



Commune de
St-Sulpice
MUNICIPALITÉ

PRÉAVIS N° 15/2024
AU CONSEIL COMMUNAL

**RÉPONSE AU POSTULAT DE MADAME CLAUDE PROBST & CONSORTS
« POUR UN VILLAGE À 30KM/H »**

DÉPÔT DU PRÉAVIS AU CONSEIL COMMUNAL LE 6 NOVEMBRE 2024
SÉANCE DE COMMISSION LE 12 OU LE 19 NOVEMBRE 2024
DÉPÔT DU RAPPORT DE LA COMMISSION AU GREFFE LE 30 NOVEMBRE 2024
VOTE DU CONSEIL COMMUNAL 11 DÉCEMBRE 2024

St-Sulpice, le 9 septembre 2024

**RÉPONSE AU POSTULAT DE MADAME CLAUDE PROBST & CONSORTS
« POUR UN VILLAGE À 30 KM/H »**

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères,
Messieurs les Conseillers,

1. PRÉAMBULE

Dans sa séance du 22 mars 2023, votre Conseil communal a accepté la prise en considération du postulat de Madame Claude Probst et consorts « Pour un village à 30 km/h » et l'a transmis à la Municipalité pour étude et rapport. Ce préavis y répond.

2. LE POSTULAT

Les auteurs du postulat demandent à la Municipalité d'étudier la possibilité d'instaurer sur toutes les routes de la Commune une limitation de vitesse à 30 km/h. Sont exclues les zones déjà fixées à 20 km/h et la route Cantonale.

« Depuis quelques années, l'augmentation du trafic motorisé est exponentielle », déplorent les signataires, qui appellent de leurs vœux un « assagissement » de la circulation dans la Commune au profit de « tous les habitants ». Le moment est particulièrement bien choisi, estiment-ils, avant d'expliquer : « De nombreux projets à venir (exploitation du terrain au nord du Bochet, quartier des Jordils, futur port, etc.) nous obligent à anticiper et à mener une réflexion globale concernant la circulation dans le village. »

« Cette limitation, ajoutent-ils, viserait aussi à inciter le trafic motorisé à utiliser la route cantonale. »

Le postulat rappelle que les diminutions de vitesse ont un impact significatif sur la perception du bruit et sur la sécurité routière. La réduction des risques leur paraît particulièrement souhaitable sur le chemin du Bochet et sur la rue du Centre « où cheminent de nombreux enfants, à pied ou en vélo, pour aller à l'école ».

3. BASES LÉGALES

Deux grandes catégories de route doivent être distinguées : les routes « affectées à la circulation générale » et les routes « non affectées à la circulation générale ».

Les routes « affectées à la circulation générale » sont toutes les routes « situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques ». Elles sont peu propices à des zones à 30 km/h ou à 20 km/h.

Les « routes non affectées à la circulation générale » sont le solde des routes communales, qu'elles soient collectrices, de desserte ou de quartier. Elles sont beaucoup mieux adaptées à des vitesses inférieures à 50 km/h, raison pour laquelle les autorités suisses ont souhaité récemment y faciliter l'établissement de zones 30.

L'établissement de zones 30 est régi par deux bases légales principales.

La première base est fédérale. Elle comprend l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), ainsi que l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre. Ces deux textes ont été révisés suite à la décision du Conseil fédéral de simplifier la constitution de zones 30 et de zones de rencontre. Ils dispensent désormais d'expertise les tronçons situés sur des routes « non affectées à la circulation générale ». Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

La seconde base est cantonale. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a publié une « directive cantonale sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre » pour accompagner les communes dans l'application de la nouvelle ordonnance fédérale. Le document est accessible sur www.vd.ch/limitations-vitesse.

