



C O M M U N E D E  
**PRANGINS**

Municipalité de la  
Commune de Prangins.

Préavis No 23/18  
au Conseil Communal

**Relatif à une demande de crédit de CHF 1'915'000.00 pour les mesures d'assainissement du bruit routier et la réfection générale (mesure d'entretien) des voiries communales de la Route de l'Etraz en traversée de localité, de la Rue de la Gare et de la Route de Bénex-Dessus**

**Denys Chevalier, Municipal**



Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## 1. Introduction

Considérant le périmètre géographique de ce préavis, les conclusions du dossier d'assainissement du bruit routier<sup>1</sup> sont les suivantes et notamment les mesures d'assainissement retenues :

- Route de l'Etraz en traversée de localité (RC 30-B-P)
  - Mesure B1, mise en place d'un revêtement phono absorbant à haute performance de type SDA4. Le gain estimé de cette mesure est de 3dB(A).
  - Mesure C2 : la vitesse effective des véhicules sur ce tronçon ne respecte pas la vitesse légale de 50 km/h au vu de la configuration rectiligne du tronçon. Elle se situe plutôt autour des 60 km/h. Ainsi des mesures de réaménagement sont projetées sur ce tronçon afin de faire respecter cette vitesse légale. Le gain estimé de cette mesure est de 2dB(A).
- Route de Bénex-Dessus (du carrefour RC 30 au passage supérieur sur les voies de chemin de fer)
  - Mesure B3, mise en place d'un revêtement phono absorbant à haute performance de type SDA4 sur une distance de 220m de longueur. Le gain estimé de cette mesure est de 2dB(A).
- Rue de la Gare (du giratoire au passage inférieur sous les voies de chemin de fer)
  - Mesure B4, la mise en place d'un revêtement phono absorbant à haute performance de type SDA4, soit une distance de 140m. Le gain estimé de cette mesure est de 2dB(A).

La typologie des mesures à la source est de trois ordres. Chacune d'entre elle et pour chacun des tronçons a été examinée et évaluée pour finalement être retenue ou abandonnée.

- La mesure de type A, soit le délestage du trafic : cette solution ne peut être mise en œuvre sur ce périmètre d'étude.
- La mesure de type B, soit la mise en œuvre de revêtement à faible indice de bruit. Le trafic des poids lourds est un facteur important dans l'usure des revêtements et ceux de type SDA4 étant plus sensibles à ce genre de contraintes ils ne sont pas recommandés dans certaines conditions comme les carrefours (endroits à très fortes sollicitations). Pour le solde, les conditions géographiques du territoire communal permettent la pose d'un revêtement phono absorbant à haute performance de type SDA4.
- La mesure de type C correspond à la modération de la vitesse de circulation.

Enfin, des mesures sont possibles sur le chemin de propagation du bruit. Cependant, pour des raisons paysagères et urbanistiques, aucune paroi anti-bruit a été retenue comme mesure d'assainissement.

---

<sup>1</sup> Schöpfer & Niggli SA, Lausanne, septembre 2015, mandat conjoint de la Municipalité et la Direction générale de la mobilité et des routes

Au terme de l'étude d'assainissement du bruit routier sur les routes en traversée de localité, et considérant l'obligation qui en découle de procéder à la pose d'un revêtement phono absorbant sur une grande partie des chaussées communales, la Municipalité a mandaté un bureau spécialisé pour effectuer une analyse de l'état de l'ensemble des chaussées.

Les buts recherchés étaient les suivants :

- Déterminer les travaux qu'il était nécessaire d'envisager préalablement à la pose d'une couche de roulement phono absorbante.
- Evaluer l'état de l'ensemble des chaussées et quels tronçons nécessitent des travaux de réfection complète de la superstructure de la route.
- Mettre en œuvre des mesures de modération de vitesse telles qu'imposées par le dossier (mesure C2).
- Définir un budget estimatif de ces travaux.

A noter que les travaux liés à l'assainissement du bruit routier (phono absorbant) font encore l'objet d'une subvention fédérale et que les travaux d'entretien de la superstructure des chaussées des routes cantonales en traversées de localité bénéficient d'une subvention cantonale.

De plus, les chaussées étant dimensionnées pour une durée de vie de 20 à 25 ans, une grande partie des routes situées sur le territoire communal ont déjà dépassé cette limite. Un entretien régulier des surfaces de voirie permet d'allonger la durée de vie de l'ensemble, en retardant des interventions trop lourdes nécessitant la reprise des encaissements de route.

