



Rapport de la Commission pour la réfection de la route d'Avenches avec remplacement de la conduite des eaux claires (2024/06)

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

La commission s'est réunie au complet lors de plusieurs séances courant mai et juin 2024. Ces séances ont permis d'étudier le projet proposé ainsi que de discuter et clarifier les aspects techniques de ce dernier.

La commission a été activement en contact avec la Municipale en charge du dossier ainsi qu'avec l'ingénieur du bureau conseils RLJ, auteur des plans. Nous tenons à les remercier pour leurs réponses rapides à la suite de toutes nos questions.

La commission relève la bonne qualité du projet proposé et remercie la Municipalité pour les efforts effectués dans ce dossier ces derniers mois.

Pour favoriser la compréhension de ce rapport, ce dernier est structuré en plusieurs parties bien distinctes :

1. Évaluation technique de la zone 2
2. Évaluation technique de la zone 3
3. Évaluation technique de la zone 4
4. Évaluation technique de la zone 5
5. Profil type de la chaussée avec double trottoir
6. Installation des poteaux
7. Revêtement phonique
8. Conduite eau potable
9. Conclusion

1/ Evaluation technique de la zone 2

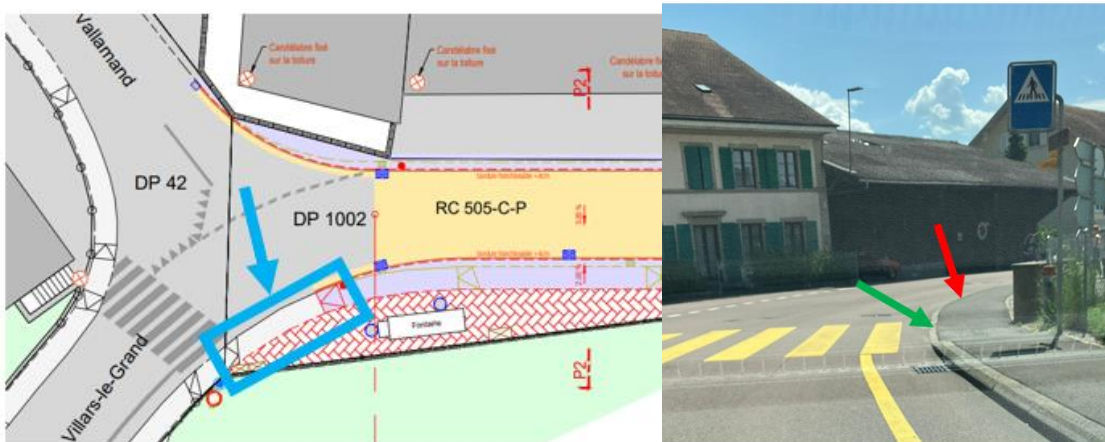
La zone 2 correspond à la route entre le carrefour au centre du village, en direction, et jusqu'à la hauteur du magasin Denner.

1.1 Carrefour central

La commission a identifié que le projet proposé ne prévoit pas la réfection du trottoir entre la flèche rouge et la flèche verte sur l'image suivante.



Ce secteur est représenté par un cadre bleu sur l'extrait du plan suivant :



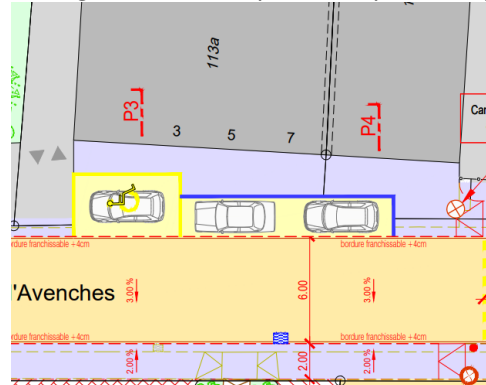
Selon la commission, il n'est pas judicieux de laisser ces 5 mètres de ce vieux trottoir, entre la flèche rouge et la flèche verte. Ceci pour des raisons d'esthétisme, mais aussi de cohérence par symétrie avec le trottoir franchissable prévu de l'autre côté de la route à ce même endroit. Il est à relever aussi qu'il y a un passage pour piétons et un trottoir avec bordure auparavant (image de droite), qui force déjà à ralentir. Avec un amendement, la DGMR devra être consultée pour valider ce point.

A l'unanimité, la commission propose un amendement (numéro 1). Respectivement :

- *De rallonger le nouveau trottoir franchissable côté sud jusqu'au passage pour piéton situé sur la route en direction de Villars-le-Grand.*

1.2 Place de parc devant le cabinet de physiothérapie et le restaurant

La commission soutient l'approche de garder les trois places de parc indiquées sur l'extrait du plan suivant.

