

Demande de crédit de CHF 100'000.- pour la procédure d'autorisation et la réalisation de mesures pour la mise en zone 30 du secteur intramuros

Introduction

A la suite de l'acceptation du crédit d'étude lors de la séance du conseil général du 21 février 2019, le conseil communal a mandaté le bureau Team+ afin de nous proposer des mesures permettant la mise en zone 30 et la sécurisation du domaine public du secteur intramuros. Un projet a été présenté le 26 juin 2019 à la commission d'aménagement (CAM) ainsi qu'aux commerçants et commerçantes en septembre 2019. À la suite de cette présentation, la CAM a souhaité avoir une vision plus globale du réaménagement de l'intramuros, ce qui a conduit la commune à demander un crédit pour un MEP.

La commune souhaitant tout de même régler la problématique de la zone 30 au plus vite et conséquence d'une réunion qui s'est déroulée le 21 septembre 2021 avec le service des ponts et chaussées (SPC), une étude complémentaire a été réalisée afin de proposer des mesures temporaires et légères qui ne devraient avoir aucune incidence sur les conclusions de l'étude du MEP intramuros. De ce fait, elles pourront être réalisées dans des délais assez courts, sous réserve d'éventuelles oppositions émises lors de la procédure de demande d'autorisation.



Contexte légal

Les zones 30 km/h et les zones de rencontre sont régies par la législation fédérale sur la circulation routière. L'art. 22a de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979 décrit ainsi les zones 30 : le signal « Zone 30 » désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs et conductrices sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

L'introduction d'une zone 30 est une application de l'art. 108 de l'OSR, qui précise les conditions d'acceptation d'une dérogation aux limitations de vitesse. Ce même article, tout comme l'art. 3 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, mentionne la nécessité de procéder à une expertise afin de vérifier que les conditions nécessaires à son introduction soient bien remplies. Dans un arrêt du 13 juillet 2006 (2A.38/2006/leb), le Tribunal fédéral a confirmé la possibilité d'introduction des zones 30 sur les routes d'intérêt local dans la mesure où elles améliorent la sécurité routière. Le TF rappelle en outre que les zones 30 ne constituent pas un régime de circulation propre, mais qu'elles doivent répondre aux conditions de l'art. 108 de l'OSR.

Zone 30 km/h au centre-ville

L'objectif est de faire approuver et mettre en œuvre les aménagements permettant une mise en zone 30 du secteur intramuros et de déterminer le type et le coût de ces derniers. C'est pourquoi le conseil communal a mandaté le bureau Team+, spécialiste en mobilité et en aménagement du territoire, pour nous fournir une expertise qui nous a été transmise le 2 décembre 2021.

Elle met en évidence les vitesses mesurées, les objectifs ainsi que les effets collatéraux et permettra d'obtenir le préavis du Service des Ponts et Chaussées (SPC), puis de continuer le projet et la procédure jusqu'à la demande d'autorisation qui devra être adressée à la DAEC (procédure route) avec l'aide d'un bureau d'ingénieurs civils.

Dès l'obtention des autorisations légales, un mandat sera donné à un bureau d'ingénieurs civils pour les appels d'offres et le suivi des travaux. Les aménagements seront réalisés à titre provisoire pendant une année, à l'issue de laquelle il s'agira d'évaluer leurs effets. En cas de satisfaction et d'efficacité approuvée leur mise en vigueur deviendra définitive.