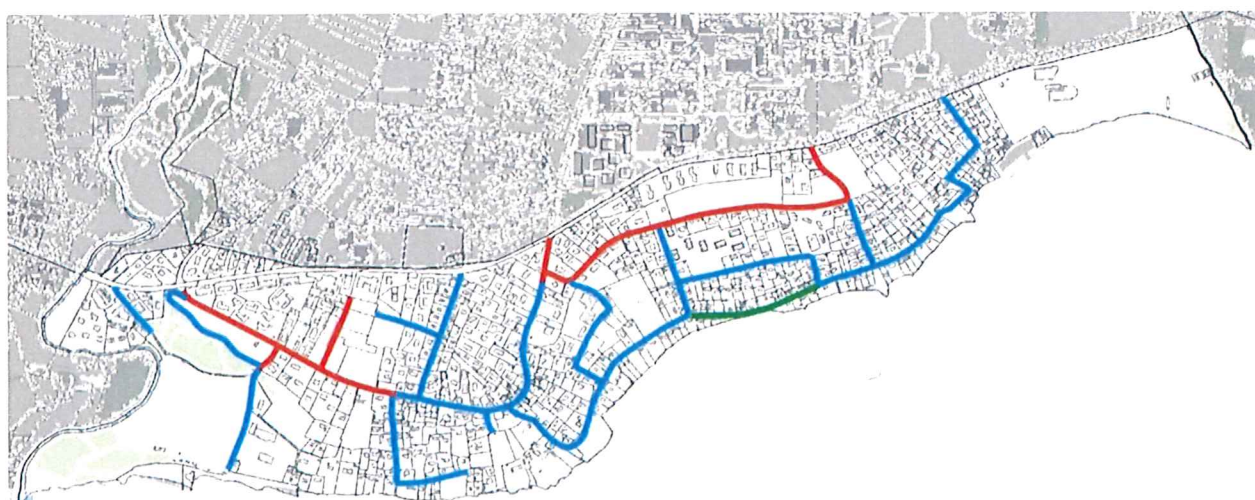
Selon cette directive, les routes doivent remplir deux conditions pour être éligibles comme zones 30 ou comme zones de rencontre (zones 20) :

- Le tronçon doit se trouver à l'intérieur d'une zone où la limite générale de vitesse est à 50 km/h. Il ne peut donc pas donner directement sur une route où la vitesse est fixée à 60 km/h ou plus.
- Le réseau routier attenant doit être en principe en zone 30. Ce qui signifie que des rues à 30 km/h peuvent donner sur des rues à 50 km/h mais qu'elles seront aménagées de préférence dans des quartiers où existent d'autres rues à 30 km/h.

4. LA RÉPONSE DE LA MUNICIPALITÉ

La Municipalité reconnaît l'intérêt des limitations de vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités. Comme le disent les auteurs du postulat, ces mesures ont notamment pour avantage de réduire les nuisances sonores et de favoriser la sécurité routière (elles causent moins d'accidents et des accidents moins graves). On peut ajouter qu'elles sont aussi particulièrement propices aux personnes vulnérables, à la mobilité douce et à la convivialité.

Saint-Sulpice jouit à ce titre d'une situation privilégiée. Faut-il le rappeler ? La plupart de ses rues sont déjà à 30 km/h (voire à 20 km/h au milieu de l'avenue du Léman).



Plan de zone

En rouge: Zone 50km/h ; En bleu: Zone 30km/h ; En vert: Zone 20km/h

La principale exception à la règle est bien évidemment la Route cantonale 1, seule artère de la Commune à être « affectée à la circulation générale ». Les auteurs du postulat l'écarte d'ailleurs eux-mêmes de leur demande.

S'y rattache la route de Vallaire, une route cantonale actuellement à 60 km/h et jugée non éligible à une zone 30 par le SDOL (Stratégie et Développement de l'Ouest lausannois), l'organisme chargé par les huit communes du district de coordonner l'urbanisme et la mobilité dans leur périmètre.

