

P R E A V I S N° 81-2009

Zones 30 à Renens : Conception d'ensemble 2009 –
Principes et demande de crédit pour la mise en œuvre

Renens, le 26 octobre 2009/PdAks

AU CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Introduction

La Ville de Renens prévoit depuis plusieurs années d'instaurer des zones 30 sur son territoire. Une première étude a été réalisée en 2002. Elle répondait au souci de la Municipalité *«d'améliorer la sécurité mais aussi la convivialité du réseau routier dans les zones résidentielles tout en préservant l'accessibilité»* et aux demandes de la population faites notamment par le biais de pétitions, pour que des mesures assurant sécurité et convivialité soient prises sur le réseau routier.

Le plan issu de cette étude prévoyait six zones, dont une grande autour de Renens-Village et une petite zone de rencontre aux Pépinières. Ce plan, ainsi que les projets d'aménagement qui ont suivi pour les différentes zones, ont fait l'objet d'une consultation de la population sous la forme d'assemblées publiques zone par zone, et ont rencontré un accueil très favorable de la part des habitants et du Conseil communal.

Seule une partie de la zone autour de Renens-Village a été réalisée en 2002 (voir annexe 1), ainsi qu'une petite zone 30 au chemin des Pépinières. La demande de la population reste cependant forte pour l'instauration de zones 30 et récemment, des demandes ont également été faites pour des zones de rencontre.

Le projet présenté aujourd'hui a évolué pour faciliter sa mise en œuvre et s'appuie sur les normes les plus récentes. Au lieu de définir des zones 30 en tant qu'exception dans un système de rues, il inverse la perspective : il étend le principe de la modération à l'ensemble de la ville, et maintient uniquement le réseau des rues principales et des axes de transit à 50km/h. La volonté de la Municipalité est d'améliorer la qualité de vie des habitants de la Ville et de ses visiteurs, d'assurer l'accessibilité et la perméabilité tant piétonnes, cyclistes que motorisées dans l'ensemble des quartiers, de lutter contre les nuisances dues au bruit et à la pollution, et ainsi d'achever le projet commencé en 2002.

Le but de ce préavis est d'obtenir le crédit de mise en œuvre de ce concept des zones 30 à Renens.

Table des matières

1. Introduction	1
2. Objectifs	3
2.1 Bases juridiques	3
2.2 Compétence	4
3. Projet	4
3.1 Principe généraux de mise en œuvre des zones 30	6
3.2 Les mesures de base	6
3.3 Les mesures spécifiques	7
3.4 Evaluation après une année	8
3.5 Les zones de rencontre	8
4. Processus	8
4.1 Coordination et concertation	8
4.2 Sensibilisation et communication	9
4.3 Démarches légales	9
4.4 Réponse aux motions, interpellations et pétitions	10
5. Investissements	10
5.1 Coûts et délais	10
5.2 Dépenses engagées	11
5.3 Coût du capital	11
5.4 Plan des investissements 2009 - 2013	11
5.5 Coût de fonctionnement	11
6. Conclusions	12

2. Objectifs

La conception d'ensemble 2009 des zones 30 à Renens prévoit de compléter le projet de 2002 et de modérer la circulation dans l'ensemble des quartiers avec un délai de mise en œuvre très court. Contrairement au projet de 2002 où la zone 30 correspondait à une exception dans le schéma de circulation, la conception d'ensemble 2009 inverse la perspective. Pour faciliter la compréhension du mode de circulation à Renens, rouler à 30 devient la règle dans les quartiers et seul le réseau des rues principales et axes de transit reste à 50km/h. Ce réseau de transit correspond à trois axes Est-Ouest : la route de Cossonay, la rue de Lausanne-avenue du 14 avril et l'avenue de Longemalle-rue du Simplon, ainsi qu'un axe Nord-Sud : la rue de Verdeaux-rue du Bugnon-chemin de Jouxens.

Ce schéma prend en compte la situation actuelle. Il ne préjuge pas sur les options à venir en lien avec l'arrivée du tram et la mise en double sens de l'avenue du 14 avril. Il en tient compte, dans la mesure où certains éléments de signalisation sont provisoires dans les rues attenantes à l'avenue du 14 avril. L'évolution du système de circulation en fonction d'éléments nouveaux sur les axes majeurs restera possible.

L'abaissement de la vitesse doit permettre tout particulièrement de rendre plus sûrs les déplacements des usagers vulnérables tels que les enfants (sur le chemin de l'école entre autres) et les personnes âgées et/ou à mobilité réduite. Mieux qu'une addition de mesures isolées, c'est la seule mesure qui permette de répondre de manière globale, cohérente et efficace aux problèmes de sécurité. Elle permet aussi de répondre aux objectifs du plan des mesures pour la protection de l'air du canton (plan OPair). Elle répond également aux attentes d'habitants et de conseillers communaux concernant des points problématiques en divers endroits du territoire communal, qui bénéficieront ainsi d'une égalité de traitement et d'améliorations efficaces.

Le choix de modérer la circulation sur la majeure partie du territoire communal constitue par ailleurs un atout pour valoriser et encourager les déplacements à pied et à vélo, un objectif qui figure à la fois dans les planifications communales, régionales et cantonales.

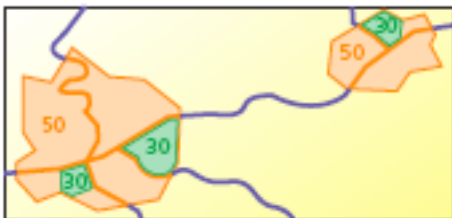
2.1 Bases juridiques

L'introduction des zones 30 et de rencontre est régie par :

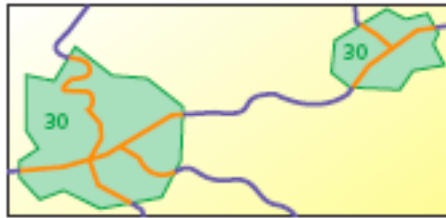
- la Loi sur la circulation routière (LCR) : art. 106 (compétence), et 32 (expertise);
- l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) : art. 108 (conditions pour les dérogations aux limites générales de vitesse), 104 (compétences), 2a (signalisation par zones) 22 a et b (définition des zones 30 et zones de rencontre);
- l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, entrée en vigueur au 1er janvier 2002 qui règle les détails à observer lors de l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre, en particulier le contenu de l'expertise, les mesures requises et le contrôle après une année.

