



PREAVIS DE LA MUNICIPALITE AU CONSEIL GENERAL DE VUFFLENS-LE-CHATEAU

N° 01/03/19

**Objet : Route du Village (RC67 C-S) – Modération de trafic, tronçon Carolet
Marais - Demande d'un crédit de CHF 130'000.-**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. PREAMBULE

Le 27 octobre 2014, le Conseil général de Vufflens-le-Château a accordé un crédit de CHF 50'000.- (préavis 06/10/14) en vue de l'étude de la réfection de la route du Village et de la modération de trafic.

Il est opportun de traiter la problématique de la modération de trafic en même temps que la réfection de la route du Village.

La réfection de la chaussée figure dans le budget 2019 tandis que le projet de modération de trafic, objet du présent préavis, a été soumis à l'enquête publique du 17 mars au 15 avril 2018.

2. PROJET

2.1 Modération de trafic, trottoir traversant

Le principe général du plan projet (joint en annexe) élaboré avec l'aide d'un spécialiste en trafic consiste à passer « de la route à la rue » par les actions suivantes : compartimenter l'espace, atténuer la linéarité routière, modérer le trafic par des décrochements horizontaux et des aides à la traversée, supprimer le marquage latéral existant, provoquer une circulation alternée ponctuellement. Les sections courantes et les gabarits de l'espace chaussée sont : largeur 6.00 m double sens sans empiètement ; largeur 5.50 m double sens avec empiètement ; largeur 4.00 m circulation alternée.

Ces concepts se concrétisent par une série de mesures aboutissant à la modération de trafic.

Suite aux remarques reçues lors de la mise à l'enquête et des essais, le projet initialement proposé par le mandataire technique a subi les modifications suivantes :

- La suppression de l'ilot de rétrécissement à l'entrée du village côté Bussy.
- L'ajout d'une aide à la traversée pour les piétons située au carrefour de Fontenailles.

Actuellement le projet que nous vous proposons comprend les éléments suivants :

- a) Un jeu de quatre ilots de rétrécissement. Au droit de ces éléments, la largeur de la chaussée sera maintenue à 4.00 m permettant le passage d'un seul véhicule (dans le principe sans croisement, circulation alternée).
- b) L'amélioration de la géométrie du carrefour du Pont de Vaux, en rendant celui-ci perpendiculaire à l'axe principal et l'adjonction d'un trottoir côté Est.

- c) Trois aides à la traversée pour les piétons situées aux carrefours du Pont de Vaux, de Sorecort et de Fontenailles. Ces aménagements sont constitués d'un abaissement des bordures de part et d'autre de la chaussée et, sur l'îlot, de la mise en place de potelets de protection, le tout dans le but de faciliter l'accès et augmenter la sécurité des piétons.
- d) La « régularisation de l'espace trottoir » par la mise en œuvre de quatre tronçons de trottoir traversant au droit des accès privés voiture. Cette manière de faire est conforme à la règle et à la législation actuelle. Le but est de donner la priorité aux piétons.
- e) L'aménagement d'un tronçon de trottoir traversant sur 20 m, largeur 4.00 m, à l'entrée du chemin du Carolet. Cette mesure renforcera le caractère d'entrée de la zone 30 km/h préétablie sur ledit chemin.
- f) Les carrefours Fontenailles-Carolet et Pont de Vaux sont traités avec un revêtement différencié (en principe couleur jaune miel).

L'ensemble des aménagements est réalisé sur le domaine public (sans emprise sur les parcelles privées) hormis l'aide à la traversée de Fontenailles qui fera l'objet d'une convention en accord avec les propriétaires. Des surfaces bordières existantes privées de raccordement au domaine public seront tout au plus réfectionnées.

2.2 Marquage routier

A l'exception des secteurs aménagés avec les éléments de modération de trafic, les marquages et les signalisations verticales ne subiront aucune modification par rapport à l'état actuel.