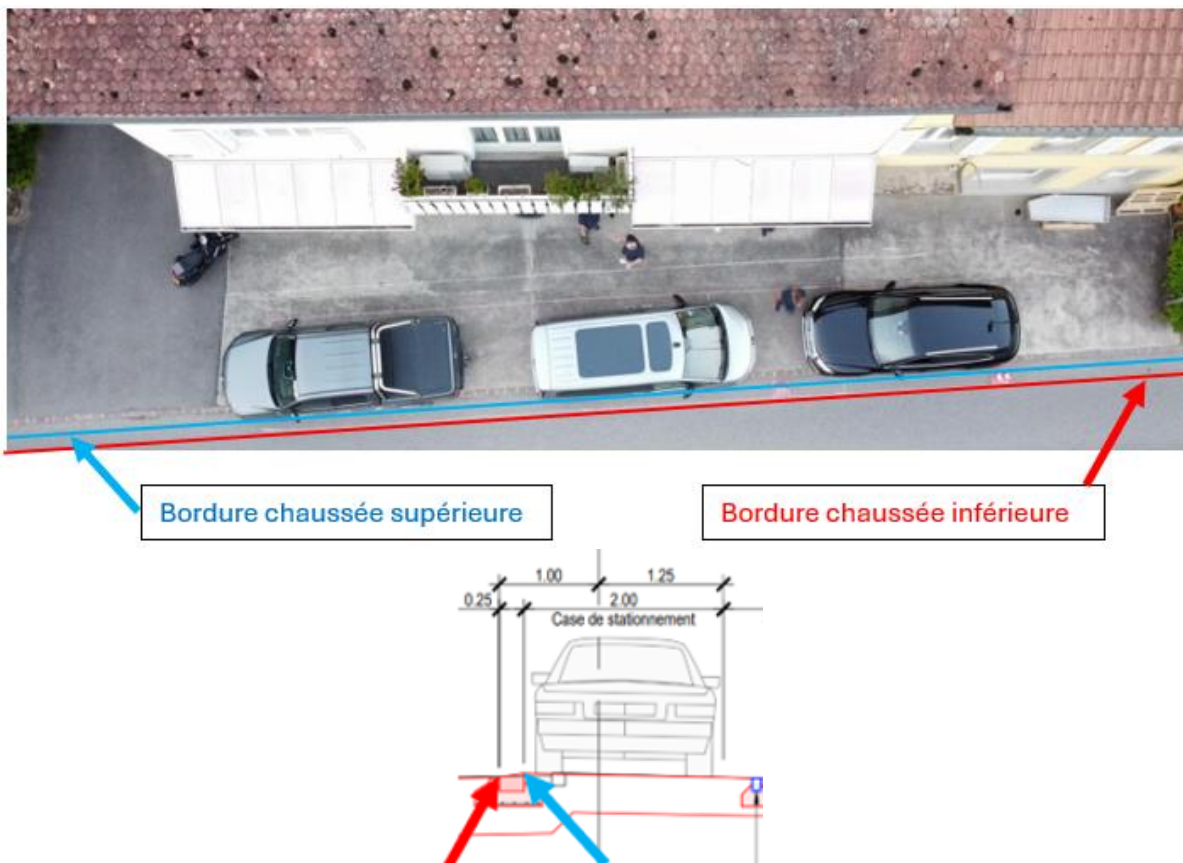


Pour rappel, en 2023, la commission avait suggéré de déplacer ces places en direction du bâtiment. En effet, l'ouverture des portières s'effectue directement sur la chaussée.

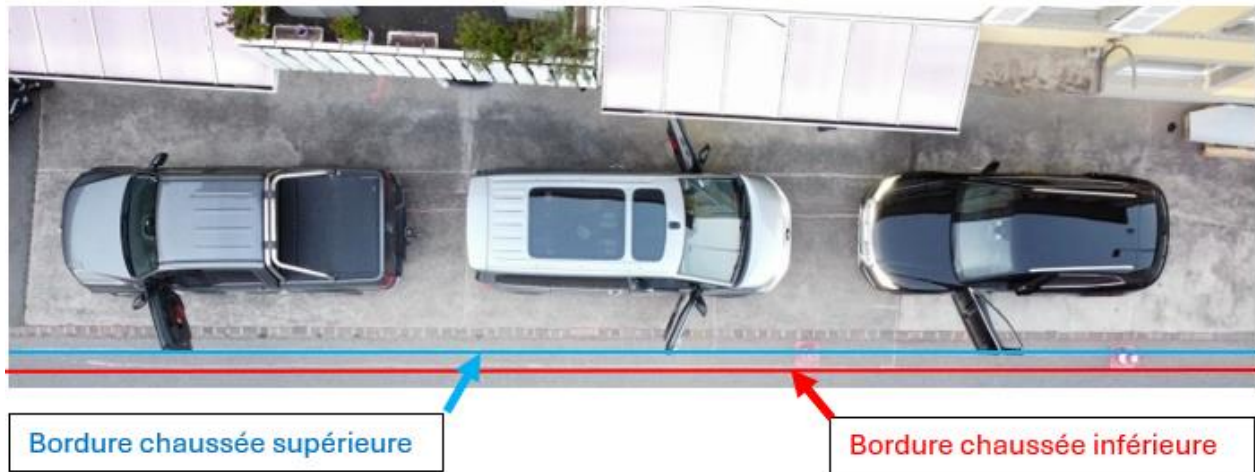
Sur les plans proposés pour ce préavis, ces deux places sont toujours indiquées étant directement en bordure de la chaussée.

Afin de bien comprendre la réalité sur le terrain, la commission a tracé au sol l'empreinte des places de parc comme proposé dans le projet.

L'image suivante, prise depuis un drone, présente les places de parcs en bordure de la chaussée selon les plans. La chaussée sera rétrécie, c'est pour cela que la bordure inférieure en rouge se trouve à l'intérieur de la chaussée actuelle.



L'image suivante présente une vue complémentaire avec l'axe des places de parc déplacé de 65cm en direction du bâtiment.



La définition de ces 65 cm a été discutée directement sur le terrain ensemble avec Madame et Monsieur Alessandra et Christophe Tombez du cabinet de physiothérapie, ainsi qu'avec Monsieur Florian Fischlin, propriétaire du restaurant.

Selon la réalité du terrain, avec le déplacement de ces places de 65cm en direction du bâtiment, la distance restante entre les places et le bâtiment a été validée par l'ensemble des personnes mentionnées ci-dessus et la commission.

