



**Commune de Prangins**  
**Municipalité**

Préavis No 68/10  
Au Conseil Communal

Demande de crédit de Fr. 450'000.-- pour l'aménagement  
routier de la route de l'Etraz.

Mme Violeta Seematter, municipale  
M. François Bryand, municipal

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## 1. PREAMBULE

La nouvelle organisation du réseau routier de l'agglomération nyonnaise prévoit la création d'une route de distribution urbaine (RDU) passant en bordure de la zone urbanisée de Prangins. Dans ce nouveau cadre, la route de l'Etraz, actuellement route cantonale principale (TJM = 16'000 véhicules par jour), est déclassée en route urbaine structurante. A long terme, il y a donc lieu de revaloriser cette route, de lui donner un rôle plus local et un caractère plus urbain. Reste néanmoins à gérer la situation actuelle et la situation intermédiaire durant lesquelles un trafic important s'écoulera sur cette route.

## 2. HISTORIQUE

La route de l'Etraz a été jusqu'à peu limitée à 60km. Sa largeur, son caractère exclusivement routier, les importantes charges de trafic, ainsi que les vitesses pratiquées sur cette artère la rendent très peu sûre et inconfortable pour les modes doux (traversées et cheminements longitudinaux).

Durant les heures de pointe (HP) les nombres véhicules relevés se montent à :

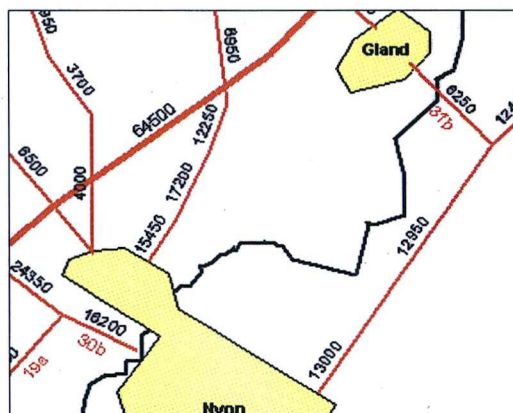
### *Charges de trafic*

Le nombre de véhicules empruntant actuellement la route de L'Etraz varie entre **15'500 et 17'000 véhicules par jour**, dont environ 2% de poids lourds.

Durant les heures de pointe (HP), les nombres de véhicules relevés se montent à :

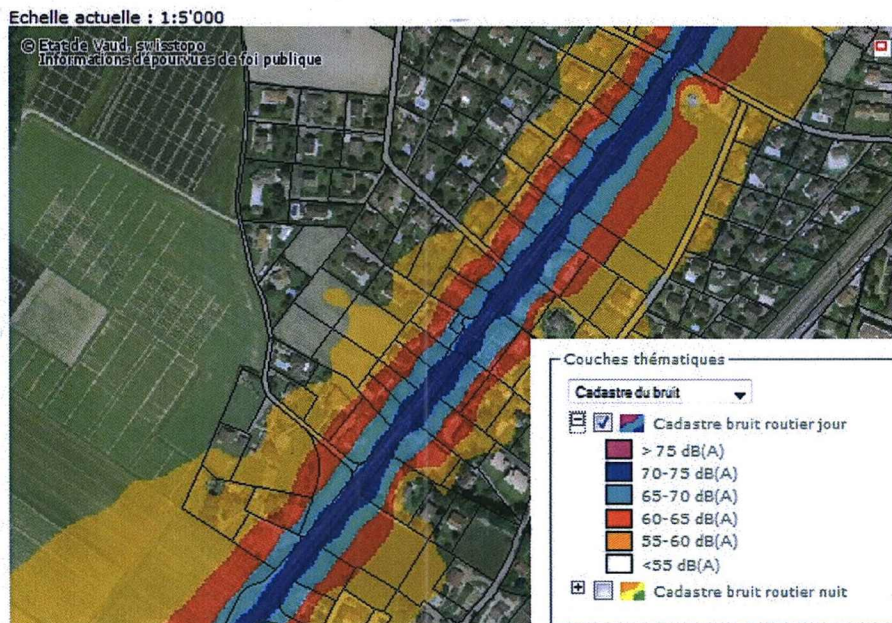
**HP matin** : 1'250 véhicules/heure, soit 8%