Le nouveau marquage - signalisation a fait l'objet d'une consultation auprès de la DGMR (Direction générale de la mobilité et des routes, section signalisation routière). La procédure d'approbation et de légalisation de la signalisation complétée sera mise en œuvre après la phase de réalisation des travaux de génie civil.

2.3 Enquête publique, cadre légal

Fin 2017, le premier projet a été présenté aux bordiers concernés, au cours de séances tenues en présence de la Municipalité et des mandataires techniques. Le projet a été soumis à l'enquête publique du 17 mars au 15 avril 2018 selon la Loi et sur les routes (art. 13 al 3). Cette procédure a donné lieu à 1 opposition et 3 observations.

Opposition : Cette opposition portait sur le modérateur de trafic prévu à l'entrée du Village, côté Bussy-Chardonney qui est considéré comme un obstacle abaissant fortement la sécurité.

Traitement de cette opposition : Suite à des discussions et des essais in situ qui ont permis d'améliorer le projet en déplaçant légèrement le modérateur, l'opposition a été retirée par lettre du 24 mai 2018.

1^{ère} observation : Un trottoir traversant sur le plan est indiqué à droite d'un bâtiment alors que la sortie de son parking est à gauche.

Traitement de cette 1^{ère} observation : Il s'agit en effet d'une erreur sur le plan qui a été corrigée.

2^{ème} observation : L'entrée du chemin du Pont de Vaux doit avoir une largeur minimum de 4.00 m pour assurer le passage des véhicules agricoles et de services.

Traitement de cette 2^{ème} observation : Le bureau d'étude a fourni le plan avec cotes qui confirme que cette largeur est respectée.

3^{ème} observation : La traversée est dangereuse pour les piétons vis-à-vis du trafic montant à la hauteur des chemins de Fontenailles et du Carolet. Les signataires de cette observation proposent une solution avec notamment la possibilité de prendre une bande de 50 à 70 cm sur leur plate-bande à l'angle du chemin de Fontenailles.

Traitement de cette 3^{ème} observation : Une séance sur place avec les signataires de cette observation, une délégation de la Municipalité et le spécialiste en trafic a permis de constater en effet que l'aménagement d'un îlot sur leur terrain permettrait de faciliter la traversée et ainsi améliorer la sécurité. Les signataires acceptent une convention de mise à disposition avec entretien à charge de la Commune.

La constitution d'une servitude de passage public à pied en faveur et aux frais de la commune a été soumise à l'enquête publique du 12 janvier au 10 février 2019. Elle n'a donné lieu à aucune observation ou opposition.

Les auteurs des remarques ont ainsi été satisfaits par les réponses apportées par la Municipalité et le spécialiste en trafic. Les propositions ont été prises en compte dans le sens de l'amélioration du projet.

2.4 Essais *in situ*

Afin de pouvoir tester les ilots de rétrécissement, des modérateurs provisoires à l'essai ont été posés. Un premier modérateur a été installé à l'entrée de Vufflens côté Bussy le 28 août 2018. Les quatre autres modérateurs ont été posés le 1^{er} octobre 2018. Tous ont été enlevés le 26 novembre 2018.

Le planning des travaux de remplacement de la conduite AVM n'a malheureusement pas pu être tenu et les travaux ont été prolongés à plusieurs reprises.

Les modérateurs à l'essai sont donc restés en place plus longtemps que prévu, soit environ 2 mois après la fin des travaux de l'AVM.

2.5 Comptages de vitesse

Au niveau des comptages effectués par le Canton en octobre 2016 et en octobre-novembre 2018 pendant la période d'essai de modulation de trafic, on relève une diminution de la vitesse moyenne (v 85%)

- de 49 à 48 km/h entre les chemins du Carolet et du Vieux Fournil,
- de 53 à 46 km/h entre les chemins des Jonquilles et du Verger et
- de 54 à 49 km/h entre les chemins du Pont-de-Vaux et du Bon.

Le projet de modérateurs démontre des résultats positifs.

