



CONSEIL COMMUNAL  
DE

**SAINT-PREX**

Préavis n° 13/12.2020 – section des infrastructures

**Demande d'un crédit pour financer la sécurisation du chemin des écoliers et l'aménagement de la liaison mobilité douce entre le chemin Warnery, le secteur des collèges du Cherrat et de Sous-Allens et la RC60 et le remplacement d'une conduite d'eau potable**

---

## Rapport de la commission chargée d'étudier le préavis

---

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

La commission désignée par le bureau du Conseil était composée de Messieurs Jérôme Courtais, Dominique Dubugnon, Didier Franco, Bernard Vermeulen et des suppléants Steve Bugnon et Alain Folly et de Thierry Jaquiéry rapporteur. L'ensemble des membres et suppléants à l'exception de M. Folly excusé, s'est réuni à 3 reprises. La première séance s'est déroulée en présence de Madame Carine Tinguely déléguée municipale et une deuxième séance réunissait en plus l'auteur du projet soit le bureau Holinger SA représenté par Messieurs Sennwald et Bastos. Nous les remercions tous d'avoir répondu à nos multiples questions.

### I. Préambule.

En juin 2019 un crédit d'étude avait été accordé par notre Conseil pour améliorer l'aménagement de la liaison mobilité douce **entre** le secteur de la nouvelle piscine, des collèges du Cherrat et de Sous-Allens **et** le secteur du centre culturel et sportif du Vieux-Moulin.

Le rapport de la commission chargée de l'analyse de ce préavis d'étude précisait que l'étude préliminaire effectuée par les ingénieurs conseils Christe et Gygax spécialisés en « mobilité et développement de concept en aménagement » constataient de nombreux problèmes. La commission adhoc mentionnait que l'étude devait clarifier et préciser les nombreux problèmes soulevés ainsi que proposer une meilleure vision de la future réalisation ainsi que ses coûts.

En novembre 2019, le bureau Holinger SA mandaté par la Municipalité a rendu son rapport. Ce document a été remis à notre commission pour l'étude du préavis qui nous concerne aujourd'hui. On peut y lire parmi les nombreuses volontés de la Municipalité, « qu'il faudra s'assurer que la liaison des piétons et cycles entre les collèges et la partie du lac (Vieux-Moulin) soit adaptée aux besoins actuels et futurs tout en intégrant celles de personnes à mobilité réduite » et que « l'enjeu principal était de traiter les contraintes en assurant une sécurité en continuité des piétons et cycles tout en assurant la fluidité du trafic des axes routiers cantonaux ». Le contenu du rapport traite le tronçon du chemin du Cherrat mais ne répond pas à la demande qui avait été faite en juin 2019 de comprendre également le tronçon RC1 et le passage sous la voie ferrée ainsi que l'évaluation globale des coûts de la liaison Cherrat - Vieux-Moulin.

On peut lire dans ce rapport qu'il n'est plus fait mention de l'ensemble du tracé jusqu'au Vieux-Moulin et que l'étude de l'avant-projet et du projet d'ouvrage, validée par la Municipalité, ne se résume plus qu'en ces termes :

« Réaménagement des chemins du Cherrat et de Sous-Allens ; aménagement d'une place centrale à hauteur des 2 collèges précités ; création d'une zone sécurisée pour les cycles au croisement RC 60-chemin du Cherrat ; réhabilitation du trottoir de la RC 60 côté sud, du chemin de la Verrerie via chemin du Glapin, en piste cyclable ; remplacement de la conduite d'eau potable au chemin du Cherrat ».

Plus loin dans ce rapport pour le projet d'ouvrage, les objectifs de réaménagement se résument alors à « améliorer l'accessibilité et la fonction collectrice de la liaison en direction du lac vers le Vieux-Moulin. Favoriser et sécuriser les modes doux en modérant les vitesses. Réfections partielles des chaussées y compris leurs infrastructures routières. Adapter les trottoirs aux normes et exigences légales pour les personnes à mobilité réduite. Assurer la sécurité et le confort des usagers. Evaluer les coûts du projet ».

