

**MESSAGE DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL  
RELATIF A LA MODERATION DE TRAFIC  
(Comptes 620.501.15)**

**1. INTRODUCTION**

En 2013, le Conseil général avait refusé le crédit cadre pour l'aménagement de la modulation de trafic dans les quartiers (message .14.-13). Partant de cette décision et afin de ne pas perdre l'objectif que se sont fixés le Conseil communal et la Commission d'aménagement de mettre en application le concept global de modulation de trafic, la stratégie de mise en place a été modifiée. En effet, pour cette première étape, le Conseil communal fait sa demande sur la base du devis estimatif de l'ingénieur pour les aménagements à réaliser dans les poches 3 (rte des Ecoles) et 7 (ch. des Epinettes, rte du Chevalier, rte du Moulin et rte St-Eloi).

De plus, en 2013, la partie de la route du Chevalier entre la banque Raiffeisen et la boulangerie Wider a été fermée à la circulation des véhicules, afin de donner un espace plus viable aux classes de deuxième année enfantine récemment ouvertes dans le bâtiment n° 7 de la route du Chevalier. Dans un premier temps, il n'était pas prévu d'aménager particulièrement l'espace routier désaffecté entre les deux cours avant environ cinq à six ans ; cependant, après quelques mois de fonctionnement, l'avis général est d'essayer de trouver une solution intermédiaire peu coûteuse afin de connecter les deux cours d'école. Le Conseil communal propose donc de réaliser cela dans le cadre de ces travaux, afin de profiter de l'entreprise qui réalisera la modulation de trafic.

**2. CONTENU**

Concept global de modulation de trafic

Le concept global de modulation de trafic a été déposé au Service des ponts et chaussées en octobre 2012. Un préavis favorable avec remarques a été rendu le 17 mai 2013. Dès lors, la Commune a le feu vert du Canton pour déposer des dossiers d'approbation des plans (y.c. enquête publique) pour les aménagements à réaliser dans les poches. Dans cette première étape, la priorité a été donnée aux poches concernées par les écoles de Marly. Il est à préciser qu'il n'est pas possible d'introduire une mesure de modulation pour une route uniquement, il est obligatoire de le faire au niveau d'une poche à caractère homogène.

Objectifs de la zone 30

La mise en place de ces mesures de modulation vise plusieurs objectifs décrits ci-dessous.

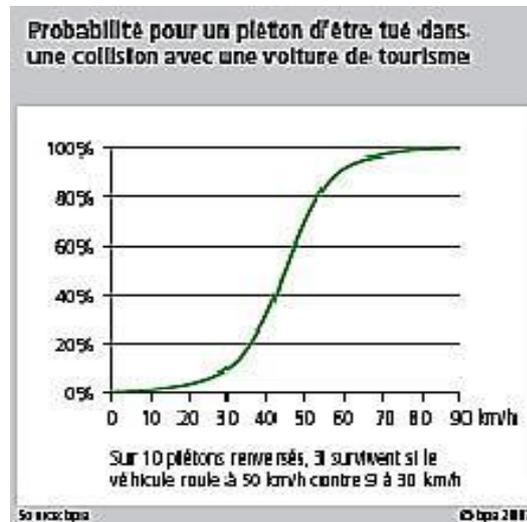
*1. Une plus grande attention aux abords de la chaussée*



le risque d'accidents, facilite la communication entre les usagers et favorise leur cohabitation dans l'espace public. A vitesse plus lente, le conducteur peut être plus attentif à ce qui se passe aux abords de la chaussée, il est plus volontiers disposé à ralentir ou s'arrêter, le trafic est plus fluide et moins bruyant. Autant de bénéfices pour les habitants et la vie sociale dans les quartiers. Plus on roule vite, plus on regarde loin en avant. A 50 km/h, le conducteur concentre son regard sur la route. A 30 km/h, il peut aussi observer les abords de la chaussée et remarquer un enfant qui s'élanche devant lui.

