



CONSEIL COMMUNAL DE PRANGINS

COMMISSION AD-HOC

**Rapport de la Commission ad hoc
au Préavis municipal N°35/23**

**« Demande de crédit de CHF 210'000.- TTC pour la création d'un arrêt de bus aux Mélèzes
au Chemin de la Redoute »**

Madame la présidente,
Mesdames et Messieurs les conseillers communaux

Préambule

La commission ad-hoc, composée de Mme Marina Parashkevova (présidente et rapporteuse), ainsi que de MM. Peter Dorenbos, Gérald Müller, Jacques Auberson et Léo Durgnat, chargée d'étudier le préavis N° 35/2023, s'est réunie à 3 reprises comme suit :

- Le 20 avril: avec quatre conseillers communaux, à l'exception de Monsieur Gérald Muller, excusé;
- le 28 avril: la commission au complet en présence de Monsieur, le municipal Jean-Marc Bettems, et Monsieur Eric Zahnd, responsable du service travaux publics, déchets, voirie & espaces verts;
- le 8 mai: la commission au complet.

Le préavis a fait objet d'une trentaine de questions. Deux conseillers communaux ont aussi envoyé leurs questions à la commission.

Les membres de la commission remercient le municipal, Monsieur Jean-Marc Bettems ainsi que Monsieur Eric Zahnd pour leur disponibilité, leur aimable collaboration et pour le partage de tous les documents demandés, entre-autres: des échanges avec des résidents de Mélèzes, des statistiques sur les usagers de la ligne 805, des documents techniques, des comparaisons avec d'autres arrêts dans la région et des échanges avec la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (ci-après, la DGMR).

1. Introduction et contexte

Le **préavis No. 35/2023**, mis à jour depuis le **préavis 23/2022**¹ a pour objectif de mettre en conformité l'arrêt de bus des Mélèzes, pour garantir la sécurité et le confort des usagers tout en permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite².

○ Contexte historique du Préavis 35/2023

Pour donner suite au courriel d'un habitant du quartier des Mélèzes³, préoccupé par le manque de sécurité aux arrêts de bus de Mélèzes et Redoute, la municipalité a entamé en juillet 2019, une phase test pour une durée de six mois, en installant une structure provisoire aux Mélèzes. D'après les deux courriels examinés par la commission, les avis des résidents étaient très partagés. La municipalité a malgré tout conclu que la phase d'essai avait donné de bons résultats et une planification de mise à l'enquête et de réaménagement final de cet arrêt a été annoncée. Malheureusement, la commission a constaté qu'aucun retour solide à propos de cette phase test n'existait.

○ La LHand et état des lieux des arrêts de bus

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, ci-après la LHand⁴, est entrée en vigueur le 1er janvier 2004. La LHand contient des dispositions sur la manière de permettre ou de faciliter la participation des personnes handicapées à la vie sociale. Selon l'article 22 de la LHand, « *Les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi* », à savoir le 31 décembre 2023.

Concernant la conformité des arrêts de bus, selon la municipalité, depuis 2018 tous les arrêts de bus à Prangins en lien avec des réfections de chaussée ont été mis en conformité à la LHand, à savoir:

- Les Abériaux direction Gland
- Sus-Gare
- Tour d'Eau
- La Tuillière

Pour les arrêts situés sur le nouveau parcours⁵ du bus 805, la municipalité a préféré ne pas retarder le processus par la LHand, en mettant l'accent sur l'extension du réseau de bus.

¹ Pour plus d'information, cf. le courriel de la Secrétaire Municipale, datant du 14 septembre 2022: « Suspension préavis n° 23-2022: Demande de crédit de CHF 190'000.- TTC pour la création d'un arrêt de bus aux Mélèzes ».

² Pour rappel, l'aménagement des arrêts de bus relève de la responsabilité des propriétaires des routes, donc de la Commune de Prangins dans le cadre du présent préavis.

³ Courrier envoyé au Conseil communal en janvier 2019.

⁴ Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, 13 décembre 2002

⁵ À titre d'information, depuis 2018, la ligne 805 offre un trajet en boucle permettant de desservir l'ensemble du village de Prangins ainsi que l'Est de la Ville de Nyon (quartier Perdtemps et route de l'Etraz).