**HP soir** : 1'550 véhicules/heure, soit 10%



## Nuisances sonores

Pour la route de l'Etraz, le cadastre cantonal du bruit montre que les limites d'immissions (valeur diurne) sont dépassées pour une bonne partie des maisons situées dans la première rangée au bord de la chaussée (**en rouge**) et que la cote d'alarme est atteinte pour quelques unes d'entre elles (**en bleu clair**). Preuve en est, à la route de l'Etraz, la multitude de murs qui séparent les propriétés de l'infrastructure routière et qui renforcent encore la coupure qu'elle provoque.



## Expertise pour la pose d'un feu pour piétons

### Contexte

La zone urbanisée située au nord-ouest de la route de l'Etraz comprend au total 380 habitants, dont 50 enfants en âge de scolarité. La fréquentation de la route de l'Etraz par les piétons ou par des vélos est globalement très faible pour des questions d'insécurité et d'inconfort. En particulier, compte tenu de la dangerosité de la traversée de cette route, les parents, à quelques rares exceptions près, amènent leurs enfants à l'école.

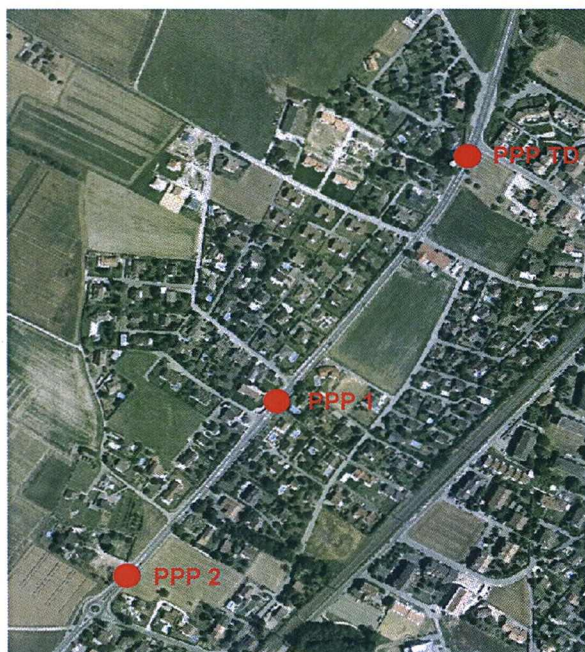
Pourtant, afin de remédier à ce dernier problème, ces personnes ont fait la demande à la Municipalité de sécuriser un passage piéton avec des feux. Le présent chapitre a pour but d'évaluer la pertinence de la pose d'un tel système. Cette expertise est faite sur la base des critères de la norme VSS SN 640 241, "Circulation piétonne, Passages pour piétons".

### Trafic piéton

Des comptages ont été réalisés sur les deux passages piétons concernés, soit :

- le passage proche de l'arrêt de bus, au centre du tronçon concerné (1),
- le passage situé juste après le giratoire (2).

Ces comptages ont été ciblés sur les heures de la rentrée et de la sortie des classes, soit pendant 20 minutes avant et après les heures considérées. De là ont pu être déduites des estimations du nombre horaire de déplacements, du nombre de déplacements durant les cinq heures les plus chargées, ainsi que du nombre d'élèves se rendant à l'école à pied (voir tableau ci-dessous). Les résultats montrent que le trafic piéton est faible.



	Passage piéton 1	Passage piéton 2
Nombre de piétons moyen durant les 20' déterminantes	5	2
Nombre estimé de piétons durant une heure déterminante	15	6
Nombre minimum estimé de piétons durant les quatre heures les plus chargées	40	8
Nombre d'élèves se rendant actuellement à l'école à pied	10	2

### Population et potentiel de piétons

Les données de population constituent la base pour estimer les utilisateurs potentiels des passages piétons PPP1 respectivement PPP2. Le tableau ci-dessous récapitule ces données de population en fonction des bassins versants des différentes dessertes.