Le cahier des charges et le mandat demandés par la Municipalité se sont donc limités principalement et uniquement à la zone collectrice de la route du Cherrat et au croisement avec la RC 60. Etudes d'architecture paysagère et de socio-mobilité-urbanisme non comprises. La Municipalité a validé ce projet d'ouvrage et nous le soumet donc pour analyse dans ce préavis.

## II. Descriptif du projet

Le descriptif ci-dessous fait suite aux informations orales transmises en séances par nos divers interlocuteurs et aux réponses écrites à nos questions sur la base des plans de mise à l'enquête que la commission s'est procuré. Un descriptif établi par le mandataire nous aurait facilité la compréhension.

Voici ce qui est prévu :

### 1) Au chemin du Cherrat (route limitée à 30 km/h)

Comme chacun a pu le constater dans le préavis l'élément majeur consiste en l'élargissement du trottoir existant pour créer une zone mixte d'une largeur de 3.5 mètres au chemin du Cherrat (3.0 mètres sur la RC60) où le piéton restera prioritaire par rapport aux cyclistes. Une série d'îlots d'une longueur totale d'environ 200 mètres ainsi qu'une zone de dépose minute de l'ordre de 25 à 30 mètres seront disposés tout le long du chemin. Ces îlots auront un effet modérateur certain pour toutes les voitures et bus devant circuler au chemin du Cherrat. Quant à la route actuelle elle devra être réduite à une largeur de 4.5 mètres sauf à quelques endroits entre les îlots où cette largeur sera portée à 5.5 mètres permettant ainsi de croiser le véhicule venant en sens inverse.

Les écoliers à vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite utiliseront cette zone mixte.

Les cyclistes ordinaires seront invités tout comme les écoliers à vélo qui le souhaite à continuer à utiliser la voie de circulation qu'est la route limitée à 30 km/h. Les 2 actuels rétrécissements de la route, faisant office de chicanes, ne permettant que le passage d'un seul véhicule et peu sécurisant pour les cyclistes, seront éliminés.

Comme indiqué ci-avant, création d'une zone de 25 à 30 mètres comme dépose minute du côté du bâtiment de la piscine.

### 2) Au croisement RC60 – chemin du Cherrat

La forme actuelle sera passablement modifiée tant pour la circulation des voitures que des cyclistes.

Sachant que des travaux de génie civil devraient être réalisés sur les voies de circulation (RC 60 et chemin du Cherrat), on en profiterait pour remplacer la conduite d'eau potable.

Flux pour quitter le chemin du Cherrat vers la RC 60 :

Les écoliers en vélo sortant du chemin du Cherrat et utilisant la zone mixte auront 2 possibilités pour se diriger en direction du giratoire du Glapin, soit de sortir directement sur la RC 60 soit de rester sur la zone mixte jusqu'au chemin du Glapin. Les écoliers en vélo désirant aller du côté du giratoire des Verriers sortiront par la zone mixte ou par la voie de circulation normale 30 km/h et utiliseront la bande cyclable peinte au sol sur la RC 60.

Les cyclistes ordinaires quant à eux sortiront comme à l'habitude du chemin du Cherrat sur la voie de circulation normale mais pourront aussi utiliser la zone mixte.

Pas de changement pour les voitures et bus.

#### Flux pour accéder au chemin du Cherrat depuis la RC 60 :

Les écoliers en vélo venant du giratoire du Glapin auront la possibilité d'utiliser dès le giratoire du Glapin soit la zone mixte (vitesse au pas) soit la zone peinte au sol sur la voie normale de circulation de la RC 60.

