



Commune d'Oron

LA MUNICIPALITE

**AU CONSEIL COMMUNAL
DE LA COMMUNE D'ORON**

PREAVIS N° 03/2021

**DEMANDE DE CREDIT D'INVESTISSEMENT DE
CHF 3'780'000.00 TTC
POUR LA REFECTION DE LA CHAUSSEE, LE
REPLACEMENT DU COLLECTEUR D'EAUX
CLAIRES, DES CONDUITES D'EAU POTABLE ET
SERVICES**

A LA GRAND-RUE

A PALEZIEUX-VILLAGE

2021



Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Préambule :

Le 5 décembre 2016, le Conseil communal accordait à la Municipalité un crédit d'étude de **CHF 165'000.00** pour la réfection de la traversée de Palézieux-Village (préavis 23/2016).

Dès lors un mandat a été accordé au bureau RLJ Ingénieurs conseils SA de Penthaz pour mener à bien cette étude. Plusieurs variantes ont été présentées à la Municipalité et la proposition retenue a été présentée à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ainsi qu'à l'ensemble des riverains concernés, qui ont pu donner leur avis et qui ont été entendus personnellement afin de discuter des détails du raccordement de leur propriété.

Après étude, examen et vérification de la légalité du projet, la DGMR a donné le 17 novembre 2020 un préavis positif, autorisant ainsi la poursuite des démarches, notamment l'enquête publique et son adoption par le Conseil communal.





Etat des lieux :

Chaussée

La chaussée de la Grand-Rue est visuellement en mauvais état. Des campagnes de sondages et de carottages ont été effectuées par la société INFRALAB SA à Servion, laquelle confirme cet état de fait. Il en ressort que la structure des couches d'enrobés et du tapis sont insuffisantes et ne correspondent pas au trafic de cette route.

Il a également été constaté que la fondation de la route (coffre de grave) n'est pas conforme à la norme. La fondation sera remplacée par de la grave 0/45 non traitée sur une épaisseur de 50 cm. Les analyses en laboratoire révèlent que certaines couches bitumineuses existantes comportent des teneurs en Hydrocarbure Aromatique Polycyclique (HAP) élevées - plus de 20'000 mg/kg. Le revêtement bitumineux en place devra donc être évacué dans une décharge spécialisée, ce qui engendrera des coûts de transport et de taxes importants.

Canalisations

Divers contrôles caméra des collecteurs d'eaux claires ont démontré que ces derniers recèlent de nombreux défauts.

Méthodologie des travaux projetés :

Chaussée

La réfection de la chaussée nécessite la création d'une nouvelle fondation en grave, la pose de couche d'enrobé et la pose d'un tapis phono absorbant. Le type de tapis choisi est conforme aux mesures préconisées dans le rapport d'assainissement du bruit routier établi par le bureau B+C Ingénieurs SA à Montreux le 21 avril 2017.

Les bordures existantes seront remplacées par des bordures en granit.

Collecteurs d'eaux claires

Compte tenu des défauts constatés, il a été décidé de remplacer les collecteurs existants par de nouveaux tuyaux en polypropylène (PP). Selon les calculs du bureau MGI à Châtel-St-Denis, il n'est pas nécessaire d'augmenter la section des tuyaux. Mais ceux-ci seront de diamètre 250 mm au minimum afin d'être conformes à la norme SIA 190. Une étude concernant la protection des eaux a été transmise lors de l'enquête préalable et validée.

Collecteurs d'eaux usées

Les collecteurs existants sont en bon état. Ils sont déjà en PVC et les fonds de chambres également. Il n'est pas prévu de réfection de ceux-ci.

Eau potable

Le remplacement de la conduite d'eau potable est également nécessaire. De nouvelles conduites en polyéthylène (PE) seront posées. Leurs diamètres correspondront à ceux indiqués dans le PDDE en vigueur. Le bureau RWB Vaud SA (auteur du PDDE) a validé le projet. Des demandes ont été faites à l'Office de Consommation (OFCO), pour l'autorisation de pose ainsi qu'à l'ECA pour la demande de subvention.





Eclairage public

Tous les luminaires de la Grand-Rue seront remplacés par des candélabres munis de consoles lumineuses LED et repositionnés afin d'être conformes aux normes actuelles.

Autres services

Swisscom SA, Romande Energie SA, VoEnergie SA (télé-réseau) et la Compagnie Industrielle du Gaz SA de Vevey ont été contactés pour connaître leurs intentions. Certains profiteront du chantier pour poser des tubes dans les secteurs souhaités.