1. Les Mouilles	
Habitants	Ecoliers
27	2
2. La Dôle	
Habitants	Ecoliers
32	1
3. La Tuilière / Les Vignes	
Habitants	Ecoliers
138	19
4. Sous-le-Bois	
Habitants	Ecoliers
127	16
5. Le Pelard	
Habitants	Ecoliers
56	4
Total	
Habitants	Ecoliers
380	42



Le potentiel des utilisateurs des passages piétons est obtenu en considérant les hypothèses suivantes (base pour les 2 dernières hypothèses : microrecensement 2005) :

- au moins 50% des écoliers vont à l'école à pied (4 déplacements/jour par écolier),
- un tiers des déplacements des actifs sortants de Prangins se fait en transports publics et rejoignent donc l'arrêt de bus situé près du PPP1 (2 déplacements/jour par habitant actif),
- 7% des autres déplacements se font à pied (2 déplacements/jour par habitant),
- l'heure de pointe déterminante est celle du matin, seuls les écoliers et les actifs sont considérés dans le calcul du nombre de déplacements.

Bassins	1	2	3	4	5	Total
Ecoliers concernés	2	1	9	8	2	22
Actifs sortants concernés	5	6	25	23	10	69
Autres déplacements (habitants concernés)	1	2	7	7	3	20
Total des déplacements /jour	20	20	100	92	34	266
<b>Total des déplacements HP</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>91</b>

Pour l'heure de pointe déterminante, la répartition des usagers sur les passages piétons peut ensuite se faire en fonction des bassins versants. Pour ce faire, les autres passages piétons (giratoire PPP 2 et Tour d'Eau PPP TD) ont été considérés.

Déplacements HP <sub>matin</sub>	1	2	3	4	5	Total
Passage piéton 1	5	7	34	23	2	71
Passage piéton 2	2	0	0	0	0	2
Passage piéton TD	0	0	0	8	10	18

### 3. DESCRIPTIF DES TRAVAUX

Aménagements et mesures d'accompagnement

#### *Abaissement de la vitesse à 50 km/h*

La limitation de la vitesse actuellement signalée sur la route de l'Etraz (territoire de Prangins) était de 60 km/h.

Compte tenu du fait que :

- la route de l'Etraz sur le territoire de Prangins est "en traversée" et est urbanisée des deux côtés,
- que cette route est limitée à 50 km/h sur le territoire de Nyon,
- que les aménagements prévus correspondent à un milieu urbain et tiennent compte de l'ensemble des usagers, motorisés ou non (voir chapitre suivant).

**La vitesse sur la Route de l'Etraz a été abaissée à 50Km/h suite à l'autorisation du Canton.** (entre la limite communale avec Nyon et la Tour d'Eau).

### *Description des aménagements prévus à court et moyen termes (cf plans annexés)*

- Les trois passages piétons sont soulignés par l'aménagement de plateformes (surcharge de bitume de 6 cm). Les plateformes seront marquées soit par un revêtement différencié sur l'ensemble de la plateforme (bitume rouge ou peinture "pépité") ou par une mise en évidence des rampes (peinture "pépité").
- Un 4<sup>e</sup> passage piéton avec îlot central est prévu au droit du chemin de la Longeraie, permettant de connecter le flux des piétons et promeneurs vers le centre du village (rue de la Gare).
- L'amélioration de l'éclairage public des passages piétons est prévu, conformément à la directive SLG 202.
- La plateforme centrale est plus longue et accueille l'arrêt de bus et le passage piéton régulé. Ce feu sera allumé en permanence, le vert "piéton" étant obtenu par bouton-poussoir.
- Sur le reste du tronçon, les présélections sont supprimées et des bandes cyclables sont marquées. Celles-ci ont pour but de sécuriser les deux-roues non motorisés et d'éloigner la circulation automobile des trottoirs étroits sur ce tronçon. Au droit des accès latéraux, une peinture souligne la présence de ces bandes. Afin d'assurer la continuité des cheminements deux-roues sur la totalité du tronçon, le trottoir actuel côté lac situé entre l'arrêt de bus et le passage piéton de la Tour d'Eau est affecté aux vélos. En effet, les gabarits ne permettent pas de marquer deux bandes cyclables et ce trottoir n'est pas du tout utilisé par les piétons. La création d'un îlot permet une réinsertion sûre des cyclistes.
- L'îlot séparant les deux sens de circulation et empêchant le tourner-à-gauche au chemin Sous-Le-Bois est supprimé et remplacé par une signalisation adéquate ainsi que par une ligne continue.
- En direction de Nyon, une bande cyclable est créée des deux côtés de la chaussée, assurant la continuité de celles marquées sur le territoire nyonnais.
- Enfin, des arbres d'essence indigène sont plantés pour renforcer le caractère urbain de ce tronçon et pour anticiper l'aménagement de la future rue urbaine.