Les écoliers et les cyclistes venant du giratoire des Verriers disposeront du trottoir actuel transformé en piste cyclable. Arrivés à la hauteur du chemin du Cherrat, une présélection sur la RC 60 (avec îlot de protection) leur permettra d'accéder au chemin du Cherrat. Ils auront toutefois la possibilité d'aller contourner le giratoire du Glapin et revenir vers le chemin du Cherrat. Par contre pour toutes les voitures et bus descendant depuis le giratoire des Verriers auront l'obligation d'aller contourner le giratoire du Glapin pour ensuite revenir et accéder au chemin du Cherrat.

#### 3) Au carrefour du giratoire des Verriers

Quelques aménagements sont prévus au giratoire des Verriers pour adapter la piste cyclable et le trottoir actuels avec l'entrée de la future piste cyclable le long du grillage de la verrerie sur la RC 60. L'assiette et la planéité de cette future piste cyclable seront corrigées jusqu'au croisement RC60-chemin du Cherrat. Cette future piste cyclable ne sera pas élargie.

#### 4) Au carrefour du chemin de l'Epondaz

Adaptation des marquages au sol et légère modification/ prolongement d'une partie de trottoir.  
Ajout de 2 passages piétons.

#### 5) Au chemin de Vegney

Mise en place de 16 potelets en plastique, tous les 4 mètres, comme délimitation entre le chemin existant et le futur trottoir. Création d'un nouveau trottoir, l'ancien n'ayant pas été reconstruit lors des aménagements extérieurs de la piscine. Réfection de l'assiette, modification de l'inclinaison et implantation de 2 grilles collectrices pour les eaux de surface de la route et celle provenant d'une partie des aménagements extérieurs bitumés de la piscine.

#### 6) Au chemin de Sous-Allens

Aucun changement à l'exception d'un élément de mobilier urbain limitant la largeur de la route.  
Utilité à justifier ?

#### 7) Au chemin Rose

Création d'une piste cyclable sur une parcelle privée d'une largeur d'environ 1.3 mètre en parallèle au chemin piétonnier existant. Cette nouvelle piste cyclable ainsi que le chemin piétonnier devront se rejoindre pour aboutir sur le trottoir actuel du chemin de Crausaz et ensuite rejoindre le chemin de Sous-Allens.

### III. Analyse de la commission

#### Généralités

La commission s'est basée sur les divers plans de mise à l'enquête, les documents et rapports mis à notre disposition ainsi que sur les informations et réponses à nos questions fournies par la Municipalité et le bureau Holliger SA.

D'emblée nous avons constaté que l'étude et le projet de réalisation ne concernait que le tronçon voisinant le chemin du Cherrat. Le souhait mentionné lors de l'attribution du crédit d'études précisant une étude (technique et financière) de l'ensemble de la liaison pour les écoliers n'a donc pas été retenue. Et pourtant la Municipalité et le rapport Christe et Gygax relevaient que le tronçon le plus dangereux et problématique concernait la traversée de la RC1 ainsi que le passage sous la voie de chemin de fer. Chacun s'en est déjà rendu compte et peut s'imaginer le risque qui est pris lorsque des classes empruntent ce tracé pour rejoindre la salle de gym du Vieux-Moulin. La largeur du trottoir à la hauteur de l'arrêt de bus péjorant encore la sécurité. **La difficulté et la dangerosité de croisement s'est encore accrue, car depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, les enfants jusqu'à 12 ans peuvent circuler en vélo sur tous les trottoirs.** La commission ne comprend pas pourquoi la traversée RC1 et le tronçon RC 60 n'aient pas été traités seuls et en priorité ou globalement avec le croisement de la RC 60 et le chemin du Cherrat. Il apparaît clairement nettement plus dangereux que le tronçon faisant l'objet de ce préavis.