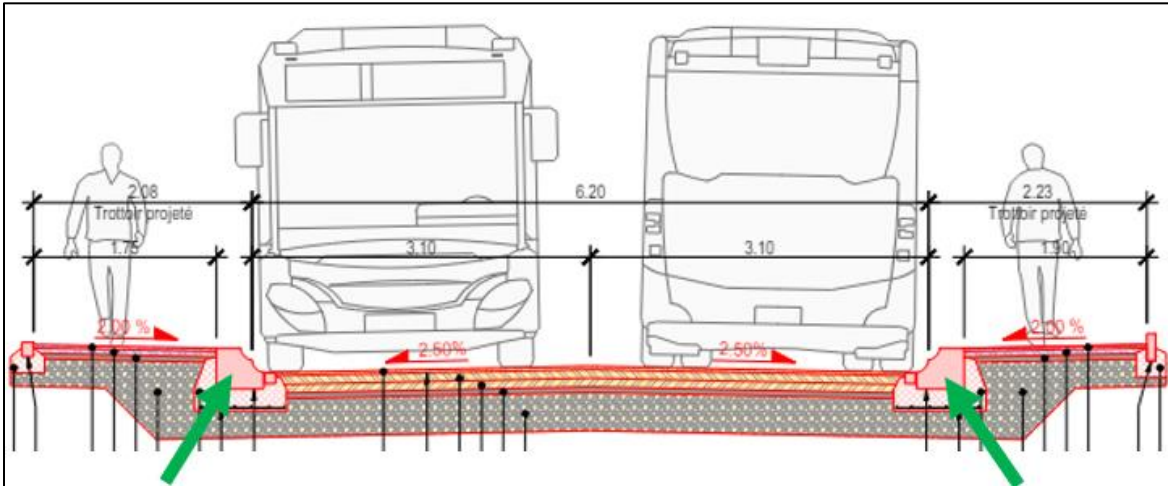
A noté que ce déplacement évite l'ouverture des portières des voitures directement sur la chaussée. Selon la commission, la sécurité est par conséquent améliorée significativement.

A l'unanimité, la commission propose un amendement (numéro 2) pour ce point. Respectivement :

- *De déplacer l'axe des trois places de parc de 65cm en direction des bâtiments*

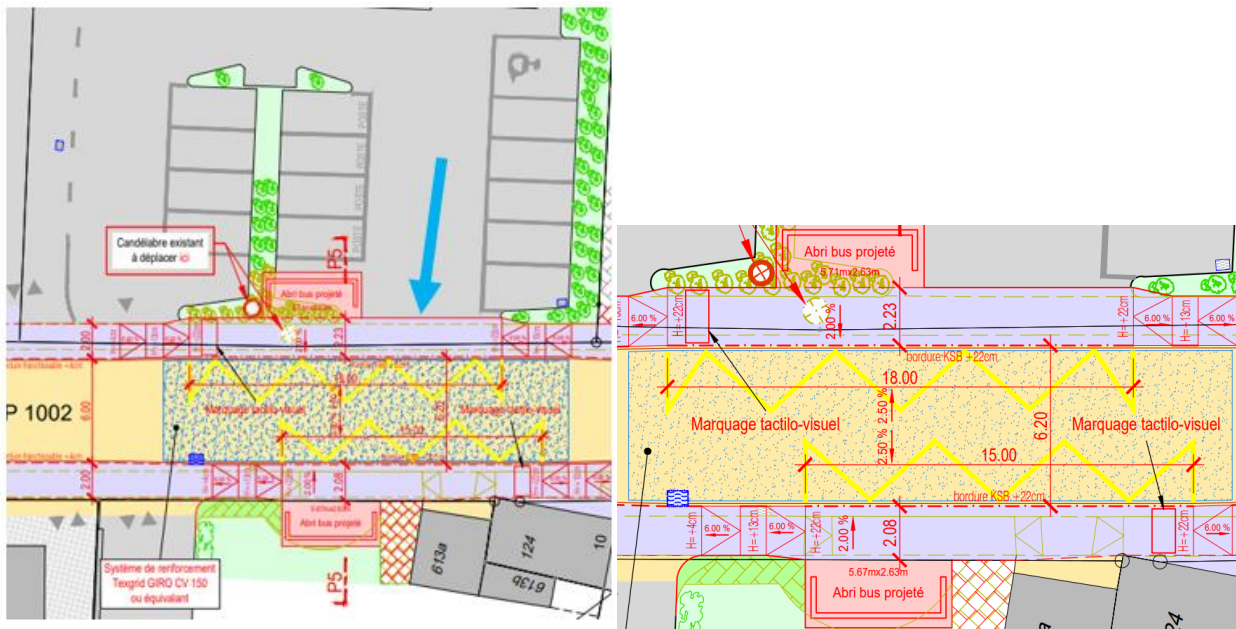
1.3 Secteur arrêt de bus et parking devant le bâtiment communal

La commission précise que les trottoirs ne seront pas franchissables au niveau des arrêts de bus (voir flèches vertes). La largeur de la chaussée prévue dans le projet actuel est de 6,2m à cet endroit.



A noter qu'il ne sera plus possible d'entrer et de sortir du parking devant le bâtiment communal au niveau de la flèche bleue indiquée sur l'image suivante.