Une brochure explicative « zones 30 » du Bureau de prévention des accidents (bpa) du 30 novembre 2006, prône l'instauration de zones 30 étendues selon les schémas suivants :

Avant : des petites zones isolées



Recommandé : le « modèle 50/30 »



Recommandations du bpa « Zones 30 », 30.11.2006.

Le bpa soutient le modèle 50/30 sur l'ensemble du territoire communal :

- des études montrent que plus les zones 30 sont introduites à large échelle hors des axes principaux de circulation, plus la limitation à 30 km/h est respectée, même si les éléments constructifs sont peu nombreux.
- la démarche est moins coûteuse et évite la multiplication des procédures.
- les demandes des riverains bénéficient d'une égalité de traitement.

Mesures préalables des vitesses

Une campagne de mesures de vitesse a été effectuée par PolOuest conformément à ce qui est requis par la loi.

De manière générale, ces mesures de vitesse montrent que, dans la majorité des rues, la vitesse moyenne V85 (vitesse respectée par 85% des conducteurs) n'excède pas 45 km/h (avec une vitesse maximale actuellement limitée à 50 km/h). Des mesures plus conséquentes seront envisagées pour les tronçons de rues dans lesquelles le comptage V85 excède 45 km/h.

2.2 Compétence

La compétence d'instaurer des zones à vitesse réduite (zones 30, zones de rencontre) appartient aux cantons, mais ceux-ci peuvent la déléguer aux communes d'une certaine importance qui en font la demande. C'est le cas de la Ville de Renens depuis 1971.

3. Projet

L'évolution des pratiques qui a suivi l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre en 2002, le «modèle 50/30» recommandé par le bpa, ainsi que le principe de développement de la mobilité douce présent dans le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) comme dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), ont conduit la Municipalité à revoir le plan de 2002 en l'étendant à l'ensemble du territoire.

Pour la définition du réseau principal à orientation trafic (les rues qui resteront à 50 km/h, en noir sur le plan), il a été tenu compte du statut de routes cantonales en traversée de localité, des options retenues dans le cadre du Plan directeur communal ainsi que des éléments les plus récents ressortant de l'étude multimodale du PALM (2009) et des chantiers du SDOL, plus particulièrement les chantiers 2, 5 et 6.

3.1 Principes généraux de mise en œuvre des zones 30

Le principe retenu pour la mise en place des zones 30 prévoit :

- la mise en œuvre de l'ensemble des zones dans un délai très court;
- une signalétique et des mesures les plus légères possibles à réaliser;
- une campagne d'information et de sensibilisation importante.

En outre, la mise en œuvre repose sur trois volets :

- mesures constructives;
- sensibilisation et information;
- contrôles.

3.2 Les mesures de base

Pour la mise en œuvre des zones 30, il convient de prendre les mesures suivantes :

- le marquage des portes d'entrée par des totems simples en fonction du type de rue (modèle SVT de la marque Signal);
- le rétablissement systématique de la priorité de droite aux croisements;
- l'exploitation des places de parc existantes permettant de constituer des décrochements horizontaux et des rétrécissements;
- l'utilisation de « plots béton » servant de butée pour des poches de stationnement, créant localement un rétrécissement ou assurant le dégagement d'un débouché ;
- ponctuellement un marquage de rappel au sol « 30 »;
- de manière générale, le marquage des lignes de bordure et de guidage existantes sera supprimé.

Ces mesures se déclinent de manière différenciée selon les types de rues :

- **Rues principales** (type 1, en bleu foncé sur le plan)

Caractéristiques : rues rectilignes, chaussées relativement larges (7-8 m au total pour la plupart), deux voies de circulation, trottoirs aménagés généralement des deux côtés, stationnement longitudinal d'un côté, voire des deux, dans le gabarit de la chaussée.

Mesures prévues : aménagement de stationnement alterné permettant de créer des rétrécissements et des décrochements horizontaux, éléments de type « plots » pour délimiter les blocs de stationnement, ponctuellement comme élément de rappel ou pour créer un rétrécissement.

- **Rues secondaires** (type 2, en bleu clair sur le plan)

Caractéristiques : rues plus étroites, de largeur variable, chaussées le plus souvent mixtes, dépourvues de trottoirs, ou éventuellement trottoir d'un côté sur un court tronçon. Ces rues sont situées dans les parties anciennes du territoire de la commune (bâti plus proche de la rue, murs et murets) et dans les zones de villas.

Mesures prévues : exploiter les places de stationnement quand elles existent (élément de rétrécissement), localement « plots » comme élément de rappel ou pour créer un rétrécissement, marquages de rappel « 30 ».

3.3 Les mesures spécifiques

Passages piétons

Le maintien ou la suppression (prévue par la norme) des passages piétons existants sont évalués tout particulièrement en fonction des besoins liés aux déplacements des écoliers et des personnes âgées.

Amélioration de l'accessibilité dans les quartiers

Par le passé, les communes ont souvent eu recours à des interdictions de circulation avec exceptions (bordiers autorisés) pour essayer de limiter les nuisances liées au trafic de transit. Outre que cette réglementation se révèle souvent peu efficace à l'usage, elle perd de sa pertinence au moment de l'instauration d'une zone 30. Dans la règle, il est prévu de renoncer à cette signalisation pour les rues qui seront intégrées à une zone 30. La signalisation des rues privées sera par contre maintenue et systématisée.

Réintroduction de double sens

Le double sens de circulation sera réintroduit sur un certain nombre de rues qui avaient été mises en sens unique. Pour une partie, il s'agissait à l'époque de créer un système de boucles pour éviter le transit par les quartiers, qui ne se justifie plus avec l'introduction d'une zone 30. Dans d'autres cas, le sens unique avait été décidé en raison d'une largeur de chaussée jugée insuffisante pour le double sens. Aujourd'hui, on admet au contraire que cela constitue un élément modérateur « naturel ».