## **Rappel - Bruit**

La source première des nuisances sonores est le trafic routier. Ceci est dû à l'explosion de la mobilité en Suisse au cours de ces dernières années. Cette augmentation des charges de trafic sur le réseau routier a engendré non seulement des problèmes au niveau de la sécurité et de la capacité du réseau, mais aussi en ce qui concerne la pollution de l'air et les nuisances sonores.

C'est pourquoi la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 07.10.1983, entrée en vigueur le 01.01.1985, traite de la protection contre le bruit. Elle fixe des normes d'ordre général qui se basent sur trois principes fondamentaux :

- prévention,
- causalité,
- mesures prises à la source.

Cette loi a été précisée par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 15.12.1986. Elle précise les critères servant à l'évaluation du bruit. La législation se base sur le principe de la limitation des immissions sonores dans les locaux sensibles au bruit. Le périmètre de l'étude d'assainissement comprend l'ensemble des parcelles et des bâtiments soumis à un dépassement des valeurs limites d'immissions (VLI) à l'horizon d'assainissement.

L'obligation d'assainir concerne les bâtiments existants au bénéfice d'un permis de construire délivré avant le 01.01.1985 et les zones à bâtir qui ont été équipées avant cette même date. Lorsqu'aucune mesure d'assainissement ne peut être envisagée (techniquement et/ou financièrement), ni à la source, ni sur le chemin de propagation, ou que celles qui peuvent être mises en place sont insuffisantes, une décision d'allègement de l'obligation d'assainissement peut être octroyée par la Direction générale de l'environnement. Elle libère le propriétaire de la route de l'obligation d'assainir. Cette décision devra être ensuite publiée.

## 2. Descriptif des travaux

Trois planches annexées au présent préavis présentent les différents éléments.

### 2.1 Les mesures de type B, pose de revêtements phono absorbants

Les axes touchés par ces mesures d'assainissement et d'entretien sont les suivants :

- La route cantonale en traversée de localité RC n° 30 B-P (Route de l'Etraz);
- La route communale de la Rue de la Gare : cette voirie, du giratoire de la Gare au débouché du Chemin du Coutelet, fait partie du périmètre du projet. Le revêtement bitumineux de cette route sera réfectionné et la couche de roulement (tapis) posée de type phono-absorbante. Aucune modification géométrique n'est projetée;
- La route communale de la Route de Bénex-Dessus : cette voirie, du carrefour sous la tour d'eau au passage supérieure sur les voies de chemin de fer, fait partie du périmètre du projet. Le revêtement bitumineux de cette route sera réfectionné et la couche de roulement (tapis) posée de type phono-absorbante.

L'étude réalisée préconise une série de mesures d'entretien, basée sur une analyse préliminaire visuelle, qui sont :

- Un dégrappage complet de la couche de roulement et partiellement de la couche de base (soit env. 7-8cm);
- Une réfection et/ou renforcement des encaissements de route trop affaiblis (tests visuels et/ou essais), soit par reprise de l'encaissement global soit par adjonction d'une géogridde permettant de renforcer la chaussée;
- Des améliorations ponctuelles des grilles de routes, bordures et autres lignes de pavés;
- La pose d'une couche intermédiaire (5cm, AC T 16S);
- La pose d'une nouvelle couche de roulement de type phono absorbante (3cm, SDA-4 et 3cm, ACMR8-VD dans les zones fortement sollicitées).

Une analyse HAP (recherche des matériaux polluants dans la structure des routes) n'a pas montré de zones atteintes. Les fraisâts pourront donc être réutilisés en centrale. Pour rappel, ces matériaux pollués ne peuvent pas être recyclés raison pour laquelle leur évacuation et leur traitement est soumis à une taxe supplémentaire.

Les trottoirs existants et présentant des signes de fatigue seront également réfectionnés afin de profiter de la synergie des travaux et de la présence de l'entreprise. Les réfections ne nécessitent pas des opérations trop lourdes au vue de la charge moindre subie par ces surfaces.

### 2.2 Mesure de type C, modération de trafic sur la RC30 B-P, concept de mobilité et description des nouveaux ouvrages

#### Problématique de la modération de la vitesse de circulation

Un certain nombre d'aménagements ponctuels sont proposés sur l'axe de la RC 30 afin de suggérer une route de desserte et non plus une route de transit, qui plus est très rectiligne.

