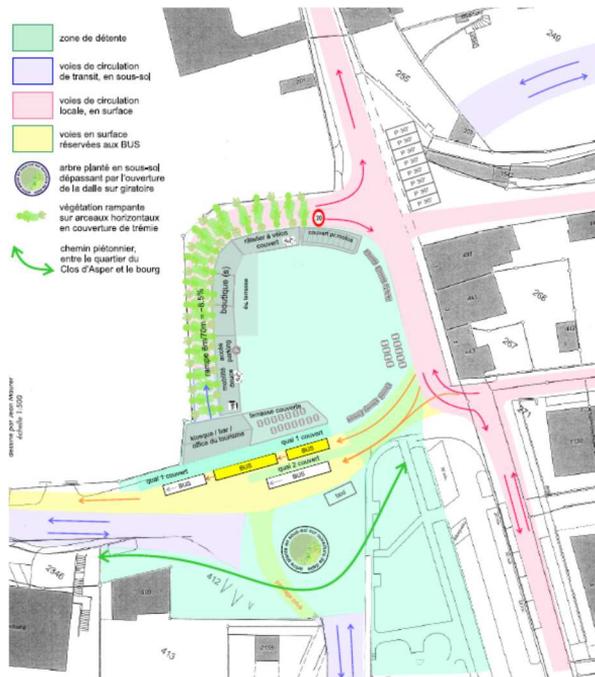
Inconvénients

- Le nombre de propriétaires touchés pourrait être une difficulté
- Le trafic reste dans le vallon de l'Aubonne

COMPLEMENT A LA VARIANTE TUNNEL « MAURER » : REAMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA GARE

Coût estimé : environ 20 Mios CHF

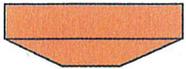
Durée : à intégrer au délai de la variante « Maurer »



Commentaires

Afin de mener une comparaison objective des trois variantes, le réaménagement de la place de la gare (parking enterré avec ses accès + aménagements urbains de la place en surface) n'a pas été considéré précédemment dans l'analyse, car il vise d'autres objectifs et constitue en soi une vision d'aménagement qui apporte une réponse à d'autres enjeux.

Néanmoins, il est logique d'un point de vue de construction, et si telle est la volonté de la Commune de réaménager cette place, de mener en parallèle sa réalisation avec les travaux d'évitement routier s'ils se font via la variante tunnel.



**Municipalité de la
Commune d'Aubonne
Place du Marché 12
Case postale 133
1170 Aubonne**

V/réf. : M. Luc-Etienne Rossier, Syndic
N/réf. : FR/jp/Offres2018.Contournement_Etude préliminaire

Lausanne, le 20 décembre 2018

Commune d'Aubonne Contournement d'Aubonne – Etude préliminaire

Monsieur le Syndic,
Madame, Messieurs,

Nous nous référons à l'entrevue en votre administration le 4 courant entre M. le Syndic Rossier, ainsi que MM. Niggli et Ruffin de notre bureau, et tenons tout d'abord à vous remercier de nous solliciter dans le cadre de cet important projet pour votre Commune.

Sachez que nous sommes vivement intéressés par cette étude, et qu'en cas d'adjudication, les prestations seront réalisées avec toute la qualité requise et notre soin habituel.

1 Objet

- 1.1 Etude préliminaire de 3 liaisons routières de contournement de la Commune d'Aubonne selon tracés schématiques figurant en annexe, soit :
 - variante « Maurer » → Variante tunnel,
 - variante « Meylan » → Variante tranchée couverte et pont,
 - variante « Niederhauser » → Variante route et tranchée couverte.
- 1.2 L'étude consiste à démontrer la faisabilité technique de réalisation avec une évaluation sommaire du coût, des contraintes ainsi que des emprises de terrain.

2 Nos prestations

- 2.1 Acquisition des données de base :
 - a) recherche informations sur les réseaux, bâtiments, aménagement du territoire, cadastre, courbes de niveaux...),
 - b) élaboration plan de base cadastrale pour situations,
 - c) établissement d'un plan de situation du cadastre souterrain,
 - d) établissement d'un plan synthétique des contraintes (aménagement du territoire).

2.2 Génération des variantes de tracés comprenant :

- a) recherche du tracé en situation avec faisabilité technique (détermination d'un axe),
- b) recherche du tracé en profil en long avec faisabilité technique,
- c) concept sommaire d'évacuation des eaux (contraintes de rejet),
- d) identification des ouvrages d'art nécessaires,
- e) établissement d'un plan de situation au 1 :2'000,
- f) établissement d'un plan de profil en long au 1 :2'000/200,
- g) détermination d'un profil type,
- h) établissement d'un plan de profils en travers caractéristiques,
- i) établissement d'un plan d'emprises de terrain,
- j) analyse sommaire des impacts fonciers et environnementaux,
- k) estimation des coûts,
- l) liste des éléments à approfondir pour les phases suivantes,
- m) rapport technique avec analyse de variantes.