Phasage des travaux :

Les travaux s'effectueront par étapes et en demi-chaussée avec des feux de signalisation et se dérouleront de la manière suivante :

- démolition du revêtement bitumineux ;
- terrassement pour la mise en place de la fondation de la chaussée (coffre) ;
- fouille en tranchée et pose du nouveau collecteur d'eaux claires, des chambres et des grilles ;
- pose de la fondation de la chaussée ;
- pose des bordures et pavés ;
- pose des 2 couches de base d'enrobé.

La pose du tapis de la chaussée (couche de finition) ne se fera qu'au minimum 6 mois après la fin des travaux et sera exécutée en une seule étape.

Remarque :

Les propriétaires privés ont tous été consultés concernant l'aménagement routier. Ceux concernés par l'achat d'une partie de leur parcelle par la Commune, pour la création du trottoir ou de l'arrêt de bus, ont tous donné leur accord. Des documents ont été signés entre la Commune et les propriétaires privés concernés.

Pour des raisons de gabarits d'espaces libres entre les bâtiments existants, les trottoirs auront au maximum une largeur de 1.80 m.

M. Rolf Chapuis, propriétaire de la parcelle n° 37, a donné son accord pour couper l'angle de son bâtiment (ECA n° 54) afin de permettre la création du trottoir d'une largeur d'environ 1 m à cet endroit. Il ne sera pas possible d'avoir une largeur plus grande pour le trottoir, car cela engendrerait une transformation complète et trop onéreuse du bâtiment. La solution planifiée permet d'éviter que les piétons passent sur la route sans visibilité.

M. François Roud, propriétaire de la parcelle n° 557, a donné son accord de principe pour démolir une partie de son bûcher et raccourcir l'avant-toit de son bâtiment (ECA n° 20). Ceci permettra d'avoir un gabarit plus grand pour le passage des camions et des bus. Actuellement, cet avant-toit est régulièrement endommagé par des véhicules de haut gabarit.





L'arrêt de bus, direction Oron-la-Ville, sera déplacé plus en face du temple vers la parcelle RF n° 47. Actuellement les bus s'arrêtent au carrefour Grand-Rue - Rue de la Bougne mais cet arrêt de bus existant ne pourra pas rester à cet endroit à cause du nouvel aménagement du carrefour. De plus, ce même arrêt de bus bloquait l'accès à la Rue de la Bougne pendant le temps de l'arrêt. Tous les arrêts sont prévus pour des bus articulés de 18 m. Les quais seront conformes aux nouvelles normes pour l'accès aux handicapés. Un nouveau couvert sera créé pour l'arrêt de bus vers la parcelle RF n° 47. Les propriétaires concernés ont donné leur accord pour le rachat d'une partie de leur parcelle par la Commune.

La voie piétonne et cycliste, côté Oron-la-Ville, s'arrête actuellement au niveau du passage à niveau CFF. Une coordination avec les CFF a été faite pour rejoindre celle-ci et avoir un cheminement pour les piétons sur les voies. Les vélos circuleront sur la route. Les CFF, qui ont donné leur accord de principe, s'occuperont des modifications sur leur domaine (barrières, franchissement des voies) dans le cadre des travaux de modernisation des infrastructures de la Broye prévu d'ici 2023.

Présentation publique :

Une présentation publique du projet a été organisée le 14 mars 2019 au Foyer de la salle polyvalente à Palézieux, ce qui a permis de procéder à quelques ajustements de ce dernier.

Procédure :

La Municipalité précise que la mise à l'enquête du projet constructif ne valide pas la signalisation routière qui dépend d'une procédure OSR séparée. Cela dit, lors de cette dernière, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a demandé la suppression du passage pour piétons prévu sur la Rue de la Bougne qui ne dispose pas de la visibilité nécessaire. Elle a aussi demandé de ne pas mettre de signalisation avancée au nouveau giratoire comme le permet actuellement la législation.

Pour ces diverses raisons, vous trouverez ci-joint pour information des copies des plans de la mise à l'enquête afin de valider le projet routier ainsi que des plans modifiés relatifs à la procédure de validation de la signalisation.

Enquête publique du projet constructif :

Conformément aux dispositions légales, le projet a été soumis à l'enquête publique du 22 janvier 2021 au 22 février 2021 et a enregistré deux oppositions émanant de M. Patrick Minet et de M. Jean-François Vagnières, tous deux habitants de Palézieux-Village (voir copies en annexe).