Aménagements cyclables

A l'intérieur des zones 30, la circulation cycliste sera sécurisée naturellement par l'abaissement de la différence de vitesse avec les voitures. Les marquages de bandes cyclables, deviennent par endroit superflus. Leur suppression, prévue selon la norme des zones 30, sera évaluée en fonction du contexte. La circulation cycliste sera aussi facilitée par l'ajout de contresens dans certains des tronçons restés à sens unique. Dans ces cas, le marquage de contresens cyclables est prévu (bande cyclable ou marquages au sol).

Giratoires

Trois giratoires existants sont concernés par le projet. Les giratoires situés sur l'avenue de la Poste et l'avenue du Temple subsisteront dans un premier temps, la zone de verdure donnant un caractère modérateur à ces lieux. Ils pourront être transformés ultérieurement en fonction d'éventuels autres travaux souterrains pour former des carrefours simples à priorité de droite, tout en préservant les espaces de verdure qui caractérisent ces deux sites. Leur modification n'est pas prévue dans le présent préavis. Le mini-giratoire au chemin de Bourg-Dessus sera par contre supprimé.

Entrées de zones sur l'avenue du 14 Avril et la rue de Lausanne

Les entrées en zones 30 qui donnent sur ces deux axes seront aménagées de manière provisoire (totems sur bloc), dans l'attente des aménagements futurs liés à l'arrivée du tram.

3.4 Evaluation après une année

L'évaluation après un an requise par l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre permettra de définir si des mesures complémentaires sont nécessaires. Elle comportera une campagne de mesures sur l'ensemble des rues en zone 30, des comptages de trafic, un bilan en termes de sécurité (vitesse, accidents, comportements des usagers) et qualité de vie (impact sur les déplacements à pied, à vélo etc.).

Si les objectifs ne sont pas atteints, des mesures complémentaires et ciblées seront prises. Un montant de réserve est alloué à cet effet dans le présent préavis.

3.5 Les zones de rencontre

Deux types de contexte :

- Centre : réalisation en lien avec les projets pour le centre de Renens.
- Quartiers : réalisation de zones de rencontre en fonction de demandes d'habitants.

Après la mise en place des zones 30, des projets pourront débuter à la demande des habitants d'un quartier et de l'adhésion d'une claire majorité d'entre eux, à l'exemple d'une méthode développée et déjà mise en œuvre à Berne et à Bâle. Le projet est ensuite développé en collaboration avec les habitants, une partie des aménagements pouvant être réalisés par eux-mêmes.

Il convient de préciser que l'association du quartier « Sur la Croix » a déjà déposé une demande allant dans ce sens et qu'une pétition émanant des habitants de Florissant intitulée « Plus de sécurité dans le quartier : pour une zone de rencontre » a été transmise par le Conseil communal à la Municipalité lors de la séance du 9 octobre 2008.

4. Processus

4.1 Coordination et concertation

Coordination avec les études en cours :

- Etude d'accessibilité multimodale du PALM : cette étude définit une hiérarchisation du réseau routier pour l'ensemble de l'agglomération lausannoise. Le projet présenté dans ce préavis y correspond avec le réseau des routes principales laissées hors du système des zones 30.
- Chantier 5 et 6 du SDOL : la vision directrice à l'échelle régionale de ces deux volets d'étude porte sur la mobilité douce et sur le trafic individuel motorisé.
- Rénovation du centre, double sens du 14 Avril, tracé du tram : ces projets détaillés sont coordonnés avec le système des zones 30.
- Stationnement privilégié (macaron) : le système des zones 30 maintient l'offre quantitative existante sur le domaine public, par contre il ne définit pas de régime de stationnement. Ceci fera partie d'un projet distinct.

Le projet de 2002 a été traité et a fait l'objet d'informations régulières au Conseil communal. Par ailleurs, après une assemblée publique d'information, des séances par quartier avaient permis aux habitants de se prononcer sur le projet et les mesures prévues en 2002. Les zones non réalisées ont été reprises dans la conception d'ensemble de 2009.

Ce projet d'extension des zones 30 et la conception d'ensemble de 2009 ont été élaborés en collaboration étroite entre le Centre technique communal et la police de l'Ouest – PoOuest. Ils ont également été discutés avec la Commission municipale d'urbanisme et mobilité et avec la Commission d'urbanisme et aménagement du territoire du Conseil communal.

Une assemblée publique, qui a réuni près de 200 personnes, a eu lieu au printemps 2009 pour débattre de la conception d'ensemble et des mesures d'accompagnement prévues. Elle avait été précédée d'un article d'une page paru dans "24 Heures". Une consultation de la population a suivi cette assemblée pendant 30 jours.

Une information régulière a été donnée par le biais du bulletin communal « Carrefour Info Renens ». Cette forme d'information se poursuivra pour la mise en place des zones 30 et leur suivi. Il est également prévu d'exploiter le site internet de la Ville de Renens comme plate-forme d'échange avec les habitants.

Les TI ont été associés à la démarche, pour préciser les mesures prévues sur les tronçons parcourus par une ligne de bus, et évaluer la compatibilité de ces mesures avec les développements futurs possibles.

L'association ProVelo a été consultée pour assurer une bonne adéquation des mesures prévues pour les cyclistes afin qu'elles ne créent pas de nouveaux risques pour cette catégorie d'usagers.

4.2 Sensibilisation et communication

Les mesures d'aménagement et de gestion de la circulation s'accompagneront de mesures d'information et de sensibilisation. En effet, pour que les zones 30 fonctionnent le mieux possible, il est important que les habitants et les usagers en général, en particulier les automobilistes, comprennent le sens des mesures prises et l'intérêt d'un abaissement de la vitesse.

Une large campagne d'information accompagnera la mise en place des zones 30. Elle comprendra un "tous ménages" avec un plan de la ville et des informations pour les habitants, parents, enfants et automobilistes, ainsi qu'une campagne d'affichage. De plus, des panneaux itinérants seront posés dans les quartiers pour présenter le projet aux usagers.

Pour la communication médiatique, des informations claires seront publiées dans « Carrefour Info Renens » ainsi que sur le site internet de la Ville de Renens. Une fête avec les habitants sera organisée pour l'inauguration des zones 30.

