



MUNICIPALITE DE GLAND

Préavis municipal n° 52 relatif à l'octroi d'un crédit de construction pour la mise en place d'une zone 30km/h dans le secteur nord de la ville.

Madame la présidente,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Préambule

Ces dernières années, la ville de Gland a connu un fort développement de son urbanisation qui s'est accompagné d'une augmentation constante de la mobilité et particulièrement du trafic motorisé. Les problèmes engendrés par cette évolution ont suscité de nombreuses demandes en vue d'améliorer notamment la sécurité des enfants et de manière plus générale la situation des piétons et des cyclistes. Deux motions¹ ont d'ailleurs été déposées dans ce sens auprès du conseil communal en 2002 et 2004.

Les différentes études de circulation dont disposait à l'époque la municipalité ne permettant pas de répondre de manière cohérente aux diverses préoccupations exprimées, la commune de Gland s'est alors dotée d'un plan directeur des mobilités douces².

Ce document, après avoir établi un état des lieux de la situation actuelle, définit des principes d'intervention et esquisse quelques propositions d'aménagement permettant non seulement d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes mais également la qualité, l'attractivité et le confort des aménagements leur étant destinés.

Parmi ces différentes propositions, la municipalité s'est notamment montrée favorable à l'idée de sécuriser les déplacements par une modération de la vitesse en aménageant progressivement sur le territoire communal plusieurs zones 30.

Au nombre de trois, les zones retenues ont fait l'objet, conformément à la Loi fédérale sur la circulation routière et à l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, d'une expertise auprès des autorités cantonales, vérifiant que les conditions nécessaires à l'introduction de zones modérées soient remplies. Cette évaluation a finalement abouti à l'autorisation d'abaisser la vitesse à 30 km/h au moyen de la signalisation adéquate et de mesures de modération à l'intérieur des périmètres suivants :

- Le secteur nord de la ville situé d'une part, entre l'autoroute et les voies CFF et d'autre part, entre les axes avenue du Mt-Blanc / route de Begnins et route de Luins / Vy-Creuse (zone 30 « sur gare »).
- La partie sud de l'agglomération comprise entre les voies CFF et la route Suisse ainsi qu'entre l'avenue du Mt-Blanc et l'axe Vy-Creuse / rue du Perron (zone 30 « sous gare »).
- Le quartier principalement résidentiel se trouvant sur le territoire bâti à l'ouest de l'avenue du Mt-Blanc et au nord de la rue de l'Etraz (zone 30 des « Tuillières »).

Pour des raisons financières et afin de répondre au mieux aux différentes préoccupations, le secteur nord de l'agglomération, zone 30 « sur gare », sera modéré préalablement aux deux autres périmètres. Les zones 30 « sous gare » et des « Tuillières » se réaliseront par la suite et feront prochainement l'objet de préavis distincts.

¹ Motion Jacot (2002) demandant un plan directeur de sécurité sur l'ensemble de la commune et motion Casson (2004) demandant de sécuriser et de modérer le trafic par la mise en place de zones 30 sur le territoire de la commune.

² « Commune de Gland, Plan des mobilités douces », EPFL - Citec ingénieurs conseils, juillet 2006.

Description

La mise en place de la zone 30 « sur gare » se réalisera en partie par le biais de mesures générales relevant du droit de la circulation routière. Elles comprennent la mise en évidence des entrées à l'intérieur du périmètre par un aménagement contrasté (panneau totem avec marquage au sol) et le rétablissement systématique de la priorité de droite à chaque carrefour.

Conformément à l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, la plupart des passages pour piétons seront supprimés. En effet, l'aménagement de passages n'est pas admis à l'intérieur des zones 30, excepté lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, comme par exemple aux abords des écoles. Au vu de cette remarque, seules les traversées aux abords immédiats des collèges des Perrerets et de la Dôle ainsi que le passage situé sur le chemin de l'école à la rue du Borgeaud devant le centre commercial seront conservées.

A l'heure actuelle, le périmètre retenu présente déjà quelques éléments de modération sous forme de décrochements latéraux ou de parkings alternés qui seront pour la plupart conservés. Néanmoins, les dimensions de la voirie existante rendent bien souvent indispensable l'aménagement de mesures de modération complémentaires si l'on souhaite abaisser la vitesse à 30 km/h.

