

Association En Martines
Table ronde sur le trafic, zone 30 km/h
Jeudi 11 octobre 2018

19h05 Introduction par Elisabeth Nicollier, présidente de l'association En Martines. Accueil des participants (environ 30) et présentation des membres du comité.

1. Présentation du diaporama

Jean-Pierre Moser et Olivier Cart prennent la parole pour présenter l'historique sur la base des diapositives 1 et 2.

La Municipalité réfléchit à une 3^e poche pour le 30 km/h : Clochatte-Montenailles. Il ne faut donc pas oublier que la zone 30 km/h de la poche des Martines fait partie d'un ensemble plus grand, au Mont et dans le Grand Lausanne.

Rappel est fait que la poche des Martines comprend presque tout le Petit-Mont.

L'introduction de pistes cyclables suite à la votation de septembre ne devrait pas retarder la mise en place de la zone 30 km/h aux Martines.

2. Questions des participants, demandes de précisions

Est-ce que toutes les routes débouchant sur la route des Martines deviennent prioritaires en zone 30 km/h ?

Oui, c'est le concept de la zone 30 km/h. Un membre précise que, s'agissant de certaines routes secondaires en cul de sac, elles n'ont pas toutes la priorité. C'est le plan détaillé de la commune qui définira les priorités. Idem pour certains passages piétons, certains pourraient rester (par exemple, devant l'école).

Que devient la route de la Clochatte ?

Nous ne le savons pas. A priori, elle restera à 50 km/h. La route de Sauvabelin, elle, qui passe devant le collège des Martines, serait en 30 km/h.

Des comptages doivent être mis en place. Toute la poche en brun sur la dia peut encore bouger après études détaillées.

Que devient le chemin du Verger ?

Il serait dans la zone 30 km/h

Que deviennent les chemins privés, comme le Champ des pierres ?

Il devrait devenir prioritaire pour ceux qui montent la route des Martines mais à vérifier cependant auprès de la commune car il ne dessert qu'un lotissement.

Quel est le délai administratif annoncé jusqu'à l'instauration du 30 km/h ?

Le dossier du Grand Mont a débuté il y a 2 ans. Il y a eu beaucoup d'allers et retours entre le Canton et la Commune, des refus de passer en 30 km/h certaines rues ou corrections de détails d'aménagements de routes. La poche du Petit-Mont/Martines devrait bénéficier de l'expérience acquise par la commune sur ce dossier. Cependant, les experts du canton ne se réunissent que 3-4 fois par année. La validation par le canton est suivie d'une mise à l'enquête, ce qui ouvre la voie à des oppositions possibles. Il faut alors compter le temps nécessaire pour les lever, et celui de la soumission du préavis au conseil communal. Entre

le préavis du canton et le moment où les travaux débutent, il faut compter 2 ans. 2021 semble donc un horizon raisonnable.

Il y a eu encore un accident aujourd’hui. Est-ce que cela peut accélérer les choses ?

Probablement pas car les radars dissuasifs n’ont pas révélé des excès de vitesse notoires et alarmants.

La question de la sécurité du carrefour du Verger/Martines est relancée par un participant. L’AEM confirme que la Municipalité n’a pas prévu de faire un giratoire, vu que ce carrefour sera inclus dans la poche des Martines.

Mais pourrait-il y avoir des petits aménagements, en attendant la zone 30 km/h ? Par exemple, serait-il possible de modifier le talus qui masque la visibilité au carrefour Martines/Verger, à droite en descendant depuis le Petit-Mont ?

Le comité fera remonter ce point à la Municipalité.

Une participante pense qu’il y a un problème dans la procédure, la démarche. Voir la brochure éditée par l’OFROU, chapitre *Impliquer les citoyens*. Le Grand-Mont avait demandé à la Municipalité une démarche participative qui a été refusée. Il faut aller chercher les informations. Il faudrait plus de transparence, plus d’information des citoyens, plus d’explications. Chacun sait-il que les passages piétons restent aux abords des écoles ? Que les voitures restent prioritaires dans une zone 30 km/h.

La Municipalité a proposé aux représentants de l’AEM des séances explicatives et des rencontres avec les citoyens. L’AEM va la relancer sur ce point. MM Ménétry et Turriel devraient pouvoir organiser des « visites guidées », des promenades-diagnostic.

