

Complément au préavis municipal no 1081/2004

Concernant :

- L'aménagement d'un trottoir au chemin des Pâles.
- La construction d'un parking et la mise en place d'éléments modérateurs de trafic au chemin des Pâles.
- La modération du trafic et la limitation de la vitesse à 30 km/h sur les chemins des Pâles, de Mourat, de Crêt-de-Plan et sur l'avenue William.

Au Conseil communal de Lutry,

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Préambule

Le préavis municipal no 1081/2004 a été examiné par le Conseil communal lors de sa séance du 17 mai 2004.

Bien qu'il ait fait l'objet d'un rapport favorable de la Commission des routes et de la Commission du Conseil communal, ce préavis a suscité des discussions animées et le dépôt de nombreux amendements parfois contradictoires.

Le débat s'est principalement focalisé sur l'instauration d'un sens unique de circulation sur le tronçon sud du chemin des Pâles et sur la largeur de la chaussée.

Au vu de la situation et après deux heures de débat, la Municipalité a décidé de retirer le préavis et de présenter à nouveau ce projet lors d'une prochaine séance du Conseil communal en fournissant des renseignements complémentaires en réponse aux nombreuses questions posées lors de la séance du 17 mai.

2. Réponses aux questions

La lecture du procès-verbal de la séance du Conseil communal permet d'apporter des précisions aux questions et aux propositions suivantes :

2.1. Le double sens de circulation sur une chaussée de 4.50 m est-il dangereux ?

Le gabarit de 4.50 m de largeur est conforme aux normes de l'Association Suisse des professionnels de la route et des transports qui font références pour l'élaboration des projets routiers.

Pour une desserte de quartier, cette largeur pourrait même être abaissée à 4.20 m si la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

De l'avis de tous les spécialistes consultés, notamment au Service des routes qui a procédé à l'examen préalable du dossier, une chaussée de 4.50 m de largeur favorise la modération de la vitesse des véhicules.

A titre d'exemple, la route de Savuit, qui accuse également une forte pente, qui ne bénéficie pas d'un trottoir et qui supporte une charge de 1300 véhicules par jour, soit plus du double que sur la partie Sud du chemin des Pâles, dispose d'un gabarit similaire.

2.2. L'étude de circulation de Transitec date de 1998, la situation a certainement évolué

L'étude de circulation a été réalisée avant que le quartier de l'Essert ne soit bâti. Elle avait précisément pour but d'estimer quel serait le volume de trafic supplémentaire généré par le nouveau quartier et de rechercher les variantes d'exploitation du chemin des Pâles (double sens, sens unique, etc).

Les comptages effectués en 1998 ont permis de déterminer que le secteur des Pâles générerait quelque 600 déplacements motorisés par jour. En fonction du potentiel de développement du quartier, l'augmentation du trafic avait été estimée à 500 déplacements par jour portant le trafic futur à 1'100 mouvements par jour.

Pour vérifier cette estimation, un comptage a été effectué du 19 au 27 juin 2004 par le bureau Transitec qui a posé des détecteurs aux deux extrémités du chemin des Pâles.

Le résultat de ces comptages montre que le trafic journalier moyen (jours ouvrables) est de 1'550 déplacements, soit une augmentation de 950 véhicules par rapport aux comptages de 1998 au lieu des 500 déplacements estimés.

Le trafic à l'entrée Ouest est de 950 véhicules/jour au lieu des 400 en 1998 et il est de 600 véhicules/jour sur le tronçon Sud au lieu de 200 en 1998.

L'analyse de ce relevé met en évidence la nécessité d'améliorer la sécurité piétonnière sur le tronçon Sud du chemin des Pâles en réalisant un trottoir.

2.3. Il faudrait réserver le secteur aux bordiers et aux bus scolaires pour limiter le trafic aux abords du collège

La géométrie sinueuse du chemin des Pâles, sa faible largeur et sa forte pente n'incitent pas les automobilistes à emprunter cette chaussée pour transiter à travers le quartier.

En effet, la circulation sur la route de la Conversion est beaucoup plus fluide, sauf en de rares occasions lors de travaux sur la chaussée ou de détournement de trafic.