#### Croisement RC60 – chemin du Cherrat

Une majorité de membres de la commission n'est pas convaincue du concept de ce croisement en termes de sécurité et d'aménagement. Le projet n'amène que peu d'amélioration en termes de sécurité. Le concept d'amener par une piste cyclable le long de la RC 60 les cyclistes à ce croisement nous laisse songeur. Il nous paraît assez évident que les cyclistes continueront comme à ce jour à emprunter soit la route de Lussy ou les trottoirs au travers du quartier de l'Epondaz. La piste cyclable et sa présélection risquent de ne pas être utilisées vu sa dangerosité. Les poteaux d'éclairage public et une borne hydrante nous apparaissent comme des éléments dangereux sur cette piste trop étroite entre le grillage de la verrerie et la bordure de la route.

De plus, la commission est très surprise que l'ingénieur trafic lors de sa validation, n'ait pas relevé la problématique du trottoir (dangerosité) sous la voie de chemin de fer situé à une centaine de mètres. L'étude et l'analyse d'un concept plus global prenant en compte la route de Lussy, la rue de l'Epondaz ainsi que le chemin du Pré doit être envisagé sans délai. Pour ce qui est des voitures, le risque est grand qu'elles passent par la rue de l'Epondaz plutôt que d'aller tourner au giratoire du Glapin.

#### Chemin du Cherrat

Largeur de la route du chemin du Cherrat :

En analysant, les plans de projet on constate nettement que la largeur du chemin du Cherrat sera très réduite et le croisement des voitures ne sera ni si simple ni évident. La longueur des îlots prévus péjorant encore les croisements. Pensons aux « cortèges » de voitures devant croiser bus et camions. Ces longueurs d'îlots devraient être revues à la baisse. En vérifiant la coupe du plan représentant les largeurs des véhicules sur la route, force est de constater que les largeurs des véhicules actuels sont plus importantes. En consultant la norme VSS SN 640 201 on constate que la largeur recommandée pour un croisement de 2 voitures est de 4.80 mètres. La largeur de 4.5 mètres n'est donc pas suffisante. Pensons aussi aux habitants qui doivent emprunter jusqu'à quatre fois par jour ce chemin. Une largeur de 4.8 mètres permettra en plus lors de grandes manifestations de parquer des voitures le long de cette route (mise en sens unique) et de permettre le passage de véhicules larges (pompiers,

ambulance), ce qui ne sera pas possible avec 4.5 mètres. La solution proposée n'est pas bonne aux yeux de la commission

Afin d'éviter d'envoyer tous les véhicules à la « zone dépose minute » au bout du chemin du Cherrat et ainsi de transiter par le parking de la piscine, il serait préférable d'aménager le parking du Cherrat 3 à cet effet (sachant que ce tracé est déjà utilisé par les bus) tout en améliorant le passage piéton situé à l'arrière du collège.

Les enseignants du Cherrat, sembleraient n'avoir pas été consultés. Une information de la part de la Municipalité aux riverains aurait été souhaitable avant la mise à l'enquête.

Trafic sur le chemin du Cherrat :

Il est certain que le trafic véhicules risque d'augmenter lors des futures constructions sur la parcelle située en face de la piscine, planifiées selon la Municipalité à moyen terme (8-10 ans). La vague de véhicules des utilisateurs externes à Saint-Prex désirant aller à la piscine n'a pas encore pu être bien évaluée. Il faut donc rester prudent et conserver une largeur suffisante pour la route.

#### Chemin Rose (liaison chemin Warnery – chemin de Crausaz/chemin de Sous-Allens)

L'utilisation de cette piste cyclable, très en pente sera dangereuse vu sa configuration et les croisements difficiles pour les cyclistes. Le tracé de cette piste sur le passage d'accès de l'entrée d'un des bâtiments n'est pas sécurisant non plus. La déclivité est très importante et de ce fait cette piste ne sera que très peu utilisée dans le sens de la montée. La commission n'a pas pu obtenir le coût réel de l'entier de cette future piste. Ce coût sera à coup sûr important pour un trafic que l'on peut envisager très faible.