Traitement des oppositions :

Les deux opposants ont été tour à tour entendus à l'occasion de deux séances de conciliation qui ont eu lieu le 3 mars 2021 et qui n'ont pas permis d'arriver à un consensus, les deux opposants ont déclaré maintenir leurs oppositions respectives.

Dès lors, il appartient maintenant au Conseil communal de se prononcer sur les levées d'opposition et les projets de réponse qui, selon la procédure et en cas d'accord, seront adressés aux opposants par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).





Opposition de M. Patrick Minet - Projet de réponse :

Donnant suite aux remarques formulées dans l'opposition de M. Minet, la Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition et d'adopter le projet de réponse suivant :

1. Non-compatibilité des quais de bus avec la LHand

La Municipalité rappelle que le projet :

- a été reconnu conforme par la DGMR qui a approuvé la solution proposée ;
- a été validé par CarPostal et les TPF ;
- correspond aux normes de la LHand avec des quais à 22 cm de hauteur, des angles de pénétration agrandis et des angles abaissés de part et d'autre de la baignoire pour faciliter l'accès des bus.

2. Arrêt de bus bloquant pour le trafic

Effectivement, l'arrêt de bus n'est prévu que pour un seul bus articulé. Etant donné qu'il s'agit d'arrêts courts, les conséquences sur le trafic seront moindres. Cependant, on ne pourra pas empêcher deux bus d'arriver en même temps, l'avantage avec le projet de la Municipalité est que le dépassement des bus reste possible.

Même si vous estimez que le contre-projet que vous avez présenté permet de s'affranchir de ce problème, il ne règle pas pour autant la priorité du passage dans la voie centrale banalisée aux heures de pointe. Par ailleurs, le contre-projet supprime une entrée de quatre propriétés (parcelles RF n^{os} 19, 26, 27 et 28) et, du fait de la présence des îlots proposés dans votre variante pour les passages protégés, le dépassement des bus n'est pas possible.

3. Position de l'arrêt de bus Est (face au temple)

Avec une hauteur de trottoir de 22 cm qui serait nécessaire et afin d'éviter la suppression d'une entrée de propriété (parcelles RF n^{os} 19, 26, 27 et 28), le déplacement de l'arrêt de bus en face du temple s'avérerait la solution la plus adéquate.

Il permet notamment un raccordement sur la servitude piétonnière qui conduit au centre scolaire et l'Ouest du village.

4. Largeur de la chaussée

Le projet de la Municipalité profite des dégagements pour fixer les arrêts de bus. Par ailleurs, tenant compte du trafic et du passage des transports spéciaux, il a été défini avec la DGMR de garder une chaussée à 7 mètres.

Il est à noter qu'un poids lourd à une largeur de 2,90 m aux rétroviseurs et, au vu du tracé sinueux, il n'est pas envisageable de réduire la largeur de la chaussée. Il faut par ailleurs également tenir compte du trafic agricole bien présent dans la localité. Les divers rétrécissements consécutifs à la topographie du terrain permettent aussi une diminution de la vitesse et de la visibilité.





5. Sécurisation piétons par îlots

La norme VSS recommande la pose d'îlots, mais n'oblige pas d'en mettre jusqu'à une largeur de chaussée de 8,50 m. Nous relevons également que le passage des transports spéciaux doit être facilité, notamment en supprimant toute signalisation verticale superflue.

Concernant le passage protégé au nord du giratoire, la largeur prévue d'un mètre pour l'îlot permet le passage d'un chasse-neige, la configuration du terrain ne permettant pas d'aller au-delà. Cela dit, la signalisation horizontale prévue à cet endroit apportera un effet visuel de chaussée réduite.

6. Largeur des trottoirs

Tenant compte de la situation et de la topographie, le projet a recherché une maximisation des trottoirs avec la création de 420 mètres supplémentaires en faveur des piétons qu'il a fallu négocier avec les riverains concernés et qui ont fait des concessions pour en permettre la réalisation.

La norme VSS préconisant des largeurs comprises entre 2 m et 1,5 m, le projet a été étudié afin d'avoir une largeur de 1,8 m sur la majorité de la traversée. Il est clair que certaines exceptions ont dû être consenties en raison de la configuration du terrain (par exemple : passage de la boulangerie).

7. Continuité piétonne

La grange de M. Roud est trop avancée sur la chaussée pour permettre une continuité piétonne. Le projet a donc recherché une solution de part et d'autre du bâtiment pour accéder à une zone piétonne.

Cela dit, le projet présenté permet d'avoir une continuité piétonne sur un côté de la route et sur toute la traversée de la localité (église-battoir).