Objectifs généraux

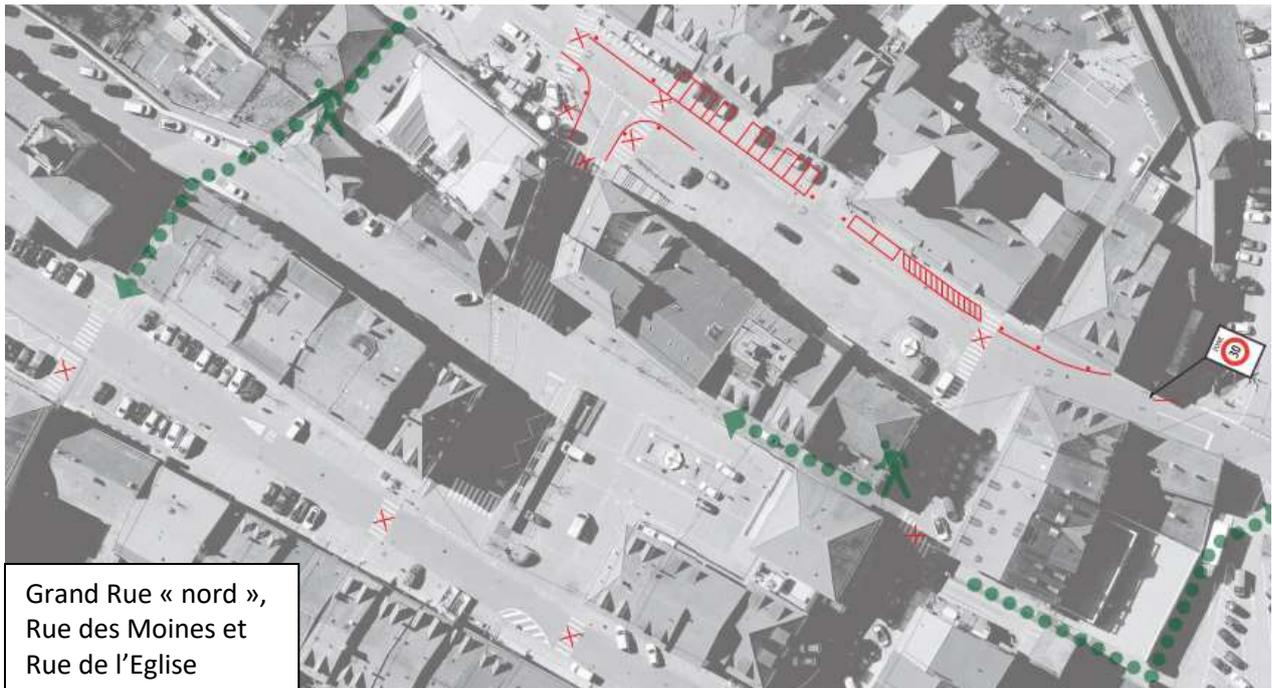
De manière générale, il s'agit de proposer un régime de circulation en adéquation avec le cadre historique, la densité du bâti et le besoin de sécurité pour les piétons et piétonnes et les autres usagers et usagères de la voirie. De plus, les nuisances sonores induites par le trafic routier seront réduites d'env. 2 à 3 dB.

Spécifiquement, l'idée est de créer des entrées de ville marquant le changement de régime de vitesse (de 50 km/h à 30 km/h). Ces dernières seront matérialisées par un marquage au sol et des totems. Aussi, la visibilité depuis les zones de traversées piétonnes et la circulation piétonne devront être améliorées à certains endroits stratégiques. Certains passages pour piétons et piétonnes seront supprimés, d'autres conservés, notamment aux abords du bâtiment de l'école. Afin d'assurer une transition piétonne sécurisée, les places de parc situées au pied des immeubles de la Grand-Rue 40 (Optic 2000) à 46 (Les Capucins) seront décalées d'env. 1,5 m sur la chaussée.

Ces actions légères sont symboliquement mentionnées sur les 3 extraits du plan élaboré par Team+ ci-après :



A noter que la jonction entre le haut de la Route de la Belle-Croix, le haut de l'Avenue Gérard Clerc et le bas de la Grand Rue sera traitée de manière raccord entre ce projet et celui de réfection de la Route de la Belle-Croix (phono-absorbant et élargissement du trottoir).



A noter que la jonction entre le bas de la Grand Rue et le haut des routes du Poyet et du Brit, sera traitée de manière raccord entre ce projet et le projet de sécurisation du chemin du Brit.

