

LA CÔTE



**BASKET FORTUNES
INVERSES POUR LES
ÉQUIPES NYONNAISES** P 12

ARCHIVES MICHEL PERRET

VENDREDI 20 DÉCEMBRE 2024

WWW.LACOTE.CH

NO 247 / CHF 3.20 / J.A. - CH-1260 NYON

**LAUSANNE TRANSFORMER
L'AUTOROUTE EN BOULEVARD
A AGITÉ LES DÉPUTÉS** P 3

**FRANCE LE BOURREAU (ET MARI)
DE GISÈLE PÉLICOT ÉCOPE
DE VINGT ANS DE PRISON** P 13

LA MÉTÉO DU JOUR EN PLAINES
^ 4° ~ 1° À 1000M
~ -1° ~ -2°

TERRE SAINTE

CETTE FUTURE DÉCHARGE FAIT JASER

Le projet de décharge aux Tattes-de-Bogis met les communes concernées, la population et diverses associations en ébullition, alors même que le Canton n'a encore fourni aucun détail sur son développement. Nous faisons le point. **PP 2-3**

CÉDRIC SANDOZ



KEYSTONE/GIAN EHRENZELLER

PERSONNALITÉ LA CÔTE

DAN NDOYE, DE GAMIN D'ICI À STAR DE LA NATI

En 2024, le footballeur saint-preyard a brillé sur tous les tableaux, que ce soit en club, à Bologne, ou avec la Suisse lors de l'Euro. **P 11**

**SONDAGE LA SUISSE N'EN
FAIT PAS ASSEZ CONTRE LES
VIOLENCES CONJUGALES**

Le résultat est sans appel: vous êtes 83,9% à estimer que notre pays devrait s'investir davantage dans la lutte contre ce type de violences. **PP 14-15**



ADOBESTOCK/FAKRUNGENERO

**POLITIQUE PIERRE WAHLEN
QUITTE LAUSANNE. POUR
MIEUX EMBRESSER NYON?**

Dans quelques jours, le municipal Vert nyonnais quittera ses fonctions au Grand Conseil, où il siégeait depuis 2021. Il nous a expliqué son choix. **P 5**



ARCHIVES SIGFREDO HARO

PUBLICITÉ



**CENTRE
MANOR
CHAVANNES**



**LE
BUS
813**

**A destination
du Centre Manor
Chavannes**

**Billet de retour offert
jusqu'au 24.12**

Infos et
concours



CENTRES-MANOR.CH



9 472234 1975003



Le conseiller communal copetan Roy Doobarry (à gauche) s'oppose au projet de décharge aux Tattes de Bogis, qui est défendu par Alain Barraud (au centre) et Xavier Wohlschlag (à droite), respectivement syndics de Chavannes-de-Bogis et de Commugny. CÉDRIC SANDOZ



Ce projet qui crispe Terre Sainte

DÉCHARGE Les impacts de la future décharge aux Tattes de Bogis inquiètent déjà la population, alors que le Canton n'a pas encore communiqué les détails du projet.

PAR VALERIE GENEUX

Le projet de décharge aux Tattes-de-Bogis suscite de plus en plus débats et controverses. Tout commence en 2014, quand l'entreprise Ronchi, spécialisée dans la gestion de gravières, carrières et décharges, approche les onze propriétaires des parcelles des Tattes de Bogis, situées à Commugny et Chavannes-de-Bogis. Soit la Commune de Chavannes-des-Bois, l'Etat de Genève et neuf privés, qui sont pour la plupart exploitants agricoles.

En échange, les propriétaires sont rémunérés en fonction de la taille de leur parcelle, du nombre de mètres cubes de déchets enfouis et de leur type. Quatre ans après la période d'exploitation, ces derniers retrouvent leur terrain et peuvent à nouveau y pratiquer l'agriculture.

ACCORD UNANIME

Tous, dans un premier temps, ont accepté la convention. «L'entreprise va d'abord enlever la première couche de terre, qu'elle va stocker. Puis elle mettra ses déchets. À la fin, elle recouvrira les déchets avec la bonne terre», explique Jacques Köhli, agriculteur et propriétaire de parcelles. Christophe Courtois, son voisin de parcelle, d'ajouter: «Le mot "Tattes" signifie un terrain maigre avec peu de sous-couches. Ces terrains ne sont pas des plus productifs, notamment à cause de la pente versante en direction du Jura, de l'humidité provenant de la forêt et du microclimat plutôt froid. Avec ce projet, nous sommes gagnants, car la qualité de la terre sera améliorée».