2. *Une distance de freinage nettement réduite*

La distance d'arrêt dépend de la vitesse de circulation et du temps de réaction du conducteur devant un événement inattendu (l'enfant qui s'élanche pour rattraper son ballon). A 30 km/h, il est possible de s'arrêter sur 13 m. A 50 km/h, c'est la distance que parcourt encore la voiture à cette vitesse avant que le conducteur n'ait réagi, et la distance d'arrêt est double. Si l'accident se produit, il a des conséquences moins graves (voir diagramme ci-dessous).



Le risque pour un piéton en cas d'accident n'est pas linéaire: il augmente de façon exponentielle en fonction de la vitesse. S'il est renversé par une voiture qui roule à 50 km/h, le taux de probabilité qu'il soit tué est de 70% – il n'est que de 10% avec une vitesse de 30 km/h. Pour comparaison, être renversé par une voiture qui roule à 30 km/h équivaut à tomber du premier étage d'une maison, à 50 km/h le choc représente l'équivalent d'une chute depuis le troisième étage.

3. *Moins de bruit, plus de convivialité*

La réduction de la vitesse correspond à une diminution de 2-3 décibels (on a souvent mesuré des réductions jusqu'à 4 décibels). Cela correspond à une diminution de moitié du volume de bruit.

4. *Moins de pollution*

La limitation à 30 km/h réduit les émissions polluantes et parfois même la consommation d'essence. Les meilleurs effets sont obtenus lorsque les conducteurs adoptent une conduite à la fois régulière et à bas régime.

5. *Conséquence d'un passage de 50 à 30 km/h*

Conséquence d'un passage de 50 à 30 km/h - Une perte de temps négligeable. En théorie, sur une distance de 500 m, selon que l'on roule à 50 km/h ou à 30 km/h le temps de parcours s'allonge de 25 secondes (60 secondes au lieu de 35). Dans la réalité, on ne peut rouler à 50 que sur des courts tronçons, la plupart du temps

on roule moins vite. Une étude allemande a montré qu'en localité, la vitesse moyenne réelle est nettement plus basse que la vitesse maximale autorisée (avec une limitation à 60 km/h, la vitesse moyenne effective n'est que de 25 km/h, avec une limitation à 40 km/h cette vitesse moyenne est de 20 km/h. Un abaissement de la vitesse limite n'entraîne en fait qu'une légère augmentation du temps de parcours. Si toutes les rues de quartier des communes étaient aménagées à 30, la durée d'un parcours moyen s'allongerait en fait – de porte à porte – de 3% au maximum.

#### 6. Règles de la zone 30

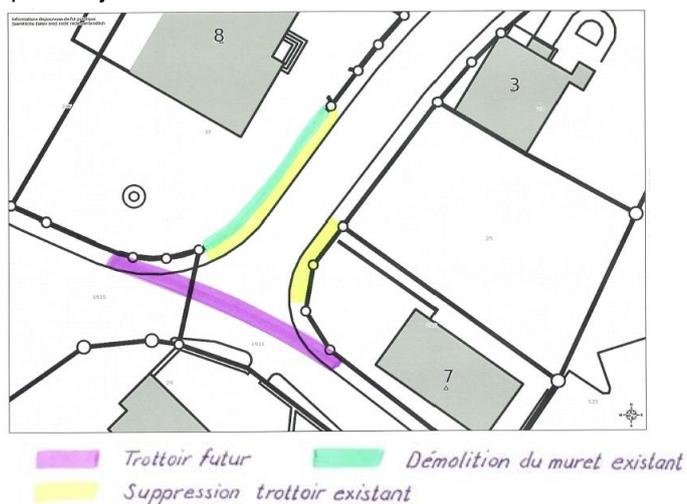
- La vitesse est limitée à 30 km/h
- La priorité de droite s'applique.
- Les voitures et les deux-roues restent prioritaires sur les piétons
- Les piétons peuvent choisir l'endroit le plus sûr où traverser la chaussée (d'ailleurs, il n'y a pas de passage piétons, sauf exception)
- Les trottinettes, rollers, planches à roulettes, vélos d'enfants ont le droit de circuler sur la chaussée et sur le trottoir

Exemple de marquage d'un carrefour où s'applique la priorité de droite à Marly :



#### Aménagement provisoire de la cour d'école de Cité

Il est prévu dans un premier temps de supprimer le muret (vert) entre la cour de Cité et le trottoir sur une longueur d'environ 20m, ensuite une liaison entre les deux ensembles sera créée en supprimant une partie des deux trottoirs existants (jaune). Ces travaux seront réalisés en même temps que les travaux liés à la mise en impasse de la route du Chevalier pour lesquels nous avons le permis de construire depuis le 14 janvier 2014. Le coût de ces travaux devisé par l'entreprise adjudicatrice est évalué à Fr. 19'500.-.

