

Demande d'un crédit d'investissement de Fr. 195'000.- pour la mise en place de zones 30 Km/h à l'intérieur de la localité.

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

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation le préavis municipal relatif à la mise en place de zones 30 Km/h à l'intérieur de la localité.

1. Préambule

1.1. Considérations générales

Les différentes Loi¹ et instructions² qui permettent de créer, à l'intérieur des localités, des zones où la vitesse maximale est limitée à 30 Km/h et dans lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente, comportent un certain nombre de conséquences et de règles à respecter :

- La priorité de droite s'applique aux intersections.
- Comme dans le reste du réseau, les piétons n'ont la priorité que sur les passages à leur usage
- Les passages pour piétons ne peuvent subsister qu'aux endroits nécessitant une protection accrue de ces derniers (par exemple : près des écoles ou des homes).
- Le passage d'une route de 50 Km/h à une zone à 30 Km/h doit être facilement repérable et souligné par un aménagement contrasté faisant effet de « porte ».
- Le cas échéant, il faut prendre d'autres mesures d'aménagement de l'espace ou de modération du trafic pour que la vitesse maximale prescrite soit naturellement respectée.

1.2. Sécurité

Le bureau de prévention des accidents (BPA) recommande la mise en place de zones 30. La vitesse a une influence déterminante sur la probabilité de causer un accident, C'est un facteur décisif pour la survie du piéton victime d'une collision. Lorsque la vitesse d'impact est de 50 km/h, seuls 3 piétons sur 10 survivent. Avec une vitesse d'impact de 30 km/h, la probabilité d'être tué est en revanche réduite à 1 sur 10.

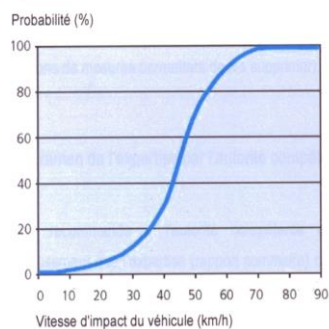
Toujours selon de BPA, les zones 30 dans les rues de quartier contribuent largement à améliorer la sécurité des routes. Un abaissement de la vitesse s'accompagne d'une diminution du trafic de transit, permet des comportements plus calmes sur la route et accroît la sécurité. La fréquence et la gravité des accidents diminuent, les enfants courent moins de risques sur le chemin de l'école et les usagers plus lents se sentent davantage en sécurité. La qualité de vie dans les quartiers s'en trouve améliorée.

Le BPA se mobilise pour promouvoir le régime de vitesses 50/30 km/h. Dans ce modèle, toutes les routes communales sont classées selon deux catégories: les routes à orientation trafic sont surtout constituées des routes principales et des routes secondaires importantes. Elles sont généralement signalisées comme étant soumises au régime 50 km/h. Quant aux routes traversant des quartiers résidentiels, elles doivent être intégrées dans les zones 30. Ce modèle permet de traiter équitablement les intérêts de tous les riverains; il nécessite peu de moyens et permet d'éviter la multiplication des procédures.

¹ Ordonnance sur la signalisation routière OSR, Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre

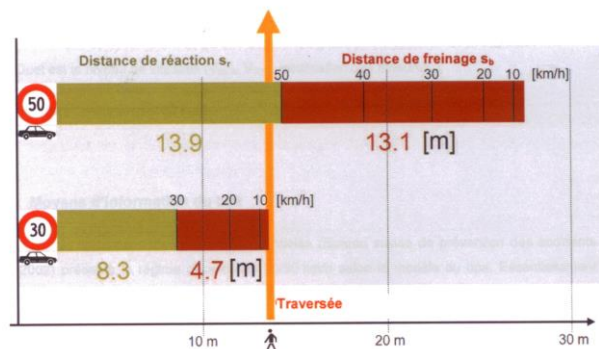
² Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée

Figure 1:
Probabilité pour un piéton d'être tué dans une collision avec un véhicule



Comme la distance d'arrêt diminue avec la vitesse, le risque qu'une collision se produise diminue lui aussi. Si une personne s'engage soudainement sur la chaussée à 13 m d'un véhicule circulant à 30 km/h et que l'on suppose que le temps de réaction du conducteur est de 1 seconde, le véhicule a tout juste le temps de s'arrêter. En revanche, si le véhicule circule à 50 km/h, il a encore une vitesse de 50 km/h à hauteur du piéton car la distance de réaction est à elle seule supérieure à 13 m.

Figure 2:
Distance d'arrêt (distance de réaction s_r + distance de freinage s_f) et vitesse résiduelle du véhicule



1.3. Cugy et la sécurité routière

Le renforcement de la sécurité routière et les modes de transport doux figurent depuis longtemps parmi les préoccupations de la Municipalité. Pour initier cette démarche, le bureau Transitec a été mandaté en 2002 pour une étude sur l'accès au collège de la Chavanne, puis en 2004 pour une étude générale de modération du trafic. La problématique de circulation et de cheminement des piétons a été traitée dans ces deux études. Une étude complémentaire a été demandée au bureau Plarel afin de porter un regard urbanistique sur les aménagements possibles pour la rue du Village ainsi que pour la route cantonale. La COMUR a également été sollicitée au moment de l'étude de ces dossiers.