Les autres exceptions figurent pour l'essentiel sur l'axe central de la Commune. Il s'agit de :

- la moitié ouest de la rue du Centre (entre la RC1 et le chemin des Chantres) ;
- l'extrémité est de la rue du Centre (entre le chemin du Bochet et la RC1) ;
- le chemin du Bochet dans son entier ;
- la moitié nord du chemin du Pâqueret (entre le chemin du Bochet et la RC1).

À ces tronçons situés sur l'axe central de la commune s'ajoutent la rue des Jordils et l'extrémité nord du chemin du Laviau (entre la rue du Centre et le chemin du Bois).

Le postulat invite à compléter ce dispositif en limitant la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier de la commune à l'exception de la RC1.

Comme souvent, la réalité n'est pas uniforme mais une addition de cas particuliers. La Municipalité invite dès lors les membres du Conseil communal à examiner la question dans le détail, tronçon par tronçon. Nous en présentons neuf.

1) La rue du Centre entre la RC1 et le chemin des Chantres.

Ce tronçon se divise en trois parties : la rue du Centre entre la RC1 et le chemin du Laviau, la rue du Centre entre le chemin du Laviau et la rue des Jordils, la rue du Centre entre la rue des Jordils et le chemin des Chantres.

a. La rue du Centre entre la RC1 et le chemin du Laviau.

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) refuse d'entrer en matière sur les limitations de vitesse à 30 km/h sur les tronçons de route bâtis d'un seul côté. Pour justifier sa position, elle s'appuie sur l'article 22a de l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR) qui indique que « le signal « zone 30 » désigne les routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante ». Elle interprète l'expression « quartiers » comme des zones bâties des deux côtés de la route et non seulement sur un bord. Or, c'est le cas du tronçon concerné ici, qui est construit d'un côté, celui de Champagny, mais pas de l'autre, celui des tennis.

CONCLUSION : 30 KM/H PAS POSSIBLE

b. La rue du Centre entre le chemin du Laviau et la rue des Jordils.

La DGMR autoriserait la limitation de la vitesse à 30 km/h sur ce tronçon, puisqu'il est construit des deux côtés. Ici, c'est la Municipalité qui s'oppose à une telle réduction pour une question d'orientation des flux automobiles. Le développement rapide de l'aire d'activité ainsi que le développement inéluctable du quartier des Jordils auront pour conséquence l'augmentation progressive du trafic le long du chemin des Jordils en direction de la rue du Centre. Pour réduire le nombre de véhicules tournant à gauche vers le centre du village et augmenter le nombre de véhicules tournant à droite vers la RC1, la Municipalité prévoit de situer à cet endroit la limite entre le 30 km/h, à gauche, et le 50 km/h, à droite.

CONCLUSION : 30 KM/H POSSIBLE MAIS PAS SOUHAITABLE SELON LA MUNICIPALITÉ

c. La rue du Centre entre la rue des Jordils et le chemin des Chantres.

Pour limiter le trafic de l'aire d'activité et du futur quartier des Jordils vers le centre de la Commune, la Municipalité a prévu de limiter ce tronçon à 30 km/h. Elle l'a indiqué dans un préavis qui prévoit parallèlement la constitution d'une zone 20 km/h au cœur du village - un autre moyen de réduire la circulation automobile de pur transit. Le Conseil communal a fait bon accueil à ce projet en adoptant le préavis 12/2023, qui lui demandait l'octroi d'un crédit d'études préliminaires. Il lui reviendra ces deux prochaines années de se prononcer sur la poursuite de cette démarche à l'occasion d'un vote sur l'octroi d'un crédit pour des études plus poussées et, en cas d'acceptation, d'un vote sur l'octroi d'un crédit de construction.

CONCLUSION : 30 KM/H POSSIBLE ET SOUHAITABLE SELON LA MUNICIPALITÉ

2) La rue du Centre entre le chemin du Bochet et la RC1 :

L'extrémité est de la rue du Centre donne directement sur une route « affectée à la circulation générale ». Pour cette raison, il ne peut pas devenir un tronçon à 30 km/h.