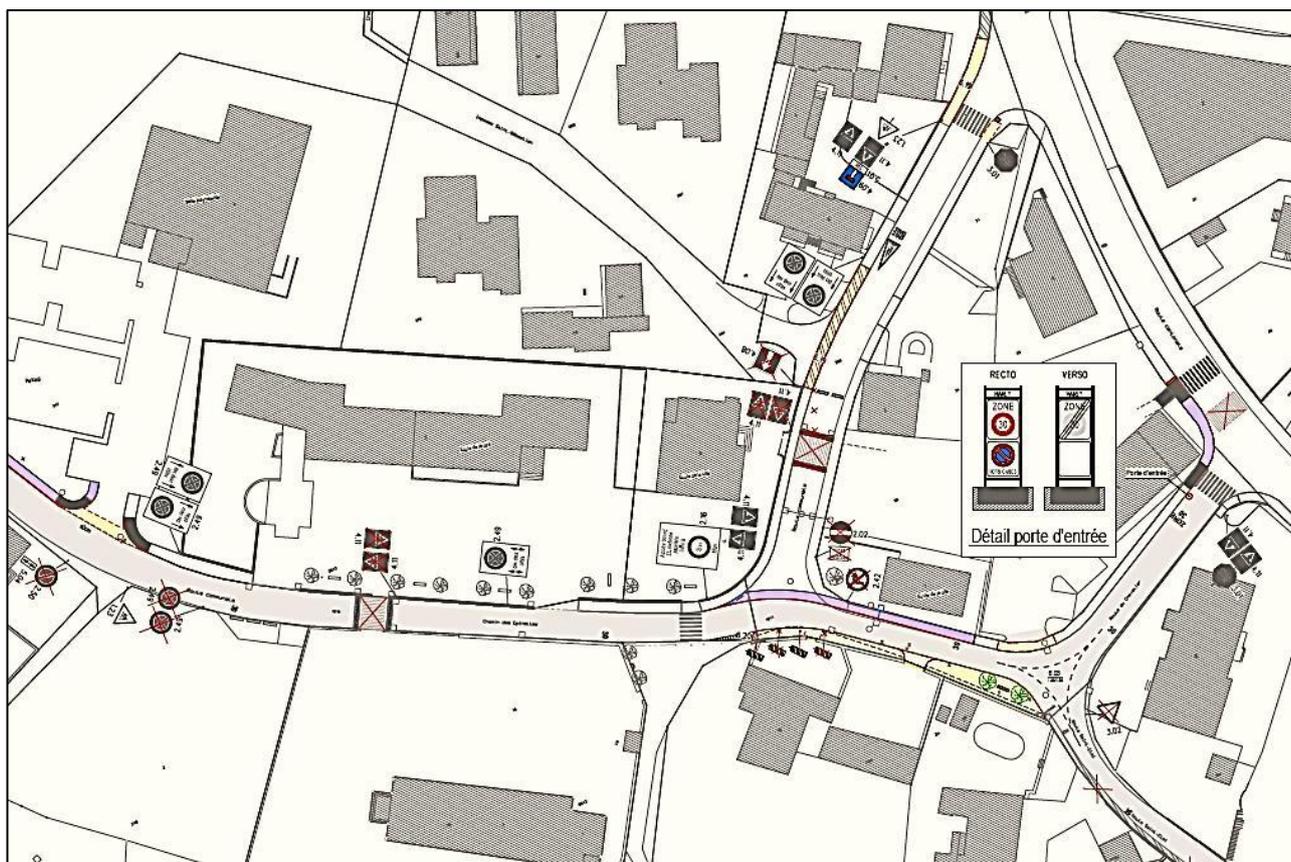


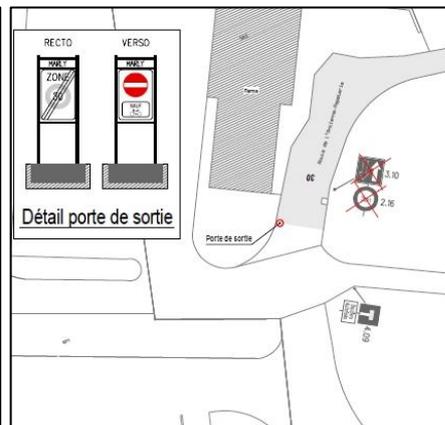
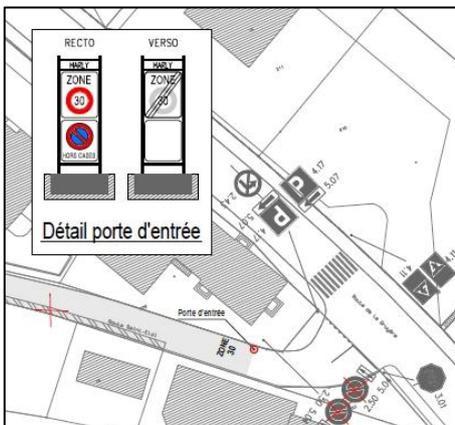