2.6 Résultats des essais

Encouragés à faire part de leurs remarques, trois habitants se sont manifestés à la suite de ces essais.

Voici un résumé de ces dernières et les réponses de la Municipalité :

- La première plage d'évitement à l'entrée du Village côté Bussy est très dangereuse.
La Municipalité en convient et décide de renoncer à la pose de ce modérateur.
- Celle entre la route du village 23 et 25 affecte l'accès au chemin du Verger lorsqu'il y a un croisement avec un véhicule long ou plusieurs véhicules qui se suivent.
Le nombre de véhicules traversant le village n'est pas important au point de bloquer longtemps l'accès au chemin du Verger. La sécurité apportée par le projet a été priorisée.
- Les freinages et redémarrages des véhicules aux périodes de grandes affluences provoqueraient des nuisances sonores et une sérieuse pollution.
L'aspect sécuritaire prime sur les éventuelles nuisances.
- La modulation n'est pas observée car les véhicules se mettent au milieu de la chaussée et accélèrent afin d'éviter de freiner ou de laisser la priorité.
*Les comptages effectués avec et sans modérateurs démontrent une réduction sensible de la vitesse des véhicules.
Aucune mesure ne permet de lutter contre les quelques conducteurs qui ne respectent pas les dispositions routières.*
- Aucun aménagement n'a été prévu pour la mobilité douce. L'évitement des ilots par les cyclistes pourrait s'avérer dangereux.
Les cyclistes sont soumis aux mêmes lois que les automobilistes en matière de circulation.
- Une voie cyclable pourrait être prévue et facilement réalisable.
La route du Village n'est pas assez large pour créer une voie cyclable dans les deux sens.
- On peut craindre que les véhicules n'empiètent sur le trottoir et/ou ilot, causant ainsi des dégâts et mettant surtout en danger les usagers du trottoir.

Il faut rappeler que les trottoirs ou ilots sont surélevés d'environ 15 cm ce qui devrait dissuader les conducteurs de les franchir. De plus, les ilots sont signalés par 2 balises pole-cône ainsi qu'un marquage au sol pour les éviter.

- Le projet présenté dans le préavis 04/06/18 retiré lors de la séance du Conseil général du 25 juin 2018 est extrêmement coûteux.
La sécurité a un certain prix. Le projet reste malgré tout raisonnable.
- Un dispositif plus simple et moins coûteux pourrait être réalisé, le marquage au sol par des bandes colorées de chaque côté de la chaussée pouvant être une solution peu coûteuse et présentant un bon niveau de sécurité (exemple Denens). La pose périodique d'un radar indicateur de vitesse permettrait de sensibiliser les automobilistes à la vitesse.
*Les bandes colorées de chaque côté n'ont pas la même efficacité en présence d'une courbe et/ou sur une courte distance comme à Denens que sur une longue route rectiligne.
La Commune possède un radar indicateur de vitesse qui a été installé à plusieurs reprises.*
- Il est regrettable que la période d'essai se soit déroulée pendant une période de travaux de la chaussée. Les ilots en plastique ont été constamment modifiés en taille (bloc central poussé vers le bord de la chaussée diminuant la surface d'emprise sur le trafic) ne rendant probablement pas l'impact voulu sur le trafic.
Les modérateurs à l'essai sont restés en place plus longtemps que prévu, soit 7 semaines après la fin des travaux. Les emplacements n'ont pas été modifiés et les blocs déplacés ont été remis en place régulièrement.
- Certaines positions après une route secondaire (et pas avant) n'amèneraient pas un aspect sécuritaire optimal (p. ex bloc côté trafic après le chemin de Sorecort en venant du centre du village). Ce positionnement conduirait aussi à des situations particulières entre voiture venant du village et voiture arrivant dans le village pour tourner sur le chemin de Sorecort.
Nous espérons que les quelques conducteurs venant du centre du village auront l'intelligence de ne pas bloquer l'entrée du chemin de Sorecort.
- La mise en place de grands bacs à fleurs serait probablement moins chère et avec autant voire plus d'impact sur le trafic.
*Le modèle de chicane horizontale proposé correspond à l'état de la normalisation VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports) pour la mise en place de modération de trafic à caractère durable. Le principe consiste à aménager un ilot en bord de route provoquant un rétrécissement à 4.00 m de la chaussée sur 5 à 6 m de longueur. Par définition, l'ilot non franchissable impose un croisement alterné et par conséquent un ralentissement généralisé des vitesses. L'ilot est signalé par 2 balises pole-cône et un marquage au sol pour l'évitement.
L'alternative consistant à placer un/des élément(s) de mobilier urbain de type bac fleuri, présume et confère un caractère d'installation provisoire. Cette alternative est de nature plus agressive dans sa perception et plus dangereuse en cas de choc.*

