



Rapport de la commission ad'hoc concernant
Le préavis n° 2023-02
relatif à une demande de crédit d'étude pour l'abaissement
de la vitesse et la mise en zone 30 km/h dans notre village

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers,

La commission ad'hoc, composée de Messieurs Gionata Rizzi, Pierre Guignard et Nicolas Artibani s'est réunie les 17, 24 avril et 2 mai afin de statuer sur le préavis cité en titre.

A l'occasion de la 1^{ère} rencontre, la commission a échangé sur le préavis et adressé une liste de questions au municipal en charge du dossier, à savoir Monsieur Christian Jaquier. Lors de la 2^{ème} rencontre, elle s'est entretenue avec M. Jaquier, qui a pu donner davantage de renseignements et répondre aux différentes questions, que vous trouverez ci-dessous. La dernière rencontre a permis de finaliser ce rapport.

La commission remercie M. Christian Jaquier pour le temps qu'il nous a consacré, ainsi qu'aux réponses qu'il a pu fournir (*en italique ci-dessous*).

-
- 1. Pourquoi l'ensemble de la ceinture du village n'est pas étudié ? Notamment, le chemin de la Louye, le Chemin de Mandou/Cottin et la Rue du Château jusqu'à l'église protestante ? Dans la même optique, pourquoi les traversées principales du village ne sont pas étudiées (la réduction des nuisances sonores en serait le motif) ? Est-ce qu'il s'agit d'éviter de faire un doublon avec le préavis N° 2022-08 relatif à la demande de crédit d'étude pour un plan de réfection des routes communales ?**

La ceinture villageoise sera prise en compte lors de l'étude sur place. Le chemin de la Louye, le Cottin et la rue du Château seront intégrés. Pour Mandou et la route du Chalet Curial, une demande sera faite auprès de la DGMR (Direction Générale de la Mobilité et des Routes) pour l'abaissement de la vitesse.

Il n'est pas prévu d'abaisser la limite de vitesse des axes principaux de notre village afin d'éviter que certains services (feu, ambulance, etc.) ne soient trop ralentis lors d'urgences.

Note de la commission : l'étude englobe l'entier du périmètre délimité par le traitillé rouge du plan du préavis. Les zones bleues indiquent les secteurs qui pourraient être placées en zones 30 km/h. Cette zone se distingue des routes limitées à 30 km/h par un régime spécial plus étendu que la seule limitation de vitesse. En annexe, vous trouvez un article explicatif du magazine TCS du 3 mai 2023.

- 2. Sur quelle base le coût de l'étude a été fixé ? Sur une offre ferme ?
Si oui, plusieurs offres ont-elles été demandées ?**

Le montant demandé sur ce préavis est basé sur une seule offre. Celle-ci émane en l'occurrence de la société RGR SA Ingénieurs conseils, spécialistes en mobilité et gestion de trafic. Si le préavis est accepté, des offres supplémentaires seront demandées.



3. Afin d'expliquer le prix assez important de l'étude, est-il possible d'expliquer les phases 1 et 2 ? Quels moyens vont être mis en place, ex. : radar, compteur, etc... ?

Phase 1 ; Le bureau d'étude dresse un diagnostic de la situation actuelle, le fonctionnement et quelles sont les contraintes (murs, haies, palissades, etc...). S'ensuivra la mise en projet.

Phase 2 ; Le mandataire devra rendre un dossier complet à la municipalité et le faire valider auprès de l'autorité Cantonale (DGMR) avec toutes les analyses. L'étude va jusqu'à la création des plans d'exécution et la validation auprès de la DGMR.

Note de la commission : L'expertise complète est nécessaire uniquement pour un abaissement de la vitesse à 30 km/h (processus B et C) et non pas pour les zones 30 km/h (processus A).

Référence à la directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre émise par le canton de Vaud en janvier 2023, voir 2^{ème} annexe – schéma.

4. Quels documents recevra la commune à la fin de l'étude ? Sont-ils exploitables par d'autres mandataires ? Plans d'exécution ou notice technique à utiliser ?

Le dossier complet de l'analyse sera disponible pour les prestataires futurs.

5. Quelle est la volonté de la Municipalité à la fin de l'étude ? Mettre en application avec des plans d'exécution fournis par le mandataire ou instaurer les mesures au fil des réfections des routes communales ?

Il est prévu que tout soit mis en place en même temps.

6. La commission est d'avis que les crédits d'étude doivent s'amortir sur 5 ans, au lieu de 10 ans, à l'instar du préavis n° 2022-08 ainsi amendé.

Merci pour la remarque. Celle-ci sera transmise au Conseil lors de la prochaine séance.