## **IV. Aspect financier**

La commission aurait souhaité avoir une décomposition des prix pour se faire une idée plus précise des différents coûts des secteurs concernés. La Municipalité « a jugé que cela n'amènerait pas d'information supplémentaire à la commission. Le préavis présenté étant un concept global, soumis à l'enquête publique et à une demande de subvention dans son intégralité, donc saucissonnage pas souhaitable ». Un montant de 8 heures d'ingénieur ayant déjà été mis à disposition de la commission pour la présentation du projet, un supplément de 14 heures (à 164.- CHF) n'était pas envisageable pour répondre à notre demande.

L'aspect financier est important et l'investissement pour ce projet est conséquent. Il nous a été confirmé que les subventions de la Confédération n'étaient pas acquises et qu'elles pourraient varier de 0 à environ 330 kCHF.

Les coûts selon le devis estimatif, (soumission marchés publics rentrée), nous indiquent que sont inclus dans le projet 63'000.- CHF de travaux en régie et des imprévus de 105'000.- CHF. La Municipalité a encore inclus en supplément un imprévu de 65'600.- CHF. (soit imprévus de 15 %) (TVA non incluse). Ces montants d'imprévus nous apparaissent importants à ce stade de l'étude de l'ouvrage alors que les travaux se feraient principalement en surface.

Sachant que le chemin du Cherrat sera très sollicité à moyen terme par du trafic de camion de chantier pour de futures constructions il ne nous paraît pas judicieux financièrement d'anticiper les travaux de réfection du chemin.

## V. Avis de la commission

L'adaptation de nouveaux aménagements doit être réfléchi et modifiée pour le long terme donc pour les 25 à 30 prochaines années. De futurs aménagements doivent tenir compte de la situation actuelle et de l'évolution future.

Le chemin du Cherrat restera donc une route d'accès et de passage pour bien des habitants des quartiers alentours. A moyen terme, il faut tenir compte des futures constructions (3-4 bâtiments) et de leur densification qui généreront un trafic supplémentaire. Le rétrécissement de la route pour la circulation des voitures tel que présenté nous apparaît trop restrictif.

L'étude et l'analyse d'un concept plus global prenant en compte la route de Lussy, la rue de l'Epondaz ainsi que le chemin du Pré/sentier du Bicentenaire doit être envisagé pour ce qui est de la mobilité douce.

Le but initial de sécuriser le chemin des écoliers entre le Cherrat et le Vieux-Moulin n'est pas atteint avec la demande de crédit pour ce préavis. Le tronçon le plus dangereux et à sécuriser en priorité est bien le tronçon giratoire du Glapin – Vieux-Moulin. L'amélioration de la traversée de la RC1 ainsi que l'élargissement du trottoir sous la voie de chemin de fer sont plus que nécessaires. Le rapport Christe et Gyax le relevait et proposait même plusieurs solutions d'aménagement. La nouvelle loi entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021, autorisant les écoliers jusqu'à 12 à circuler sur tous les trottoirs, va encore ajouter de l'insécurité.

La commission souhaite absolument que la priorité des investissements soit mise sur les secteurs les plus dangereux. Dans le cadre du chemin des écoliers, le passage sous la voie de chemin de fer et la traversée de la RC1, sont prioritaires.

La commission à l'unanimité de ses membres préavise négativement ce présent préavis.

## VI. Conclusion de la commission

En conclusion et vu ce qui précède, nous vous proposons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINT-PREX

- vu le présent préavis municipal
- entendu les rapports des commissions chargées de l'étudier
- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

### DÉCIDE

de refuser le présent préavis n°13.12.2020 tel que présenté et de revoir dans sa globalité la sécurité du chemin des écoliers entre les collèges du Cherrat et le Centre sportif et culturel du Vieux-Moulin.

Pour la commission, le rapporteur.

Saint-Prex, 8 février 2021