Principes d'aménagements proposés

- Des totems (portes d'entrée) de signalisation sont installés aux 3 points d'entrée.
- Mention de la priorité de droite sans marquage.
- Suppression partout des passages pour piétons et piétonnes, sauf :
 - les 2 devant l'école primaire, car il peut y avoir des exceptions justement devant les écoles,
 - les 2 en pavés blanc du côté de la Place Saint-Jacques, car étant réalisés en pavés (il est donc disproportionné de vouloir les déchausser pour les remplacer par des pavés gris).
- Installation de potelets pour réduire la largeur de la chaussée et sécuriser certaines traversées piétonnes que l'on veut favoriser notamment au droit des escaliers qui structurent l'intramuros.
- Marquage de ligne de guidage comme moyen de signalisation des portes d'entrée et de certains lieux de traversée.
- Îlot de sécurité à la jonction de la Route de la Belle-Croix et l'Avenue Gérard-Clerc.

Procédure et autorisation

1. Expertise selon l'Ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre

Le projet et l'expertise sont analysés par le Service des ponts et chaussées (SPC) qui consulte au besoin les services concernés et émet un préavis.

2. Examen préalable

Sur la base du préavis, la commune élabore le projet de détail avec un bureau d'ingénieurs civils pour les zones concernées et le transmet pour examen préalable au SPC. Ce dernier consulte les services concernés et émet un préavis de synthèse.

(Le projet étant relativement simple, les phases 1 et 2 pourraient être menées en parallèles. C'est ce que nous prévoyons a priori).

3. Examen final

Le projet est modifié si besoin puis mis à l'enquête publique pendant 30 jours dans la Feuille officielle. Une fois la mise à l'enquête terminée et après traitement des éventuelles oppositions, la commune transmet le dossier au SPC pour approbation par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC). Les mesures de circulation (changement de régime de vitesse) sont publiées par le SPC en parallèle.

Planning

- Fin mars 2022 Appel d'offres d'honoraires d'ingénieurs civils pour la procédure de demande d'autorisation auprès de la DAEC, les appels d'offres pour les travaux de génie-civil et le suivi de chantier.
- Avril 2022 Adjudication et préparation du dossier d'expertise et de demande préalable.
- Juin 2022 Enquête publique (30 jours).
- Juillet-Août 2022 Traitement des éventuelles oppositions.
- Septembre 2022 Examen final et approbation par la DAEC.
- Décembre 2022 Appel d'offres entreprises et adjudication.
- Printemps 2023 Réalisation des mesures puis réception des travaux.

Conclusion

L'intramuros fera l'objet d'un réaménagement complet de ses espaces (entre autres routiers) d'ici quelques années, selon un projet qui découlera de la procédure du MEP. Dans l'intervalle, les autorités communales estiment primordial que le secteur soit placé en zone 30 afin d'améliorer les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers, mais d'également améliorer la qualité de vie des habitants et l'attractivité du centre-ville.

Le caractère temporaire et réversible des aménagements proposés a été discuté au préalable avec le SPC, qui a pris acte et donné son accord de principe. Ceci sous toute réserve des mesures proposées sur le terrain qui seront à juger sur la base de l'expertise à venir. Quoi qu'il en soit, l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre prévoit qu'un contrôle ultérieur soit réalisé une année après la mise en place de la zone, de manière à ce que l'efficacité de celle-ci soit vérifiée.

Comme déjà relevé, la réalisation de ces mesures sera coordonnée avec les projets en cours (phono-absorbant et élargissement du trottoir de la Route de la Belle-Croix, et sécurisation du Chemin du Brit).

Demande de crédit

Le crédit de CHF 100'000.-, prévu au budget d'investissements 2022, sera financé par un emprunt ou par nos disponibilités.

Il inclut CHF 15'000.- de frais administratifs (honoraires ingénieurs, frais de procédure, etc.) et CHF 85'000.- de coût de réalisation (génie-civil, marquage, signalisation, mobilier urbains, etc).

Frais financiers

Amortissements	4 % de CHF 100'000.-	CHF	4'000.-
Intérêts	1 % de CHF 100'000.-	CHF	1'000.-
Charge financière annuelle		CHF	5'000.-

Le conseil communal invite le conseil général à accepter cette demande de crédit de CHF 100'000.- pour la procédure d'autorisation et la réalisation de mesures pour la mise en zone 30 du secteur intramuros, ainsi que son mode de financement.

Romont, février 2022

Le conseil communal