Note de la commission : la commission propose l'amendement suivant ;

4. D'amortir ce montant sur 5 ans à partir de l'année qui suit la fin de l'étude par le compte de fonctionnement 4300.331, soit un amortissement annuel de CHF 4'600.-.



Si le projet qui découlera de cette étude se matérialise, il impactera de manière durable la manière de circuler dans une majorité des voies de circulation de notre village. La commission ad'hoc estime donc qu'une réflexion approfondie, à travers cette étude, exécutée par une entreprise spécialisée, est nécessaire afin d'obtenir une vision générale limpide de la situation. Cette étude permettra ensuite de réaliser les aménagements adéquats en lien avec les particularités de notre réseau routier.

La commission estime que la volonté de limiter la vitesse dans le village est une démarche positive. Il est indéniable que cette mise en œuvre aura pour effet une amélioration de la sécurité routière pour tous les usagés, sans réel aspect négatif.

En conclusion, la commission ad hoc unanime donne son approbation à la municipalité concernant le préavis N° 2023-02 relatif à une demande de crédit d'étude de CHF 23'000.- pour l'abaissement de la vitesse et la mise en zone 30 km/h dans notre village et vous recommande de l'accepter tel qu'amendé.

Bottens, le 02.05.2022

Gionata Rizzi

Pierre Guignard

Nicolas Artibani

Annexes mentionnées.

Zone 30 ou route limitée à 30 km/h

Nos villes et villages comprennent de plus en plus de zones 30, à distinguer du cas où la vitesse est limitée à 30 km/h. Pour s'y retrouver, il est toujours utile de rappeler les règles les plus importantes qui s'appliquent. Pour savoir si nous sommes dans une zone 30 ou sur une route limitée à 30 km/h, il faut tout d'abord se fier à la signalisation.

Le panneau rond cerclé de rouge avec la mention 30 indique que le tronçon est limité à 30 km/h. Ce type de limitation de la vitesse usuelle – en l'occurrence fixée ici à 30 km/h – reste valable jusqu'au prochain panneau de fin de limitation (panneau gris) ou introduisant une autre limitation de vitesse, mais au plus tard à l'intersection suivante. Sur le tronçon soumis à la limitation de vitesse à 30 km/h, la dérogation apportée aux règles générales sur la circulation est en principe restreinte à la seule vitesse du conducteur.

La zone 30 est quant à elle introduite par un panneau rectangulaire blanc avec la mention «zone 30». Elle couvre un périmètre entier dans lequel des règles spécifiques propres à la zone 30 s'appliquent.

L'aménagement de la chaussée qui doit en principe être traité de façon homo-

gène dans la zone 30 constitue un indice pour vous rappeler que vous n'avez pas encore croisé le panneau marquant la fin de la zone. Très souvent, le marquage et le traitement de l'urbanisme sont sensiblement adaptés. Les zones 30 sont par exemple ponctuées de pots de fleurs imposants ou de plots d'évitement, les espaces piétons pouvant aussi être élargis par le marquage au sol.

La zone 30 introduit un régime spécial plus étendu avec plusieurs règles particulières qui porteront non seulement sur la vitesse à respecter, mais aussi sur le partage et sur l'aménagement de la chaussée. Dans ce cas, vous pénétrez dans une véritable zone, à savoir plusieurs tronçons soumis à des règles propres.

Dans la zone 30, les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. Sauf réglementation plus spécifique, la priorité de droite prévaut. Un usage mixte de la chaussée est favorisé. En zone 30, les véhicules, qui doivent accorder tous les égards nécessaires aux autres usagers, sont cependant prioritaires (les piétons seront prioritaires dans la zone de rencontre, là où la vitesse est réduite à 20 km/h). Cette



MICHÈLE MEYLAN,
AVOCATE-CONSEIL
DU TCS VAUD,
IPSOFACTO
AVOCATS ASSOCIÉS

«Les règles relatives à la zone 30 reviennent à introduire dans la loi, et par ricochet sur la route, un régime spécial plus étendu que la seule limitation de vitesse.»

Michèle Meylan, avocate

mixité des usages de la zone 30 a aussi pour conséquence une absence de passages pour piétons (hormis des cas exceptionnels). Le piéton reste ainsi libre de traverser où il veut dans la zone 30, mais il doit toutefois céder la priorité aux véhicules.

Que vous soyez piéton ou conducteur, pensez à l'avenir que la zone 30 ne se limite pas à une question de vitesse.

Fini le coup de la panne!

Un vélo en rade à domicile: le TCS change sa politique et vous dépanne même dans votre garage.

