



**COMMUNE DE SAINT-SULPICE**

**MUNICIPALITÉ**

---

**PRÉAVIS N° 12/2023**  
**AU CONSEIL COMMUNAL**

---

**DEMANDE DE CRÉDIT D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**  
**POUR L'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE DE RENCONTRE AU CŒUR DU BOURG**  
**ET L'EXTENSION DE LA ZONE 30 KM/H**

Saint-Sulpice, le 26 juin 2023

DEMANDE DE CRÉDIT D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES  
POUR L'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE DE RENCONTRE AU CŒUR DU BOURG  
ET L'EXTENSION DE LA ZONE 30 KM/H

---

Monsieur le Président,  
Mesdames les Conseillères,  
Messieurs les Conseillers,

**1. PRÉAMBULE**

La Municipalité souhaite réagir à la densification en cours depuis une douzaine d'années à Saint-Sulpice en pacifiant le trafic au cœur de la commune. Pour ce faire, elle propose de créer une zone de rencontre, à 20 km/h, au milieu du bourg et de prolonger jusqu'à la rue des Jordils la zone 30 km/h de la rue du Centre.

Le présent préavis demande un crédit d'études préliminaires, en vue d'élaborer un « avant-projet » (phase SIA 31), composé d'un plan des espaces publics, d'un plan routier et d'un concept de zone de rencontre. Ce montant doit également permettre de désigner un groupement de mandataires capable de poursuivre la démarche, à savoir de mener l'« étude du projet » jusqu'au « projet d'exécution » (phase SIA 51).

**2. OBJECTIFS**

La création d'une zone de rencontre (à 20 km/h) permet de manière générale d'atteindre plusieurs objectifs : limiter le trafic dans certaines rues ou certains tronçons de rue, en le redistribuant dans la commune ; faciliter la cohabitation entre les différents modes de mobilité en présence, bus, automobiles, vélos, piétons, etc. ; améliorer la qualité de vie du quartier traversé en y atténuant les nuisances sonores ; renforcer la sécurité routière, en réduisant à la fois le nombre d'accidents et la gravité des accrochages.

La Municipalité est convaincue que le tronçon central de la rue du Centre se prête particulièrement bien à une zone de rencontre. Cette portion de route présente en effet les différents problèmes qui peuvent être minimisés par un tel dispositif. Elle connaît un important trafic de transit, qui mériterait d'être limité. Elle abrite différents modes de locomotion qui gagneraient à être harmonisés. À certaines heures, elle résonne de manière ininterrompue du bruit de la circulation, au détriment des riverains. Et elle se révèle peu commode pour les piétons, notamment les plus jeunes et les seniors.

En favorisant les allées-et-venues piétonnes entre les commerces, les restaurants et les administrations, la pacification de ce tronçon aurait comme effet important supplémentaire de

renforcer le site dans son rôle naturel de centre villageois, où il fait bon flâner, se rencontrer et faire ses courses.

Le prolongement de la zone 30km/h de la rue du Centre jusqu'à la rue des Jordils contribuerait également à cet apaisement. Il limiterait en effet le trafic de transit au cœur du bourg, en détournant vers la route cantonale une partie de la circulation en provenance de la rue des Jordils.

### 3. LE CONTEXTE

Le centre villageois de la commune réunit les caractéristiques attendues d'une zone de rencontre, à savoir :

- des affectations destinées au public (commerces, restaurants, administration et arrêts de bus) présentes des deux côtés de la route ;
- une fréquentation piétonne importante, quelle que soit la saison et l'heure de la journée ;
- des charges de trafic motorisé inférieures à la valeur seuil de 6'000 ou 7'000 véhicules par jour ;
- une faible circulation de poids lourds.

Même dans un contexte aussi favorable, établir une zone de rencontre nécessite plus que la pose de quelques panneaux. Différents aménagements sont nécessaires pour en assurer le bon fonctionnement. Ils doivent notamment garantir que les automobilistes ont conscience de la nature particulière du lieu traversé et qu'ils respectent aussi bien la vitesse autorisée que la priorité donnée aux modes doux de circulation.

Comparée à la zone 20, la zone 30 réclame peu d'installations spécifiques.

### 4. LA PROCÉDURE SUIVIE

Trois préavis sont prévus pour mener à bien ce projet.

Le présent document est le premier de la série. Il concerne la réalisation d'études préliminaires, dont le financement aurait dû être assuré par le budget 2023 mais dépasse le montant prévu. Il vise à réaliser un « avant-projet » (une pré-étude) et à organiser sur cette base un appel d'offres en vue d'une « étude du projet ».

Le deuxième préavis aura pour but de financer l'étape suivante, à savoir la réalisation de l'« étude du projet » par le groupement de mandataires choisis.

Le troisième préavis sollicitera un crédit de construction, afin d'aménager la zone conformément au plan réalisé, soit de réaliser le « projet d'exécution ».

Les procédures applicables aux marchés publics dans le domaine des services sont :

- Procédure de gré à gré en dessous de CHF 150'000.- ;

- Procédure sur invitation en dessous de CHF 250'000.-.