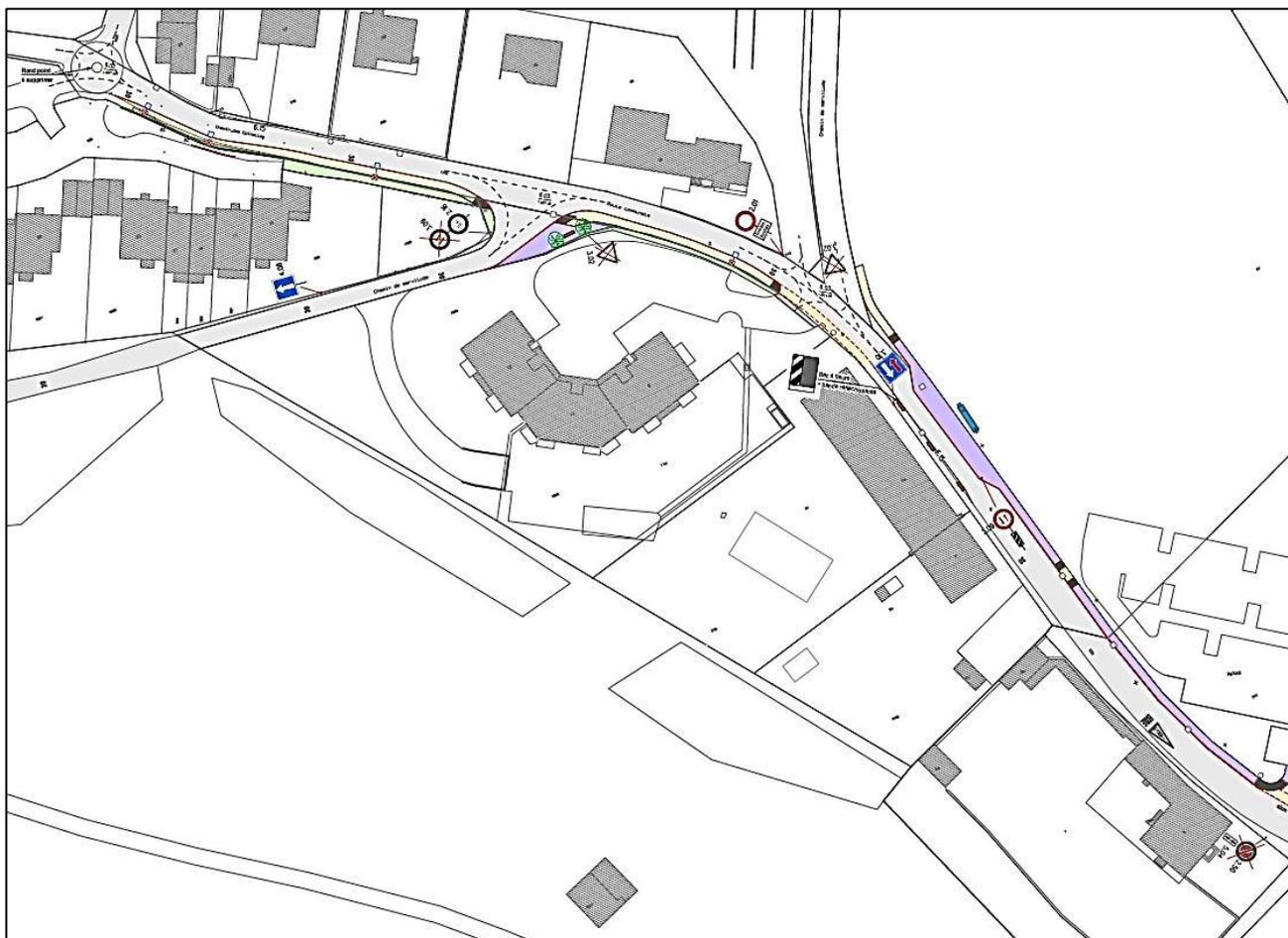
### Coût des aménagements projetés et planning des travaux