C'est connu. C'est toujours lorsqu'on est pressé que notre moyen de transport tombe en panne. Mais désormais, même si c'est votre vélo qui vous met des bâtons dans les roues, vous n'avez plus de souci à vous faire: le TCS a étendu sa couverture de dépannage et intervient même à votre domicile.

Jusqu'ici, l'appel au secours des dépanneurs du Club de mobilité ne pouvait se faire qu'à partir d'un kilomètre de distance de l'adresse de domicile. Depuis février de cette année, tous les vélos – vélos électriques compris – sont dépannés, peu importe où se trouve leur lieu de départ.

Ce service étendu ne concerne cependant que les membres TCS au

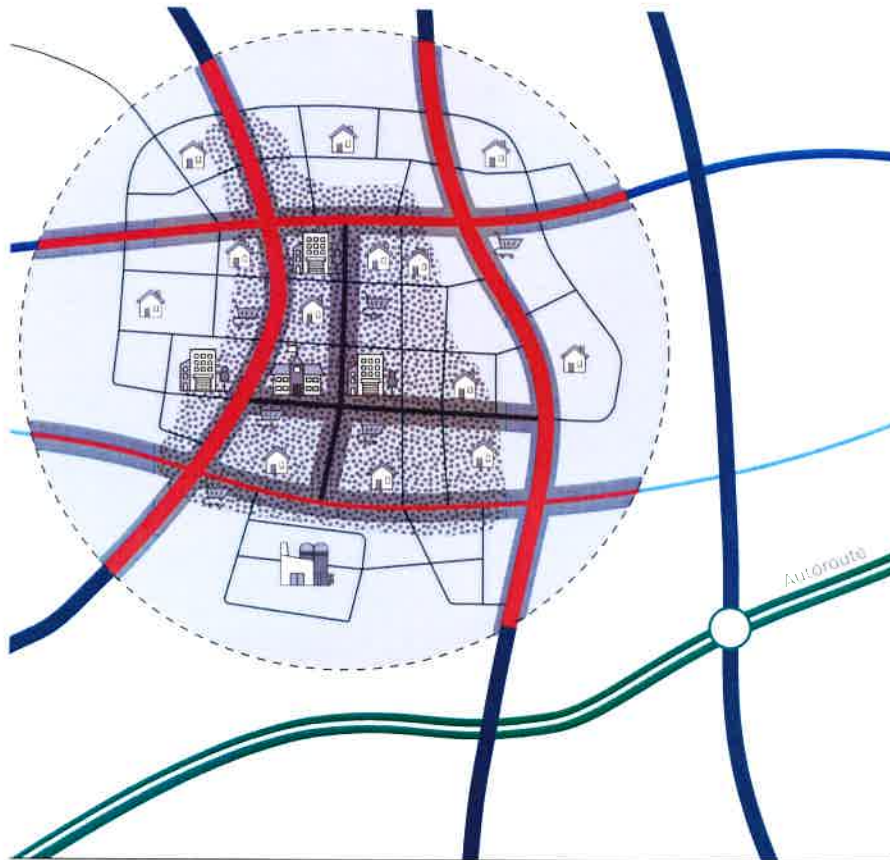


bénéfice du sociétariat entré en vigueur depuis 2018. En cas de question, n'hésitez pas à contacter le personnel des

Points de Contact du TCS Vaud via tcs-vd.ch ou par téléphone au 021 863 11 11.

Réd.

Conditions de mise en œuvre
des abaissements de vitesse
en localité



Légende

	Hors traversée de localité	En traversée de localité	Route affectée à la circulation générale	Zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR
Canton	réseau de base (B)			
	réseau complémentaire (C)			
	réseau d'intérêt local (IL)			
Commune	réseau communal			
	principal / liaison / distribution			
	collecteur / desserte / quartier			

L'urbanisation de la localité s'effectue de manière variée autour du réseau routier :

- Les quartiers d'habitation avec des variations de densité
- Les commerces et les activités
- Les bâtiments publics, écoles
- Les industries



Les zones éligibles au 30 km/h selon l'art. 108 OSR sont situées au cœur de la localité et doivent répondre à des critères d'éligibilité.



Conditions de mise en œuvre des abaissements de vitesse en localité :

(A)	Réseau communal non affecté à la circulation générale		=	Demande	si ok		
(B)	Réseau cantonal ou communal affecté à la circulation générale		+	Zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR		✓	= Expertise si ok
(C)			+			✗	= Sans la présence d'une zone éligible au 30 km/h selon l'art. 108 OSR, il n'est pas possible d'instaurer une zone 30 sur ce réseau.