#### **4. DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le resurfaçage intégral de la Route de l'Etraz depuis le Giratoire jusqu'à l'intersection avec le Chemin des Jaquines se fait dans le but d'assainir ce tronçon routier d'un point de vue de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Celle-ci fixe un ultime délai (2018) aux propriétaires des ouvrages routiers non-conformes pour réaliser l'assainissement.

La Commune de Prangins profite de progrès considérables réalisés cette dernière décennie par les fabricants de revêtement bitumineux. Ainsi le revêtement phonoabsorbant imposé aux entreprises de génie civil dans la soumission répondra aux plus hautes exigences en la matière ; à savoir un gain acoustique de 9dB(A).

Cette valeur de réduction correspond à un bruit de roulement divisé par 8 (la mesure du bruit est logarithmique et une augmentation ou diminution de 3dB(A) correspond à une augmentation ou diminution du bruit par deux).

La formulation de cet enrobé à faible granulométrie lui donne une texture de surface très particulière et très esthétique. Les micro-vides internes et non communicants de cet enrobé ainsi que sa micro texture de surface sont les conditions essentielles à la réduction des nuisances sonores provoquées par les pneumatiques sur la chaussée.

## 5. COÛTS

### *Devis général estimatif HT à +/- 10%*

#### *Génie civil (soumissions rentrées)*

A	Installation et signalisation de chantier	Fr.	12'000.00
B	Terrassements	Fr.	41'750.00
C	Assainissement	Fr.	12'600.00
D	Fondations	Fr.	6'900.00
E	Bordures	Fr.	30'150.00
F	Revêtements hydrocarbonés	Fr.	157'350.00
G	Travaux en régie	Fr.	3'500.00

#### *Feux tricolores pour piétons*

A	Fourniture, pose, électrification	Fr.	60'000.00
---	-----------------------------------	-----	-----------

#### *Marquages et signalisations*

A	Signalisation horizontale et verticale	Fr.	55'000.00
---	--	-----	-----------

#### *Plantation*

A	Arbres	Fr.	10'000.00
---	--------	-----	-----------

#### *Honoraires*

A	Honoraire GC (enquête, soumission)	Fr.	13'000.00
B	Honoraire GC (Direction, TE)	Fr.	14'000.00
C	Honoraire Géomètre (implantation)	Fr.	1'500.00

Total général HT Fr. 417'750.00

TVA 7.6% Fr. 31'750.00

**Total TTC Fr. 449'500.00**

**Arrondi à Fr. 450'000.00**



## 5. CONCLUSIONS

Au vu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

### Le Conseil communal de Prangins

vu le préavis municipal No 68/10 concernant la demande de crédit de Fr. 450'000.-- pour l'aménagement routier de la route de l'Etraz,

vu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,

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

attendu que ce dernier a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

### décide

1. d'adopter le préavis municipal No 68/10 concernant la demande de crédit de Fr. 450'000.-- pour l'aménagement routier de la route de l'Etraz,
2. d'accorder un crédit de Fr. 450'000.-- pour le financement de cette opération,
3. de porter au budget de fonctionnement, durant 30 ans, la somme de Fr. 15'000.-- par année, au titre d'amortissement,
4. de financer cette opération conformément aux dispositions de l'art. 19, chiffre 7, du Règlement du Conseil communal et de porter au budget de fonctionnement les frais y relatifs.