Pour ce faire, l'action porte sur plusieurs ouvrages ayant pour but une meilleure prise en compte du trafic piéton et notamment l'amélioration du franchissement de la RC, soit en ajoutant des zones de franchissement, soit en sécurisant le chemin des écoliers.

Le projet prévoit également une amélioration des conditions de transit des cyclistes sur le tronçon en créant une voie dédiée, presque continue, côté Jura de la RC et une petite piste, côté Lac sur la zone de plus forte pente juste avant le carrefour de la tour d'eau. La mesure est limitée par la nécessité de respecter la géométrie actuelle de la voirie (de bordure à bordure) et donc de limiter les coûts de réalisation. L'effet direct de la création de la piste dédiée est de réduire légèrement les voies de circulation.

Un radar fixe et son installation sont projetés un peu avant le carrefour de la tour d'eau. Cet emplacement correspond à l'endroit ayant montré le plus grand taux d'infraction lors des contrôles récents réalisés avec des systèmes mobiles. Même en mode passif, cette installation aura un impact sur la vitesse et augmente l'effet modérateur recherché.

Finalement, et considérant la notion de route de desserte villageoise, le projet prévoit la végétalisation d'espaces directement riverains de la RC ou interdits à la circulation. Ces massifs végétalisés, dans l'esprit de ce qui existe aux abords du giratoire de la Rue de la Gare, ont pour objectifs d'ajouter des obstacles visuels, de mieux ancrer dans le paysage de l'automobiliste la notion de traversée de localité et donc participent également à l'effet modérateur recherché.

### **Aménagements pour piétons**

Tous les passages piétons existants sont conservés ; bien que la fréquentation de certains soit vraisemblablement insuffisante du point de vue des normes en vigueur. D'un point de vue sécurité et visibilité, ils sont toutefois conformes à la nouvelle norme VSS (règles régissant les constructions routières en Suisse).

Au sud-ouest du giratoire de la gare, sur la branche en direction de Nyon, il est projeté de créer un nouveau passage piéton avec îlot central de protection pour connecter le chemin très fréquenté du DP 13 au travers de la propriété de l'Agroscope de Changins. Une reprise partielle d'un îlot est nécessaire afin de conserver les largeurs suffisantes de voirie pour le service hivernal.

Le passage piéton situé au droit du débouché du Chemin de la Dôle sur la RC est modifié et sa gestion et régularisation sera assurée par un feu. Ce dispositif répond à une demande formulée devant votre Conseil et permet de plus le positionnement de l'arrêt de bus, pour un confort d'utilisation accru tant pour les transports publics que pour les véhicules et les piétons.

Une aide à la traversée est créée au droit du Chemin Sous-le-Bois et du Chemin des Jacquines afin de simplifier l'itinéraire piéton qui figure au plan directeur comme axe de mobilité piétonnière. Cette aide est traitée conformément à la norme VSS et reçoit une géométrie absolument identique à celle d'un passage piéton. L'éclairage public sera renforcé conformément aux directives. Il est vraisemblable que la Direction générale de la mobilité et des routes refuse le marquage du passage piéton car son utilisation est insuffisante.

Pour ce qui est du solde du périmètre, seuls les marquages au sol seront modifiés et améliorés afin de mieux intégrer le nouvel environnement.

### **Aménagements pour cycles**

De façon à gagner en cohérence et, dans la mesure où le projet se propose de conserver la géométrie de la voirie actuelle pour des raisons financières, il a été décidé de privilégier le côté Jura de la route et d'y créer une bande cyclable continue ou presque, sur les 1.4 km en traversée de localité. Pour comparaison, la voie Lac recevra une bande cyclable d'environ 390m (2 tronçons, dont 120m existant).

Au droit du giratoire de la gare et côté Jura, cyclistes et piétons se côtoieront sur un ouvrage en site propre existant mais élargi à 2.5m. Il en sera de même entre le Chemin Sous-la-Dôle et le Chemin de la Tuilière sur un ouvrage neuf, profitant à cet endroit de la largeur du domaine public pour garantir la continuité de la voie cyclable.