Pour chacune des variantes citées sous 1. Objet

2.3 Séances de travail et de présentation à votre autorité, (admis 4 séances au total).

2.4 Prises de contact diverses (Canton notamment).

Les éventuels contacts avec le Canton, seront convenus au préalable avec votre autorité, dont aussi la forme. En effet, en l'état, aucune discussion n'a eu lieu avec ces instances.

3 **Honoraires et frais**

3.1 Pour le présent mandat, nous vous proposons une rémunération basée sur le temps consacré selon les tarifs horaires du personnel affecté au mandat KBOB 2017 – 10%.

Collaborateur	cat. SIA	Tarif horaire CHF/h	Heures estimées	Montant estimé
Ing. de direction, ing. chef de projet	B	163.80	180	29 484.00
Ingénieur de projet	C	141.30	0	0.00
Ingénieur de projet / technicien	D	119.70	0	0.00
Dessinateur DAO	D	119.70	12	1 436.40
Dessinateur DAO	E	99.90	190	18 981.00
Dessinateur DAO	F	90.90	0	0.00
Secrétaires	E	99.90	3	299.70
Apprenti 3ème et 4ème année	3/4 G	65.50	76	4 978.00
Apprenti 1ère et 2ème année	1/2 G	43.65	12	523.80
Total CHF HT			473	55 702.90

3.2 Le montant ci-dessus constitue un plafond qui ne sera en aucun cas dépassé à moins de nouvelles prestations non prévues qui feraient alors l'objet d'une nouvelle proposition et acceptation avant l'exécution des dites prestations.

3.3 Avec chaque facture, un justificatif (rapport de travail) sera joint.

3.4 Les frais de dossiers sont estimés à environ CHF 1000.00 HT. Ils ne tiennent pas compte d'éventuels taxes ou émoluments pour la mise à disposition de documents de base.

3.5 Les frais de déplacement ne sont pas facturés.

4 Précision

Il s'agit de prestations réalisées exclusivement par l'ingénieur civil, basées sur sa grande expérience en la matière. Le développement de l'une ou l'autre, voire plusieurs variantes dans une phase ultérieure à la présente étude de faisabilité, nécessitera le concours d'autres spécialistes (trafic, environnement, géologue, etc.).

5 Délais

Le délai de l'étude est évalué entre 4 à 5 mois dès votre feu vert.

6 Conduite de l'étude

L'étude sera dirigée par M. Florian Ruffin, ingénieur bénéficiant d'une grande expérience pour ce genre de projet.

7 Validité de l'offre

La durée de validité de l'offre est de 6 mois.

En réitérant nos remerciements de nous avoir sollicités pour cet objet, nous demeurons à votre entière disposition pour tout complément désiré.