Le coût total des travaux est devisé selon le détail suivant :

- Travaux génie-civil et aménagements de la poche 3	Fr.	84'000.-
- Travaux génie-civil et aménagements de la poche 7	Fr.	281'000.-
- Aménagement provisoire de la cour d'école de Cité	Fr.	19'500.-
- Autres spécialistes et frais	Fr.	4'500.-
- Honoraires d'ingénieur + frais (% Fr. 5'800.- déjà facturés)	Fr.	14'000.-
- Indexation des prix	Fr.	4'000.-
<hr/>		
Total TTC	Fr.	407'000.-
<hr/>		
Montants déjà votés / solde 2013	Fr.	122'000.-
<hr/>		
<b>Total à charge des budgets 2014 et 2015 (arrondi)</b>	<b>Fr.</b>	<b>285'000.-</b>

Les travaux liés à la poche 7 seront réalisés entre mai et septembre 2014 et ceux liés à la poche 3 seront réalisés en septembre 2015 (à la fin de construction de la nouvelle école) Par contre, les appels d'offres et la mise à l'enquête des dossiers se font en même temps pour les deux poches (les dossiers sont au Canton pour approbation).





Montant demandé

Sur la base du devis ci-dessus, le Conseil communal demande au Conseil général d'autoriser cette dépense de Fr. 285'000.-.

La Commission d'aménagement du territoire, des constructions, de l'environnement, des transports et de l'énergie a préavisé favorablement ce message.

### 3. FINANCEMENT

#### 3.1. Plan de financement

##### **Coût du projet**

Coût brut total estimé	+	285'000.00
Subventions attendues (à préciser) :	-	
<b>Montant net à charge de la commune</b>	<b>=</b>	<b>285'000.00</b>

##### **Couverture de la dépense**

Utilisation de réserves	+	
Autres (à préciser) :	+	
Emprunt	+	285'000.00
<b>Montant net de la dépense</b>	<b>=</b>	<b>285'000.00</b>

#### 3.2. Charges de fonctionnement

<b>Charges de fonctionnement</b>	<b>Taux</b>		
Intérêts passifs sur crédits ou emprunts	3%	+	8'550.00
Amortissement annuel minimal	4%	+	11'400.00
Charges d'exploitation annuelles estimées		+	1'500.00
<b>Sous-total</b>		<b>=</b>	<b>21'450.00</b>
<b>Montant net des charges de fonctionnement annuelles</b>		<b>=</b>	<b>21'450.00</b>

Le Conseil communal recommande au Conseil général d'accepter cet investissement. Cet investissement est soumis au droit de référendum facultatif selon l'article 52 LCo.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Le Secrétaire

Jean-Pierre HELBLING

Luc MONTELEONE