

Rapport de commission

Préavis n° 628/20

Objet :	<u>Participation communale aux travaux de mobilité douce sur le tronçon Tuileries-Brinaz lors de travaux de la DGMR</u>		
Date et heures de la séance :	09.06.2020	Début : 19h45	Fin : 20h45
Lieu de la séance :	Salle du Conseil de l'Hôtel de ville		
Président-e / Rapporteur-e :	Judith Bardet		
Membres de la commission présents :	Nicole Helfer, Michel Jaquemet		
Membre(s) de la commission absent(s) :	Aucun		
Représentant(s) de la Municipalité :	Antonio Vialatte		

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillères et les Conseillers,

La commission nommée par le Conseil Communal de Grandson en date du 12 mars 2020 s'est réunie à la date indiquée ci-dessus afin de débattre du préavis 628/20.

En préambule, la commission souhaite remercier Monsieur Antonio Vialatte et Monsieur Carlos Castro pour les explications détaillées fournies lors de la séance.

L'objet de ce préavis fait partie intégrante des mesures d'agglomération, intitulées 6b, relatives à l'aménagement d'itinéraires de mobilité douce visant à améliorer les liaisons entre la plaine et le lac. La RC 269, entre la halte de Travys de la Brinaz et le carrefour du Chemin de la Baumaz devant être remodelée à la suite des travaux de l'ECF, AggloY et les communes concernées ont décidé de profiter des travaux pour réaliser une première petite partie de la mesure 6b. L'ensemble des travaux est financé par la DGMR et l'ECF hormis le tronçon d'une soixantaine de mètres à charge de la commune de Grandson car situé en traversée des Tuileries. Le montant estimé s'élève à CHF TTC 86'100.-. En raison de la situation exceptionnelle liée à la pandémie du COVID-19, le Conseil Communal de Grandson n'a pu siéger comme prévu le 14.05.2020. Dès lors, la Municipalité a, afin d'obtenir les subventions octroyées par la Confédération, décidé de valider, dans sa séance du 18 mai 2020, la participation financière de la commune dans ce projet.

Les débats de la commission ont débouché sur les conclusions suivantes :

La Municipalité, au travers du présent préavis, demande au Conseil d'approuver une dépense de CHF 90'000.- pour la participation financière à charge de la commune d'un tronçon de mobilité douce de 60 mètres linéaires. La commission approuve à l'unanimité cette demande. Cependant, une piste cyclable développe son potentiel et attire de nouveaux usagers vers le vélo essentiellement lorsqu'une continuité peut être assurée. Or, avec le report du PPA de Fiez-Pittet d'une dizaine d'années au moins, le tracé prévu pour assurer cette continuité tel que présenté sur le plan joint au préavis sera vraisemblablement « gelé » pour un même laps de temps. Le trafic cycliste sur la Route de la Brinaz a tendance à augmenter pour diverses raisons : essor du vélo à assistance électrique, prise de conscience de la population quant aux effets positifs du vélo sur la santé et l'environnement, cadence à la ½ heure des trains entre Yverdon et Ste-Croix, élèves scolarisés dans un collège voisin, développement de la zone Chamard, etc. Il est donc primordial d'assurer un itinéraire continu et sécurisé au-delà du tronçon prévu dans ce préavis par la création d'une bande cyclable de 500 m. dans les deux sens sur la Route de Brinaz entre le Chemin de la Baumaz et le Collège des Tuileries. Par conséquent, la commission décide de soumettre au vote un amendement au préavis 628/20 afin d'augmenter de CHF 15'000.- le crédit demandé de CHF 90'000.- à CHF 105'000.- octroyant ainsi les moyens financiers à la Municipalité pour la réalisation du marquage au sol de la première bande cyclable de la commune de Grandson !

En plus du sujet préalablement exposé, la commission souhaite faire part des remarques suivantes à la Municipalité:

- Concernant l'éclairage public, un système LED est prévu. La commission souhaiterait un éclairage LED **dynamique**. La RC269 étant une *route de desserte*, elle pourrait, selon la réponse du 18 novembre 2019 de la Municipalité au postulat « *Pour une commune éclairée sans pollution lumineuse inutile* », être équipée d'un tel système.
- Les pavés séparant la piste cyclable de la RC269 devront être lissés
- La limitation de vitesse de 80km/h en sortie des Tuileries nous paraît excessive au vu de la configuration des lieux (un passage pour piétons, deux carrefours, un passage à niveau). D'ailleurs, selon la norme VSS 640 241, les passages pour piétons ne seraient plus autorisés sur des routes dont la vitesse est limitée à 80km/h.

Même si la remarque ci-dessus relative à l'éclairage public n'est pas contraignante, les membres de la commission espèrent vivement que la Municipalité en tiendra compte lors des prises de décisions.

La commission vous recommande à l'unanimité d'accepter les conclusions du préavis municipal complété par l'amendement proposé, à savoir :

LE CONSEIL COMMUNAL DE GRANDSON, sur proposition de la Municipalité, entendu le rapport de la Commission ad hoc, considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour.