Dans le cas où la largeur de la chaussée le permet, de nouvelles places de stationnement seront aménagées et formeront ainsi de nouveaux décrochements latéraux. Au possible, elles seront disposées de manière alternée afin de renforcer la modération souhaitée. De la même manière, des rétrécissements ponctuels seront également réalisés, en fonction des conditions locales, à l'aide de bacs à végétation et de plots en béton. Certains de ces éléments se retrouveront également aux extrémités des places de parc afin de créer les rétrécissements attendus même lorsqu'aucun véhicule n'y stationne.

Pour redonner de l'espace aux piétons et sécuriser leurs déplacements, de nouveaux cheminements seront réalisés à l'aide de marquage sur certaines rues dépourvues de trottoir, comme par exemple la rue du Nord ou partiellement la rue du Jura.

Pour terminer, relevons que les mesures proposées ci-dessus, essentiellement des éléments posés sur la chaussée ainsi que du marquage au sol, permettront une certaine souplesse lors de la mise en service de cette zone et, le cas échéant, pourront sans problème être adaptées.

Outre ces différentes mesures de modération, il y a lieu de distinguer le traitement envisagé pour la rue du Borgeaud, sur le tronçon compris entre l'avenue du Mt-Blanc et la rue du Jura, et la rue de la Gare. En effet, le rôle important que revêtent ces deux rues au sein du réseau desservant les mobilités douces, traversée piétonne reliant le collège des Perrerets pour l'une et accès naturel et direct à la gare et au passage sous-voies pour l'autre, nous conduit à y proposer des aménagements plus conséquents.

Pour ne pas dénaturer les aménagements paysagers de qualité existants au long de la rue du Borgeaud et sans entreprendre de travaux trop onéreux, les mesures de modération retenues pour ce tronçon comprennent principalement la réalisation de 2 bandes longitudinales de revêtement différencié de chaque côté de la chaussée. D'une largeur de 60 cm, ces bandes, composées de gravillons colorés collés sur le revêtement existant, modéreront la vitesse des usagers en rétrécissant la perception de la largeur de la chaussée. Des bacs à végétation disposés de manière alternée compléteront cet aménagement.

Nous profiterons également de ces travaux pour uniformiser le traitement des cheminements piétonniers existants en revêtant le trottoir, situé entre le centre commercial et le giratoire de l'avenue du Mt-Blanc, d'un tapis bitumineux de couleur rouge comme le sont le reste des trottoirs au long de cette rue.

En parallèle, la rue de la Gare constitue, avec la rue du Perron et la rue Mauverney, l'axe de liaison principal à l'usage des mobilités douces désirant relier du nord au sud les différents quartiers de la ville. Pourtant, malgré une fréquentation importante, les piétons ne disposent au long de cet itinéraire que d'un seul trottoir et de surcroît fort peu généreux comparativement à leurs besoins.

Afin de valoriser et d'apporter un peu d'agrément à ce cheminement, un concours d'idées a eu lieu auprès des étudiants de l'école d'ingénieurs de Lullier (Architecture du Paysage). Parmi les différents travaux établis, le projet retenu comprend la réalisation de petites places piétonnes équipées de mobilier urbain et disposées tout au long du trottoir de la rue de la Gare. En garantissant ainsi localement aux piétons une largeur de passage confortable, ces aménagements permettront le croisement aisé de ces derniers et créeront par la même occasion des espaces conviviaux propices à la détente. D'autre part, en débordant sur la chaussée, ces placettes occasionneront une modération de la vitesse des usagers motorisés en rétrécissant ponctuellement le gabarit des voies de circulation.

Au nombre de cinq, ces places seront revêtues de pavés en pierre naturelle pour conserver une uniformité avec les aménagements existants situés à l'extrémité de la rue de Savoie. Elles seront séparées de la chaussée, soit par une banquette herbeuse, soit par un muret en béton qui pourra également servir de banc. Bénéficiant d'un gabarit d'espace non utilisé plus important, le trottoir existant sur le tronçon compris entre le chemin de l'Aubépine et la place de la Gare sera également élargi à 2 mètres.