Le chemin des Pâles a une fonction de route collectrice de quartier et, à ce titre, il n'est pas judicieux d'y installer un signal «interdiction générale de circuler» avec plaque complémentaire «bordiers autorisés». En effet, la mise en place d'une telle signalétique ne réduirait pas la charge du trafic ; les livreurs, visiteurs et les personnes se rendant dans le bâtiment communal des Pâles (école, Pci, salle de sports) étant considérés comme bordiers.

2.4. L'établissement d'un sens unique général permettrait de réaliser un parcage alterné pour modérer la vitesse des véhicules



L'établissement d'un sens unique général permettrait de créer une zone de parcage alterné sur chaussée pour 19 véhicules au lieu des 10 prévues par le projet municipal. Il permettrait également de réduire le coût des travaux d'environ fr. 45'000.-- du fait qu'il n'est plus nécessaire de réduire la largeur du trottoir de 50 cm.

Par contre, l'instauration d'un sens unique sur le tronçon reliant la route de la Conversion au collège présente les inconvénients suivants :

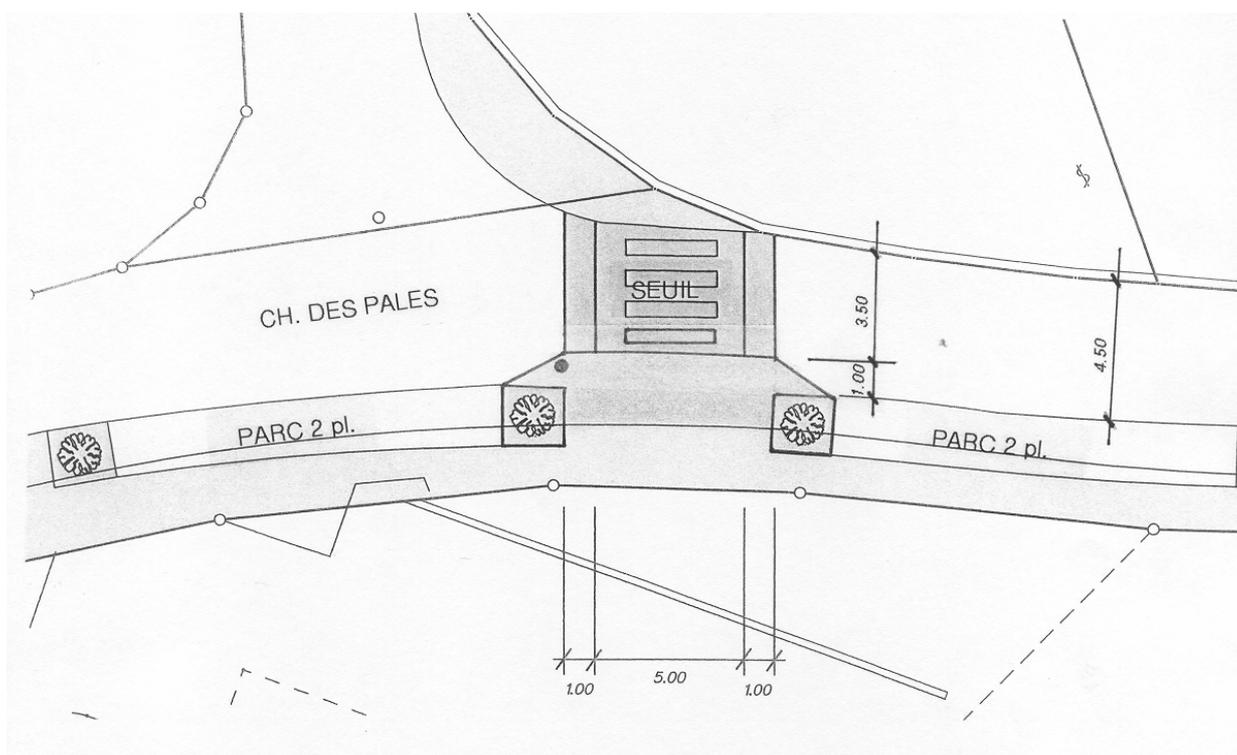
- Les bus scolaires qui déposent des élèves aux Pâles sont obligés de faire une boucle en passant par les Moulins et la route cantonale pour se rendre à Corsy, ce qui prolonge le parcours de 650 m pour chaque course.
- La suppression de la sortie du chemin des Pâles sur la RC 770 générera une circulation supplémentaire de 260 véhicules sur le tronçon inférieur du chemin des Pâles, ce qui portera le trafic journalier à 860 véhicules sur la partie la plus étroite.
- Détour imposé aux bordiers pour les départs en direction du Nord.
- Les deux roues seraient pénalisés par rapport à la situation actuelle.
- Difficulté d'exploitation du sens unique lié à la gestion des mouvements de circulation du petit parking en bordure de la route cantonale ainsi que des propriétés les plus à l'Est.