4.3 Démarches légales

La Municipalité de Renens a envoyé le 17 septembre 2009 au Service des routes et gestion du réseau du Canton de Vaud, le rapport d'expertise concernant la conception des zones 30 à Renens pour publication dans la Feuille des avis officiels (FAO).

4.4 Réponse aux motions, interpellations et pétitions

La Municipalité a pris connaissance des différentes pétitions et demandes suivantes pour des mesures de modération du trafic :

- Lettre demandant la mise en place d'une zone 30 au chemin de Biondes, adressée à la Municipalité le 24 novembre 2004 et signée par 67 habitants du chemin de Biondes.
- Lettre demandant la généralisation de la zone 30, adressée à Mme Nicole Divorne, Conseillère communale, le 25 octobre 2006 par Mme et M. Christine et François Mercier.
- Pétition signée par 36 citoyens concernant la limitation de vitesse au chemin des Côtes, adressée à la Municipalité le 27 juin 2007 par M. Miladin Stojanovic.
- Lettre demandant des mesures de modération du trafic dans le quartier de Florissant, adressée à la Municipalité le 24 août 2009 par M. Olivier Barraud, Conseiller communal, M. Karim Besson et M. Piero Lo Conte.

Par le présent préavis, la Municipalité considère avoir répondu à ces différentes demandes. Ce préavis sera envoyé aux différents interlocuteurs pour information au titre de réponse officielle.

5. Investissements

Les solutions proposées dans le présent préavis pour la mise en œuvre des zones 30 sont simples et économiques. Elles résultent d'études qui n'ont retenu que des solutions avantageuses mais garantissent une exécution de qualité et durable à long terme. Elles correspondent au souci de la Municipalité d'engager des dépenses à bon escient. Seuls les travaux nécessaires sont proposés. Les travaux seront confiés au bureau technique du service urbanisme-bâtiment.

5.1 Coûts et délais

Le coût TTC des aménagements prévus est divisé comme suit :

Phase 1 : 2002 (compte 3711.5010.127)

Etudes, consultation et réalisation 2002	CHF	44'000.-
--	-----	----------

Phase 2 : 2009-2010 (compte 3711.5010.119)

Génie civil	CHF	177'000.-
Signalisation/plots	CHF	110'000.-
Marquage	CHF	35'000.-
Honoraires expertise	CHF	39'000.-
Honoraires communication	CHF	29'000.-
Frais impression et diffusion	CHF	55'000.-
Divers et imprévus	CHF	40'000.-
Total phase 2	CHF	485'000.-

Phase 3 : 2011 (compte 3711.5010.119)

Mesures d'ajustement	CHF	50'000.-
----------------------	-----	----------

Total phases 2 à 3 (compte 3711.5010.119)	CHF	535'000.-
--	------------	------------------

Total phases 1 à 3	CHF	579'000.-
---------------------------	------------	------------------

Calendrier et délais

La mise en place du système est prévue sur l'ensemble de la commune pour le 30 avril 2010. Les aménagements et travaux nécessaires se feront de janvier à la fin septembre 2010.

5.2 Dépenses engagées

La Municipalité a déjà engagé des dépenses pour un montant de CHF 39'000.- pris sur le crédit d'étude, préavis N° 1 et qui correspond à l'expertise ainsi qu'à différentes études et séances effectuées par « Rue de l'Avenir ». Cette somme est incluse dans le crédit demandé.

De plus, la première démarche de 2002 avait généré des coûts d'études, consultations et de réalisations à hauteur de CHF 44'000.- (3711.5010.127). Cette somme est également incluse dans le crédit demandé.

Les dépenses futures du compte 3711.5010.131 se retrouvent dans le compte 3711.5010.119. Ainsi, le compte 3711.5010.131 peut être annulé.

Lors du décompte, les trois comptes ci-dessus devront être clôturés.

5.3 Coût du capital

Le crédit de CHF 579'000.- doit être amorti sur 30 ans.

Ainsi, les coûts du capital se montent au total à CHF 30'900.- et se composent des amortissements pour CHF 19'300.- (CHF 579'000.- divisés par 30 ans) et des intérêts pour CHF 11'600.- (CHF 579'000.- divisés par 2 multipliés par un taux moyen de 4%).

5.4 Plan des investissements 2009 - 2013

Dans le cadre de ce préavis, il faut rappeler les montants relatifs à l'aménagement de zones à vitesse limitée à 30 km/h à Renens, soit :

- Zones 30 – aménagements urbains : CHF 500'000. – entre 2009 et 2011, groupe 37, section 3711.5010.119,
- Signalétiques et marquages : CHF 120'000.- pour 2010, groupe 37, section 3711.5010.131,

soit un total de CHF 620'000.-.

5.5 Coût de fonctionnement

L'aménagement de zones à vitesse limitée à 30 km/h à Renens n'entraînera pas d'augmentation des charges liées au personnel.

6. Conclusions

La conception d'ensemble 2009 des zones 30, qui prévoit l'extension du projet débuté en 2002 et une réalisation facilitée, est le fruit de la volonté de la Municipalité de rendre notre ville plus sûre et plus agréable à vivre en réponse aux nombreuses demandes des habitants.

Renens bouge ! Le chantier au centre-ville laisse augurer d'un Cœur de ville revivifié d'ici 2011 et le nouveau quartier résidentiel "En Belle Vue" accueillera ses habitants en 2010. Au sud des voies, un projet se dessine pour le quartier des entrepôts CFF qui rendra vie à ce site et facilitera l'accès à la gare. Ces projets, parmi d'autres, prennent toute leur valeur lorsque les espaces publics qui les entourent et les réseaux qui les relient sont accueillants.

Rouler à 30 km/h dans presque toutes les zones d'habitation de la ville de Renens ne peut toutefois résoudre tous les problèmes liés à la circulation. Pour atteindre sa pleine efficacité, cette mesure doit s'inscrire dans une réflexion d'ensemble, qui est en cours, sur l'urbanisme et les déplacements en transports publics et privés à l'échelle de la Ville, et de l'agglomération avec la collaboration du SDOL. Sa réalisation a impliqué en amont un travail de hiérarchisation des voies qui consiste en une définition de la fonction et de l'usage de chaque rue, afin de déterminer ensuite son aménagement.