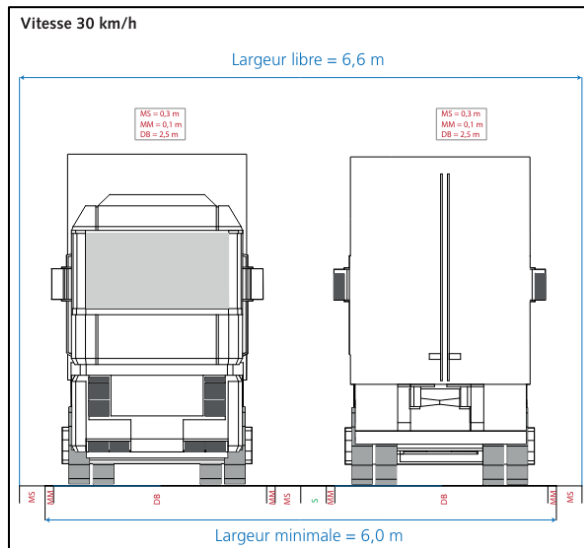
En effet, les normes imposent cette zone comme non franchissable, ceci lié à l'infrastructure utile et imposée pour l'arrêt de bus côté nord. Une bordure haute et infranchissable est prévue à cet endroit.



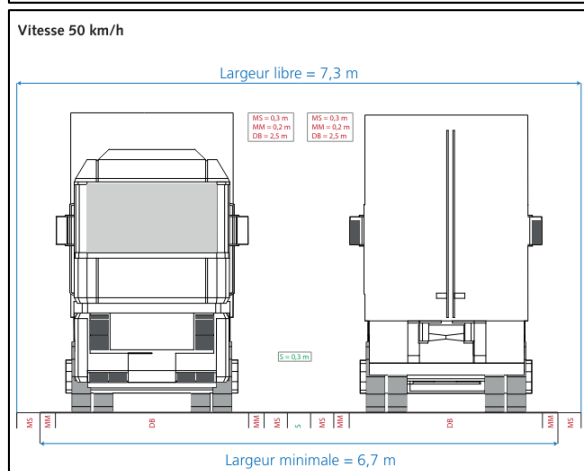
Selon la source suivante disponible au public sur internet, qui fait référence aux normes VSS, voici des informations complémentaires concernant la détermination de l'espace minimum requis pour le croisement de deux camions.

https://mobilitépiétonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2017/07/06_2017_Fiche-info_Cas_de_croisement.pdf

- Pour un croisement à une vitesse de 30km/h, la largeur minimale est de 6m (voir image)
- Pour un croisement à une vitesse de 50km/h, la largeur minimale est de 6,7m



DB Dimension de base des usagers de la route
MM Marge de mouvement
MS Marge de sécurité
S Suppléments pour circulation bidirectionnelle



Dans la zone des arrêts de bus, sans trottoir franchissable des deux côtés de la chaussée, le projet prévoit une largeur de 6,2m.

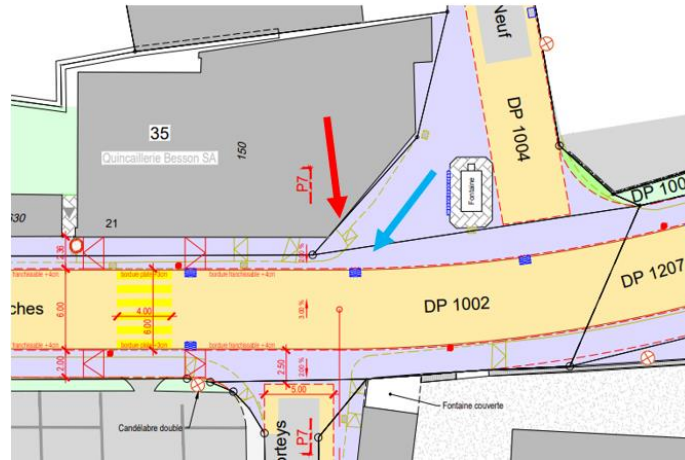
La commission estime cette largeur de 6,2m comme trop étroite dans cette zone avec des bordures infranchissables de chaque côté. La commission propose d'ajouter 30cm de marge de sécurité en plus, donc de corriger cette largeur de chaussée à 6,5m.

A l'unanimité, la commission propose un amendement (numéro 3) pour ce point. Respectivement :

- D'augmenter la largeur de la chaussée entre les bordures non franchissables de la zone arrêts de bus à 6,5m, afin de permettre le croisement de deux camions avec une marge de sécurité.

1.4 Secteur quincaillerie Besson

La flèche rouge sur l'image suivante indique une des entrées et sorties de la quincaillerie Besson. Dans cette zone, tous les trottoirs sont franchissables sur les deux côtés de la route.



Pour la commission, après les travaux, le projet devrait permettre l'option d'installer un poteau ou une barrière de sécurité à cet endroit si nécessaire (voir flèche bleue). Cette suggestion a été faite à la Municipale et à l'ingénieur.

Selon l'ingénieur Monsieur Duc, cette option est envisageable, mais il n'est pas convaincu de son efficacité. A voir après les travaux.