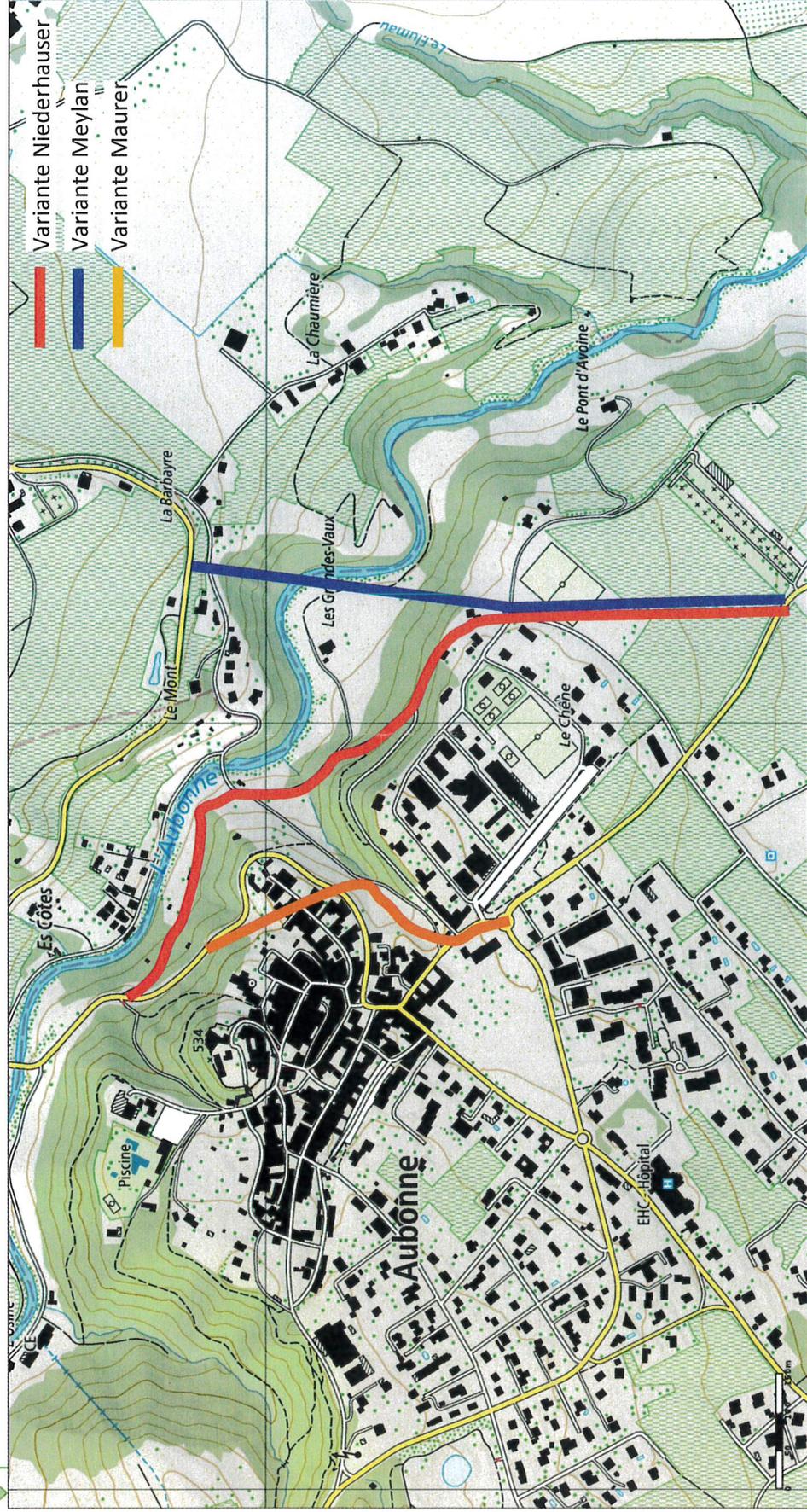
Nous profitons également de la présente pour vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année et nos vœux les meilleurs pour 2019.

Dans l'attente de vos nouvelles, et avec l'espoir d'être favorisés par vos ordres, nous vous présentons, Monsieur le Syndic, Madame, Messieurs, nos salutations respectueuses.

SCHOPFER & NIGGLI SA
08.01.19

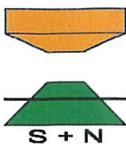
Cote: 2354		Visas	S	M	CS	GED ✓
R - 3 JAN. 2019						
Copie à						
Syndic	✗	ASP / Jardins				
Mp/Mpoux	✗	STEP / Piscine				
.....		Concierges				
Bourse		Pour				
Travaux		Information				
.....		Exécution				
		Rép. à donner				✗
		0	1	2	3	4

Guichet cartographique cantonal



1:5'000

Informations dépourvues de foi publique. © Etat de Vaud, géodonnées © Swisstopo 570400435.