Fort de ces trois études, La Municipalité avait deux solutions pour la réalisation :

1. Mise en place complète de zones à 30 km/h par secteur, un secteur après l'autre, avec d'emblée tous les aménagements routiers lourds et définitifs (trottoirs, carrefours surélevés, portes d'entrées, etc)
2. Mise en place de zones à 30 km/h simultanée sur l'ensemble des axes routiers en dehors de la RC 501 et de la RC 446 avec les aménagements minimaux indispensables et le report des aménagements routiers lourds à entreprendre (en tenant compte du développement du village et des travaux à entreprendre)

La solution 1, immédiatement plus coûteuse, pose le problème d'une mise en place, certes progressive, mais plus lente de la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la localité, alors que cette mesure est régulièrement réclamée par des habitants des divers quartiers.

La solution 2 permet la mise en place plus rapide d'une limitation de vitesse à 30 km/h pour l'ensemble de la localité et de tester les mesures de base mises en place, tout en repoussant les mesures plus lourdes et coûteuses au vu des possibilités de la Commune (finances, coordination avec d'autres travaux, etc). Ceci permet également, par un suivi du respect des limitations, d'adapter les mesures à prendre en cas de non respect de la limitation. Ces éventuelles mesures complémentaires seront financées par les prochains budgets ou, selon leur coût ou leur urgence, par préavis.

La Municipalité vous propose, donc, un préavis basé sur la **solution 2**.

2. Projet

2.1. Zones de mise en place

Les rapports Transitec préconisent la mise en place de 3 zones à trafic modéré³ soit :

Zone 1 délimitée :

Au Nord par le chemin des Dailles (la Municipalité souhaite délimiter la partie Nord par le chemin de l'Orgevoux) ;

Au Sud par la route de Morrens (RC 446) ;

A l'Est par le chemin de l'Etoile (la Municipalité souhaite délimiter la partie Est par la route de Bottens) ;

A l'Ouest par le chemin de la Foretalaz.

Zone 2 délimitée :

Au Nord par la route de Morrens ;

Au Sud par le chemin du Château (la Municipalité souhaite délimiter la partie sud par la route des Biolettes) ; la Zone 30 a été étendue au Chemin de la Praz, ce qui n'était pas prévu dans le rapport Transitec ;

A l'Est par la route de Lausanne ;

A l'Ouest par le chemin du Joran

Zone 3 délimitée :

Au Nord par la route de Montheron ;

Au Sud par le chemin de l'Esserpy ;

A l'Est par le chemin des Esserts, le chemin de la Bérallaz, le chemin du Coteau et le chemin des Fougères ;

A l'Ouest par la route de Lausanne.

2.2. Descriptif général des travaux à réaliser, compris dans le présent préavis :

- Signaler l'entrée et la sortie des zones 30 Km/h au moyen de portiques visibles.
- Supprimer les passages piétons éloigné des écoles ainsi que les lignes médianes dans les zones 30 Km/h et instaurer la priorité de droite.
- Informer la population.
- Procéder à des contrôles dès la mise en place des zones à 30 Km/h afin d'évaluer si la mise en place de ralentisseurs supplémentaires s'impose. En cas de résultats insatisfaisants, il faudra corriger les endroits dangereux.
- Ceci implique l'achat d'un compteur de trafic pour la commune

2.3. Avantages recherchés

- Amélioration des conditions de sécurité des piétons et des cycles.
- Réalisation de toutes les zones selon une même procédure.
- Meilleure compréhension des zones 30 Km/h dans l'ensemble de la localité.
- Maîtrise des coûts facilitée par la mise en place progressive des mesures lourdes.

3. Descriptif et coût des travaux

3.1. Descriptif par zones⁴ :

Zone 1

Zone industrielle et zone résidentielle composée de villas

Mise en place de

- 4 Totems aux entrées de la zone
- Aucun ralentisseur dans un premier temps

³ Annexe A

⁴ Plan selon annexe B

Extrait des mesures de modération préconisées dans le rapport Transitec 2005 :

- *Pas de problème majeur de sécurité*
- *Pas de liaison particulière avec des projets urbanistiques situés sur le territoire communal*
- *Peu de piétons/deux roues concernés par ces mesures*

Aménagement ultérieur éventuel selon comptage routier :

- Aucun à l'heure actuelle

Zone 2

Zone à caractère résidentiel

Mise en place de

- 9 Totems aux entrées de la zone
- Mise en place de 3 ralentisseurs de type Euronorme⁵ ou autre sur les ch. du Château, Ch. des Peupliers et d'Au Bosson.

