



MUNICIPALITE  
DE  
1613 MARACON

Maracon, le 05 mai 2025

Aux membres du Conseil Général

## PREAVIS MUNICIPAL NO. 04/2025

### Aménagement d'une zone 30 à Maracon

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

#### 1. *Préambule*

Lors de la séance du Conseil Général du 24 mai 2022, une motion chargeant la Municipalité d'étudier le passage à 30 km/h dans la traversée de La Rogivue a été déposée. A la suite de la discussion en plénum, le Conseil Général est d'avis d'étudier également l'abaissement des rues communales du village de Maracon.

La demande de mise en place d'une zone 30 à La Rogivue a été faite en mars 2023, conformément à la procédure en vigueur<sup>1</sup>, auprès de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR). La route principale traversant le village de La Rogivue est une route cantonale, ce qui implique, toujours selon la procédure en vigueur, que :

- le tronçon de route où un abaissement de vitesse est souhaité doit répondre aux critères d'éligibilité au 30 km/h selon l'article 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ;
- le Canton procède à un examen en légalité de la demande d'abaissement de vitesse ;
- l'expertise est réalisée par la sous-commission des limitations de vitesse (SCLV), et un rapport d'expertise est produit ;
- le dossier, composé de la demande d'abaissement et de l'expertise, est soumis à la commission consultative de circulation (CCC) pour préavis.

En août 2023, le Canton a rendu un rapport d'expertise à l'intention de la commission consultative de circulation. Ce rapport a, entre autres, relevé que « aucun des critères pouvant justifier une dérogation aux limitations générales de vitesse au sens de l'article 108 al.2 de l'OSR n'est relevant », ce qui s'explique par « la nature du village de La Rogivue : habitat rural dispersé, absence de centralité, absence de pôles générateurs de trafic piétons ou vélos ». Ainsi, sur la base de son diagnostic, la SCLV recommande de :

<sup>1</sup> Voir la directive cantonale sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), janvier 2023

- refuser le principe de mise en zone 30 du tronçon de la RC 752 à travers le village de La Rogivue concerné par la demande de la Commune de Maraçon, ;
- recommander à la Commune de Maraçon de mettre en place diverses mesures constructives et de signalisation pour sécuriser les cheminements des piétons, même si au vu des charges de trafic relevées celles-ci ne sont pas impératives

Suite à cette décision, la Municipalité de Maraçon a proposé à son Conseil Général, au moyen du préavis municipal no. 03/2024, l'acquisition de radars pédagogiques, la mise en place d'obstacles latéraux et l'ajout de marquage au sol ainsi que de la signalisation aux villages de Maraçon et La Rogivue. Cette proposition a été refusée par le Conseil Général lors de sa séance du 23 mai 2024.

La commission des routes, suite à l'examen du préavis Municipal no. 03/2024 a conclu que le traitement des villages de La Rogivue et de Maraçon pourrait être différencié concernant l'instauration ou non de zone 30 ainsi que sur les moyens de limitation de vitesse déployés.

Par conséquent, la Municipalité a étudié la mise en zone 30 du village de Maraçon. Elle a également étudié un abaissement de vitesse dans le hameau des Brets et la mise en œuvre d'une bande piétonne sécurisée à La Rogivue.

## 2. Exposé des motifs

### 2.1. Zone 30 de Maraçon

A Maraçon, seule la route de Semsales, bordant le village au sud-ouest, est une route cantonale. Les autres routes sont des routes communales, non affectées à la circulation générale. La mise en place d'une zone 30 à Maraçon, sur les routes situées au nord de la route de Semsales ne nécessite pas d'expertise de la SCLV.

La Commune de Maraçon a mandaté le bureau d'ingénieurs en mobilité RGR pour étudier la mise en place de la zone 30.

Le périmètre de la zone 30 est illustré dans la figure ci-dessous :

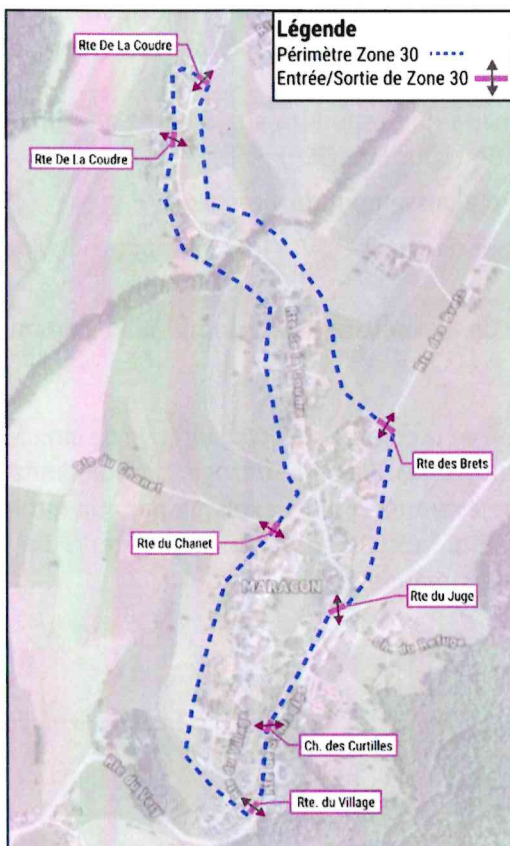


Figure 1 - Schéma du périmètre de la zone 30 et des entrées/sorties

Les buts de la zone 30 sont les suivants :

