

## Rapport de la commission ad-hoc chargée d'étudier le préavis municipal N°6/2023

Objet: Demande d'un crédit extrabudgétaire de CHF 65'000.- TTC destiné à financer les études préalables à la phase d'exécution des travaux de requalification de la RC 79 en traversée de localité (Rte de la Gare et Rte de Préverenges)

Madame la Présidente,  
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

La commission s'est réunie le lundi 17 et jeudi 20 avril 2023 à 20h30 pour étudier le préavis susmentionné.

Participaient à ces séances les membres de la commission selon le détail ci-dessous :

	17.04.2023	20.04.2023
Olivier d'Eternod (Président)	X	X
Philippe Scherz	X	X
Julien Stervinou	excusé	excusé
Alain Jordan (Suppléant)	X	X
Sabine Mahieu (Suppléante)	X	X

## Remerciements

La commission tient à remercier Monsieur Didier Gallay, Municipal, pour le temps investi ainsi que pour sa présence lors de la séance du 20 avril. Ses réponses ont été précises et très complètes.

## Analyses

Le préavis No. 6/2023 porte exclusivement sur l'acceptation d'un crédit d'étude d'un montant de CHF 65'000.- pour un projet devisé à CHF 1.9mio. Ce crédit étant demandé à posteriori pour des études ayant déjà été réalisées et mises à l'enquête, nous sommes amenés à nous prononcer sur des éléments décidés et qui ne peuvent donc pas vraiment être refusés parce que déjà consommés. La commission aurait apprécié être impliquée durant l'avancement du projet pour pouvoir réellement jouer son rôle.

La commission n'a pas été convaincue par des éléments inclus dans le projet, à savoir :

- La suppression de la présélection sur la Route de la Gare pour entrer dans le village par la Route du Lac et son remplacement par une solution qui nous paraît trop contraignante et dangereuse pour les voitures (zone polyvalente avec bacs à fleurs)

- La suppression de plus de 50% des places de parc existantes sur la route de Préverenges
- La création d'une bretelle de mobilité douce par la DP7 qui nous paraît coûteuse par rapport à sa future utilisation

Néanmoins, la commission comprend la complexité du projet et reconnaît le gros travail d'intégration de toutes les parties prenantes (Canton, Région Morges, MBC, DGMR, etc.).

## **Conclusion**

Comprenant l'importance et l'urgence de ce projet, la Commission ad-hoc recommande au Conseil d'accepter ce préavis.

Pour la commission,  
Olivier d'Eternod, Président



Denges, le 26 avril 2023

Annexe : Questions et Réponses sur le préavis 6/2023.

## **Questions et Réponses sur le préavis 6/2023**

### **Point 1.2.**

Sait-on pourquoi le trafic des 2 roues légers a diminué au fil des ans? Sait-on s'il s'est intensifié depuis l'étude 2015?

*Ces mesures sont faites sur une courte durée – 2 ou 3 semaines – et, si elles sont faites dans l'année mentionnée, elles ne le sont pas forcément dans la même période de l'année. Or, pour les 2 roues, les conditions météo ont une forte influence sur leur utilisation, d'où vraisemblablement ces différences entre 2015 et 2005. Mais, comme cette mesure sur les 2 roues légères n'est pas vraiment pertinente pour le dimensionnement de la chaussée, elle n'est mentionnée ici qu'à titre informatif.*

### **Point 2.3.**

Quel est le cahier des charges et le tracé de la voie verte à respecter ? Y a-t-il des obligations pour la commune ?

*Le projet de voie verte prévoit, en principe, une voie piste bidirectionnelle mixte Sud entre Préverenges et Denges. Elle devrait ensuite passer par la route de la Plaine, traverser le Vieux Bourg par le Sentier de Renges puis, en passant par le Pont Rouge, aller en direction d'Ecublens. Pour les autres tronçons, les solutions adoptées dépendent des situations locales (bidirectionnelle, mixte, unidirectionnelle, ...). Actuellement, il n'y a pas de contrainte pour la commune dans le cadre de ce projet RC79.*

### **Point 3.**

Est-il envisageable de réaliser un rond-point au carrefour route de la gare, route de Préverenges et route du lac (bénéfices : ralentissement du trafic et éviter les complications proposées).

*Un rondpoint aurait une emprise bien trop importante et serait dépendant d'expropriations. De plus, il serait inadapté par rapport à la logique adoptée dans le projet de requalification de la route du Lac. En effet, le but est de limiter au maximum le transit sur la route du Lac en provenance de la RC79 et, si possible, d'instaurer une interdiction aux poids lourds (bus exceptés). Le projet a donc prévu une solution qui marque très clairement un tracé RC79 en direction de Préverenges sans encouragement à s'engager dans le village. Il est également prévu que l'accès aux parking du plan de quartier se fasse par la route de la Plaine en venant du côté de Préverenges.*

La fonctionnalité de la zone polyvalente n'est pas claire, notamment avec l'accroissement du trafic de bus (dépôt), la limitation à une seule voiture en présélection, et la visibilité limitée des voitures venant du nord et souhaitant s'engager sur la route du lac) ?

*Idem point précédent.*

### **Point 4.**

Quel est le bien-fondé de la déviation par le chemin agricole de la parcelle DP7 et nous demandons s'il ne serait plus judicieux de ne conserver que le meilleur tracé possible sur la route RC79 ?