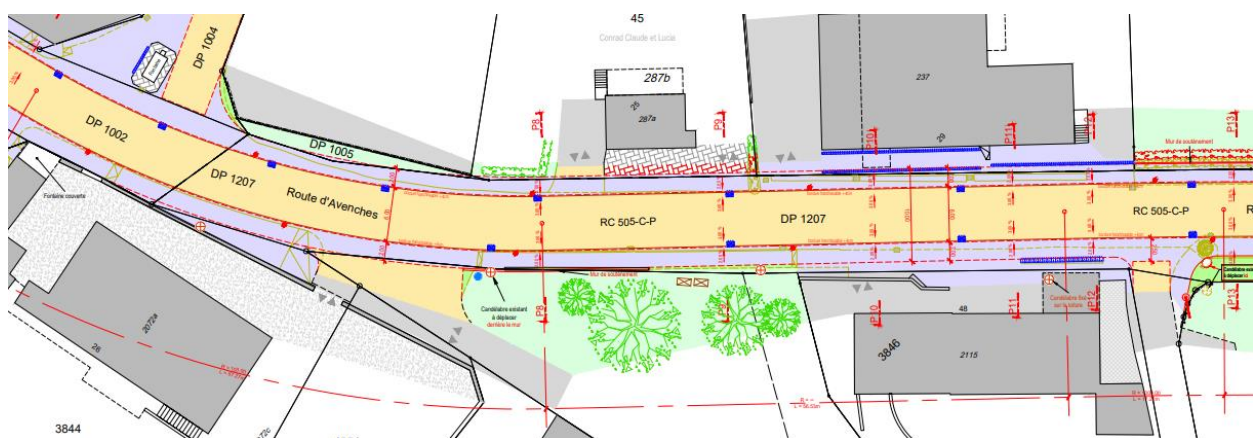
Pour le reste, la commission estime les aspects techniques de cette zone adaptés.

2/ Evaluation technique de la zone 3

La zone 3 correspond au secteur depuis la quincaillerie Besson jusqu'à la hauteur du premier bâtiment des appartements protégés.

La commission estime les aspects techniques de cette zone adaptés, avec des trottoirs franchissables des deux côtés.

Concernant la justification de prévoir dans le projet un trottoir côté nord, ce point sera expliqué dans l'évaluation de la zone 4.

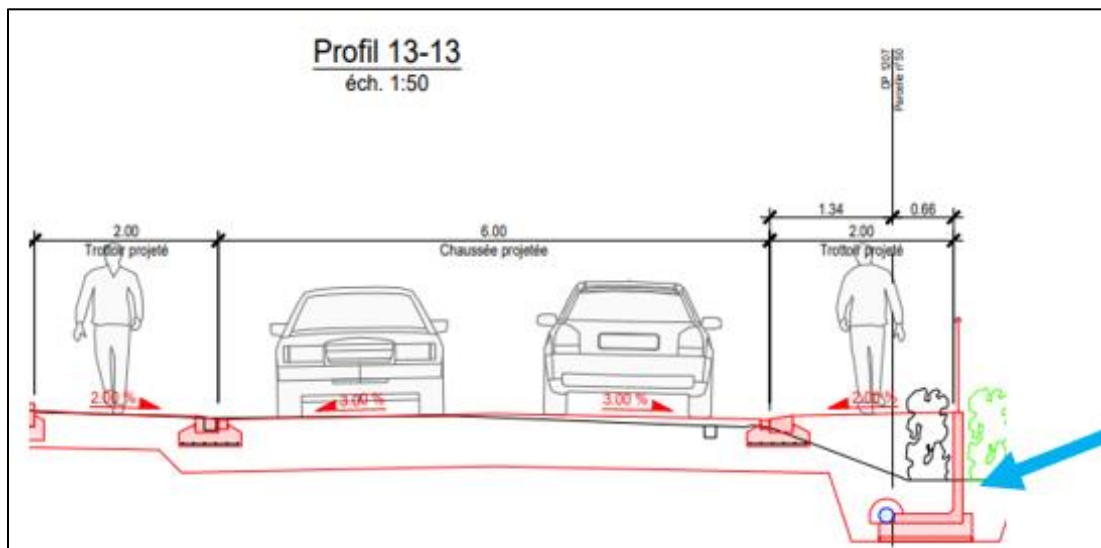


3/ Evaluation technique de la zone 4

3.1 Trottoir côté nord

Avec un talus naturel côté nord le long de la route dans cette zone, le projet de réfection doit dans tous les cas prévoir un mur de soutènement (voir les flèches bleues sur les deux images suivantes).

Avec ou sans double trottoir, ce mur de soutènement doit être prévu.



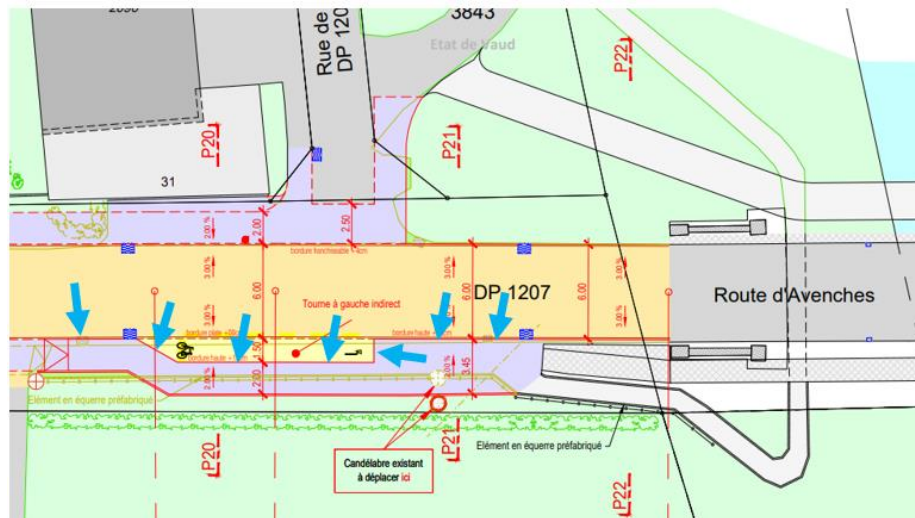
En effet, en considérant les travaux obligatoires pour ces murs de soutènement, il ne serait pas logique de ne pas directement finaliser, après remblaiement, avec un revêtement type trottoir sur le dessus.

