Conseil communal
Case postale 133 - 1170 Aubonne

Rapport de la commission
Préavis no 2026.13

Entretien et rénovation de la Route Neuve – RC 30 B-P (en traversée de localité) + mur de soutènement historique

Membres de la commission : Mmes Catherine Milhaud Renaud, Marie Vanolli, Suzanne Auchlin

MM. Philippe Cretegny, Nathan Francey

Aubonne, le 05 octobre 2026

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,
Mesdames et Messieurs les Municipaux,

Le préavis no 2026.13 soumet à l'approbation du Conseil communal un projet coordonné de réfection de la Route Neuve – RC 30 B-P, en traversée de localité, et de rénovation de son mur de soutènement historique. Le projet vise à remettre durablement en état une infrastructure routière fortement dégradée, à intervenir sur des réseaux souterrains présentant des anomalies et à préserver un ouvrage patrimonial classé.

1. Préambule

La Commission est composée de Mmes Catherine Milhaud Renaud, Marie Vanolli et Suzanne Auchlin, ainsi que de MM. Philippe Cretegny et Nathan Francey. Mme Suzanne Auchlin assume la fonction de rapporteur. Les personnes suppléantes n'ont pas été appelées à siéger, mais ont transmis leurs observations par courriel à la Commission. La Commission des finances (CoFIN) était représentée, lors de la première séance, par MM. Guy Maurer et Christophe Hostettler.
La Commission remercie M. Olivier Gétaz, municipal en charge du dossier ainsi que MM. Gérard Beuchat et Alessandro De Luca du bureau des services techniques pour leur disponibilité et pour les précisions apportées aux questions soulevées durant l'examen du préavis.

La Route Neuve constitue un axe routier important pour Aubonne. Son tracé est inscrit à l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS). Le mur de soutènement présente lui aussi un caractère historique et est classé. La réfection de la Place du Marché fait l'objet d'une réflexion distincte et n'entre donc pas dans le périmètre du présent préavis.

Dans son analyse, la Commission a porté une attention particulière à la nécessité et au dimensionnement des travaux, à la sécurité des usagers, à la mobilité douce, à la conservation du mur historique, ainsi qu'à la capacité de la chaussée rénovée à supporter une éventuelle évolution du trafic, notamment du trafic des poids lourds.

2. Le projet

Le projet comprend deux volets principaux, étroitement liés par leur localisation et par l'organisation du chantier : d'une part, la réfection de la chaussée et des équipements situés dans l'emprise de la Route Neuve ; d'autre part, la rénovation du mur de soutènement historique.

2a La Route Neuve

L'état de la Route Neuve était déjà jugé très mauvais en 2021, lors de l'examen d'un précédent préavis qui avait finalement été retiré. La dégradation s'étant poursuivie, une intervention est désormais nécessaire afin de rétablir durablement la chaussée et de répondre à l'obligation d'entretien du réseau routier communal. Le projet ne modifie pas le tracé existant. Le tronçon concerné mesure environ 380 mètres, pour une largeur variable, soit une surface totale d'environ 2'830 m² à renouveler.

Le dimensionnement de la future chaussée repose sur une expertise des superstructures (ensemble de couches de matériaux superposés) routières réalisée par le bureau d'études Infralab. Des prélèvements et analyses en laboratoire ont permis d'évaluer les matériaux en place et de définir une nouvelle infrastructure et une nouvelle superstructure adaptée au trafic actuel. La Commission a examiné la question d'une possible augmentation future du trafic, qu'elle soit liée à l'évolution naturelle de la circulation ou à l'ouverture éventuelle d'une gravière dans la région. Le bureau d'ingénieurs s'appuie sur les données de trafic du Géoportail vaudois et applique une marge de sécurité lors du dimensionnement du coffre de fondation. Selon les explications fournies à la Commission, cette approche doit permettre à la structure de supporter une augmentation raisonnable de la charge de trafic. La Commission relève l'intention de la Municipalité de demander au Canton d'interdire définitivement le trafic des poids lourds de plus de neuf tonnes sur la Route Neuve.