Les deux agriculteurs et la Commune de Chavannes-des-Bois refusent de divulguer les sommes proposées par Ronchi. «L'entreprise nous indemnise. On ne devient pas riche avec cette opération, sinon on ferait ça partout», assure Christophe Courtois. L'entreprise a, quant à

elle, décliné nos sollicitations. Au total on parlerait, selon nos informations, d'un montant de plusieurs millions de francs, que les différents propriétaires se partageraient. De plus, ils recevraient des indemnités pour le temps où ils ne peuvent pas exploiter leur terrain.

UN PLAN D'AFFECTATION VALANT PERMIS DE CONSTRUIRE

Une fois les conventions signées, le Canton de Vaud prend le relais dans le cadre d'un plan d'affectation cantonal valant permis de construire. Ainsi, c'est à lui seul que revient le droit de lever les éventuelles oppositions au projet de décharge et non aux communes. L'entreprise Ronchi devient alors simple concessionnaire.

En novembre 2022, un comité de pilotage se constitue. Il implique les propriétaires, le Canton (via son service de l'environnement et son service de géologie, sols, déchets et eaux

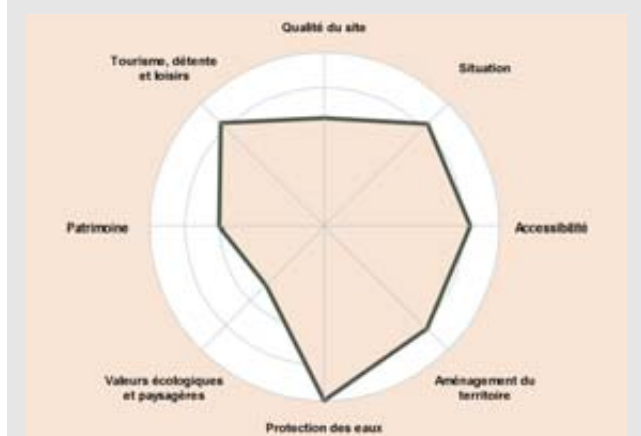
souterraines), l'entreprise Ronchi, le bureau Impact Concept ainsi que les représentants des municipalités des communes concernées.

Ce comité se réunit à intervalles réguliers. C'est via les communications des syndics, qui rapportent certaines informations issues de ces séances, que la population de Terre Sainte a été mise au courant des avancées. Parallèlement, un groupe de suivi composé des mêmes acteurs et d'associations de défense de l'environnement comme Pro Natura Vaud, Helvetia Nostra, WWF, Phragmites et l'ATE, entre autres, a également été créé. Le Canton a organisé une séance d'information les réunissant en novembre 2022.

POLLUTION ET DÉGÂTS POUR LA FAUNE

En marge de ces deux comités, des habitants de Terre Sainte ont fondé, en janvier 2024, une association nommée EcoLaVersoix. Son principal but est

Trouver un autre site



EcoLaVersoix reste persuadée qu'il existe d'autres sites où créer une décharge qui serait moins dommageable pour l'environnement. Son président fait référence à un document produit par le Canton, intitulé «Plan sectoriel des décharges», qui fait l'inventaire des sites potentiels. Selon ce document, 117 sites dans le canton pourraient accueillir des déchets de type A et 84 de type B. Capture d'écran de l'analyse multicritère de la zone des Tattes de Bogis issu du plan sectoriel des décharges, page 52.



La décharge des Tattes de Bogis s'étendra entre la route de Tannay jusqu'à proximité de la ferme «En Peguey». La rivière de La Versoix s'écoule à gauche de la photo, le long de la frontière, dans les bois. À droite, se trouve le bois de Portes qui s'étend jusqu'à l'autoroute A1. DR

«d'assurer la protection de la biodiversité unique de la Versoix et du site des Tattes-de-Bogis». Elle s'opposera à tout projet qui, selon elle, portera atteinte à ce site, et donc à celui de la décharge.