Bien que ce préavis ait un coût largement inférieur à CHF 150'000.-, la Municipalité a souhaité lancer un appel d'offres sur invitation, afin de « faire jouer » la concurrence. Cet appel été envoyé aux bureaux Plarel SA et ABA Partenaires SA.

En date du 15 mai 2023, la Municipalité a attribué les travaux à l'entreprise ABA Partenaires.

Aucun recours n'a été déposé à l'encontre de cette décision.

La décision d'adjudication – et la conclusion subséquente du contrat d'entreprise – est désormais subordonnée à l'adoption du présent préavis par le Conseil communal.

## **5. CALENDRIER DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**

Les études préliminaires sont prévues en quatre étapes.

### **Étape 1 : Diagnostic et périmètre**

Cette première étape est celle du diagnostic. Elle a pour but d'identifier les particularités du site afin d'insérer au mieux le projet dans son contexte urbain et d'imaginer un ensemble cohérent capable de favoriser la sécurité et le confort des usagers.

Lors de cette première étape sont également étudiés les environs immédiats du tronçon choisi, à savoir le parking adjacent à la fontaine et le chemin du Crêt, qui a un intérêt marqué pour la population comme pour les visiteurs. La réflexion englobe les flux et les centres d'activité.

### **Étape 2 : Démarche participative**

Cette deuxième étape est l'occasion de présenter les intentions du projet à la population, de connaître et d'intégrer les souhaits des utilisateurs du site, d'entendre les éventuelles oppositions et d'y répondre.

Pour ce faire, un atelier participatif est prévu sur une demi-journée. Il se déroule en deux temps : le premier inclut une présentation de la démarche, un retour sur le diagnostic, un compte-rendu des consultations auprès du Canton et une description des contraintes ; le second consiste à « vivre ensemble le lieu », c'est-à-dire à parcourir en groupe le tronçon et les sites concernés, afin de recueillir in situ le retour de la population et de repérer les opportunités et les risques.

### **Étape 3 : Étude de faisabilité / Avant-projet**

Cette troisième étape est celle de la synthèse entre les éléments développés, soit les diagnostics, les recommandations de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et le retour de la démarche participative. Le projet ne naît ainsi pas d'une théorie abstraite ou d'un style préétabli mais se construit en fonction des caractéristiques des lieux et du retour des usagers.

Une multitude d'objectifs urbanistiques seront combinés, comme :

- renforcer la sécurité des usagers (notamment par l'intégration d'éléments de modération de la vitesse) ;

- planifier la « couture » des espaces de part et d'autre de la route (soit de façades à façades) ;
- promouvoir la vitalité villageoise (en renforçant l'activation des rez-de-chaussée, notamment en regagnant des espaces sur la rue) ;
- favoriser la « qualité climatique » (notamment par la végétation et la création d'espaces perméables) ;
- profiter des qualités inhérentes du lieu (tels les espaces pavés qui sont de bonne qualité et pourraient être réutilisés) ;
- renforcer les connexions avec les routes et quartiers environnants (en accordant une attention particulière au lien existant entre la rue du Centre et la « coulée » conduisant au lac).

Le tout s'inscrit dans une démarche visant à la fois la beauté des lieux et le confort des usagers.

#### Étape 4 : Élaboration de l'appel d'offres pour un groupe de mandataires (phases SIA 32 à 51)

Cette quatrième étape doit permettre au bureau ABA Partenaires SA de préparer et de lancer l'appel d'offres en collaboration avec un bureau d'ingénieur trafic. Il s'agira de gérer la phase d'analyse et de sélection des dossiers, en vue de sélectionner un adjudicataire capable de mener le groupe de mandataires chargés de la réalisation du projet.

## 6. COÛTS

<b>Prestations</b>	
Étape 1 - diagnostic et périmètre	CHF 9'250.00
Étape 2 - démarche participative	CHF 7'750.00
Étape 3 - avant-projet	CHF 18'250.00
Étape 4 - organisation des appels d'offre	CHF 24'750.00
<b>Total HT</b>	<b>CHF 60'000.00</b>
Frais divers (photocopies, reproduction, etc.)	CHF 1'800.00
<b>Sous total</b>	<b>CHF 61'800.00</b>
TVA 7.7%	CHF 4'758.60
Divers et imprévus	CHF 8'441.40
<b>Total TTC</b>	<b>CHF 75'000.00</b>

## 7. CONCLUSIONS

En conclusion de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINT-SULPICE

- vu le préavis municipal n°12/23,
- ouï les conclusions du rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- attendu que ledit objet a été porté régulièrement à l'ordre du jour,

### DÉCIDE

- d'accorder à la Municipalité un crédit d'études préliminaires de CHF 75'000.- TTC pour l'aménagement d'une zone de rencontre et le prolongement de la zone 30 km/h,
- de financer ce projet par la trésorerie courante ou par l'emprunt.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic

E. Dubuis

La Secrétaire municipale

M. Fournier