Le concept d'ensemble permet d'ouvrir notre Ville et de rendre les quartiers plus accessibles et accueillants grâce à la suppression de certains contresens et des restrictions, difficiles à contrôler, de circuler aux non-riverains, tout en exigeant le respect entre usagers. Un réseau d'axes de transit mieux identifiés oriente le passage à travers Renens.

La mise en œuvre de l'extension des zones 30 participera essentiellement à la sécurité des usagers plus fragiles dans la circulation et favorisera les déplacements locaux à pied et à vélo en harmonie avec les autres modes de transport existants, un atout pour la santé ! Mais elle permettra également une requalification des rues propice à l'essor d'une économie locale (commerces de proximité, cafés, restaurants).

Accroître le partage de l'espace public, faciliter les échanges entre habitants de tout âge, leur donner la possibilité de profiter agréablement sur place de l'ensemble des services de la ville, tel est aussi l'esprit de ce projet dont la réalisation est attendue de longue date.



Fondée sur l'exposé ci-dessus, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

C O N C L U S I O N S

LE CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Vu le préavis No 81-2009 de la Municipalité du 26 octobre 2009,

Où le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

1. **Approuve** la mise en œuvre de zones 30 km/h à Renens selon la conception d'ensemble 2009 se basant sur le préavis N° 13 adopté en 2002 et le complétant.
2. **Alloue** à la Municipalité un crédit de CHF 579'000.- pour les travaux d'aménagement de zones à vitesse limitée à 30 km/h à Renens. (CHF 535'000.- compte 3711.5010.119 et CHF 44'000.- compte 3711.5010.127).

Cette dépense sera financée par la trésorerie ordinaire et couverte, si nécessaire, ultérieurement par voie d'emprunt, conformément aux autorisations d'emprunter données par le Conseil communal.

Elle figurera dans un compte d'investissement du patrimoine administratif, section 3711.5010.119 - Aménagement de zones à vitesse limitée à 30 km/h (CHF 535'000.-) et dans le compte 3711.5010.127 - Frais d'études et consultation 2002 (CHF 44'000.-).

Cette dépense sera amortie en 30 ans, selon l'article 17b du règlement du 14 décembre 1979 (mis à jour au 1^{er} janvier 1990) sur la comptabilité des communes.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 23 octobre 2009.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.)

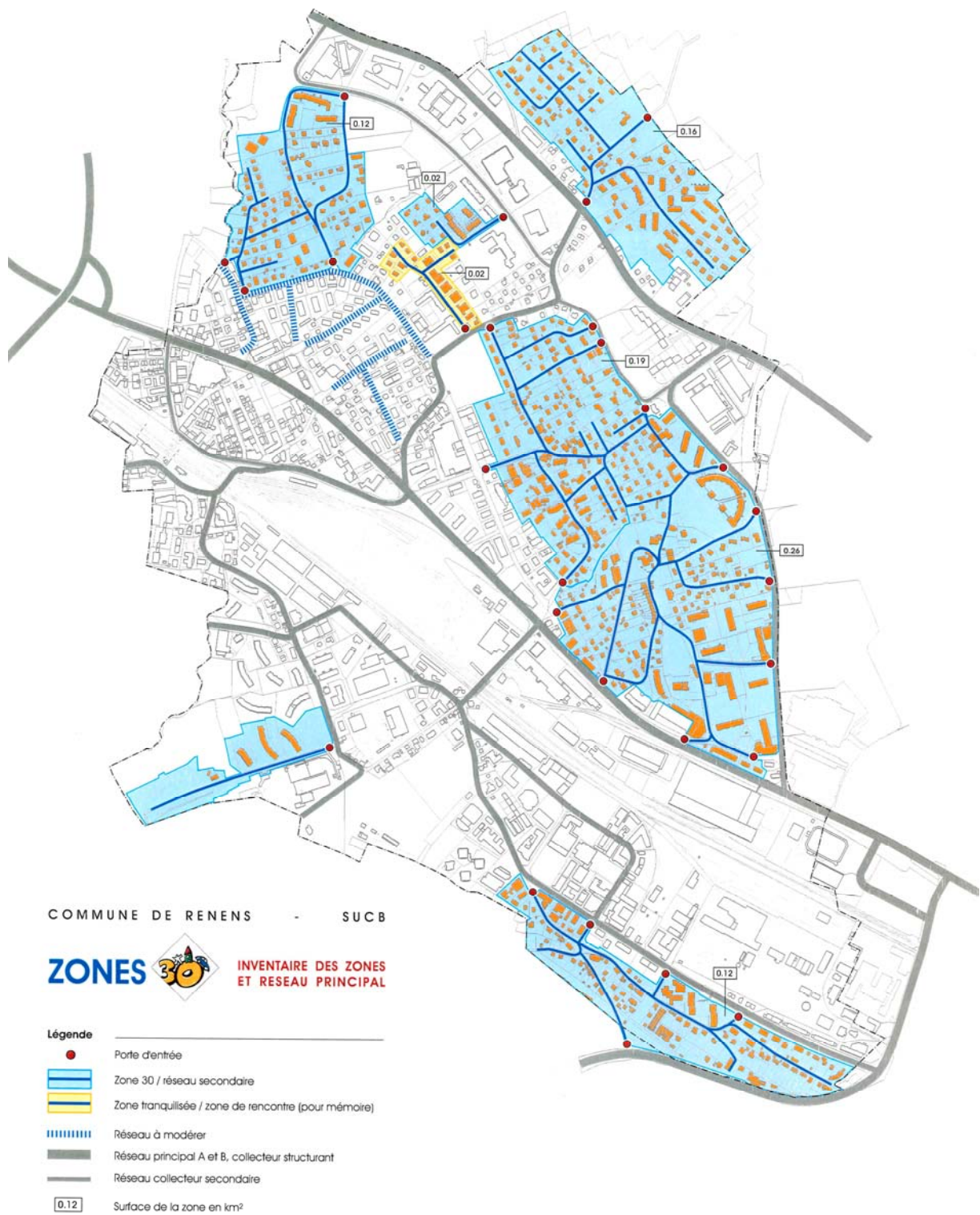
Jean-Daniel LEYVRAZ

Municipaux concernés : Mme Tinetta Maystre
M. Olivier Golaz
M. Jean-François Clément