Enfin, un seuil surélevé sera implanté au carrefour que font la rue de la Gare, le chemin de la Dôle et le chemin des Magnenets. Cet aménagement permettra de sécuriser l'accès au collège de la Dôle et surtout de ralentir les usagers descendant la rue de la Gare, particulièrement les 2 roues, qui pris dans leurs élans n'accorderaient pas la priorité de droite à ce carrefour.

Procédures

Conformément aux dispositions de la loi sur les routes du 10 décembre 1991, les aménagements de la rue de la Gare et de la rue du Borgeaud décrits ci-dessus sont actuellement pour examen préalable auprès du service des routes et feront prochainement l'objet d'une enquête publique. Cependant, afin de ne pas multiplier les procédures et pour ne pas prétexter à l'ensemble du projet de zone 30 « sur gare », la présente demande de crédit comprend la réalisation de ces aménagements.

En parallèle, s'agissant de travaux de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant, le reste des aménagements a déjà été soumis à une enquête publique qui s'est déroulée du 20 juin 2008 au 21 juillet 2008 et qui a soulevé 6 oppositions et 1 observation. Ces dernières ont toutes été levées par la municipalité.

Signalons également que l'ensemble de ces aménagements a été présenté lors de l'élaboration du projet au service des routes ainsi qu'au service de la mobilité et que ces derniers se sont montrés favorable vis-à-vis des aménagements envisagés.

Coût des travaux

Basé sur les prix actuels de la construction, le coût estimatif de ces travaux se résume comme suit :

Fourniture et mise en place de panneaux totem à l'entrée de la zone 30	35'000.-
Adaptation de la signalisation verticale sans les panneaux totem	8'000.-
Adaptation des marquages routiers comprenant effaçage des marquages existants et nouveaux marquages	32'000.-
Fourniture et mise en place de bacs à végétation et plots en béton	95'000.-
Modification du seuil surélevé existant à la rue de la Perroude	18'000.-
Réalisation de 2 bandes de revêtement différencié et d'un tapis bitumineux de couleur rouge sur le trottoir au long de la rue du Borgeaud	42'000.-
Aménagement de places piétonnes et réalisation d'un seuil surélevé au long de la rue de la Gare	195'000.-
Honoraires pour études et direction des travaux	37'000.-
Frais divers (reproductions, copies,...)	2'000.-
Divers et imprévus (env. 5 %)	20'000.-
Montant total HT	484'000.-
T.V.A. 7,6 % arrondi à	37'000.-
Montant total TTC	521'000.-

Financement

Le financement de cette réalisation pourrait être assuré, le cas échéant, par les disponibilités de la bourse communale. Toutefois, nous sollicitons, conjointement à la présente demande de crédit, l'autorisation de contracter un emprunt de 521'000 fr. aux conditions les plus favorables.

Amortissement

Le montant utilisé sera amorti sur une période de 30 ans, conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. Sur la base d'un taux d'intérêt de 3,8%, nos charges financières pourraient s'élever la première année à 37'160 francs (intérêts : 19'800 francs et amortissements 17'360 francs).

Le tableau récapitulatif joint en annexe au présent préavis permet de vérifier que cet emprunt entre dans le cadre du plafond d'endettement ratifié par le Conseil communal.

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation sont difficilement chiffrables. Ils seront englobés dans les futurs budgets de fonctionnement dans les comptes « entretien du réseau routier » et « entretien des parcs, jardins et plantations ».

Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la municipalité propose au Conseil communal de prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL

- vu - le préavis municipal n° 52 relatif à l'octroi d'un crédit de construction pour la mise en place d'une zone 30km/h dans le secteur nord de la ville ;
- ouï - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet ;
- ouï - le rapport de la commission des finances ;
- considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;
- d é c i d e
- I. - d'accorder le crédit de Fr. 521'000.00 et d'autoriser la municipalité à entreprendre ces travaux ;

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic :

Le secrétaire :