3. ASPECT FINANCIER

Les travaux ont été mis en soumission conformément à la Loi sur les marchés publics. Le devis général est basé sur les prix des premiers soumissionnaires - adjudicataires. La part des travaux divers et imprévus est estimée à 15%. Le montant total des travaux (TTC) y compris honoraires se monte à **CHF 130'000.-**. Le devis détaillé par postes se présente comme suit :

Génie civil, modération de trafic	CHF	38'000.-
Génie civil, trottoirs traversants	CHF	32'000.-
Etude, essais de modération de trafic	CHF	22'000.-
Marquage, signalisation, divers et imprévus 15%	CHF	20'000.-
Procédure d'autorisation	CHF	3'000.-
Honoraires de l'ingénieur civil	CHF	15'000.-
Montant total (TTC)	CHF	130'000.-

Pour le financement de ces travaux, nous sollicitons conjointement à la présente demande de crédit d'investissement l'autorisation de contracter un emprunt de CHF 130'000.- aux conditions les plus favorables. Ce montant sera amorti en 5 ans.

4. CONCLUSIONS

Vu ce qui précède, la Municipalité vous propose, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de vous prier de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL GENERAL DE VUFFLENS-LE-CHATEAU

- vu le préavis municipal N° 01/03/19 de la Municipalité,
- entendu le rapport de la commission chargée de son étude,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

d é c i d e

1. d'approuver le projet de modération de trafic tronçon Carolet – Marais
2. d'accorder à la Municipalité le crédit de construction de CHF 130'000.-
3. d'autoriser la Municipalité à financer, par emprunt, le montant de CHF 130'000.-
4. de laisser à la Municipalité le libre choix de l'établissement et fixer les meilleures conditions de cet emprunt
5. d'amortir ce montant sur 5 ans
6. de prendre note que ces travaux n'entraîneront aucune charge d'exploitation supplémentaire

Annexes : 1 plan superstructure, modération de trafic
1 plan carrefour Fontenailles-Carolet

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 11 février 2019

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :



A.-C. Ganshof

La Secrétaire :



M. Treyvaud

Adopté par le Conseil général dans sa séance du 25 mars 2019

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le Président :

Ph. Stalder

Le Secrétaire :

A. Etchegaray

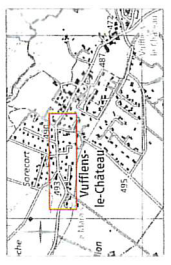



CHAUSSÉE	2700 m ²
TROTTOIR	135 m ²
TOTAL	3135 m ²
SURFACE VERTE	66 m ²
BORDURE TYPE ETAT	140 m ²
BANDS DE PAVÉ	10 m ²
MARQUAGE	178 m ²


COMMUNE DE CHÂTEAU-CAROLET
 ROUTE DU VILLAGE - ICA74
 REFECTION DE REVÈTEMENT
 MODÉRATION DE TRAFIC

PLAN N° 115 827 001-01
 ÉCHELLE 1:500
 15/03/2018 14h 02'

SITUATION SUPERSTRUCTURE
 CAROLET - MARAIS HECTO 3400-3850




BEHN SA
 115 827 001-01