Ainsi délibéré en séance de Municipalité du 10 août 2010, pour être soumis au Conseil communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



H.-R. Kappeler

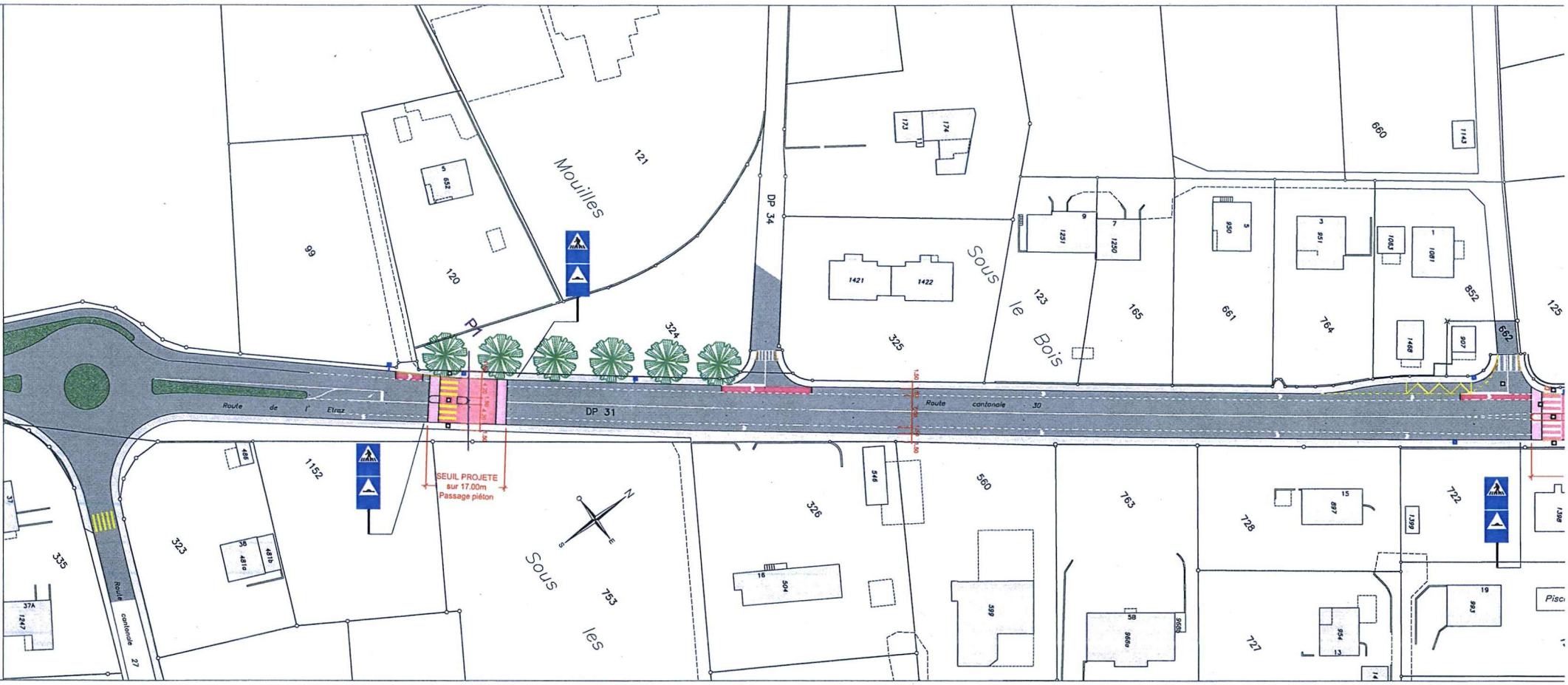


La Secrétaire adj.