### **Autres aménagements (modération, sécurisation)**

De nouvelles zones végétalisées sont projetées au centre de la voirie entre le Chemin des Mouilles et le Chemin de la Dôle sur une zone interdite à la circulation, entre deux voies de présélection. Le projet prévoit encore la création d'une porte d'entrée en créant des zones végétalisées de part et d'autre de la RC en lieu et place des anciens arrêts des transports publics à la tour d'eau et maintenant désaffectés.

L'îlot infranchissable au droit du carrefour des Jacquines est repris, prolongé et intégré au nouveau dispositif piéton.

## **2.3 Route de Bénex-Dessus**

### **Amélioration du cheminement piéton**

Afin d'améliorer et de sécuriser la desserte piétonne, le projet prévoit la création d'une bande polyvalente franchissable en prolongation du trottoir existant côté Genève de la chaussée.

La bande fait 1.5m. de large, mais est séparée de la chaussée par une bordure franchissable marquant un dénivelé de 7cm (contre 14cm pour un trottoir).

Cet ouvrage pourra être complété ultérieurement par une jonction, vers la parcelle domaine public 54 par exemple. Il est judicieux et économique d'opérer cette amélioration dans le cadre du changement de revêtement.

Sur les 26 derniers mètres, les conditions géométriques existantes ne permettent pas la réalisation de la bande polyvalente. Le marquage type faux-trottoir sera rétabli conformément à l'existant.

Il est encore prévu d'inverser les priorités pour le franchissement du pont sur les voies de chemin de fer afin de prioriser la ligne de transports en commun.

### 3. Devis estimatif des travaux

Génie civil			Subvention OPB	Total inter I	Subvention RN	Total Inter II	Subvention RC en localité	Total Inter III
Installation de chantier	80 000.00	SDA MR8		80 000.00	2 190.45	77 809.55	16 340.00	61 469.55
Secteur 1 - RC30								
o Voirie	245 000.00	2680 1570	34 268.80	210 731.20		210 731.20	66 380.35	144 350.85
o Trottoirs + nouveau passage piéton	55 000.00			55 000.00		55 000.00		55 000.00
Secteur 2 et 3 - RC30								
o Voirie	465 000.00	7970 770	80 700.80	384 299.20		384 299.20	121 054.25	263 244.95
o Trottoirs	65 000.00			65 000.00		65 000.00		65 000.00
o Régulation Feux du PPP et ilot	45 000.00			45 000.00	33 750.00	11 250.00		11 250.00
o Création d'une zone végétalisée sur RC	17 500.00			17 500.00		17 500.00		17 500.00
o Zone mixte Cycle/Piéton	60 000.00			60 000.00		60 000.00		60 000.00
o Aide à la traversée	35 000.00			35 000.00		35 000.00		35 000.00
o Radar fixe et installation	35 000.00			35 000.00		35 000.00		35 000.00
o Création d'une porte d'entrée végétalisée	25 000.00			25 000.00		25 000.00		25 000.00
Giratoire Rue de la Gare								
o Voirie	40 000.00	1100	5 984.00	34 016.00		34 016.00	10 715.05	23 300.95
o Trottoirs	5 000.00			5 000.00		5 000.00		5 000.00
o Zone mixte Cycle/Piéton	35 000.00			35 000.00		35 000.00		35 000.00
Rue de la Gare								
o Voirie	35 000.00	600	5 760.00	29 240.00		29 240.00		29 240.00
o Trottoirs	10 000.00			10 000.00		10 000.00		10 000.00
Route de Bénex-Dessus								
o Voirie	25 000.00	500	4 800.00	20 200.00		20 200.00		20 200.00
o Trottoirs	10 000.00			10 000.00		10 000.00		10 000.00
o Bande polyvalente	25 000.00			25 000.00		25 000.00		25 000.00
Eclairage public SEC et électrification Radar	7 500.00			7 500.00		7 500.00		7 500.00
Marquage et signalisation	125 000.00			125 000.00	3 000.00	122 000.00	34 160.00	87 840.00
Plantation	30 000.00			30 000.00		30 000.00		30 000.00
Divers et imprévus	140 000.00			140 000.00		140 000.00	44 100.00	95 900.00
<b>TOTAL TRAVAUX HT</b>	<b>1 615 000.00</b>		<b>131 513.60</b>	<b>1 483 486.40</b>	<b>38 940.45</b>	<b>1 444 545.95</b>	<b>292 749.65</b>	<b>1 151 796.30</b>
Honoraires GC	140 000.00			140 000.00	3 833.30	136 166.70	42 892.50	93 274.20
Honoraires Géomètre (Cadastration)	20 000.00			20 000.00		20 000.00		20 000.00
Honoraires Circulation et Am. paysagiste								
<b>Sous-total HT</b>	<b>1 775 000.00</b>			<b>1 643 486.40</b>		<b>1 600 712.65</b>		<b>1 265 070.50</b>
TVA 7.7%	140 000.00							
<b>TOTAL TTC</b>	<b>1 915 000.00</b>		<b>131 513.60</b>		<b>42 773.75</b>		<b>335 642.15</b>	
Total subvention HT								
Pourcentage			7.4%		2.4%		18.9%	