«Ce projet est situé à 100 m de la rivière de la Versoix et est entouré d'une zone naturelle sensible et protégée par quatre inventaires fédéraux, explique Roy Doobarry, président de l'association et conseiller communal à Coppet. Malgré les mesures qui seront prises, nous craignons un risque important de pollution des sols et de l'eau par ruissellement, menaçant toute la biodiversité de cette zone. Les garanties cantonales sont insuffisantes quant à la protection du site.» La surface des Tattes de Bogis, vers le pont de Grilly, constitue également un corridor pour la faune sauvage, notam-

**“
Nous construisons
et nous creusons aussi
en Terre Sainte. Il en va
de notre devoir de proposer
du terrain pour stocker
ces matériaux.”**

XAVIER WOHLSCHLAG
SYNDIC DE COMMUGNY

ment pour les cerfs qui la traversent depuis le Jura pour rejoindre le bois de Portes lors de leur migration saisonnière. «Les travaux prévus pendant au moins dix ans ainsi que les allées et venues de soixante-six camions par jour vont perturber la faune et détruire tout un écosystème», relève le président.

Des batraciens traversent aussi la zone des Tattes de Bogis. Ils partent de la forêt pour aller pondre dans le marais du Grand Bataillard, puis retournent au bois de Portes. En mai dernier, l'association a lancé une pétition en ligne contre le projet de décharge. À ce jour, elle compte 25 000 signatures.

DES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

Le Canton de Vaud a d'ores et déjà prévu «la création de plusieurs aménagements servant de corridors à faune». Quarante-trois passages à batraciens seront construits sous la route de la Branvaude, ainsi que des gouilles à amphibiens et trois bandes pour laisser passer les cervidés. Les coûts et les détails de ces aménagements ne sont pas encore tous con-

nus, mais le Canton précise que «les mesures prévues sont à la charge de l'exploitant». Dans la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de la députée au Grand Conseil, Nathalie Vez, le Canton précise qu'une attention particulière sera portée au bruit (trafic), à la protection de l'air, des eaux, des sols, de la flore, de la faune, des biotopes et du paysage, ainsi qu'à la gestion des déchets du fait de la nature même du projet». Concernant la provenance des déchets, la direction générale de l'environnement assure qu'ils «proviendront en très grande majorité de la région de La Côte». Pour les syndicats de Commugny et de Chavannes-de-Bogis, ces mesures s'avèrent suffisantes. «Tous les acteurs autour de ce projet possèdent une grande sensibilité écologique. Il est certain que la Versoix sera

mieux protégée après la décharge, car aujourd'hui rien n'est mis en place», affirme Alain Barraud, syndic de Chavannes-de-Bogis.

Les deux communes disent attendre de «consulter le dossier complet avant de se positionner», tout en restant «conscientes de la réalité actuelle». «Le Canton cherche des terrains pour des décharges et a identifié les Tattes de Bogis comme un site prioritaire. Il nous offre la garantie que le terrain sera de meilleure qualité après la décharge. C'est difficile d'être contre, indique le syndic de Commugny, Xavier Wohlschlag. Et formellement le Canton ne nous a pas demandé notre avis. Nous préférons dès lors travailler avec lui en conservant de bonnes relations.»

L'élu d'ajouter: «Nous construisons et nous creusons aussi en Terre Sainte. Le meilleur exemple est celui de la piscine-patinoire à Coppet. Ou sont allés tous ces mètres cubes de terre excavée? Il en va de notre devoir de proposer du terrain pour stocker ces matériaux».

LE PROBLÈME DES CAMIONS

Le seul problème qui met tout le monde d'accord est celui du trafic. Selon les informations du comité de pilotage, il est prévu que soixante-six camions transitent chaque jour par la route de la Branvaude pour aller vider leur chargement. Cela représente cent trente-deux passages quotidiens, soit un toutes les cinq minutes entre 7h et 17h. «Il faut être réaliste, les camions chargés ne vont pas vouloir utiliser l'autoroute, déjà congestionnée chroniquement au niveau de la jonction de Coppet, relève Alain Barraud. Les chauffeurs ont des horaires à tenir. Ils vont donc passer par nos villages, et ce sont nos populations qui vont pâtir de cette augmentation de trafic.» Les syndicats souhaiteraient, par exemple, que les horaires d'exploitation soient revus en fonction du trafic pendulaire. Ils n'excluent pas non plus de de-

mander une indemnisation pour les nuisances occasionnées. «Il n'y a pas de raison que seuls les propriétaires des parcelles soient dédommagés, affirme Xavier Wohlschlag. Sur ce sujet, nous n'allons pas lâcher.»

Face à ces différents éléments, la Commune de Chavannes-des-Bois, propriétaire d'une parcelle, a décidé de se retirer

**“
Les travaux prévus pendant
au moins dix ans ainsi
que les allées et venues
de 66 camions par jour vont
détruire tout un écosystème.”**

ROY DOOBARRY
PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION
ECOLAVERSOIX

du projet et s'est officiellement positionnée contre la future décharge.