SCHOPFER & NIGGLI SA

LISTE DU PERSONNEL AVEC CATEGORIES HONORAIRES

Bureau d'ingénieurs civils et études d'environnement
EPFL - HES - SIA

1006 LAUSANNE

Boulevard de Grancy 19a

Tél. 021 613 14 11 Fax 021 613 14 12

info@schopfer-niggli.ch - www.schopfer-niggli.ch

Nom et Prénom	Année de naissance	Formation professionnelle	Année diplôme	Expérience acquise		Nb d'année	Dans le bureau depuis	Catégorie horaires selon SIA
				Domaine d'activité	Fonction			
NIGGLI Pierre	1949	Ingénieur civil HES/SIA	1975	Administration, structures, trav. publics, hydraulique, environnement, expertises	Administrateur / Ing. Chef de projet	44	1968	B
PREVEL Pierre	1963	Ingénieur civil HES/SIA	1985	Structures, hydraulique, assurance qualité, expertises, bâtiments	Administrateur / Ing. Chef de projet	34	1991	B
RUFFIN Florian	1981	Ingénieur sciences et ingénierie de l'environnement EPF/SIA	2006	Environnement, hydraulique, travaux publics	Administrateur / Ing. Chef de projet/ Resp. assurance qualité, Sécurité au Travail et Protection de la Santé	13	2006	B
BAISAMY Hervé	1960	Ingénieur civil DUT	1980	Travaux publics, hydraulique, expertises	Directeur / Ing. Chef de projet	39	1989	B
JEANDIDIER Stéphane	1972	Ingénieur civil EPF	1995	Structures, travaux publics, bâtiments	Sous-directeur / Ing. Chef de projet	24	2009	B
KELLENBERGER Manuel	1966	Ingénieur civil HES	2010	Travaux publics, hydraulique, environnement	Ingénieur de projet	9	2017	B
PIGUET Frédéric	1979	Ingénieur civil EPF	2008	Structures, travaux publics, bâtiments	Ingénieur de projet	11	2008	C
MATHIEU Julien	1978	Licence en gestion de l'eau	2001	Travaux publics, hydraulique, environnement	Ingénieur de projet	18	2008	C
PELLET Marc	1975	Ingénieur civil ETS	2000	Structures, travaux publics, bâtiments	Ingénieur de projet	19	2018	C
REYMOND Vincent	1988	Ingénieur sciences et ingénierie de l'environnement EPF	2013	Environnement, hydraulique, travaux publics	Ingénieur de projet	5	2014	D
CHUARD Arnaud	1980	Ingénieur maîtrise universitaire en sciences de l'environnement	2013	Environnement, hydraulique, travaux publics	Ingénieur de projet	6	2017	D
BUFORN LLINARES Angel	1985	Master of Science MSc en génie civil (E)	2011	Travaux publics, hydraulique, environnement	Ingénieur de projet	8	2018	D
VOLPÉ Loïc	1992	Bachelor of Science HES-SO en GC /CFC Dessinateur GC	2015 / 2011	Structures, travaux publics, environnement	Ingénieur de projet	3	2016	D
BEYELER Christian	1956	CFC dessinateur GC, études de 4 ans Ecole d'Ing. Yverdon/Bains	1975	Chantiers, gestion travaux, soumissions, responsable apprentis	Technicien / Responsable apprentis	44	1981	D
KAESER Pierre-Alain	1956	CFC dessinateur GC	1976	Travaux publics, hydraulique, structures	Dessinateur DAO	43	1979	D
NIGGLI Patrick	1973	CFC dessinateur géomètre	1995	Travaux publics, hydraulique, environnement	Dessinateur DAO	24	2000	D
MARCHAND Frédéric	1972	BEP génie civil	1992	Structures, travaux publics, environnement	Dessinateur DAO	27	2010	D
LOPEZ Arturo	1979	CFC dessinateur GC	2000	Structures, travaux publics, environnement	Dessinateur DAO	19	2016	D
MERCIER-GALLAY Cyrille	1985	BTS gestion et maîtrise eau	2005	Travaux terrain, contrôle raccordements EU/EC, constats, travaux publics	Opérateur terrain / dessinateur DAO	14	2015	D
PEREZ Julia	1971	CFC Employée de commerce	1991	Secrétariat	Secrétaire	28	2013	D
ALVAREZ VALLES Adrian	1979	Technicien supérieur en développement et application de projets de construction (E)	2008	Travaux publics, hydraulique, environnement	Dessinateur DAO	11	2016	E
SANCHEZ MOLINA Alexis	1980	Dessinateur spécialisé bâtiments et travaux	2001	Structures, travaux publics, environnement	Dessinateur DAO	18	2017	E
HOERLER Tristan	1992	CFC Dessinateur GC	2013	Structures, travaux publics, environnement	Dessinateur DAO	5	2017	E
VOCAT Yan	1989	CFC dessinateur GC	2015	Structures, travaux publics, environnement	Dessinateur DAO	6	2015	E
NICOULAZ Oscar	1993	CFC dessinateur GC	2016	Structures, travaux publics, environnement	Dessinateur DAO	3	2017	G
DE MATOS Raphaël	1994	CFC Employé de commerce	2018	Secrétariat	Secrétaire	1	2018	G
MABIKA Jean-Marc	1994	CFC Gestionnaire de commerce en détail	2017	Secrétariat	Secrétaire	2	2018	G
LAMBELET Gérald	1944				Aide de terrain		2007	G
THIERRIN Georges	1948				Aide de terrain		2011	G
GAUSSEN Briac Marc	1996	Apprenti dessinateur	En cours	Apprenti 3 ^{ème} année	Apprenti dessinateur		2017	¼ G
VIECELI Lucas	2000	Apprenti dessinateur	En cours	Apprenti 1 ^{ère} année	Apprenti dessinateur		2018	½ G
BARRADAS GRADE André	1997	Apprenti dessinateur	En cours	Apprenti 1 ^{ère} année	Apprenti dessinateur		2018	½ G