Le choix du revêtement a également été examiné. Le revêtement prévu n'est pas un revêtement phonoabsorbant. En effet, un revêtement phonoabsorbant agit principalement sur le bruit de roulement grâce à une structure poreuse. Son efficacité devient surtout significative lorsque la vitesse des véhicules est plus élevée. Or, compte tenu de la sinuosité du tronçon, la vitesse effective y est inférieure à 50 km/h. Dans cette configuration, les nuisances sonores proviennent davantage des moteurs et de la géométrie du site que du contact entre les pneumatiques et la chaussée. En outre, ce type de revêtement présente une durée de vie plus courte et une diminution progressive de ses performances acoustiques. La Commission considère dès lors que le choix proposé est cohérent avec les caractéristiques du site. Le choix définitif du revêtement restera toutefois soumis aux éventuelles remarques de la DGMR lors de la mise à l'enquête.

La Route Neuve est également empruntée par des itinéraires de Suisse à vélo (n° 63 et 488). La Commission a consulté l'étude de mobilité (https://www.aubonne.ch/fileadmin/documents/aubonne.ch/pdf/Services_techniques/Mises_%C3%A0_l_enqu%C3%AAte/L%C3%A9geret_Philippe_245000/10406_Aubonne_rapport_etude_mobilite_v2-avec_compression.pdf , pages 44 et 45), le Canton prévoit, à terme, un réseau cyclable structurant le long de la RC 30 B-P pour les déplacements quotidiens. La configuration actuelle du site et la largeur disponible ne permettent toutefois pas d'intégrer une piste cyclable dans le cadre du présent projet (impossibilité d'élargir la route). La réalisation d'une telle infrastructure ne paraît donc pas envisageable à court ou moyen terme.

Cette situation ne règle pas pour autant les enjeux de sécurité liés à la mobilité douce. La Commission invite la Municipalité à étudier rapidement un itinéraire alternatif, par exemple par la Vieille Route de l'Etraz, afin d'offrir aux cyclistes un parcours plus sûr. Elle attire également l'attention sur la situation des piétons venant du Lignolat en direction de Lavigny : à la sortie des escaliers, ceux-ci doivent

traverser la Route Neuve dans un secteur où la visibilité est insuffisante. La possibilité d'un passage piétons ou d'une signalisation lumineuse avait déjà été évoquée en 2021, mais les conditions de visibilité pour le trafic motorisé ne permettaient pas, à ce stade, de retenir ces solutions. La Commission estime que cette problématique de sécurité mérite néanmoins de rester suivie en dehors du présent préavis.

La réfection de la chaussée sera mise à profit pour remplacer, dans l'emprise de la Route Neuve, certains collecteurs d'eaux claires et d'eaux usées qui présentent des anomalies. Le regroupement de ces interventions permet d'éviter de rouvrir ultérieurement une chaussée nouvellement rénovée et contribue ainsi à une meilleure coordination des travaux.

L'éclairage public sera également modernisé. Douze luminaires LED dynamiques sont prévus ; leur implantation a été étudiée afin de préserver le gabarit de la chaussée et d'améliorer la sécurité des usagers. Le dispositif doit permettre une gestion plus précise des faisceaux lumineux. La Commission demande que, lors de la réalisation, une attention particulière soit portée aux réglages et aux modalités d'exploitation permettant de limiter autant que possible la pollution lumineuse.

2b Rénovation du mur de soutènement

Le second volet du projet concerne le mur de soutènement historique. Le Canton a déjà entrepris la réfection de la partie de l'ouvrage qui lui appartient. La Commission a demandé si les exigences patrimoniales applicables à la Commune étaient également imposées au Canton. Il ressort des informations communiquées à la suite d'une réunion de chantier que les deux maîtres d'ouvrage doivent respecter les prescriptions de conservation applicables au mur. La procédure d'adjudication diffère toutefois : le montant des travaux cantonaux a permis un appel d'offres gré à gré, alors que les travaux communaux nécessitent un appel d'offres avec une procédure en marchés publics.