Annexes

1. Plan de zones prévues en 2002
2. Plan de zones réalisées
3. Les projets par secteur

1 – Plan de zones prévues en 2002

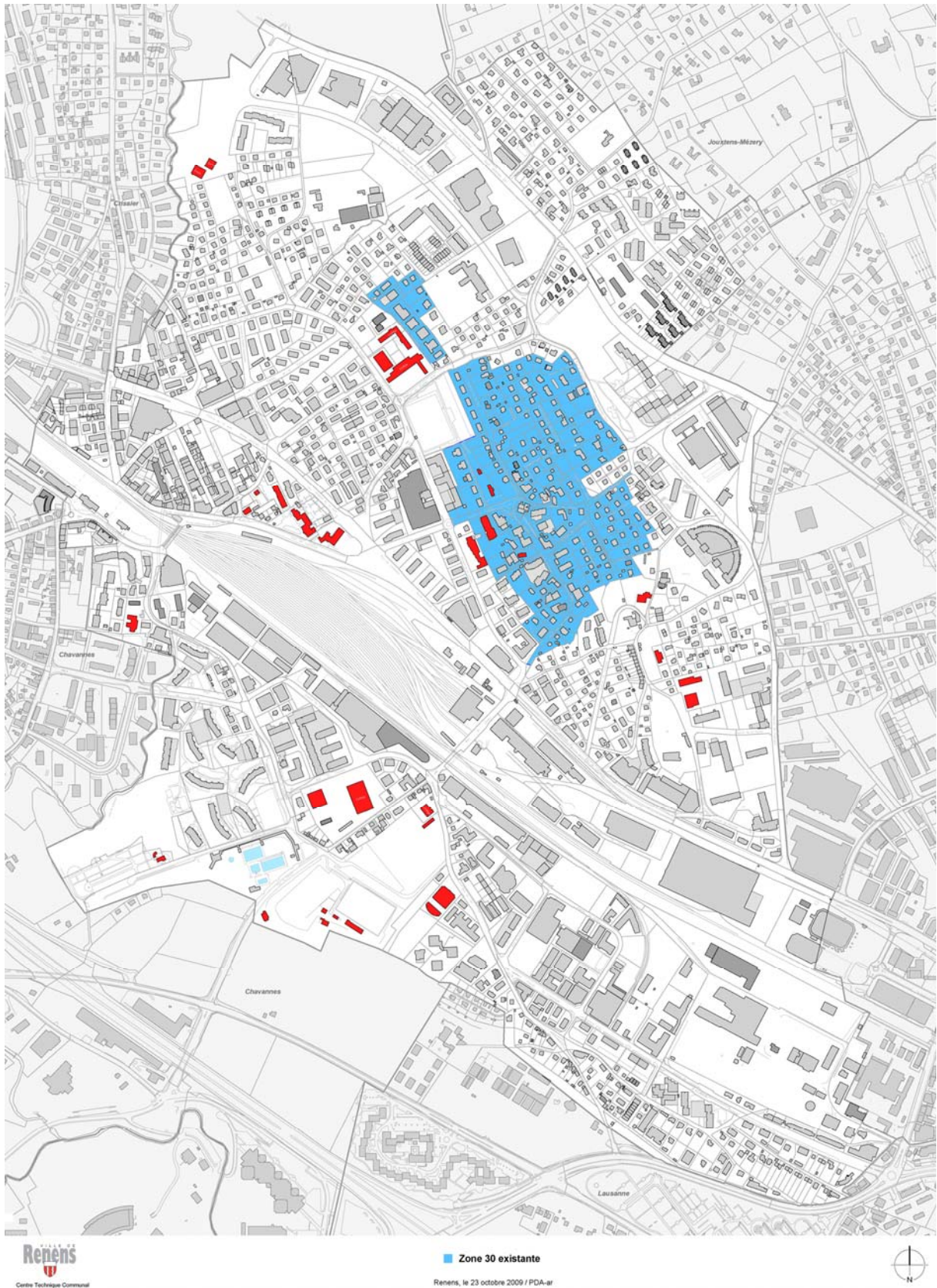


MAI 2002

02REN-zone 30-14.05.02.FBE-cr

En bleu clair : les zones projetées en 2002.

2 – Plan de zones réalisées



En bleu foncé : les zones réalisées à ce jour.

3 – Les projets par secteur

VILLAGE/CHATEAU



Situation :

Cette zone est délimitée par les avenues de Florissant-Paudex, la rue du Bugnon et la rue de Lausanne. Elle constitue une extension de la zone existante déjà prévue en 2002 et y intègre l'avenue du 24-Janvier et des tronçons de rues transversales jusqu'à la rue de Lausanne.

Contexte :

Zone à dominante résidentielle, comprenant plusieurs types de bâti : noyau ancien de Renens-Village, locatifs, villas (anciennes ou plus récentes). Une friche industrielle en voie de réaffectation (programme de logements, d'extension scolaire et de bureaux). Plusieurs équipements scolaires (deux collèges, pavillons et classes), dont un des collèges en bordure de l'avenue du 24-Janvier, de même que l'ECAL (460 étudiants). La zone sportive de Verdeaux. La desserte bus sur la rue du Bugnon sera intégrée à la zone 30.

Mesures prévues

- Rétablissement du double sens de circulation sur le chemin du Carroz, bande cyclable en contresens sur la rue de la Paix, vélos autorisés en montée sur le tronçon haut du chemin de la Creuse;
- 24-Janvier : le long de l'îlot de la Croisée, mise en place de stationnement permettant de créer des rétrécissements ponctuels ;
- Bourg-Dessus : rétablissement du double sens de circulation ;
- Château : poche de stationnement alterné dans la partie basse, marquage bande cyclable à contresens sur le tronçon haut à sens unique ;
- Clos : vélos autorisés en montée sur la bande longitudinale pour piétons existante ;
- Roche-Perrelet : rétablissement partiel du double sens de circulation, réorganisation du stationnement sur le tronçon haut du chemin de la Roche, places de stationnement supplémentaires permettant de créer des rétrécissements ponctuels ;
- Bugnon (tronçon haut) : suppression de la glissière existante sur le côté est, aménagement d'une bande teintée utilisable par piétons et cyclistes sur le côté ouest, permettant le dégagement des débouchés et un rétrécissement visuel de la chaussée ;
- 24-Janvier, entre croisement Temple et débouché Verdeaux : (côté ECAL) réorganisation du stationnement. Modification au carrefour de la rue de Verdeaux.