Il est à noter que selon le panneau d'affichage situé dans le bus 805, même l'arrêt de la gare avec son abribus n'est pas conforme :

La commission est sensible à l'accessibilité du territoire pranginois pour les personnes à mobilité réduite et invite par conséquent la municipalité à faire les aménagements nécessaires toutes les fois que le principe de proportionnalité le permet⁶.



2. Géometrie des aménagements proposés

À titre d'information, le rétrécissement de chaussée est préconisé de manière générale pour les routes à faible Transport Journalier Moyen (TJM < 3'000 véhicules par jour) ou zone 30km/h. Or, la proposition actuelle d'aménagement correspond en principe à la première condition préalable pour ce type d'aménagement.



Exemple de rétrécissement de chaussée au chemin du Vieux Collège à Eysins et partagé par la municipalité.

⁶ [LHand, art. 11, al. 1](#)

Comme indiqué dans le préavis, *« l'aménagement va réduire ponctuellement le gabarit de la route pour ne laisser qu'une voie de 3,50 m de largeur à la circulation »* et que *« cette solution rendra tout dépassement ou passage à côté du bus à l'arrêt impossible, y.c. pour les vélos »*⁷.

S'il est vrai que la sécurité des piétons serait améliorée et sans sous-estimer l'importance de cette dernière, la commission pense qu'il est tout aussi important de peser les intérêts des autres parties prenantes dans la circulation, notamment les cyclistes, les chauffeurs de bus, ainsi que les services d'urgences. La municipalité a assuré à la commission que les avis des usagers des TPN et des conducteurs de bus étaient plutôt positifs, mais cette dernière n'a reçu de la municipalité que deux courriels d'usagers avec des avis divergents sur la question. De surcroît, grâce à des enquêtes informelles des habitants des Mélèzes, et quelques sondages auprès des chauffeurs de deux bus à Prangins par rapport à la phase d'essai de 2019, la commission n'est pas convaincue que la solution proposée par la municipalité soit la meilleure pour les raisons suivantes:

2.1 Fluidité de la circulation

La commission est d'avis que l'aménagement actuel engendrerait une réduction de fluidité de la circulation dans les deux sens, surtout aux heures de pointe et risquerait d'avoir l'effet inverse de celui escompté sur l'utilisation des transports publics. En effet, même dans l'examen préalable de la DGMR Planification, il est constaté que *« la création de ce sens alterné, en plus de celui du pont de la Redoute, sera une contrainte supplémentaire pour l'exploitation de la ligne urbaine de bus notamment dans la perspective d'une éventuelle augmentation de sa fréquence dans le futur »*.

- ⇒ La commission se demande s'il est judicieux de prendre le risque d'installer un aménagement de cette importance avec un coût élevé, avec beaucoup d'incertitudes sur les effets sur la mobilité.

De surcroît, *« La DGMR Planification recommande aussi de vérifier qu'aux heures de pointe, la file d'attente derrière un bus à l'arrêt ne remonte jamais jusqu'au giratoire pour éviter le blocage de celui-ci. En effet, les véhicules en provenance du giratoire, en attente derrière le bus, devront non seulement attendre le départ de celui-ci, mais aussi l'écoulement du trafic en sens inverse pour pouvoir ensuite passer. »*

- ⇒ La commission a regretté de lire que la municipalité a décidé qu'un encolonnement de six véhicules jusqu'au giratoire ne serait que rarement dépassé, le nombre 6 étant calculé sur une base incertaine.

2.2 Mobilité douce

À l'opposé de l'exemple d'Eysins (photo de l'arrêt de bus à la page 3) où les cyclistes peuvent passer à côté du bus, la proposition actuelle de la municipalité dissuaderait les cyclistes à prendre ce chemin aux heures de pointe et aurait un effet contre-productif sur la mobilité douce. Pire, les cyclistes pourraient être tentés de rouler sur le trottoir.

⁷ Préavis 35/2023, page 5.

Pour rappel, les itinéraires touristiques « La Suisse à vélo » pour cyclistes itinéraires No 1 et 46 passent par le chemin de la Redoute.

2.3 Abribus

La commission s'est posé la question de la nécessité d'un abribus à cet emplacement ainsi que de son coût. N'étant unanime sur ce sujet, aucun commentaire ni recommandation ne peut être partagé.