3.2 Place de parc devant les bâtiments protégés

La commission appuie la Municipalité qui a considéré dans la mise à jour du projet de favoriser la continuité du trottoir franchissable côté sud au travers du village, respectivement d'avoir retiré toutes les places de parc voiture en bordure de chaussée dans ce secteur.

3.3 Secteur présélection pour les cyclistes avant le pont de la Broye

La commission a identifié que les plans proposés indiquent une bordure haute de 15 cm de hauteur aux endroits indiqués par les flèches bleues sur l'image suivante.

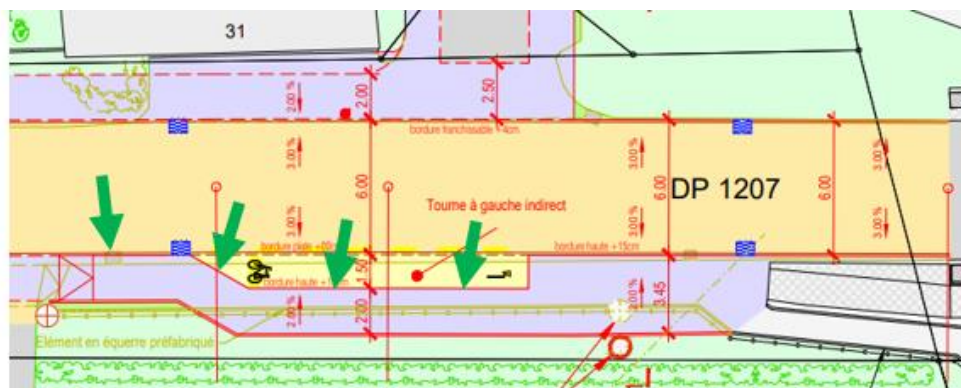


Avec un trottoir franchissable auparavant en provenance du centre du village, la commission estime qu'il y a ici des risques pour les cyclistes de heurter cette bordure avec le pédalier (au niveau des deux premières flèches bleues à gauche). Même chose lorsque les cyclistes seront à l'intérieur de cette zone de présélection.

La commission estime nécessaire de considérer une bordure franchissable aux endroits indiqués par les flèches vertes sur l'image suivante.

Pour la bordure de 15 cm de hauteur au fond et à la suite de la présélection, la commission l'estime judicieuse. Les cyclistes ne sont pas supposés aller plus loin en direction du pont.

Avec un amendement, la DGMR sera consultée pour ce point pour validation.



A l'unanimité, la commission propose un amendement (numéro 4). Respectivement :

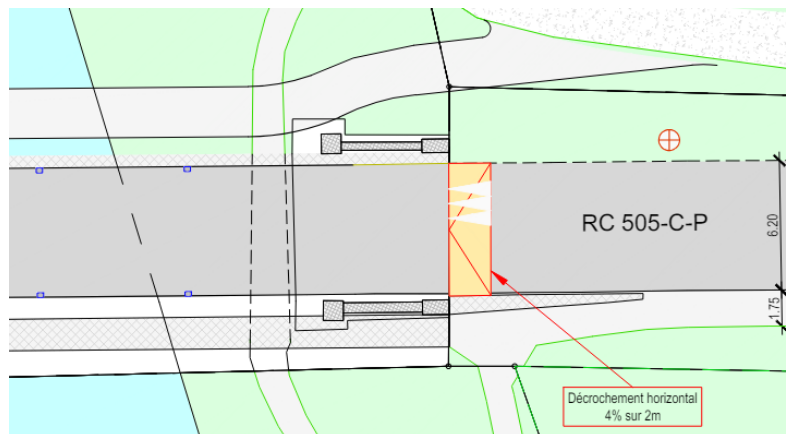
- De prévoir un trottoir franchissable en arrivant depuis le village, incluant le biais de 45° et la longueur de la présélection.

4/ Evaluation technique de la zone 5

4.1 Différence de niveau entre la route et le pont de la broye

L'image suivante montre la correction du décrochement proposée par la Municipalité à l'entrée du pont en provenance du giratoire. Cette dernière souhaite corriger le décrochement actuel en l'atténuant sur une longueur de 2m, avec une pente de 4%.

Pour information, la longueur actuelle de ce décrochement sur le terrain est d'environ 1m.



Selon la DGMR, le maintien ou la suppression de décrochement à l'entrée du pont est possible.

A noté aussi qu'avant les travaux de réfection du pont de la Broye, aucun décrochement n'était prévu à cet endroit précis.

La commission s'est approchée de plusieurs indépendants et entreprise de la commune pour discuter de ce décrochement prévu dans le projet de 2m, 4% de pente. Principalement des usagers qui utilisent la route avec des véhicules de types camionnettes, tracteurs et camions.

Vu la proximité avec le giratoire, ainsi que le passage pour piétons juste après, la suppression du décrochement nous paraît évidente d'autant plus que la DGMR la valide.

La commission s'est approchée de la Municipalité pour évaluer sa suppression. Selon la Municipale en charge du dossier, il est possible de l'enlever complètement en le faisant sur 5-10m.

Au vu de ce qui précède et des diverses discussions, à l'unanimité, la commission propose un amendement (numéro 5). Respectivement :

- *De supprimer le décrochement entre la route et le pont de la Broye en provenance du giratoire.*

5/ Profil type de la chaussée avec double trottoir

L'image suivante, qui a été fournie par l'ingénieur, présente le profil type de la chaussée avec double trottoirs franchissables pour la mise à l'enquête de ce projet.

