

RAPPORT DE LA COMMISSION chargée d'étudier le PREAVIS N° 49 / 09:

DEMANDE D'UN CREDIT D'ETUDE DE Fr. 64'600.- POUR LA
PLANIFICATION DES ZONES A VITESSE MODEREE

La commission, formée de Madame Sonia Pozza Agthe et Messieurs Georges Bochud, Michel Décurnex, Peter Dorenbos et Georges Suter s'est réunie le 26 août, le 1^{er} et le 5 septembre en accueillant les deux premières fois Madame Violeta Seematter, municipale responsable qui a apporté des précisions et répondu aux questions, toutefois sans fournir de documents à l'appui.

La seconde fois elle a en plus entendu M. Christian Jaeger associé de la maison Team Plus Elle les remercie tous deux pour leur disponibilité.

Cette commission est la première à se réunir à la rentrée et a fait les frais de l'installation de nouvelle technologie d'accès au bâtiment communal.

Elle n'a pas pu se réunir seule avant l'arrivée de la Municipale car l'accès à la maison de commune était impossible, suite à la pose de serrures à badges.

Bases légales :

La vitesse dans les localités est limitée à 50 Km/h par loi fédérale.

Si l'on veut baisser davantage la limitation sur un tronçon, cela constitue une dérogation, laquelle est soumise à une autorisation spécifique du canton, lequel exige à son tour une expertise préalable. (voir art 3 de l'ordonnance citée à la fin de ce document)

Bref, si l'on veut imposer une vitesse inférieure à 50 Km/h, une expertise est obligatoire.

Si des travaux sont à entreprendre par la suite, ils feront bien sûr l'objet d'une nouvelle décision municipale (avec ou sans préavis selon le coût) et qui dépendront probablement d'autres dicastères.

La première question à se poser est de savoir si l'on veut ralentir davantage la circulation sur la commune ?

et sa conclusion logique est selon que l'on :

estime que la circulation dans la commune est en ordre :

→ refuser le préavis

estime que l'on devrait ralentir davantage la vitesse sur certains tronçons ou dans certains quartiers :

→ refuser le préavis, des études ponctuelles moins chères seront à faire pour les zones concernées

estime qu'il faut ralentir le trafic un peu partout dans la Commune :

→ accepter le préavis

Motivation

La Municipalité a déjà certaines idées pour divers quartiers de Prangins (préavis annoncés : route de l'Etraz, route de Bénex, rond-point des Murettes) c'est pourquoi elle prévoit de demander cette expertise.

Elle s'appuie sur de « nombreuses » demandes d'habitants, soit une quinzaine parvenues ces derniers vingt ans.

Elle s'est basée aussi sur les résultats des ateliers organisés l'an dernier et les recommandations (qui n'ont toutefois pas été montrés à la commission) de M. Marchand, urbaniste du Plan directeur et M. Done.

Puisque, à ses yeux, toute la commune est concernée, un tel travail

1. sera moins cher que des expertises pour tous les quartiers pris individuellement
2. donnera une vision globale, une sorte de cartographie.

« Prangins grandit et pas l'infrastructure » ne se lassent pas de répéter d'anciens et d'actuels conseillers communaux.

Inversement, un risque avec l'étude globale est que si les travaux qui en découlent ne sont pas faits rapidement, il se pourrait que l'on doive refaire des expertises partielles, car justement la commune évolue, ses rues aussi.

Pensez aux trajets des bus, une seule ligne il y a deux ans, deux depuis, et déjà modifiés.

Mandataire

Un seul mandataire est proposé, sans mise en concurrence (soumissions).

Néanmoins la commission a eu une excellente impression du bureau Team+ par son directeur, ingénieur EPFL avec une bonne expérience dans ce domaine et de bons contacts avec l'Etat. Il travaille en ce moment pour des communes proches (Eysins, Nyon).

Deux autres études de ce bureau qu'elle a pu voir montrent un travail précis et soigné.