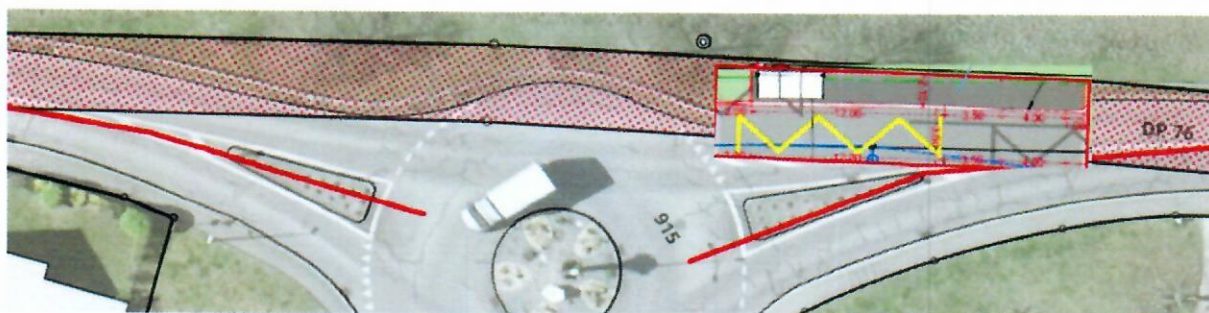
3. Recommendations de la Commission

Force est de constater que le gabarit disponible de la chaussée ne permet pas de pouvoir aménager un arrêt usuel dans le sens Prangins -> Nyon. La commission reste convaincue qu'une solution devrait être trouvée afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route et faciliter la bonne cohabitation des modes de transport à une des « portes d'entrée et de sortie » du village, tout en permettant une mise en conformité avec la LHand. La commission propose quelques pistes de réflexion, comme suit :

3.1 Déplacement de l'arrêt de bus de Mélèzes avant le giratoire en direction de Prangins.

La commission a suggéré à la municipalité d'explorer le positionnement de l'arrêt en sortie de giratoire afin de ne pas bloquer le trafic dans les deux sens. La DGMR n'a pas donné une suite favorable à cette proposition car il en résulte un fort risque de blocage du giratoire.

Alternativement, la municipalité pourrait examiner la possibilité de déplacer l'arrêt à l'entrée du giratoire, en provenance de Prangins. Le terrain, propriété de la Commune, semble convenir à un arrêt de bus en conformité de la LHand. Cet emplacement ne bloque pas le giratoire, ni le trafic en provenance de Nyon.



3.2 Révision du gabarit du nouvel aménagement proposé dans le préavis 35/2023 à la baisse, pour qu'au moins les cyclistes puissent passer (cf. l'exemple d'Eysins). En revanche, le problème d'encolonnement subsisterait. En effet, le gabarit proposé est de 2,15m alors que l'article 11 al.2 de l'OETHand (Ordonnance précisant les exigences techniques) précise « ... elle doit avoir une longueur d'au moins 200 cm et une largeur d'au moins 140cm, pour autant que l'espace le permette ».

3.3 Zone 30: Inclure chemin de la Redoute et chemin du Curson en zone 30, tout en prenant des mesures de sécurité additionnelles. Ceci, d'autant plus que selon le bureau de prévention des accidents, le risque pour un-e piéton-ne d'être tué en cas de collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est six fois plus élevé qu'à 30 km/h. Malheureusement, cette solution ne serait pas conforme à la LHand.

4. Amendement

Après discussion avec la municipalité, nous sommes arrivés à la conclusion que la réserve économique ne se justifiait plus (CHF 23'400.-), le préavis étant présenté soumissions rentrées. De plus il subsiste le poste divers et imprévu permettant de faire face à un éventuel surcoût. C'est pourquoi la commission vous propose l'amendement suivant :

Diminution de CHF 23'400.00 pour porter la réserve économique à CHF 0. La demande de crédit est portée à CHF 184'700.00

5. Conclusion

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

Le Conseil communal de Prangins

vu Le rapport-préavis N° 35/2023

lu Le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet

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

attendu que ledit objet est régulièrement porté à l'ordre du jour

décide : de refuser le préavis municipal N °35/2023

Les membres de la Commission vous remercient de votre lecture du présent rapport.

Prangins, le 13 mai 2023

La commission

M. Jacques Auberson

M. Peter Dorenbos

M. Gerald Muller

M. Léo Durnat

Mme Marina Parashkevova (Présidente)