- sécurité accrue, notamment pour les enfants, les piétons et les cyclistes, grâce à la réduction de la vitesse de circulation ;
- partage de l'espace entre les différents modes et favorisation de la mobilité douce ;
- fluidification du trafic (séquence de freinage et d'accélération diminuées) ;
- amélioration de la qualité de vie en réduisant les nuisances liées au bruit et les émissions de gaz à effet de serre

Les rues et routes communales sont essentiellement des routes de desserte, sans trafic de transit et les vitesses de circulation sont actuellement faibles (ordre de grandeur de 40 km/h selon les relevés effectués par le Canton en novembre 2022).

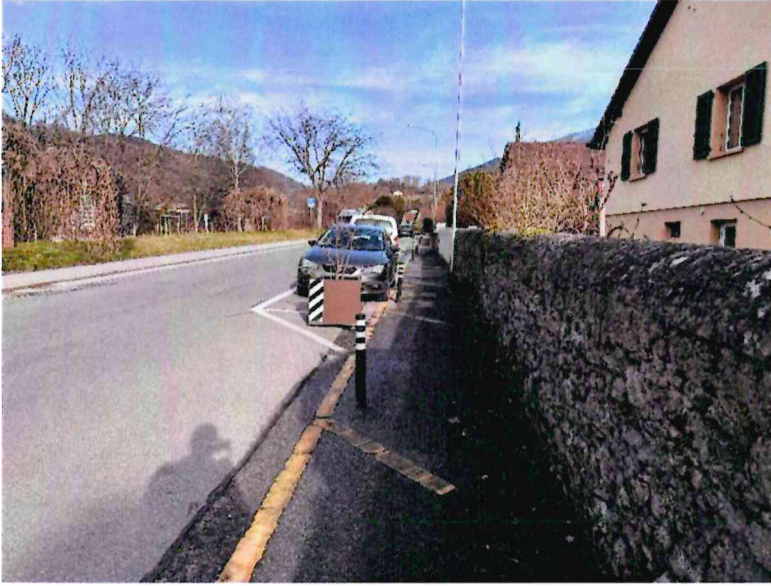
La mise en zone 30 vise avant tout à réduire la vitesse et renforcer la sécurité des enfants, des piétons et des cyclistes. En conséquence, différents aménagements sont proposés afin de satisfaire au mieux ces objectifs :

- mise en place de bandes piétonnes sécurisées à l'aide de potelets ;
- mise en place d'obstacles en béton (type « pot de fleur ») et de places de stationnement pour rétrécir ponctuellement la largeur de la chaussée ;
- signalisation des entrées de la zone 30, les 3 entrées principale (Rue du Village, Route du Juge et Route des Brets) avec une signalisation sur un élément en béton (totem) permettant également un rétrécissement ponctuel de la chaussée ;
- marquage des carrefours à priorité de droite (sauf où les distances de visibilité sont insuffisantes), contribuant à faire ralentir les usagers à l'approche des carrefours

Afin de réduire la vitesse sur l'ensemble du périmètre de la zone 30, des rétrécissements latéraux : ponctuels physiques et longs avec du marquage sont proposés. Des cases de stationnement longitudinales, sur la chaussée, agissant comme décrochement sont également projetées. Les rétrécissements latéraux les plus adéquats pour le village de Maraçon, sont l'aménagement de bande piétonne avec potelets ainsi que des éléments modérateurs ponctuel comme de gros pots de fleur ou des potelets. Les entrées majeures de la zone disposeront d'un totem avec dessus le panneau « Zone 30 ».



**Figure 2 - Exemple d'aménagement : entrée de zone 30, totem avec panneau**



**Figure 3 - Exemple d'aménagement : cases de stationnement longitudinales accolées à une bande piétonne**



**Figure 4 - Exemple d'aménagement : bande piétonne et potelets**



**Figure 5 - Exemple d'aménagement : élément modérateur, type « pots de fleur »**

## **Rue du Village**

L'entrée de la zone 30 au sud de la Rue du Village se voit rétrécie de manière ponctuelle par un totem avec le panneau « Zone 30 » ainsi que du stationnement avec marquage, permettant de créer un décrochement.