G. Cretegny

D. Gaiani

Personne responsable : M. Thierry Genoud, municipal

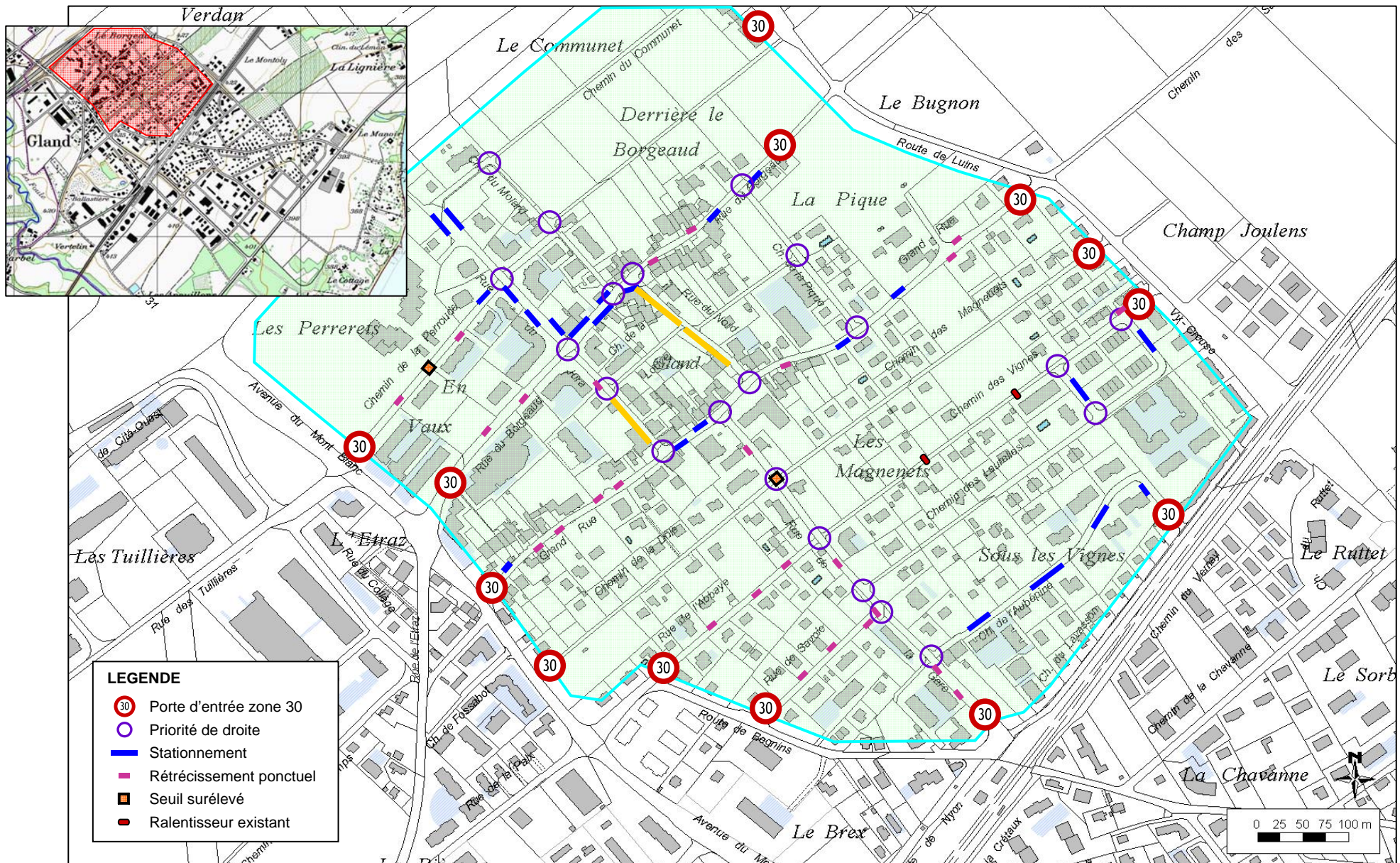
Annexes : plan synoptique des aménagements
plan de situation des mesures proposées à la rue du Borgeaud
plan de situation des mesures proposées à la rue de la Gare
tableau plafond d'endettement

Gland, le 1 septembre 2008.