Décide :

- Article 1 : **d'approuver** la dépense prévue au préavis no 628/20 tel qu'amendé de participation Communale aux travaux de mobilité douce sur le tronçon Tuileries-Brinaz lors des travaux de la DGMR ;
- Article 2 : **d'approuver** à cet effet un crédit d'investissement de CHF 105'000.-, le compte n° 9141.36 est ouvert à cet effet ;
- Article 3 : **de financer** ce montant par la trésorerie courante déduction faite des subventions cantonales et fédérales ;
- Article 4 : **d'amortir** cet investissement net, par le compte n° 430.331 en une année

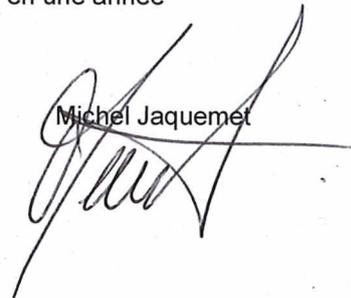
Judith Bardet



Nicole Helfer



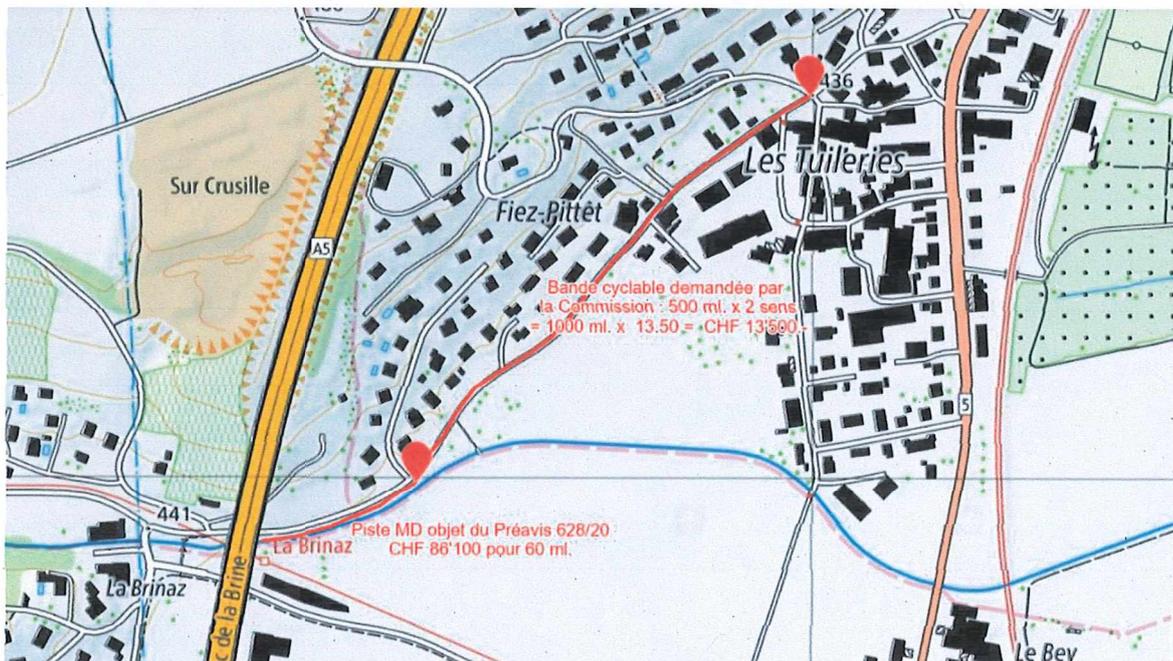
Michel Jaquemet



Annexes : plan de situation et documentation

Annexes au rapport de commission, préavis 628/20 :

Plan de situation



Extrait de la brochure éditée par le canton en juin 2020 : « Faciliter les déplacements à vélo, pour une mobilité multimodale durable. Fiches illustratives de mesures rapidement réalisables dans votre commune »

ACTION 1

DONNER DE L'ESPACE AUX VELOS SUR LA CHAUSSÉE



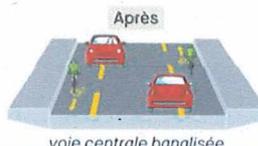
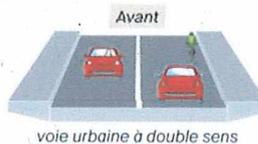
Enjeux

Afin d'attirer de nouveaux usagers vers le vélo, il est nécessaire de repenser l'aménagement de l'espace public et de garantir des itinéraires continus, sûrs et confortables aux cyclistes.

Le marquage de bandes cyclables sur les voiries non équipées représente le premier pas pour garantir la continuité des itinéraires. Lorsque les gabarits sont plus généreux, la redistribution de l'espace public permet d'offrir des aménagements cyclables plus capacitaires et confortables.

Les nouveaux usagers pouvant être peu habitués à circuler à vélo, une séparation claire entre le trafic et les vélos est souhaitable partout où cela est possible.