La Commission relève que les experts en charge du suivi patrimonial ne sont pas les mêmes pour la partie communale et la partie cantonale. Elle souhaite dès lors qu'une coordination suffisante soit assurée afin de garantir, autant que possible, une cohérence visuelle et technique de la rénovation sur l'ensemble du mur.

La question de la hauteur du mur et de la sécurité des cyclistes a également été abordée. Le projet étant soumis à une mise à l'enquête, les services cantonaux concernés pourront formuler leurs remarques et prescriptions. La DGMR se prononcera notamment sur la nécessité éventuelle d'installer un garde-corps. Toute intervention de ce type devra en outre être compatible avec les exigences patrimoniales et validée par la Section Monuments & Sites.

La réfection du mur devrait s'étendre sur environ une année, sous réserve des conditions météorologiques. Le coût final dépendra notamment de la provenance et du prix des matériaux ainsi que du coût de la main-d'œuvre. Les prix unitaires seront déterminés dans le cadre de la procédure d'appel d'offres en marchés publics.

Pour les travaux routiers, les adjudications seront également soumises à la législation sur les marchés publics. Une incertitude demeure toutefois sur l'évolution du prix des revêtements bitumineux, qui

dépend notamment des cours des produits pétroliers. Il n'est donc pas possible, à ce stade, de garantir un prix fixe pour l'ensemble de ces prestations.

3. Conclusions de la Commission

Au terme de son examen, la Commission considère que le principe de l'intervention est clairement justifié. La chaussée est fortement dégradée, certains collecteurs doivent être remplacés et le mur historique nécessite des travaux de conservation. Réaliser ces interventions de manière coordonnée permet de limiter la multiplication des chantiers et des fermetures de route, tout en évitant des travaux ultérieurs sur une infrastructure récemment rénovée.

Le projet présente également l'avantage de conserver le tracé et les dimensions générales de la Route Neuve, tout en intégrant les contraintes liées à la valeur patrimoniale du site. Les explications reçues sur le dimensionnement de la chaussée, le choix du revêtement, les procédures de contrôle cantonal et la rénovation du mur répondent aux principales questions techniques soulevées par la Commission.

La Commission demeure néanmoins attentive à plusieurs points lors de la phase de réalisation : la maîtrise des coûts au moment des adjudications, la coordination avec les travaux cantonaux sur le mur, la limitation de la pollution lumineuse, ainsi que l'information des riverains et des usagers pendant les périodes de fermeture. Elle souhaite en outre que les questions de sécurité liées aux cyclistes et aux piétons continuent d'être traitées par la Municipalité, même lorsqu'elles dépassent le périmètre du présent préavis.

Nous réitérons nos demandes à la Municipalité d'étudier rapidement :

- un itinéraire alternatif pour les cyclistes ;
- la sécurisation des piétons lors de la traversée de la Route Neuve à la porte du Lignolat, par exemple en abaissant la limitation de vitesse à 30km/h dans les deux sens ;
- la restriction de l'utilisation de la Route Neuve aux véhicules lourds.

4. Rapport de la CoFIN

5. Conclusion

En conclusion, la Commission, à l'unanimité, vous propose d'accepter les conclusions du préavis

- vu le préavis municipal 2026.13 relatif à l'entretien et rénovation de la Route Neuve – RC 30 B-P (en traversée de localité) + mur de soutènement historique,
- 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 réaliser les travaux mentionnés dans ce préavis ;
- autorise la Municipalité à entreprendre toutes les démarches utiles à cet effet ;
- octroie à la Municipalité un crédit de CHF 3'640'000.- TTC pour la réalisation des travaux ;
- autorise la Municipalité à financer ces travaux dans un premier temps en partie par la trésorerie courante et consolidé par un ou plusieurs emprunts, aux meilleures conditions du moment et dans la limite du plafond d'endettement en vigueur.

Ainsi, délibéré en séance de commission le 5 octobre 2026.

Pour la commission ad hoc, le rapporteur Suzanne Auchlin