Les mesures évoquées par ce bureau ne s'arrêtent pas à des limitations de vitesse. La panoplie est vaste : vitesse réduite à 30 Km/h, vitesse archiréduite (zones dites « de rencontre » à 20 Km/h), portails de zones, gendarmes couchés, îlots, chicanes, sens uniques, trottoirs continus, modifications locales de tracé, changement de 'look', arborisation, etc.

Durée et garanties

La réalisation de l'expertise prendra au minimum six mois mais, sauf problèmes ou imprévus, pas beaucoup plus.

Les mesures qui y figureront seront des suggestions, sans obligation de les réaliser.

Puis l'acceptation par le canton a une validité de 5 à 10 ans

La validité du document proprement dit n'a pas de limite légale.

A noter que Team+ s'engage à faire aboutir l'étude auprès du Canton.

La Municipalité, par la voix de Madame Seematter s'engage clairement à consulter, avant toute réalisation,

ET la commission d'urbanisme

ET la commission de mobilité.

Observations et remarques supplémentaires

Les deux routes (de Suisse et de l'Etraz) ne sont officiellement pas concernées par ce préavis. Or, une « vision globale devrait les intégrer ».

D'autre part, la réduction de leur vitesse à 50 Km/h pourra amener le Canton à les remettre à la Commune avec les charges, permanentes celles-ci !, de leur entretien.

Indépendamment des avantages et inconvénients du projet proprement dit (vision globale formalisée et économie d'échelle, mais grand coût quand même), on doit se poser la question fondamentale du ralentissement supplémentaire du trafic :

Si la loi actuelle était appliquée, une grande partie des problèmes évoqués serait réglée.

Ne vaudrait-il pas mieux faire appliquer la signalisation existante qui ne l'est manifestement pas et responsabiliser davantage les automobilistes (et deux-roues, motorisés ou pas, et piétons !) ?

Réserve

Ce préavis, anodin au premier abord par son montant modique, prend une tout autre importance si l'on pense aux travaux qui pourront en découler.

La Municipalité a dit qu'elle attendait du 'Canton' une 'autorisation générale'.

Comme avec d'autres crédits d'étude, le moment venu de passer aux travaux, le Conseil entendra peut-être le refrain : « Vous n'allez tout de même pas contrer ces travaux puisque nous en avons payé l'étude que VOUS avez votée en septembre 2009. »

Avantage

Si on opte pour des expertises au cas par cas, le financement par petites tranches échappera au contrôle du Législatif.

Le Conseil, à travers l'acceptation de ce préavis, se donne une meilleure vue et, dans une certaine mesure, un meilleur contrôle.

Conclusion de la commission

Après avoir mis plusieurs fois tous les arguments sur les deux plateaux de la balance et constaté que celle-ci reste horizontale, la commission – dont aucun membre n'est vraiment convaincu, ni en faveur ni contre ce préavis –, plutôt que de vous présenter deux conclusions, s'est mise d'accord de vous recommander sans enthousiasme de l'approuver.

Conclusions formelles :

Le Conseil communal de Prangins,

vu le préavis municipal N° 49 / 09 concernant la demande d'un crédit d'étude de Fr. 64'600.- pour la planification des zones à vitesse modérée,
 lu 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 N° 49 / 09 concernant la demande d'un crédit d'étude de Fr. 64'600.- pour la planification des zones à vitesse modérée
2. d'accorder un crédit de Fr. 64'600.- pour le financement de cette étude
3. de porter au budget de fonctionnement, durant 10 ans, la somme de Fr. 6'460.- 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.

Prangins, le 7 septembre 2009

Sonia Pozza Agthe



Georges Bochud



Michel Décurnex



Peter Dorenbos



Georges Suter
(Président)

g Suter

* * * * *

Annexe :

Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre
du 28 septembre 2001 (extrait)

Article 3 Expertise

L'expertise requise selon l'art. 32, al. 4, LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment :

- a. la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre
- b. un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire,
- c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer ;
- d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V_{50} et vitesse 85 % V_{85});
- e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation ;
- f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ;
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

Vous pouvez consulter l'ordonnance au complet sur le site officiel :

<http://www.admin.ch/ch/f/as/2002/149.pdf> (format pdf)

ou

http://www.admin.ch/ch/f/rs/741_213_3/a3.html (texte copiable)