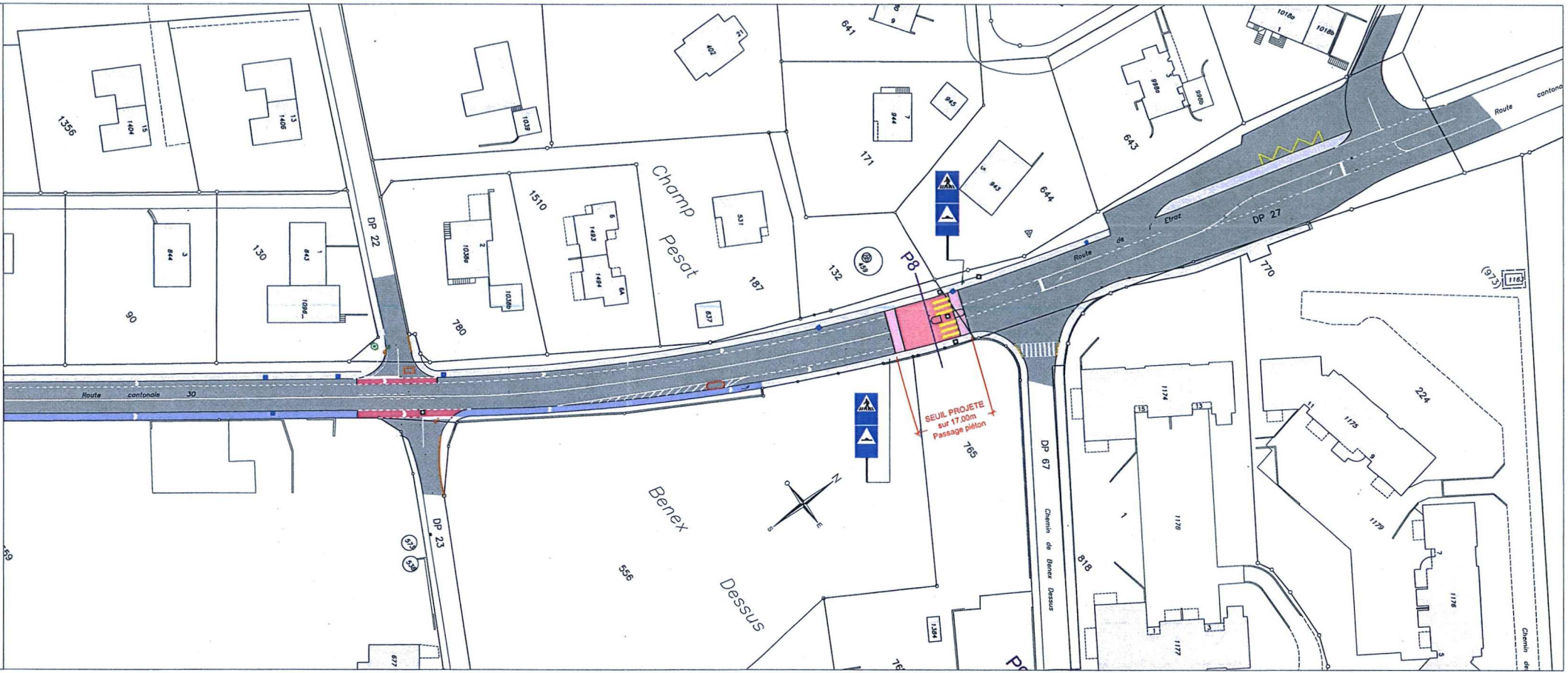


N. Pichon

Annexes : Plans







CANTON DE VAUD  
MUNE DE PRANGINS



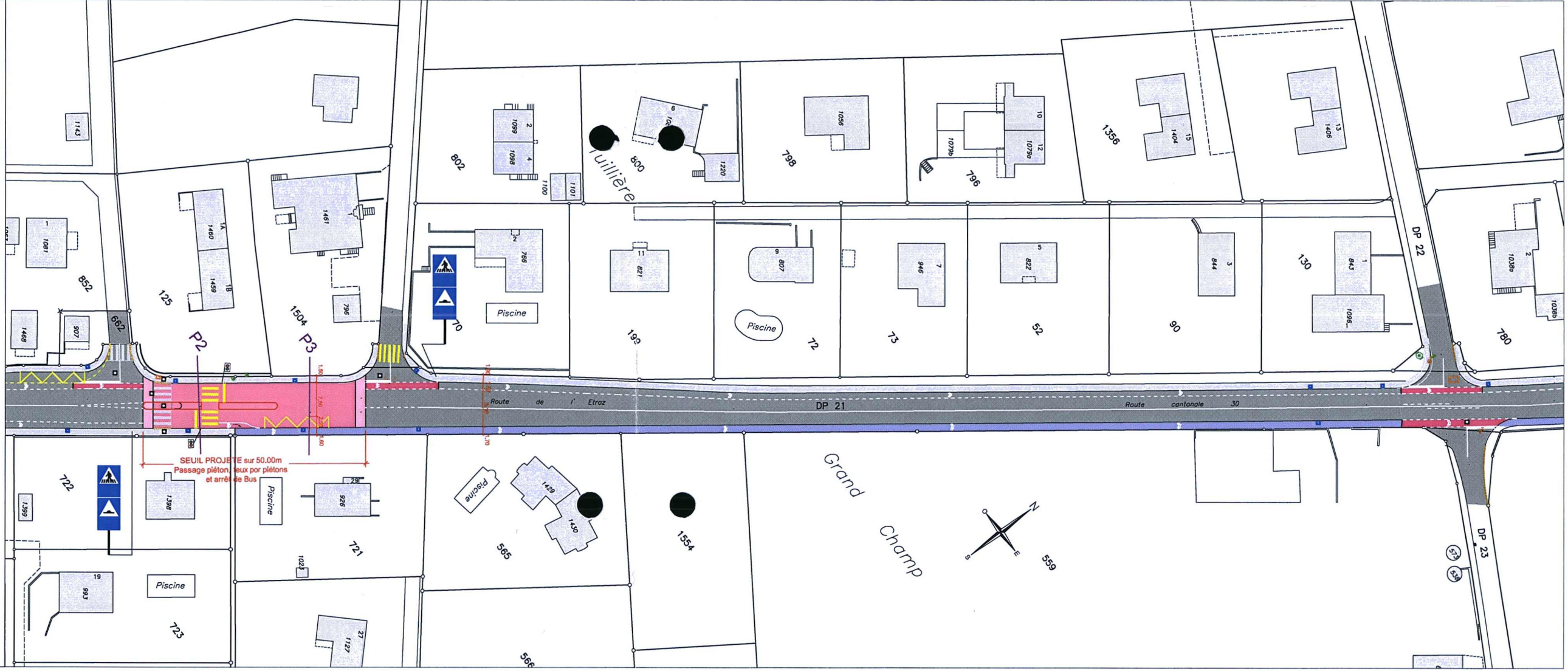
Route cantonale n° 30b  
**DEROGATION DE TRAFIC**  
aménagement provisoire  
aménagement de pistes cyclables  
modification des passages piétons  
réalisation de seuils "doux"  
mise en place d'un feu pour piétons

Route de l'Etraz  
**EXAMEN PREALABLE**

2 - Secteur "Tuillière - Grand Champ"  
SITUATION 1:500  
COORD. CNS N° 1261  
Y = 508'065 X = 139'135  
Y = 508'500 X = 139'790

Objet: PR08681\_AV01 Nyon, le 12 février 2009

SA  
JLS  
i.ch  
**team+**  
transports  
environnement  
aménagement du territoire



CANTON DE VAUD  
MUNE DE PRANGINS



Route cantonale n° 30b

**OPERATION DE TRAFIC**

- aménagement provisoires
- aménagement de pistes cyclables
- action des passages piétons
- réalisation de seuils "doux"
- pose d'un feu pour piétons