CONCLUSION : 30 KM/H PAS POSSIBLE

3) Le chemin du Bochet :

Ce long chemin se divise en deux tronçons : sa partie ouest (entre la rue du Centre et le chemin du Russel) et sa partie est (entre le chemin du Russel et le chemin du Pâqueret).

- a. Le chemin du Bochet se prête à une limitation de la vitesse à 30 km/h entre la rue du Centre et le chemin du Russel. Il ne donne pas sur une route où la vitesse autorisée est de plus de 50 km/h et traverse un quartier au sens où l'entend la DGMR, puisqu'il est construit des deux côtés.

CONCLUSION : 30 KM/H POSSIBLE

- b. Le chemin du Bochet ne se prête pas à une telle limitation, en revanche, dans sa moitié est, entre le chemin du Russel et le chemin du Pâqueret. En effet, il n'est pas construit des deux côtés et ne traverse donc pas un quartier au sens où l'entend la DGMR. Pour qu'un passage à 30 km/h devienne possible, il faudra attendre que les grandes parcelles situées au nord de la route se construisent.

CONCLUSION : 30 KM/H PAS POSSIBLE

4) Le nord du chemin du Pâqueret entre le chemin du Bochet et la Route cantonale :

Une limitation à 30 km/h n'est pas près de se réaliser ici. Et ce pour deux raisons. La première est que la route ne traverse pas un quartier : elle est même bordée des deux côtés par un champ. La seconde est qu'elle débouche rapidement sur une route cantonale où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h.

CONCLUSION : 30 KM/H PAS POSSIBLE

5) La rue des Jordils

Une limitation à 30 km/h a ici pour principal obstacle le fait que la rue ne traverse pas un quartier. Elle a été longtemps bordée de part et d'autre par des champs. Si la parcelle située sur son flanc

ouest a récemment été construite, les trois parcelles situées sur son flanc est ne sont toujours pas bâties et le resteront encore pendant quelques années après le refus du plan de quartier prévu à cet endroit.

CONCLUSION : PAS POSSIBLE

6) Le nord du chemin du Laviau entre la rue du Centre et le chemin du Bois :

Les 50 km/h autorisés sur ce court tronçon, qui plonge vers la zone naturelle et sportive du Laviau, paraissent incongrus à beaucoup étant donné la vocation très particulière de loisir et de nature du lieu. L'obstacle à une vitesse plus basse est-il là aussi l'absence de bâti d'un côté du chemin ? Ce serait à vérifier. Et si c'est le cas, cet obstacle est-il insurmontable en l'espèce ?

CONCLUSION : POSSIBLE ?

5. PERSPECTIVES

La Municipalité souhaite une réduction des vitesses sur deux tronçons de la rue du Centre : entre la rue des Jordils et le chemin des Chantres (où elle propose un prolongement de la zone 30) et au cœur du village (où elle propose le passage d'une zone 30 à une zone 20 sur une bonne centaine de mètres). Elle considère ces changements prioritaires et entend se concentrer sur eux au cours des dernières années de la législature.

La revue des tronçons à 50 km/h n'en est pas moins éclairante. Elle montre que si le passage à 30 km/h n'est pas possible, pour des raisons légales, sur certains tronçons, il l'est en revanche sur d'autres. C'est le cas, par exemple, sur le secteur ouest du chemin du Bochet, entre la rue du Centre et le chemin du Russel. Et cela demande à être vérifié au haut du chemin du Laviau, tant le caractère de l'endroit est particulier.

6. CONCLUSIONS

En conclusion 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 ST-SULPICE

- vu le préavis municipal n° 15/2024,
- ouï les conclusions du rapport de la Commission ad hoc chargée d'étudier cet objet,
- attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,


DÉCIDE

- d'accepter la réponse de la Municipalité au postulat de Madame Claude Probst et consorts « Pour un village à 30 km/h ».

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 9 septembre 2024.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic :


E. Dubuis

La Secrétaire municipale a. i. :


S. Decré



Délégué municipal : Etienne Dubuis