



Municipalité  
de  
1081 Montpreveyres

**PREAVIS MUNICIPAL N° 13/2019**  
**Réponse à la motion Fabrice Weber :**  
**« Trouvons des mesures pour désengorger  
nos routes communales en début de  
matinée »**

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

### **Introduction**

Dans le cadre de son assemblée du Conseil général du 6 décembre 2018, M. Fabrice Weber a déposé une motion dont l'intitulé et le contenu sont les suivants :

La route de la Croix-Neuve est systématiquement bouchée voir même saturée les matins à partir de 07h00 par un flot de véhicule présentant pour la plupart des plaques fribourgeoises. Cette situation est dangereuse pour les riverains, tant pour les piétons que les véhicules débouchant des routes privées pour tenter d'emprunter la route de la Croix-Neuve, ceci non seulement en raison de la quantité de voitures mais également de la vitesse à laquelle elles circulent.

On ne parle même pas de la route de Berne qui présente un bouchon tous les matins de Montpreveyres au Châlet-à-Gobet, voir jusqu'à la Croisette, et dont la situation s'aggrave visiblement d'année en année, à tel point que l'on parvient à concurrencer l'autoroute Yverdon, direction Lausanne, dans les annonces matinales de radio.

Au vu de cette situation que l'on ne peut que regretter et qui malheureusement ne cesse d'empirer chaque année, il est temps que cette problématique soit mise à l'ordre du jour avant qu'un accident grave ne survienne un jour.

Par cette interpellation je demande à ce que la Municipalité établisse un rapport à l'intention du Conseil en vue de proposer des mesures concrètes pour améliorer la fluidité du trafic à l'intérieur des routes communales de notre village, ceci particulièrement en début de matinée dans le but de rendre nos routes plus sûres et plus accessibles.

Fabrice Weber  
1081 Montpreveyres, le 24 novembre 2018

## Contexte actuel

Comme énoncé dans l'interpellation de M. Fabrice Weber, les véhicules circulent au ralenti sur la route cantonale (RC601) plus particulièrement entre 7h00 et 8h30. Par conséquent, les pendulaires transitent par le centre du village, notamment par la rue du Village et la route de la Croix Neuve.

Afin de pouvoir s'avancer vers une quelconque réponse, la Municipalité s'est approchée de la Direction générale de la mobilité et des routes DGMR pour lui faire part de la problématique qu'engendre la route cantonale RC601 en traversée du village de Montpreveyres. Il s'agit en effet d'une problématique récurrente et, ce constat est donné ce depuis quelques années déjà.

Plusieurs variantes ont été soumises, notamment :

1. Fermeture de l'entrée nord de Montpreveyres au trafic de transit depuis la RC601 B-P
2. Fermeture de la route de la Croix Neuve avec une signalisation « Riverains autorisés »
3. Possibilité de fermeture aux heures de pointe d'une route publique
4. Instauration d'une zone 30 km/heure sur l'ensemble du territoire communal et/ou sur une partie des voies de circulation du village

## Exposé des motifs

En préambule, la Municipalité rappelle que la fermeture de routes situées sur le domaine public est soumise à la loi sur les routes. Les solutions évoquées par les Conseillers peuvent paraître simples à mettre en œuvre, mais induisent des adaptations majeures pour les usagers, dont la majorité est à priori les concitoyens de la commune de Montpreveyres.

Réponses de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), suite aux propositions évoquées ci-dessus :

1. La fermeture de l'entrée « nord » de Montpreveyres depuis la RC601 va induire un report de trafic sur l'entrée sud, qui n'est pour le moment pas adaptée à un tel trafic. Par analogie avec la géométrie de l'entrée « Nord », la création d'une voie de décélération à la hauteur du garage Harmony sera probablement nécessaire pour assurer la fluidité du trafic et limiter les risques d'accident sur la RC601. Usuellement, ces frais d'adaptation de la route cantonale hors traversée de localité sont à la charge du bénéficiaire, soit ici la commune de Montpreveyres.
2. La fermeture de la route de la Croix Neuve avec une signalisation « riverains autorisés » couperait l'unique axe communal reliant le quartier de la Mellette au village, puisque seules les personnes domiciliées sur la section concernée et leurs invités seraient autorisés à y circuler.

Base légale : OSR art. 17

*Lorsqu'il existe une interdiction de circuler ou une limitation du poids ou des dimensions, l'inscription «Riverains autorisés» signifie qu'il est permis de livrer ou d'aller chercher des marchandises chez les riverains ou sur des biens-fonds voisins, que les riverains et leurs visiteurs ainsi que les personnes exécutant des travaux sur des biens-fonds voisins peuvent y effectuer des courses et que des tiers peuvent y transporter ces personnes.*

3. Possibilité de fermeture aux heures de pointes d'une route publique  
En premier lieu, il convient de rappeler le principe selon lequel les routes sont publiques, elles sont donc ouvertes à un cercle déterminé d'usagers.  
Il est vrai qu'au terme de l'article 3 al. 3 de la Loi sur la circulation routière (LCR), la circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdites complètement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit (art. 3) ou limitées à certaines catégories de trafic lorsque les mesures sont nécessaires. Ceci notamment pour protéger les habitants, ou d'autres personnes touchées de manière comparable,

contre le bruit, la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route ou pour satisfaire d'autres exigences imposées par les conditions locales (art. 4).