2.5 Les places de parc situées de part et d'autre du passage à piétons à la hauteur du sentier des Pâles présentent un danger pour les enfants en raison du manque de visibilité.

Cette remarque est pertinente et le projet sera modifié pour en tenir compte. Il ne faut cependant pas perdre de vue que la vitesse des véhicules sera limitée à 30 km/h et qu'un passage de sécurité pour les piétons est balisé sur un seuil.

Au lieu de supprimer deux places de stationnement, nous envisageons de créer un rétrécissement de la chaussée à la hauteur du seuil en avançant le trottoir Sud de 1 m.

Cette solution offrira le double avantage de dégager la visibilité pour les piétons et de renforcer la modération du trafic aux abords de l'école car les véhicules ne pourront pas se croiser sur le passage pour les piétons.



2.6. Il faudrait réaliser en priorité la zone 30 km/h avant de prendre d'autres mesures

La mise en place d'une zone 30 km/h dans le secteur des Pâles permet certes d'améliorer la sécurité du trafic automobile et piétonnier si la vitesse est respectée. Par contre, elle n'apporte pas de solution au problème du parcage des véhicules aux abords du collège comme relevé au chapitre 3 du préavis municipal ni à la sécurité des enfants sur le chemin de l'école notamment dans la partie inférieure du chemin des Pâles qui dispose d'une voirie très étroite entre d'importants murs de soutènement.

La modération du trafic et l'instauration d'une zone 30 km/h sont à considérer comme des mesures complémentaires permettant d'améliorer la sécurité dans le quartier.

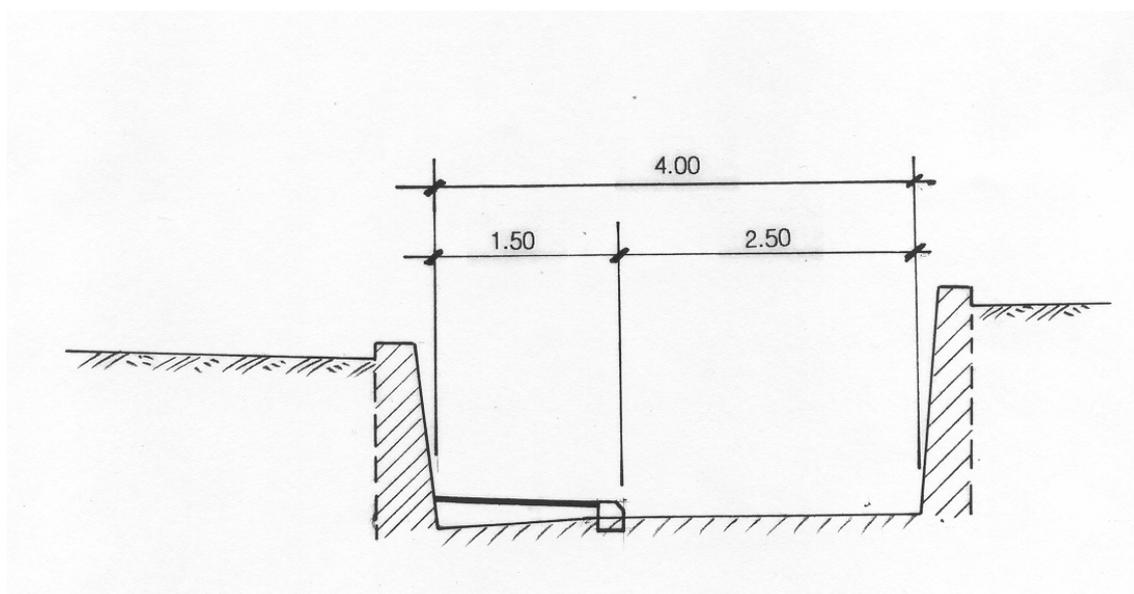
2.7. Est-il vraiment nécessaire de démolir les murs de soutènement pour aménager un trottoir ?