Extrait des mesures de modération préconisées dans le rapport Transitec 2005 :

- *Instauration de la zone à 30 km/h fin 2006/début 2007 conforté ultérieurement par des réaménagements routiers (par exemple surélévation du carrefour Peuplier/Bleuets, trottoir au niveau au chemin des Peupliers,...)*

Prévu à terme :

- Mise en place d'un trottoir le long du ch. du Château

Aménagements ultérieurs selon comptage routier :

- Ralentisseurs, carrefours ou plateaux surélevés ch. Peuplier/Bleuets
- Ralentisseurs, carrefours ou plateaux surélevés ch. du Château/la Praz

Zone 3

Zone la plus grande.

Mise en place de

- 10 Totems aux entrées de la zone
- Mise en place de 8 ralentisseurs de type Euronorme ou autre sur les ch. de Faulieu, Bérallaz, Esserts, Cavenettaz et rue du Village

Extrait des mesures de modération préconisées dans le rapport Transitec 2005 :

- *Réaménagement de la rue du Village*
- *Aménagement des abords du collège*
- *Plateaux surélevés au Ch. des Esserts entre la route de la Bérallaz et le Ch. de l'Epi d'Or*
- *Après les travaux liés au Plan de quartier Es Chesaux, aménagement d'un cheminement sécurisé au ch. des Esserts*

A effectuer à terme :

- Carrefour surélevé ch. des Essert/Epi d'Or
- Mise en place d'un trottoir le long du ch. des Esserts, de la Cavenettaz et sur une partie du Ch. de la Bérallaz
- L'aménagement de la rue du Village fera l'objet d'un préavis spécial ; en effet, son traitement a non seulement été prévu par le bureau Transitec mais aussi, compte tenu de son caractère spécifique, par le bureau d'urbanisme Plarel. Son aménagement devra également inclure les places de parc requises par la motion Boand, toutes ces mesures impliquent des démarches auprès de propriétaires privés.

Aménagements ultérieurs éventuels selon comptage routier :

- Ralentisseurs, carrefours ou plateaux surélevés ch. Bérallaz/Fleurettes
- Ralentisseurs, carrefours ou plateaux surélevés ch. Bérallaz/Bellevue/Verger
- Ralentisseurs, carrefours ou plateaux surélevés ch. Fougères/rue du village/ch. des Roches
- Ralentisseurs, carrefours ou plateaux surélevés ch. Cavenettaz/Palud

⁵ Egaleme nt appeler coussin Berlino is

- Aménagements déjà prévus selon le préavis du collège
- Carrefour surélevé ch. de la Chavanne/Choulaire
 - Carrefour surélevé ch Combe/Choulaire
 - Plateau surélevé ch de la Chavanne
 - Plateau surélevé ch de la Combe
 - Trottoirs

3.2. Contrôle ultérieurs

Un contrôle doit être effectué au bout d'un an depuis la mise en service du régime de vitesse, afin de vérifier l'effet des mesures (pas d'accidents graves, vitesse moyenne maximale 35 Km/h). En cas de résultat insatisfaisant, les endroits décisifs devront être corrigés⁶, comme indiqué dans le préambule.

3.3. Coût des travaux

L'étude financière ne porte que sur les aménagements effectués dans cette première étape, les aménagements lourds, tels que trottoirs, carrefours surélevés seront présentés au Conseil Communal par le biais de préavis ou mis au budget selon les situations.

Signalisation verticale « zone 30 km/h »	Fr. 115'000.-
- totems double- face + bacs (23 pièces)	
Marquage et signalisation	Fr. 3'500.-
- diverses priorités de droite	
Suppression de divers marquage	Fr. 5'000.-
- passages piétons et de lignes	
Ralentisseurs :	Fr. 44'000.-
- type Euronorme déplaçable ou en enrobé fixe (11 pièces)	
Génie civil :	Fr. 10'000.-
- divers travaux	
Radar/compteur mobile:	Fr. 7'500.-
- petit radar pour contrôle de la vitesse et établissement de comptage	
Divers et imprévus	Fr. 10'000.-
Total des devis,	TTC Fr. 195'000.-

4. Calendrier de réalisation

Décembre 2007 : Envoi du projet à la Commission consultative de circulation, autorisation préalable de l'Etat

Février ou avril 2008 : Présentation du préavis au Conseil Communal

Si acceptation :

Mai : Soumissions

Juin : Publication dans la FAO, enquête publique

Juillet : Traitement des oppositions éventuelles

Dès septembre : autorisation de l'Etat puis adjudications et réalisation zone 3 puis 2 puis 1

Fin des travaux prévus en avril 2009

5. Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

- vu le préavis municipal n° 28/07;
- ouï le rapport des commissions ad hoc et des finances, chargées d'étudier cet objet ;
- considérant que celui-ci figure à l'ordre du jour

⁶ Recommandation du BPA

Le Conseil communal décide :

- d'accorder à la Municipalité un crédit d'investissement de Fr 195'000.- pour mise en place de zones 30 Km/h à l'intérieur de la localité
- de financer cette dépense par la trésorerie courante;
- d'amortir cet investissement par un prélèvement sur le fond de réserve compte No 9282.12

Annexes :

- Concept global de la modération du trafic
- Projet zone 30
- Trafic journalier moyen

LA MUNICIPALITE

Adopté en séance de Municipalité le 17 décembre 2007