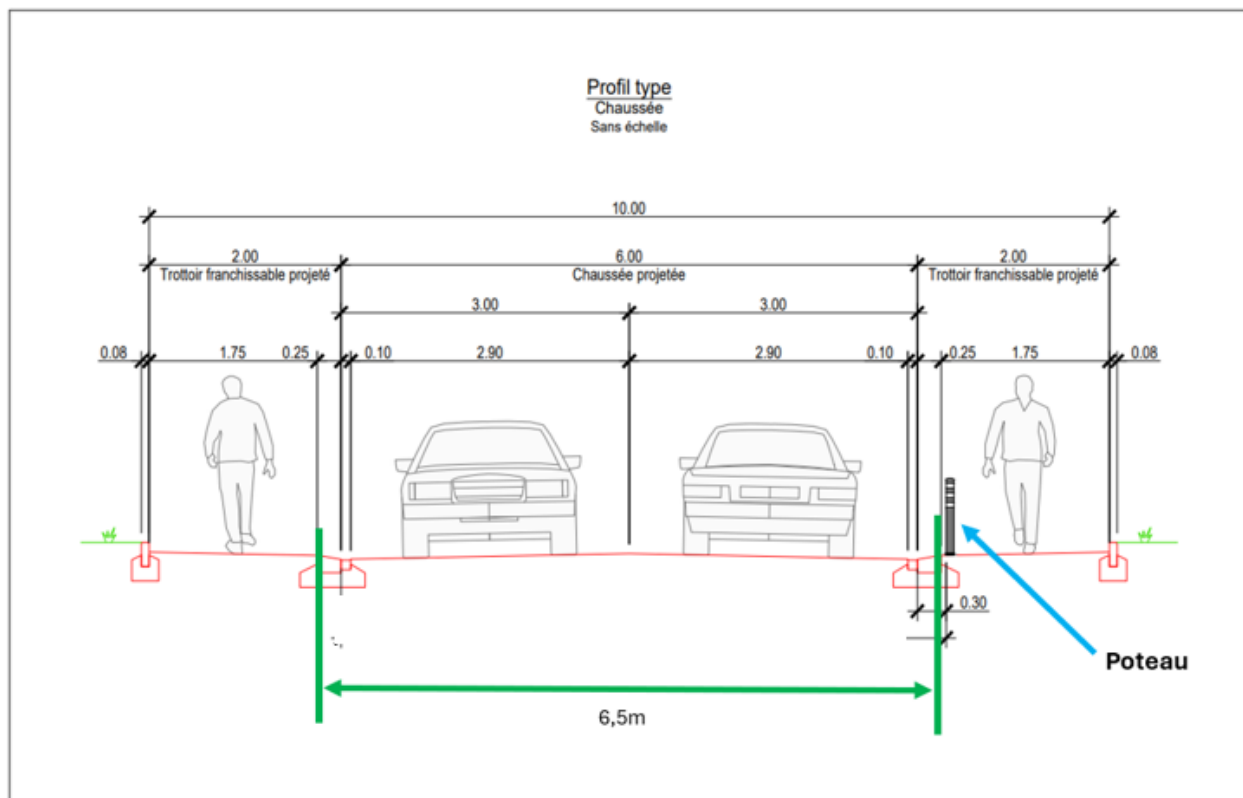
Pour que deux camions puissent se croiser, une largeur de 6,5m serait raisonnable dans cette zone selon la commission (zone avec double trottoirs franchissables).

En considérant les dimensions ci-dessous, si deux camions devaient se croiser, 6,5m sont disponibles selon le plan, ceci sans impacter de manière significative les piétons sur les trottoirs.

Ceci en faisant l'hypothèse que chaque camion s'écarte légèrement sur le rebord du trottoir franchissable (voir en vert sur l'image ci-dessous).

Un éventuel poteau (flèche bleue), n'impacte pas cette analyse.

A l'unanimité, la commission estime les diverses dimensions du profil type de la chaussée et des trottoirs présentés sur le plan ci-dessous comme raisonnables.



6/ Installation des poteaux de sécurité

Selon les informations reçues, pour un trottoir franchissable des deux côtés de la route, un poteau de sécurité sera obligatoirement installé tous les 30m sur chacun des deux trottoirs. Ces derniers seront installés en quinconce, respectivement tous les 15m, une fois sur la gauche et une fois sur la droite.

La commission n'y voit aucun inconvénient.

7/ Revêtement phonique

La pose d'un enrobé phono absorbant est une obligation fédérale qui découle du rapport de l'analyse de bruit du centre du village de Salavaux.

Selon les informations reçues, afin de garantir les propriétés phono absorbantes de la chaussée :

- Lors de l'utilisation d'une lame à neige le chauffeur devra être vigilant afin de ne pas dégrader ce type d'enrobé (la Commune de Vully-les-Lacs devra informer le canton qui s'occupe du déneigement de cette route).
- La Commune doit prévoir un entretien spécifique pour ce type d'enrobé (nettoyage de la porosité par une entreprise spécialisée, camion Boschung, environ chaque 3 ans, à préciser ultérieurement).
- En cas d'intervention avec des travaux sur ce type d'enrobé, par exemple pour réparer une conduite d'eau sous la chaussée, **il faut compter un tronçon de 20-30m qu'il faudra fraiser sur une épaisseur de 3cm**. Et par la suite, de reposer un nouveau tapis phonique sur cette longueur. Ceci pour garder les propriétés phoniques de la chaussée.