24-Janvier, entre croisement Temple et débouché Verdeaux : (côté ECAL) réorganisation du stationnement par la création de places de parc et de plantation d'arbres en axe de chaussée. Modification au carrefour de la rue de Verdeaux par la création d'une porte d'entrée de manière à diminuer la vitesse d'accès à la nouvelle zone 30.

SAUGIAZ/BAUMETTES



Situation :

Cette zone est délimitée par la route de Cossonay, le chemin de Jouxens, la rue du Bugnon, l'avenue du 14 Avril et la limite communale côté Crissier. Déjà projetée dans le plan de 2002, elle intègre également l'avenue des Baumettes, l'axe Saugiaz-1^{er} Mai-Industrie et les rues entre cet axe et l'avenue du 14 Avril.

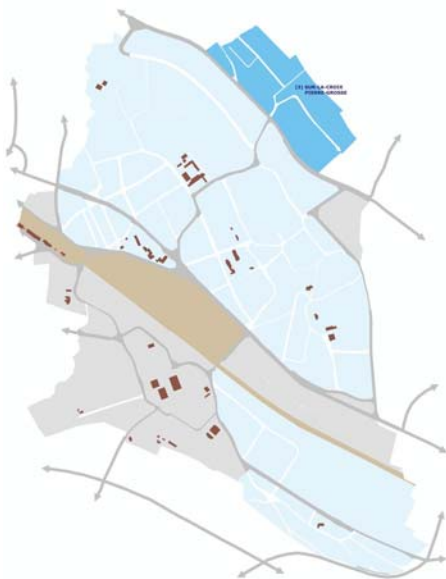
Contexte :

Zone à dominante résidentielle, secteurs de locatifs dans la partie basse et zones de villas (individuelles ou groupées), un secteur de développement dans les hauts. Important complexe scolaire de Verdeaux-Pépinières. Le bas de l'avenue de la Poste constitue une extension du centre-ville (commerces, poste, café-restaurant). Desserte bus sur l'axe Saugiaz-1^{er} Mai-Industrie. Une petite zone 30 existante au chemin des Pépinières.

Mesures prévues :

- Poste, Eglise-Catholique : places de parc supplémentaires pour du stationnement alterné ;
- Avenir : rétablissement du double sens de circulation;
- Baumettes : stationnement alterné et suppression présélection garage « Apollo ».

SUR-LA-CROIX/PIERREGROSSE



Situation :

La zone correspond aux secteurs construits de Renens au-dessus de la route de Cossonay, dont l'urbanisation se trouve en contiguïté avec celle de Jouxens-Mézery.

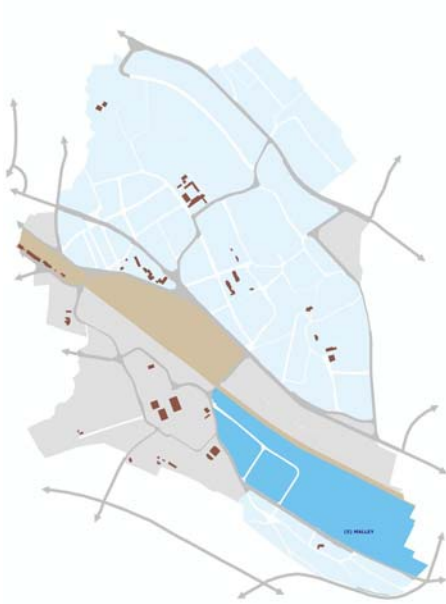
Contexte :

Zone exclusivement résidentielle. Constructions de faible densité, villas individuelles et ensemble de villas mitoyennes. Un établissement médico-social.

Mesures prévues :

Rétablissement de la priorité de droite aux croisements, stationnement alterné Sur-la-Croix, rehaussement chemin de Jouxens, mise en place de stationnement alterné au chemin de Pierregrosse.

MALLEY



Situation :

La zone correspond au périmètre du Plan directeur localisé de Malley sur Renens, soit tout le secteur compris entre les voies CFF, l'avenue du Chablais et l'axe Longemalle-Lac.

Contexte :

Pôle de développement du SDOL, 7'000 habitants et emplois actuellement, doublement prévu à l'horizon 2020. Programme de logement, activités, équipements culturels et sportifs.

Mesures prévues :

A définir ultérieurement, au moment de la mise en œuvre du Plan directeur intercommunal.

CÔTES/LAC



Situation :