Réaffecter les largeurs de chaussées



https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/DGMR/offre_mobilite_a_disposition/TIM_Velo_et_marche/20200608_Fiches_amenagements_cyclables_communes.pdf

Extrait de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) :

Bandes et pistes cyclables, chemins pour piétons et allées d'équitation, symbole du vélo

Art. 78a

- 1 Les bandes cyclables seront délimitées par une ligne jaune discontinue ou continue (6.09). Il est interdit d'empiéter sur la ligne continue ou de la franchir. Sur l'aire d'une intersection, le marquage des bandes cyclables n'est autorisé que si la priorité est retirée aux véhicules qui débouchent sur l'intersection et si les deux moitiés de la chaussée sont séparées par une marque.
- 2 La mise en place de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée n'est admise en dehors des localités que si les deux moitiés de la chaussée sont séparées par une marque.
- 3 Les «*ses pour cyclistes*» (6.26) sont des bandes cyclables élargies qui, dans des cas particuliers, peuvent être marquées avant des signaux lumineux. Dans le secteur élargi, marqué du symbole d'un cycle, les cyclistes sont autorisés, par dérogation aux art. 42, al. 3, et 43, al. 1, OCR, à se placer les uns à côté des autres lorsque le feu est rouge et pour traverser l'intersection dès que le feu passe au vert. Lorsqu'il est rouge, les autres conducteurs doivent s'arrêter avant la première ligne d'arrêt. Le DETEC précise les détails dans des instructions.
- 4 Lorsqu'une piste cyclable coupe une route secondaire et que, exceptionnellement et par dérogation à l'art. 15, al. 3, OCR, les usagers de cette piste bénéficient de la priorité, la traversée de la route sera indiquée par des lignes jaunes discontinues; il y a lieu de retirer la priorité aux véhicules circulant sur la route secondaire, au moyen des signaux «*Stop*» (3.01) ou «*Cédez le passage*» (3.02).
- 5 Les pistes cyclables, les chemins pour piétons et les allées d'équitation (art. 33) situés au même niveau seront séparés par une ligne jaune discontinue ou continue. Il est interdit aux cyclistes et cyclomotoristes ainsi qu'aux cavaliers d'empiéter sur les lignes jaunes continues ou de les franchir.
- 6 Sur les pistes et bandes cyclables, il est possible de peindre le symbole jaune d'un cycle ainsi que des flèches jaunes indiquant la direction à suivre ou l'ordre de préséance.
- 7 Le symbole du vélo est également admis hors des bandes et des pistes cyclables dans les situations suivantes:
 - a. sur les voies réservées aux bus;
 - b. sur les places de stationnement réservées aux vélos;
 - c. au bord de la chaussée devant les refuges pour piétons et les passages étroits similaires lorsqu'une bande cyclable doit être interrompue;
 - d. pour signaler la circulation de cycles en sens inverse sur les routes à sens unique en l'absence de bande cyclable;
 - e. sur les voies dédiées à droite où les cycles peuvent continuer tout droit contrairement aux véhicules en général. En pareil cas, le symbole est complété par des flèches de direction jaunes.
- 8 Sur les chemins destinés à deux catégories d'usagers (art. 33, al. 4), il est possible de peindre en jaunes les symboles du signal en question, en vue de préciser la situation.

Extrait du document édité par l'OFROU relatif au coût des infrastructures de MD

4 Bande cyclable

4.1 Coûts d'investissement pour nouvelles bandes cyclables (des deux côtés) sur une chaussée existante par mètre courant

Marquage de bande cyclable (n° 6.09, OSR) des deux côtés

Coûts d'investissement par mètre courant CHF 10,-

4.2 Coûts d'investissement pour nouvelles bandes cyclables (des deux côtés) par mètre courant, élargissement (2 x 1,5 m) nécessaire

Élargissement de la route de 3,0 m (sans acquisition de terrain), marquage de bande cyclable des deux côtés, sans trottoir côté chaussée

Coûts d'investissement par mètre courant CHF 850,-

4.3 Facteur régional de correction des coûts

100 %	110 %	115 %	135 %	140 %
Espace Mittelland	Suisse du nord-ouest Zurich	Suisse orientale Suisse centrale	Région lémannique	Tessin

Source : OFS (2008) statistique suisse des prix de la construction, valeurs référentielles moyennes pour des éléments calculés (CFE), Neuchâtel

https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/lv_m120_baukostenderhaeufigstenlangsamverkehreinfrastrukturen201.pdf.download.pdf/md_d120_couts_occasionnesparlaconstructiondesinfrastructuresdemo.pdf

Extrait de la réponse de la Municipalité à la suite du Postulat « Pour une commune éclairée sans pollution lumineuse inutile » :

B. Réduire ou éteindre pendant la nuit

Pour les routes de dessertes urbaines et les voies résidentielles, le choix est plus large, car il est possible d'opter pour l'abaissement nocturne, la pose d'un éclairage dynamique ou l'extinction complète de l'éclairage, par exemple pendant la même plage-horaire que l'abaissement, soit de 23h0 à 5h00 du matin. Ces routes de dessertes et voies résidentielles enregistrent une très faible fréquentation nocturne.