#### Remarques

Ces montants sont calculés sur la base de métrés réalisés par l'ingénieur et de prix moyens estimés.

Les honoraires d'ingénieurs comprennent toutes les prestations nécessaires au suivi des travaux ainsi que toutes les prestations géométriques nécessaires.

La prestation d'état des lieux se fera axe par axe et sera réalisé au préalable des travaux à l'aide d'un véhicule surmonté d'une caméra 360°. Cette prestation est nécessaire pour éviter tout litige avec des riverains sur d'éventuelles fissures ou dégâts apparues lors ou après les travaux.

#### **4. Réseaux et services existants**

##### **Eclairage public**

Les installations existantes sont suffisantes. Aucun complément n'est proposé avec ces aménagements, hormis un renforcement au droit de l'aide à la traversée et du nouveau passage pour piétons.

##### **Réseaux d'assainissement**

Le réseau de récolte des eaux météorites n'est pas modifié, mais simplement adapté par exemple au droit du nouveau quai de l'arrêt des transports en commun.

Cependant, il conviendra de s'assurer avant la réalisation des travaux prévus que l'ensemble des canalisations EU et EC situées dans l'emprise des travaux soit en parfait état et qu'il ne sera pas nécessaire de réintervenir à moyen terme.

##### **Services divers**

Lors de l'élaboration du projet d'ouvrage relatif aux travaux routiers décrits dans le mémoire technique, il conviendra d'informer tous les gestionnaires de réseaux concernés afin qu'ils puissent planifier d'éventuels travaux d'entretien et/ou de renforcement.

#### **5. Planification**

Afin de profiter des conditions météorologiques favorables, il est prévu de débiter les travaux au plus vite en 2018, ceci cependant dans le strict respect des délais politiques.

Les tronçons seront entrepris les uns après les autres et par phases successives afin de garantir le transit et l'accessibilité des riverains à leurs propriétés.

La durée de l'ensemble des travaux est estimée à 3 ou 4 mois en fonction des possibilités de fermeture des routes et, éventuellement, de travaux prévus par les communes voisines. Un planning prévisionnel plus détaillé sera établi en collaboration avec l'entreprise soumissionnaire, la direction technique des travaux et les services communaux.

Des itinéraires de déviation ainsi que des phases de circulation alternées seront planifiés et mis en place sur de courtes durées en amont et aval du périmètre afin d'éliminer la circulation de transit. Ces itinéraires de déviation se feront en partenariat avec la Direction générale de la mobilité et des routes, Section signalisation et entretien.

## 6. Subventions

Les objets "Routes cantonales en traversée de localité présentant un Trafic Journalier Moyen (TJM) de plus de 2'500 vhc/jour" et les "routes communales présentant un TJM égal ou supérieur à 2'200 vhc/jour" donneront lieu à une subvention bruit de la part de la Confédération. Une demande sera faite ultérieurement mais au plus tard au retour des soumissions (considérations issues de l'étude d'assainissement du bruit routier). Cette subvention couvre les travaux destinés à réduire l'impact sonore (déterminé par l'étude).

L'étude bruit devra faire l'objet d'une mise à l'enquête publique.

De même, une demande de subvention sera également transmise au Canton (Direction générale de la mobilité et des routes) au titre de participation à l'entretien des routes cantonales en traversée de localité. Le taux de subvention est établi par l'administration cantonale pour les travaux de renouvellement de la couche de roulement et pour ceux de renforcements d'encaissement de route.

A cela pourrait s'ajouter éventuellement un complément pour la longueur et le volume de trafic.

## 7. Aspects fonciers

Tous les travaux prévus s'inscrivent à l'intérieur du domaine public ou de l'espace public (servitude).