ANNEXE I – Préavis n°52

MISE EN PLACE D'UNE ZONE 30 KM/H DANS LE SECTEUR NORD DE LA VILLE

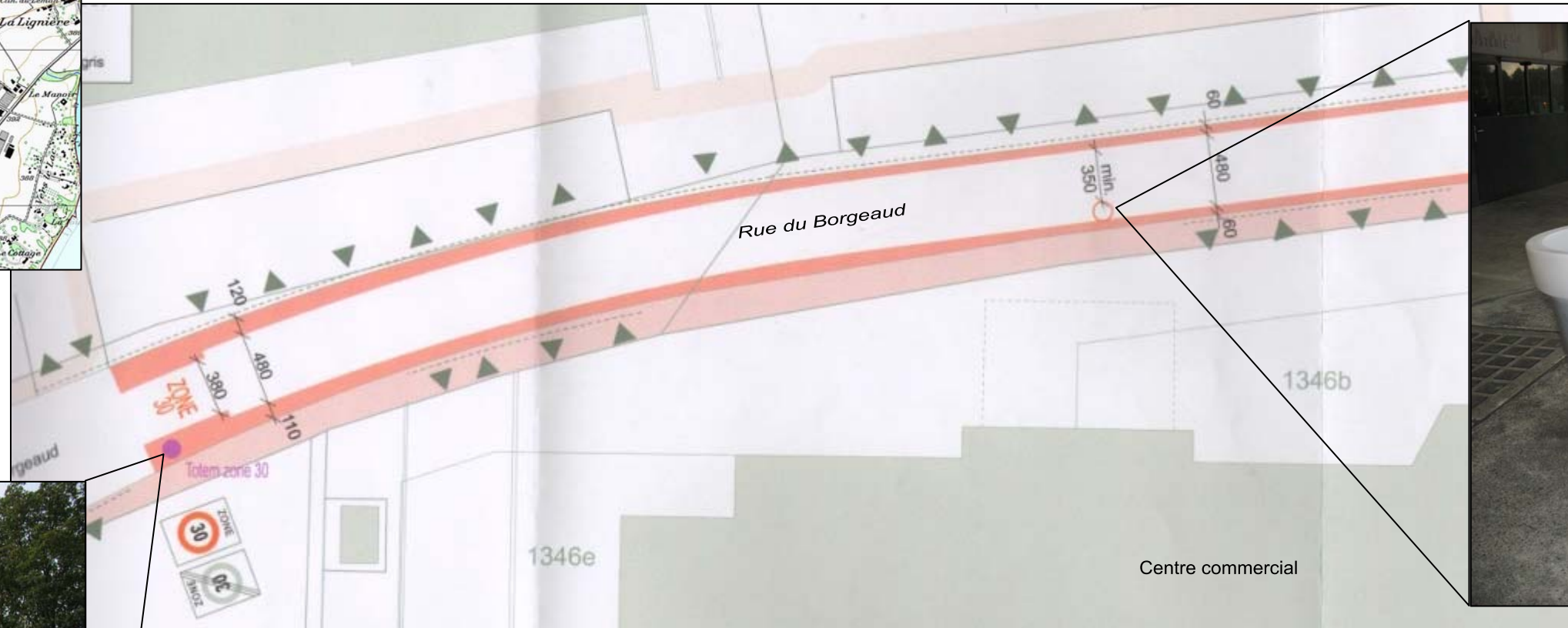
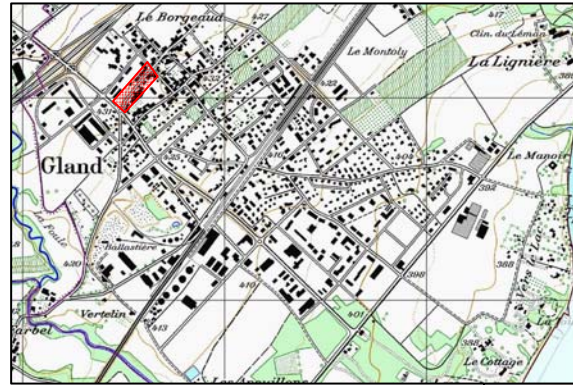
Plan synoptique des aménagements



ANNEXE II – Préavis n°52

MISE EN PLACE D'UNE ZONE 30 KM/H DANS LE SECTEUR NORD DE LA VILLE

Plan de situation des mesures proposées à la rue du Borgeaud



Modèle retenu pour les bacs à végétation



Modèle retenu pour les panneaux totem



Modèle retenu pour les plots en béton