Le gabarit d'espace libre du chemin des Pâles, entre les murs de soutènement, est de 4.00 m en moyenne.

La largeur d'un trottoir permettant à deux personnes de se croiser est de 1.50 m au minimum selon les normes VSS.

Si le trottoir est implanté sur la chaussée actuelle, au pied du mur de soutènement, la voie de circulation est réduite à 2.50 m, alors que la largeur minimum pour une voie à sens unique est de 3.30 m.

En conclusion, il est **impossible** de réaliser un trottoir sans démolir les murs de soutènement.



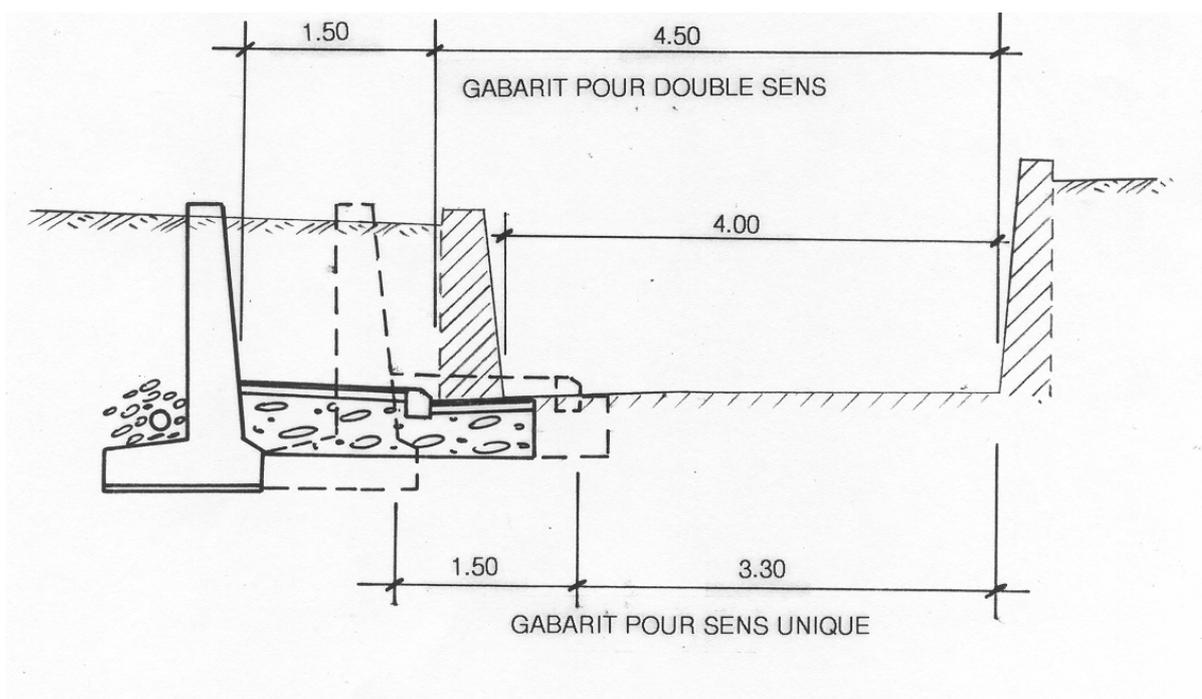
2.8. Quelle est la différence de coût entre une chaussée à un sens ou à deux sens de circulation ?

Selon les normes de l'Union suisse des Professionnels de la route (VSS), la largeur minimum d'une chaussée à sens unique avec trottoir est de **4.80 m** (trottoir 1.50 m, voie à 3.30 m) alors qu'elle est de **6.00 m** (trottoir 1.50 m, route 4.50 m) pour un double sens de circulation.