Il faut cependant rester pro-actifs et solliciter les rencontres et les rendez-vous avec la Municipalité. 3x par an suffisent compte tenu de l’avancement des dossiers au canton (3 réunions par an).

Une participante se demande quelle est la position des conseillers communaux par rapport à ce dossier. Un conseiller communal présent dans la salle répond que ce dossier est déjà traité par le CC. Une commission ad hoc y travaille. Il y aura vote sur ce dossier à la proportionnelle. Il y aura des oppositions, très probablement, en raison de la crainte que le 30 km/h aux Martines reporte le trafic sur d’autres routes.

Un atout joue en faveur du dossier relayé par le comité de l’AEM : l’ordonnance contre le bruit doit être respectée. Le Conseil Communal ne pourra donc pas balayer le projet.

Une participante attire l’attention sur les accidents qui ont lieu sur la place du Petit-Mont où débouchent 5 rues, empruntées par des enfants qui déboulent parfois très vite sur leurs vélos.

Cette place figure dans la poche (voir dia, poche figurée en brun). Donc, elle sera étudiée dans l’ensemble de la poche.

Un participant demande s’il est possible que l’AEM relaie des demandes de petits aménagements sans attendre les délais cantonaux. Le talus dont il a été question plus haut (croisement Martines/Verger) est-il privé ou non ? Techniquelement est-il possible de le transformer en partie verticale avec mur ? Pourquoi ne pas poser un double miroir ?

Le comité fera remonter ces questions.

Le comité encourage les personnes présentes à communiquer leurs souhaits, idées, suggestions, questions, à l’association via la rubrique *Contact* de son site internet www.enmartines.ch Ils sont également invités à communiquer à l’association leurs lettres à

la Commune en précisant s'ils sont d'accord pour qu'elles soient publiées sur le site (que la Municipalité consulte !). Cela donne une légitimité à l'association pour intervenir auprès de la Municipalité.

Le PV de la séance de ce soir sera envoyé à la Municipalité, comme convenu avec elle.

Un participant évoque l'augmentation du trafic en raison des constructions du quartier des Morettes. Cette donnée a-t-elle été prise en compte ? Si non, attirer l'attention de la Municipalité sur ce point.

En principe, chaque plan de quartier est assorti d'une étude du trafic induit et de son impact. Un problème à relever toutefois : les Morettes ont précédé de loin le quartier de la Clochatte. Les deux quartiers ont-ils été liés dans l'étude d'impact du trafic ? La question sera posée à la Municipalité car il y a décalage entre l'étude à l'instant T et la réalité à T + 2 ou 3 ans.

Un participant estime que le giratoire de la route de Lausanne, au bas du chemin du Verger, est particulièrement dangereux car les automobilistes en provenance de Lausanne roulent trop vite, perçevant la route comme toute droite, et abordent le giratoire comme s'ils étaient prioritaires. Les autorités sont-elles conscientes de ce fait ?

Le comité leur transmettra la remarque. La Municipalité montre sa volonté de communiquer avec les habitants. L'association va en profiter.

Le comité a-t-il pris des exemples dans d'autres communes ?

Oui, le comité sait que certaines communes développent des zones 30 km/h très vite mais qu'elles sont à la limite de la légalité. Donc, si quelqu'un veut contester son amende, il a des chances, de ce fait, d'obtenir gain de cause.

L'AEM précise que ce point avait été discuté avec la Municipalité qui avait bien précisé qu'elle ferait toutes les démarches dans les règles, d'où une longue période de mise en place.

Un participant exprime qu'à son avis ce sont les automobilistes qui transitent par la commune qui créent les problèmes de trafic et non pas les Montains. Le trafic se fait transversalement entre la route de Berne et la route de Lausanne.

Une participante salue le travail de l'AEM, le suivi des dossiers, la transparence gagnée. Tous les autres participants s'associent aux remerciements.

En conclusion, il est rappelé que si on réduisait de 15% le nombre de voitures sur la route, on réglerait 80% des problèmes de circulation. Chacun doit donc se demander dans quelle mesure il peut essayer de réduire son usage de la voiture, changer ses habitudes et privilégier la mobilité douce (vélo, marche) et les transports publics.

Fin de la table ronde à 20h07.

Le présent PV est accompagné de la présentation projetée sous forme de diapositives pendant la table ronde.