8/ Conduite eau potable

Le projet ne prévoit pas le remplacement de la conduite maîtresse d'eau potable EP en fonte sur ce tronçon de 470m de longueur. Conduite construite en 1989 et 1990.

En revanche, le projet prévoit le remplacement de toutes les prises des raccordements privés jusqu'en bord de chaussée. Pour rappel, en cas d'intervention sur cette conduite après les travaux pour une fuite ou autre, il faudrait fraiser et reposer un nouveau tapis sur un tronçon de 20 à 30m.

Selon les informations reçues de l'ingénieur Monsieur Duc, le remplacement complet de la conduite d'eau potable EP représente un montant approximatif de CHF 200'000.-. Ce montant comprend les travaux de génie civil (fouille et remblayage) et l'appareillage sanitaire (conduite et vannes principales). Sur ce montant total de travaux, une subvention de l'ECA d'environ CHF 50'000.-devrait être obtenue. Ces montants devront être confirmés par une étude plus approfondie si cette option serait à retenir pour la suite du projet.

Selon Monsieur Bruno Neto, expérimenté dans ce domaine et membre de la commission, effectuer des travaux et faire des nouveaux remblaiements autour de cette conduite actuelle en fonte génère le risque de l'endommager. Des fuites qui pourrait être identifiées uniquement quelques semaines ou mois à la suite des travaux. Avec la conséquence de devoir ouvrir la chaussée sur une longueur de 20-30m (phono absorbant).

Selon l'entreprise Maeder à Cudrefin, aucune entreprise ne pourra donner de garantie sur l'étanchéité à la suite des travaux. L'entreprise Maeder soutient aussi la logique de remplacer cette conduite.

Au vu de ce qui précède, à l'unanimité, la commission propose un amendement (numéro 6). Respectivement :

- *De remplacer la conduite maîtresse d'eau potable dans le cadre du projet*

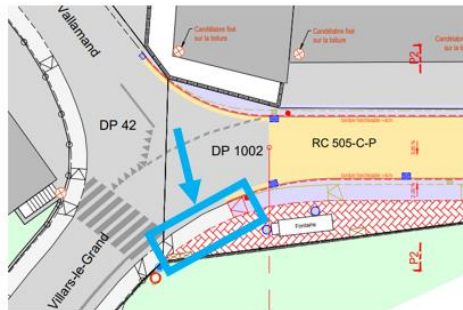
9/ Conclusion

La commission s'est réunie au complet lors de plusieurs séances courant mai et juin 2024. Ces séances ont permis d'étudier le projet proposé ainsi que de discuter et clarifier les aspects techniques de ce dernier. La commission a été activement en contact avec la Municipale en charge du dossier ainsi qu'avec l'ingénieur du bureau conseils RLJ. Nous tenons à les remercier pour leurs réponses rapides à la suite de toutes nos questions.

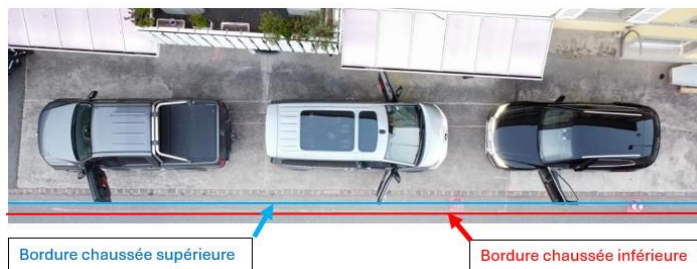
La commission relève la bonne qualité du projet proposé et remercie la Municipalité pour les efforts effectués dans ce dossier ces derniers mois.

Dans ce rapport, la commission a expliqué et justifié six amendements:

- Amendement 1 – Carrefour central
 - *De rallonger le nouveau trottoir franchissable côté sud jusqu'au passage pour piéton situé sur la route en direction de Villars-le-Grand.*

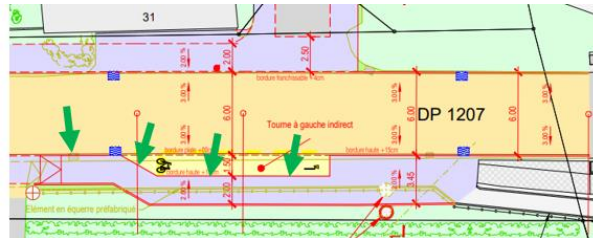


- Amendement 2 – Trois places de parc devant le cabinet de physio et le restaurant
 - *De déplacer l'axe des trois places de parc de 65cm en direction des bâtiments*



- Amendement 3 – Largeur chaussée zone arrêts de bus
 - *D'augmenter la largeur de la chaussée entre les bordures non franchissables de la zone arrêts de bus à 6,5m, afin de permettre le croisement de deux camions avec une marge de sécurité.*

- Amendement 4 – Présélection pour les cyclistes avant le pont de la Broye
 - *De prévoir un trottoir franchissable en arrivant depuis le village, incluant le biais de 45° et la longueur de la présélection.*



- Amendement 5 – Décrochement entre du pont en provenance du giratoire
 - *De supprimer le décrochement entre la route et le pont de la Broye en provenance du giratoire.*



- Amendement 6 – Conduite maîtresse d'eau potable
 - *De remplacer la conduite maîtresse d'eau potable dans le cadre du projet*

Pour clôturer ce rapport, la commission propose les points suivants au Conseil Communal pour ce préavis 2024/06 :

1. D'accepter les six amendements proposés par la commission dans ce rapport
2. A la suite de l'acceptation des amendements, d'accepter le préavis 2024/06

Au nom de la commission :

Fabrice Wuillemin

Bruno Neto

Raphaël Vincent