L'économie porte donc sur une largeur de route de 1.20 m.

L'examen du profil type ci-dessous montre que dans les deux cas de figure il est nécessaire de démolir le mur de soutènement et d'en reconstruire un nouveau.

L'économie pour la réalisation d'une route à sens unique de 3.30 m porte uniquement sur la diminution du volume de la fouille en pleine masse et sur l'évacuation des matériaux, ce qui représente un montant de **fr. 25'000.--** pour les 90 m' de chaussée restant à élargir, soit 5,7 % du coût total des travaux.



2.9. Le tronçon à sens unique du chemin des Pâles devrait être aménagé avec une largeur de 3 m et un trottoir de 1.50 m

Comme indiqué précédemment, la largeur minimum pour une voie de circulation à sens unique avec un trottoir est de 3.30 m et non de 3.00 m.

Il a également été relevé que l'aménagement d'un trottoir nécessite obligatoirement la démolition et la reconstruction des murs de soutènement et que l'économie pour la réalisation d'une chaussée à 3.30 m au lieu de 4.50 m n'est que de fr. 25'000.--.

De plus, dans le courant de ces dernières années, les élargissements partiels de chaussée réalisés au gré des constructions de villas sur la moitié de la partie inférieure du chemin des Pâles disposent d'un gabarit d'espace libre de 6 m (4.50 m de route et 1.50 m de trottoir).

Dès lors, même si le trafic est maintenu à sens unique, il est judicieux de poursuivre l'élargissement sur les 90 derniers mètres avec une largeur de 4.50 m de chaussée pour donner une cohérence au projet non seulement sous l'aspect esthétique mais sous l'aspect pratique.

En effet, lors de travaux de fouille sur la chaussée, pour la réparation d'une conduite par exemple, une largeur de 4.50 m permet de garantir l'accès aux propriétés riveraines en instaurant momentanément un double sens de circulation de part et d'autre du chantier. Cette largeur permet également de garantir le croisement lorsqu'un véhicule est arrêté en bordure de route pour charger ou décharger.

3. Sens de circulation au chemin des Pâles

Sur la base de l'étude Transitec de 1998 et des recommandations du Service des routes, la Municipalité avait retenu la variante consistant à instaurer un double sens de circulation sur toute la longueur du chemin des Pâles. Cette solution présente les avantages suivants :

- Accessibilité maximum pour l'ensemble du secteur du fait qu'elle n'impose plus l'entrée par le Nord uniquement.
- Détours minimums pour les résidents.
- Diminution du trafic devant le collège en raison de la double accessibilité au quartier.
- Le double sens de circulation sur une chaussée étroite favorise la modération de la vitesse des véhicules.

Comme relevé précédemment, c'est l'instauration du double sens sur la partie inférieure du chemin des Pâles qui a focalisé la discussion lors de la séance du Conseil du 17 mai 2004. Pour débloquer la situation et faire avancer les débats, la Municipalité avait alors proposé de réaliser le trottoir entre le collège et le chemin du Moulin en maintenant le statut quo au niveau des sens de circulation. La Municipalité **n'entend pas revenir sur sa décision** annoncée lors de la dernière séance du Conseil communal et propose de **maintenir le sens unique** en aval du collège des Pâles et d'aménager une chaussée de 4.50 m et un trottoir de 1.50 m pour les motifs développés dans les réponses aux questions sous chiffre 2.9 du complément au préavis.

4. **Enquête d'expropriation pour l'aménagement du trottoir**

Comme indiqué dans le préavis, l'enquête d'expropriation pour cause d'intérêt public n'a suscité aucune opposition.

Des négociations ont été entreprises avec les représentants des deux PPE concernées par le projet de trottoir (parcelles 2820 et 653) en vue de l'inscription au Registre foncier d'une servitude publique de passage.

Ces négociations, qui étaient sur le point d'aboutir, ont été interrompues lorsque les propriétaires ont eu connaissance des oppositions formulées à l'encontre du double sens de circulation.

Elles reprendront lorsque le Conseil communal se sera prononcé sur cet objet lors de la séance du 8 novembre 2004.