Le carrefour au nord de la place de stationnement est aménagé en perte de priorité pour des raisons de visibilité. Des éléments modérateurs de type « pot de fleur » sont prévus afin de réduire la vitesse de circulation.

Le tracé de la Rue du Village jusqu'à la place devant la salle communale étant étroit et sinueux, pas d'autres aménagements sont proposés.

Sur la place devant la salle communale et le bâtiment d'administration, un marquage « 30 » est apposé au sol aux entrées/sorties, afin de rappeler l'abaissement de vitesse. Les cases sont délimitées par du marquage et accompagnées d'un élément modérateur de type pot de fleur à une extrémité. Le marquage actuel des cases de stationnement perpendiculaires est adapté afin de se conformer aux normes, à la suite du réaménagement proposé.

## **Route du Juge**

La zone 30 de la Route du Juge est signalée par un marquage au sol et un totem. La bande piétonne est prolongée au nord et au sud, avec des potelets pour sécuriser son usage. Lors des croisements de véhicules, un d'eux peut empiéter partiellement sur la bande, sans compromettre la sécurité grâce aux potelets.

Des potelets empêchent l'accès des voitures au stationnement vélo, l'un d'eux servant aussi de ralentisseur.

Des places de parking sont ajoutées près du bâtiment à côté du couvert à vélo, et des autres devant une maison de la Rue du Village. Des stationnements longitudinaux sont également créés le long de la chaussée, avec un pot de fleur modérateur à une extrémité.

Enfin, le sens interdit descendant est maintenu et le carrefour est réaménagé avec une perte de priorité et un marquage adapté.

## **Route de la Coudre**

Sur la Route de la Coudre, une bande piétonne côté Est, sécurisée avec des potelets est prévue entre la Route de la Coudre 6 et la Route de la Coudre 17, dernière habitation avant le ruisseau « Le Riau ». Sur le tronçon après le ruisseau, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement par des éléments modérateurs.

## **Route des Brets**

L'entrée de la zone 30 sur la Route des Brets se situe au niveau de la Route des Brets 9. La largeur est rétrécie ponctuellement par le totem avec le panneau « Zone 30 ». Un panneau d'entrée de localité, avec limitation de la vitesse à 50 km/h est prévu juste avant la première habitation du village (Route des Brets 6). Une bande piétonne, sécurisée avec potelets, est prévue entre le carrefour Route des Brets – Route du Juge et l'accès à la Route des Brets 7. Afin de desservir au mieux les habitations, cette bande change de côté de la route.

Le plan de signalisation et de marquage a été mis à disposition de la commission des routes.

### **2.2. Limitation de vitesse aux Brets**

Afin de limiter la vitesse des usagers dans le hameau des Brets, un abaissement de la vitesse maximale autorisée à 50 km/h est proposé. Ainsi la traversée du hameau sera apparentée à une traversée d'un village.

Le schéma de la signalisation proposée a été mis à disposition de la commission des routes.

### 2.3. Aménagement d'une bande piétonne sécurisée à La Rogivue

Afin de sécuriser les piétons sur la Route des Mosses à La Rogivue, une bande piétonne de 1,5m de largeur, sécurisée avec des potelets est proposée côté nord de la chaussée, entre l'arrêt de bus La Rogivue et le carrefour devant la maison Route des Mosses 7. Au vu de la largeur de la chaussée, lors de croisement de deux véhicules, un véhicule devra se mettre en partie sur la bande piétonne. La présence des potelets évite la circulation sur la bande piétonne sur une longue distance.

Le schéma de l'aménagement proposé a été mis à disposition de la commission des routes.

### 3. *Estimation des coûts*

Désignation	Montant
Maracon (rte du Village, rte de la Coudre, rte du Juge)	Frs. 61'600.00
La Rogivue	Frs. 10'400.00
Les Brets	Frs. 2'000.00
<b>TOTAL (TVA comprise dans la réserve de 30 %)</b>	<b>Frs. 74'000.00</b>

### 4. *Financement*

Le financement se fera par emprunt bancaire ou par trésorerie courante, selon les disponibilités communales.

L'amortissement se fera en fonction des règles en vigueur, selon le tableau d'amortissement du Canton (01.01.2024), soit 40 ans pour l'ensemble des aménagements proposés ci-dessus.

### 5. *Conclusion*

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

#### LE CONSEIL GENERAL DE MARACON

Vu le préavis no. 04/2025 du 05 mai 2025 ;  
Où le rapport de la commission des routes ;  
Où le rapport de la commission des finances ;  
Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour

#### d é c i d e

- 1) d'accepter le préavis tel que présenté
- 2) d'autoriser la Municipalité à financer cette dépense par emprunt bancaire ou par trésorerie courante, selon les disponibilités communales

Le Syndic

Didier Fattebert

Au nom de la Municipalité



La secrétaire

Laetitia Déglon