Les décisions prises sur la base de la disposition susmentionnée doivent impérativement respecter le principe de la proportionnalité (art. 107 al. 5 OSR, arrêt CDAP GE.1997.0187 du 1<sup>er</sup> décembre 1998, cf. également ATF 101 la 565).

Cela signifie que les mesures administratives de limitation ne sont licites que si elles sont propres à atteindre le but d'intérêt public recherché, en restreignant le moins possible la circulation et en ménageant au maximum la liberté individuelle. Il faut qu'il existe un rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté qu'il nécessite (Bussy, Rusconi, Code suisse de la circulation routière, commentaire, 2<sup>ème</sup> éd., ad art. 3 al. 4 LCr ainsi que les références citées). De telles mesures doivent dès lors faire l'objet d'un examen approfondi de toutes les situations envisageables dans le cas d'espèce, en sopesant les avantages et les inconvénients. L'autorité doit également être en mesure de motiver sa décision par des motifs objectifs pertinents et convaincants (arrêt CDAP GE.2002.0029 du 24 juillet 2003, cons. 3).

S'agissant du respect du principe de proportionnalité, il conviendrait également d'expliquer en quoi la mesure choisie et la plus adéquate pour atteindre le but recherché, et en quoi elle est moins incisive que d'autres mesures à envisager ; il conviendra de faire cette démonstration.

Pour que la DGMR puisse effectuer cette pesée d'intérêts, la Municipalité doit lui fournir les éléments et les arguments qu'elle estime justifier d'une telle mesure.

Ceci étant précisé, lors des comptages effectués en mai 2018, la DGMR a relevé sur la première section (entrée depuis Moudon, entrée « nord ») une moyenne de 314 véhicules/jour (du lundi au vendredi) la pointe horaire du matin se situe entre 7 et 8h00 et est de 39 véhicules/h ce qui correspond à un véhicule toutes les deux minutes. La pointe du soir toujours en provenance de Moudon se situe entre 17h00 et 18h00 avec 31 véhicules sur une heure.

Ces chiffres ne permettent pas de soutenir qu'il y a un problème de transit. Il s'agit essentiellement du trafic interne de la localité, une restriction de liberté ne respecterait pas le principe de la proportionnalité.

Sur l'argument de la sécurité, la DGMR a relevé que 85 % des véhicules ne dépassaient pas les 43 km/heure, cet argument n'est donc pas non plus pertinent.

En conséquence, la DGMR, au vu des chiffres relevés ne dispose pas de motifs objectifs pertinents et convaincants justifiant la mise en place d'une restriction d'accès.

4. Instauration d'une zone 30 km/heure sur l'ensemble du territoire communal et/ou sur une partie des voies de circulation du village

Processus 1 : directive pour la mise en place d'une zone 30

Une zone 30 ou une zone de rencontre délimitent un périmètre urbain dans lequel non seulement la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h, respectivement de 20 km/h pour tous les véhicules, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers.

Une zone 30 ou une zone de rencontre ne peuvent remplir leur fonction que si la configuration des lieux s'y prête, et cela même avant leur réalisation.

Elles seront d'autant mieux acceptées que leur conception incitera les conducteurs à adopter une conduite modérée et à faire preuve d'égards vis-à-vis des autres usagers. Cet objectif peut être atteint par un aménagement adéquat, un dispositif permettant à l'utilisateur de comprendre sans ambiguïté la nature de l'espace qu'il traverse (TCS, « Les zones 30 sous la loupe, édition 2008 »),

Paramètres d'évaluation de l'opportunité d'une zone 30 km/h

<p>Paramètres d'évaluation de l'opportunité d'une zone 30 km/h Réseau de quartier / de zone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence d'un « maillage » de routes :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>La zone 30 traite d'un ensemble de rues hiérarchiquement équivalentes et homogènes</i></li> </ul> </li> </ul>	<p>Eléments d'appréciation</p>
<p>Contexte urbain / extra urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les aménagements existants des rues (trottoirs, marquages, etc.)</li> <li>• Bâti :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Un contexte bâti résidentiel justifie la zone 30</i></li> </ul> </li> </ul>	
<p>Hiérarchie fonctionnelle des routes, usage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route de desserte (intérêt local) :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>La route doit assurer une fonction de desserte locale, de quartier et ne doit pas supporter un trafic de transit par rapport à la zone</i></li> </ul> </li> </ul>	
<p>Comptages statistiques de charge de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les voies concernées par une zone 30 supportent en principe :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Moins de 5000 véhicules/jours en milieu urbain</i></li> <li>- <i>Moins de 2000 véhicules/jours en milieu extra urbain</i></li> </ul> </li> </ul>	
<p>Trafic de poids lourds</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si un trafic spécifique est constaté, la zone 30 n'est à priori pas souhaitable :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Transports exceptionnels (types I à IV</i></li> <li>- <i>Véhicules militaires, chars</i></li> <li>- <i>Transports de longs-bois, etc.</i></li> </ul> </li> </ul>	
<p>Trafic spécifique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretien des routes :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Des contrats d'entretien avec le canton impliquent la nécessité de largeurs de chaussée à intégrer dans l'aménagement, (déneigement, salage, etc).</i></li> <li>- <i>La présence des transports publics sera à intégrer dans le concept des aménagements</i></li> </ul> </li> </ul>	<p>Eléments contraignants</p>