Pour des raisons de rendu et d'esthétisme, il est prévu de réfectionner quelques dizaines de m<sup>2</sup> d'entrées privées directement situés en bordure des voiries communales.

## 8. Aspects du développement durable

### Dimension économique

Le financement et planification aujourd'hui de mesures régulières d'entretien des voiries permettent de prolonger la durée de vie des infrastructures. Le concept est en adéquation avec une gestion parcimonieuse des finances communales.

Bien évidemment, l'ensemble des travaux prévus sera mis en soumission conformément à la Loi sur les marchés publics.

### Dimension sociale

Dans un contexte économique plus tendu, il est important que les collectivités publiques investissent dans leurs infrastructures, notamment dans le domaine de la mobilité. Dans ce projet, ce sont plusieurs entreprises, dont la plupart locales, qui sont et seront sollicitées.

### Dimension environnementale

Les mesures d'entretien préconisées permettent de pérenniser les voiries communales en évitant une dégradation trop rapide des couches de roulement. Cette action évite à terme une réfection plus lourde des chaussées, la sauvegarde de ressources naturelles (graviers) et l'élimination de matériaux en décharge contrôlée.

Une part prépondérante des fraisâts (rabotage des couches de roulement) sera recyclée par l'entreprise en centrale à bitume (refonte en produits bitumineux). Les matériaux souillés (HAP>20'000) seront éliminés conformément à la filière préconisée.

## 9. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

### Le Conseil communal de Prangins,

vu le préavis No 23/18,

ouï les conclusions de la commission chargée d'étudier cet objet,

attendu que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

### décide

1. d'adopter le préavis No 23/18,
2. d'accorder un crédit de CHF 1'915'000.00 pour les mesures d'assainissement du bruit routier et la réfection générale (mesure d'entretien) des voiries communales de la Route de l'Etraz en traversée de localité, de la Rue de la Gare et de la Route de Bénex-Dessus
3. d'autoriser la Municipalité à financer ces travaux par la trésorerie courante, ou par le biais d'un emprunt, conformément à l'art. 18 ch. 7 du Règlement du Conseil communal,
4. d'amortir le coût de ces travaux sur une durée de 30 ans au maximum.

Approuvé en séance de Municipalité du 8 janvier 2018.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic  
François Bryand



Le Secrétaire a.i.  
Jean-Numa Grau

Annexes : - 3 plans de situation

CANTON DE VAUD  
**COMMUNE DE PRANGINS**



Changement du revêtement bitumineux  
 Pose d'un tapis phono-absorbant  
 et réaménagements partiels

"Route de l'Etraz"  
 "Route de la Gare"