Route de l'Etraz

**EXAMEN PREALABLE**

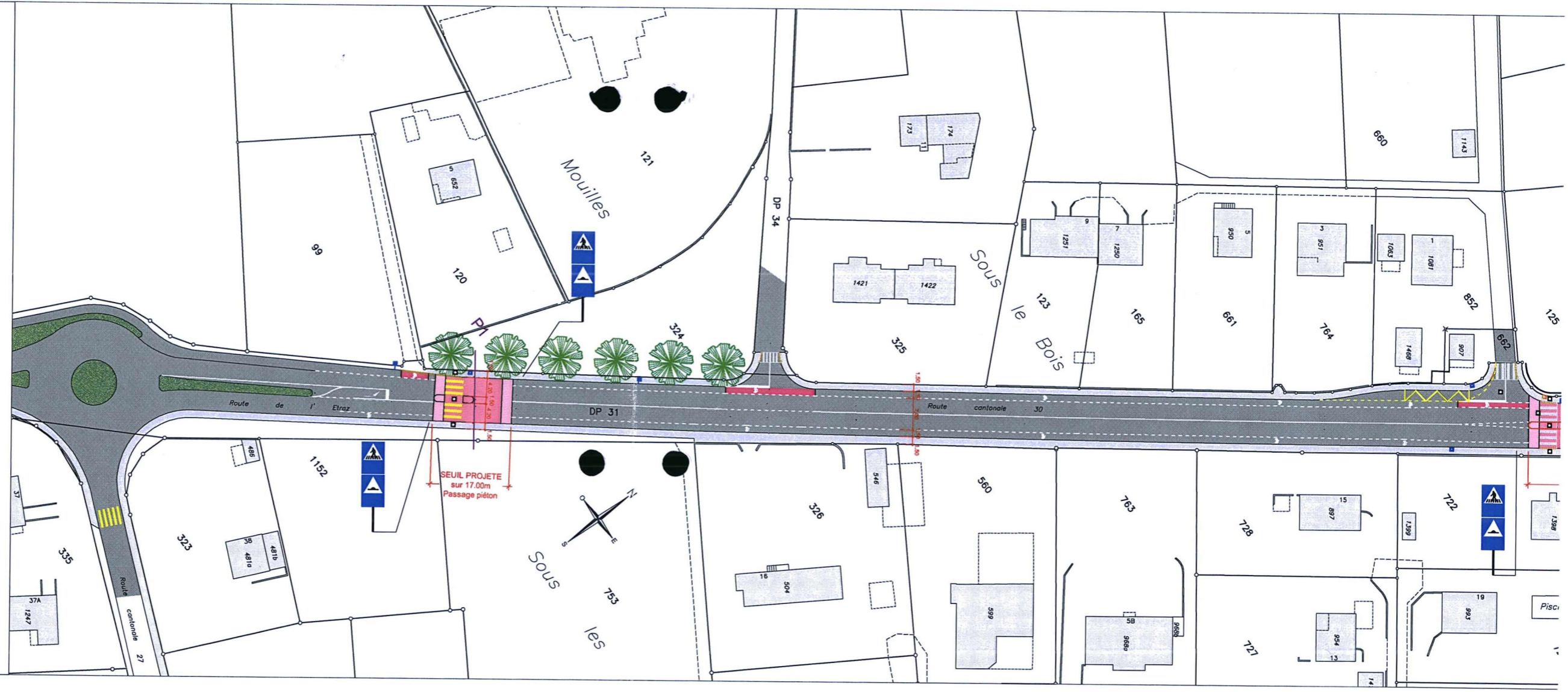
Secteur "Les Mouilles - Sous le Bois"

SITUATION 1:500

COORD. CNS N° 1261  
Y = 508'065 X = 139'135  
Y = 508'500 X = 139'790

PR08681\_AV01 Nyon, le 12 février 2009

team+  
transports  
environnement  
aménagement du territoire



CANTON DE VAUD  
MUNE DE PRANGINS



Route cantonale n° 30b

**DERATION DE TRAFIC**

- ménagements provisoires
- agement de pistes cyclables
- action des passages piétons
- réalisation de seuils "doux"
- pose d'un feu pour piétons

Route de l'Etraz

**EXAMEN PREALABLE**

Secteur "Champ Pesat - Rte de Bénex"

SITUATION 1:500

COORD. CNS N° 1261  
Y = 508'065 X = 139'135  
Y = 508'500 X = 139'790

PR08681\_AV01 Nyon, le 12 février 2009

team+  
transports  
environnement  
aménagement du territoire