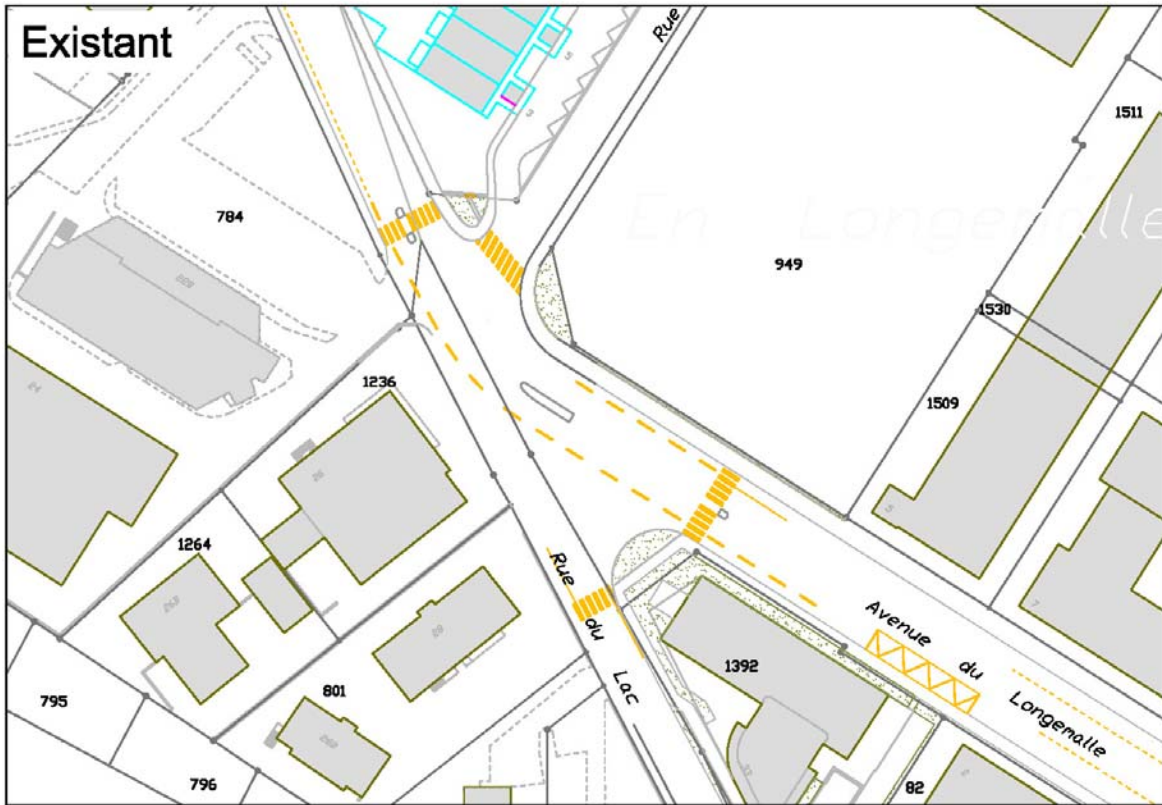
Petite zone située au sud des voies, délimitée par l'avenue de Longemalle et la limite communale avec Lausanne.

Contexte :

Secteur résidentiel, maisons individuelles et petits immeubles, desserte arrière des immeubles locatifs donnant sur l'avenue de Longemalle. Trafic local exclusivement.

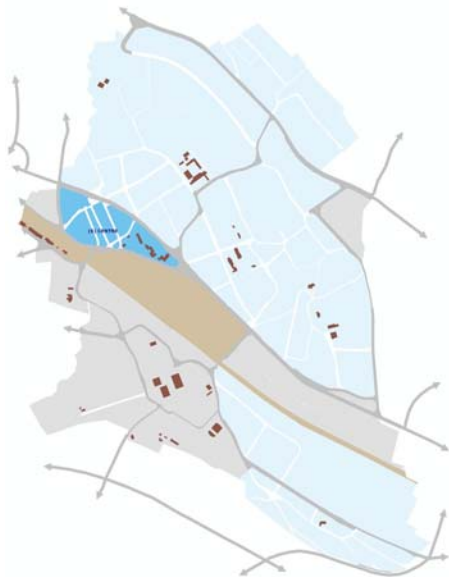
Mesures prévues :

- De manière générale mesures ponctuelles légères sur les rues de cette zone;
- Croisement Lac-Longemalle : réaménagement de l'entrée sur le site selon les plans suivants :



Croisement Lac-Longemalle : réaménagement de manière à diminuer la vitesse d'entrée sur la prolongation de la rue du Lac direction Lausanne et sécurisation des sorties des bâtiments existants.

CENTRE



Situation :

Le périmètre correspond à l'îlot délimité par l'avenue du 14 Avril et les rues de Crissier et de Lausanne.

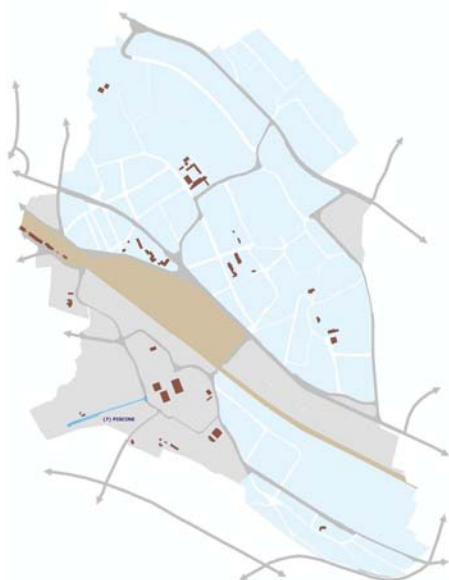
Contexte :

Centre-ville, cœur de Renens. Densité des constructions, concentration des principaux commerces et de plusieurs équipements à l'échelle de la ville. Rue Neuve piétonne, débouchant sur la place du Marché, également piétonne. Tout le secteur est actuellement en travaux : nouvelles constructions entre la place du Marché et la rue de la Savonnerie, réaménagement de rues et réaménagement prévu du secteur de la gare en lien avec l'arrivée du tram.

Mesures prévues :

La plupart des rues de ce secteur font actuellement l'objet d'un réaménagement complet (préavis 80-2009). Trois types de gestion de la circulation sont prévus : maintien de la zone piétonne existante pour la rue Neuve et la place du Marché, zone de rencontre pour les rues de la Mèbre, du Midi et de la Savonnerie, zone 30 pour le tronçon de la rue de l'Avenir compris dans le périmètre.

PISCINE



Situation :

Le secteur sud des voies comporte des secteurs plus atypiques : avenue de la Piscine, secteur Léman-Caudray et l'important quartier d'habitation de Préfaully, mais qui ne comporte que des accès privés à des parkings et des chemins piétons.

Contexte :

Etant donné la configuration du tissu bâti au sud des voies et la hiérarchisation du réseau, l'avenue de la Piscine ainsi que la rue du Léman sont isolées et ne constituent pas une « zone ». Il est cependant pertinent d'y abaisser la vitesse à 30 km/h : présence du cimetière et de la piscine, itinéraire de promenade, débouché des sentiers depuis le bois en dessous du cimetière.

Mesures prévues :

Stationnement alterné, localement plots sur l'avenue de la Piscine et mise en impasse de la rue du Léman.