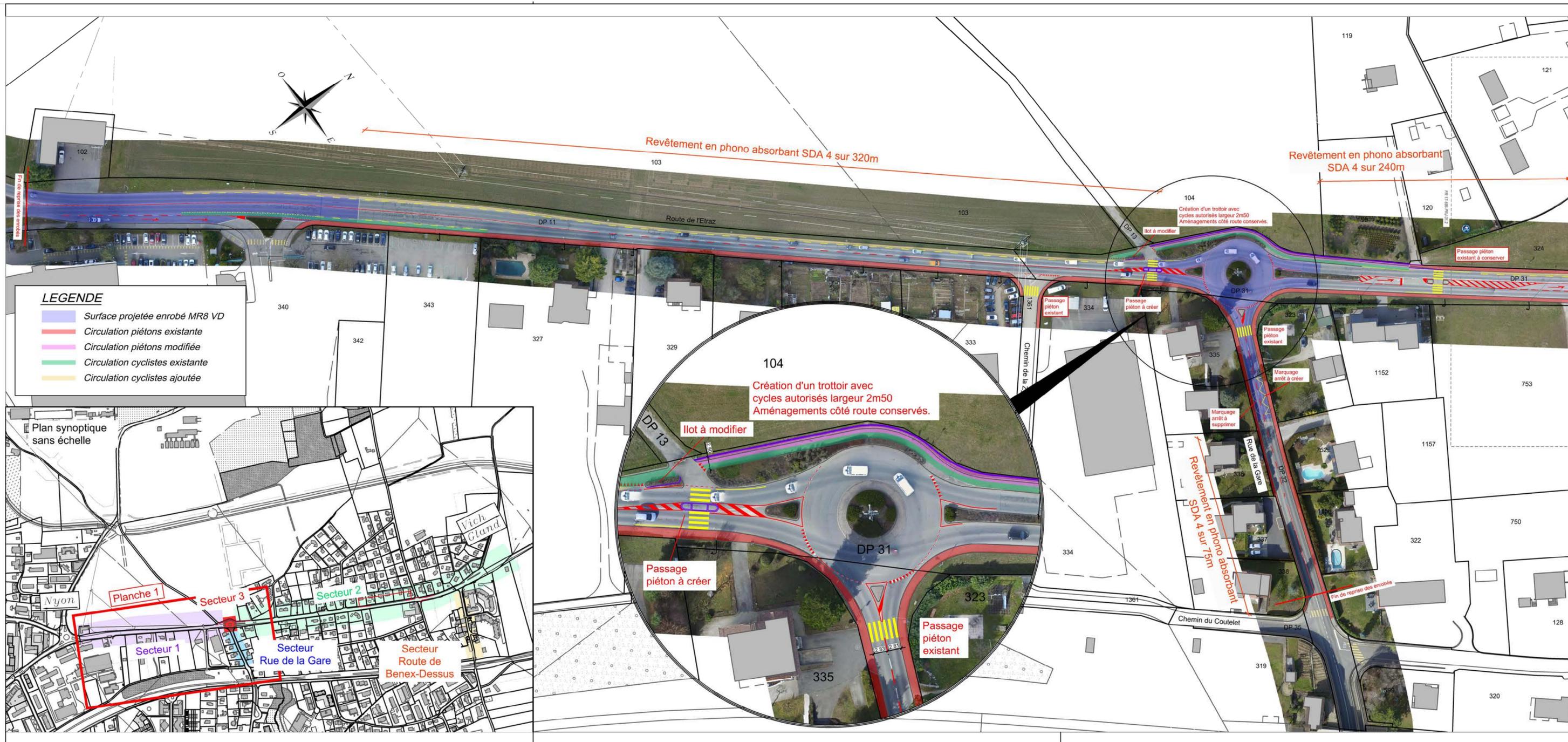
**- PROJET -**  
**SITUATION**  
 Planche 1



Route de Clémenty 60  
 CH-1260 NYON  
 Tél. 022 3638840  
 Fax. 022 3638849  
 info@bsr-ing.ch  
 www.schenksa.ch

Dossier technique	Plan no
PR 17-696	PRJ 31.1 b
ÉCHELLE 1 : 1000	DATE 08 déc. 2017

Ind.	Date	Dess.	Contr.	Objet de la modification
-	28 septembre 2017	JP	JFR	-
a	15 novembre 2017	JP	JFR	Modification selon séance
b	08 décembre 2017	JP	JFR	Modification mise en page



CANTON DE VAUD  
**COMMUNE DE PRANGINS**



Changement du revêtement bitumineux  
 Pose d'un tapis phono-absorbant  
 et réaménagements partiels

"Route de l'Etraz"

**- PROJET -**  
**SITUATION**  
 Planche 2



Route de Clémenty 60  
 CH-1260 NYON  
 Tél. 022 3638840  
 Fax. 022 3638849  
 info@bsr-ing.ch  
 www.schenksa.ch

Dossier technique	Plan no
PR 17-696	PRJ 31.2 b
ÉCHELLE 1 : 1000	DATE 08 déc.2017

Ind.	Date	Dess.	Contr.	Objet de la modification
-	28 septembre 2017	JP	JFR	-
a	15 novembre 2017	JP	JFR	Modification selon séance
b	08 décembre 2017	JP	JFR	Modification mise en page



CANTON DE VAUD  
**COMMUNE DE PRANGINS**



Changement du revêtement bitumineux  
 Pose d'un tapis phono-absorbant  
 et réaménagements partiels

"Route de l'Etraz"

**- PROJET -**  
 SITUATION  
 Planche 3



Route de Clémenty 60  
 CH-1260 NYON  
 Tél. 022 3638840  
 Fax. 022 3638849  
 info@bsr-ing.ch  
 www.schenk.ch

Dossier technique	Plan no
PR 17-696	PRJ 31.3 b
ÉCHELLE 1 : 1000	DATE 08 déc. 2017

Ind.	Date	Dess.	Contr.	Objet de la modification
-	17 novembre 2017	JP	JFR	-
a	15 novembre 2017	JP	JFR	Modification selon séance
b	08 décembre 2017	JP	JFR	Modification mise en page