PROTÉGER LES ZONES PÉRIPHÉRIQUES

Ces travaux, qui devraient commencer en 2025, ont entre autres pour but d'élargir la route, de créer des pistes cyclables et d'améliorer le dispositif de protection de la faune, notamment avec les couloirs à batraciens précités.

Lors du dernier comité de pilotage, qui a eu lieu en septembre 2024, la direction générale de l'environnement s'est engagée à produire une fiche informative à destination de la population, en fournissant explications et chiffres. À ce jour, aucun document n'a encore été publié.

Les associations environnementales, les communes ainsi que la population de Terre Sainte devront attendre la fin d'année 2025 pour consulter la mise à l'enquête, ainsi que l'étude d'impact qui l'accompagnera, pour connaître les détails du projet de décharge et les mesures de préservation de la faune et de l'environnement dans les zones périphériques.

Boulevard ou autoroute, l'A1 jusqu'à la Maladière

VAUD L'autoroute deviendra-t-elle, entre Ecublens et la Maladière, un boulevard urbain? Les députés se sont montrés très divisés.

Le Grand Conseil vaudois s'est montré ouvert mercredi de justesse à une requalification du tronçon de 4,5 km d'autoroute A1a entre Ecublens et la Maladière (Lausanne) en boulevard urbain. Il a pris en considération une pétition déposée en 2022 et munie de 2325 signatures afin de la renvoyer au Conseil d'Etat, qui devra y répondre, mais sans contrainte.

Cette pétition aura eu le mérite de lancer le débat sur ce secteur autoroutier surchargé. Les discussions ont duré au moins 1h30 dans l'hémicycle. Le vote final s'est joué à une voix près,

soit 65 oui, 64 non et aucune abstention. La conseillère d'Etat en charge de la mobilité, Nuria Gorrite, s'est, elle, montrée défavorable.

Initiative de deux organisations «Sauvons Chavannes» et «Action Climat Ecublens», le texte demande que l'axe autoroutier entre Ecublens et le giratoire de la Maladière, au sud-ouest de Lausanne, devienne un «boulevard urbain apaisé», soit une avenue structurante intégrée au tissu urbain. La démarche était menée en collaboration avec actif-traffic et avec le soutien de l'ATE Vaud. Ce nouveau boulevard intégré

rait des entrées et des sorties vers les communes de l'Ouest lausannois, ce qui permettrait de relier les quartiers entre eux. La vitesse y serait limitée à 60 ou 50 km/h et l'infrastructure resterait une route nationale de classe 3.

«Une cicatrice»

Les auteurs de la pétition n'ont cessé de critiquer «la vision passéiste» de l'Office fédéral des routes (OFROU) qui multiplie les projets autoroutiers et défend la création de deux jonctions autoroutières à Chavannes-près-Renens et à Ecublens, dans le cadre du projet «Sup-



Une pétition demande que l'axe autoroutier devienne un «boulevard urbain apaisé», soit une avenue structurante intégrée au tissu urbain. KEYSTONE

pression du goulet d'étranglement de Crissier». Ce projet s'inscrit dans la stratégie mobilité du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Le député écologiste David Raedler a longuement défendu l'objet de la pétition, dénonçant «une cicatrice et une coupure réelle» de toute une partie de l'Ouest lausannois. «Il s'agi-

rait aussi de redonner ses galons de beauté au siège du CIO et des ruines romaines dans ce secteur», a-t-il argumenté. A droite, on s'est montré plutôt réticent à une requalification de ce bout d'autoroute. Ce n'est pas une priorité en termes de mobilité et d'infrastructures, ont affirmé certains. Inimaginable d'entraver le trafic déjà

très dense sur ce tronçon, ont dit d'autres. Des élus PLR ont estimé que le projet de l'Ofrou était la bonne solution.

Etude d'intégration urbaine

La conseillère d'Etat Nuria Gorrite a d'abord tenu à rappeler qu'une telle requalification était du domaine de compétence de la Confédération. «La pétition peut avoir une portée pour avoir un dialogue avec l'OFROU», a-t-elle relevé. Mais elle s'est montrée défavorable sur le fond, invoquant une charge de trafic trop importante sur ce segment (80 000 véhicules par jour).

Nuria Gorrite n'est en revanche pas contre l'idée «de mieux organiser les flux de voitures», tout en évitant «une injection massive de voitures dans les différents quartiers urbains». «Le rôle de ceinture d'une autoroute est de capter les voitures le plus longtemps possible avant de se rapprocher des centres urbains». **ATS**