*La réglementation est assez stricte sur les gabarits des routes et, dans le cas de la route de la Gare et comme indiqué dans le préavis, le gabarit est insuffisant à 2 endroits. Une autre solution plus sécuritaire a donc dû être trouvée d'où l'option de la DP7. De plus, cette solution semble être en accord avec une future option de voie verte Nord.*

Savons-nous quelle est la part des vélos partant en direction du centre du village et qui n'emprunteront pas le chemin agricole ?

*C'est quasiment impossible à estimer et d'autres tracés sécurisés existent.*

Pourquoi les vélos ne sont pas orientés sur la route de la Plaine ?

*Ils le sont et le seront encore d'avantage dans le cadre de la voie verte. Mais tout dépend de l'objectif du cycliste...*

#### **Point 5.**

Est-il vraiment nécessaire d'élargir un trottoir de 1.2m à 2m ? Si le trottoir de 1.2m est de bonne qualité, n'est-ce pas suffisant et permet d'élargir la route pour faciliter la cohabitation vélo-voiture ? Alternative est de passer de 1.2m à 1.5m et conserver de l'espace sur la route pour la cohabitation (et ainsi éviter la création de la route verte par le chemin agricole ?

*En principe, la réglementation exige, en cas de renouvellement, une largeur de trottoir de 2m (LHand). En cas d'impossibilité technique, il peut être exceptionnellement toléré une largeur de 1.5m mais pas 1.2m. De plus, en passant à 2m, il pourrait être toléré une solution mixte (vélos-piétons) qui sera encore demandée au canton.*

#### **Point 7.1.**

Les non-conformités relatives à la LHand, qui ne seront pas résorbées, ne tombent-elles pas sous le coup de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (mentionnée dans le préavis 5/2023)?

*Les 2 nouveaux arrêts bus planifiés seront conformes à la LHand avec une hauteur de quai à 22cm.*

#### **Point 7.1.**

Déplacement de l'arrêt, création d'un îlot central pour empêcher les dépassements :  
- 60 montées -descentes du bus par jour, est-ce que le coût en fait la peine ? Quelle alternative ?  
- Si le danger est réel, avons-nous un historique sur les accidents provoqués ?

*L'étude a montré que la solution choisie était la plus adaptée à la réglementation et la seule qui a été acceptée par la MBC et le canton. Il n'y a donc pas d'alternative.  
Nous n'avons fort heureusement pas d'accident à signaler jusqu'à ce jour.*

Est-il envisageable de créer un rond-point qui réduirait la vitesse de la circulation à l'embranchement de la route des Crosettes ?

*Non, emprise trop importante pour un tracé actuel qui déborde déjà sur un terrain privé.*

**Point 11.1.**

Des bacs végétalisés qui doivent être déplacés lors de passage de convois exceptionnels. Est-ce bien utile ?

*Une obligation n'est pas toujours liée à une notion d'utilité.*

**Point 13.**

Près de la moitié des places de parc de longue durée disparaissent alors que la population du village va sensiblement augmenter avec la quartier des Ochettes à proximité. Quelle alternative pour conserver ces places ? Les 31 places semblent déjà bien occupées au jourd'hui...

*Les places actuelles, actuellement très utilisées par les travailleurs du plan de quartier, exigent une traversée de route non sécurisée et le gabarit disponible ne permet pas la réalisation d'un trottoir Nord ; il n'y a pas vraiment d'alternative acceptable au niveau de la RC79 pour maintenir le nombre de place à 31. Les habitants du plan de quartier (et également du Vieux Bourg) disposeront d'un parking souterrain. Les places publiques sont prévues uniquement pour des véhicules de passage.*

**Point 15.1.**

Quels ont été les demandes de complément et de modifications, intégrés au projet, demandés par la DGMR ?

*Vous trouverez toutes les remarques et exigences formulées par le canton, ainsi que les réponses du bureau d'ingénieur, dans le document « Examen préalable canton » annexé.*

**Point 15.2.**

Quel est le fond et le statut de l'opposition ?

*L'opposant demande que le tracé du chauffage à distance soit clairement présenté ainsi que l'accès à ses places de parc dans les étapes du chantier. Cette opposition a été discutée avec son auteur qui a accepté notre argumentation à savoir que ces « détails » seront réglés dans la future phase 4 du projet.*

**Point 17.1.**

Ce coût estimé de 1.9Mi couvre-t-il les phases 31 à 53 ou simplement 52 et 53?

*Le coût estimé couvre l'ensemble du projet, phases 31 à 53.*

**Point 19.b)**

Quelle garantie que ces projets soient coordonnés ? Sait-on évaluer l'impact de coût si les projets ne l'étaient pas?

*C'est un vœu sans garantie, les délais de réalisation n'étant pas les mêmes pour tous les projets.*

**Autre question** : RC 79 : est-ce une route communale ou cantonale ? Si cantonale, n'y a-t-il pas une participation cantonale ?

*RC = Route Cantonale. Actuellement, il existe toujours un budget cantonal pour leur participation à ce type de travaux et cette participation est dépendante des disponibilités de ce budget. De plus, le chiffrage de la participation cantonale ne peut se faire que sur la base d'offres d'exécution donc, en fin de la phase 4.*