Concernant la problématique de la grange de M. Roud, une adaptation de la toiture est prévue afin d'éloigner le chéneau du trafic.

8. Abaissement du trottoir et modification au droit de la parcelle RF n° 54

La zone prévue devant la parcelle RF n° 54 est une place d'accès ponctuelle pour les chargements et les déchargements. Les deux places de parc de l'avant-projet ont été supprimées.

9. Passage pour piétons sur la Rue de la Bougne

Dans le cadre de la procédure de validation de la signalisation, le projet proposé de passage protégé a été supprimé par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et sera remplacé par une aide à la traversée.

Concernant les piétons venant de la zone du Pré-du-Château, la servitude publique 011-2003/004196 du 30.12.1911 inscrite sur les parcelles RF n°s 32 et 591 permet également d'accéder à la Rue de la Bougne.





10. Giratoire

La Municipalité estime que le giratoire est la meilleure solution pour fluidifier et ralentir le trafic en raison de la perte de priorité qu'il génère. D'autre part, il apporte une solution non négligeable pour les usagers venant de la Rue de la Bougne, notamment aux heures de pointe, durant lesquelles il est difficile de s'intégrer dans le trafic. La pastille prévue laisse également la possibilité aux véhicules lourds de franchir le giratoire sans trop de difficultés.

11. Requalification du centre du village

La requalification du centre du village est une question d'interprétation et de goût. Le projet proposé permet de traverser le village en sécurité, ce qui n'est pas le cas actuellement, et cela avec un gros effort apporté sur la mobilité douce.

Il ne fera aucun doute que le projet de la Municipalité apportera une nette amélioration avec une séparation entre le trafic et les piétons, renouvellement de la végétation, des candélabres, etc.

Opposition de M. Jean-François Vagnières – Projet de réponse :

Donnant suite aux remarques formulées dans l'opposition de M. Vagnières, la Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition et d'adopter le projet de réponse suivant :

1. Projet favorisant le trafic motorisé au détriment des piétons et des cyclistes

Tenant compte de la situation, le projet a recherché une maximisation des trottoirs avec la création de 420 mètres supplémentaires en faveur des piétons qu'il a fallu négocier en partie avec les riverains concernés, qui ont fait des concessions pour en permettre la réalisation.

D'autre part, la situation sur le terrain ne permet pas de créer, en plus, des pistes et/ou bandes cyclables. Dès lors, il est préférable d'avoir une chaussée à 7 mètres, avec une vitesse maîtrisée, pour permettre une bonne cohabitation entre les usagers.

2. Giratoire

La Municipalité estime que le giratoire est la meilleure solution pour fluidifier et ralentir le trafic en raison de la perte de priorité qu'il génère. D'autre part, il apporte une solution non négligeable pour les usagers venant de la Rue de la Bougne, notamment aux heures de pointe, durant lesquelles il est difficile de s'intégrer dans le trafic. La pastille prévue laisse également la possibilité aux véhicules lourds de franchir le giratoire sans trop de difficultés.





3. Position des arrêts de bus

Avec une hauteur de trottoir de 22 cm qui serait nécessaire et afin d'éviter la suppression d'une entrée de quatre propriétés (parcelles RF n^{os} 19, 26, 27 et 28), le déplacement de l'arrêt de bus en face du temple s'avérerait la solution la plus adéquate.

Il permet notamment un raccordement sur la servitude piétonnière qui conduit au centre scolaire et l'Ouest du village.

4. Discontinuité du trottoir à la Grand-Rue no 2

La grange de M. Roud est trop avancée sur la chaussée pour permettre une continuité piétonne. Le projet a donc recherché une solution de part et d'autre du bâtiment pour accéder à une zone piétonne. Cela dit, le projet présenté permet d'avoir une continuité piétonne d'un côté de la route et sur toute la traversée de la localité (église-battoir).

Concernant la problématique de la grange de M. Roud, une adaptation de la toiture est prévue afin d'éloigner le chéneau du trafic.

5. Cheminement piétonnier au temple

L'implantation du chemin piétonnier à l'Ouest du temple résulte de votre propre proposition formulée pendant l'étude et qui a trouvé l'approbation du Service des monuments historiques et de la Municipalité.

La problématique de la neige le long du temple ne vient pas uniquement de celle qui tombe du toit, mais aussi la neige accumulée par le service de déneigement qui oblige les piétons à cheminer directement sur la route, raison pour laquelle, en cas de neige, nous demandons aux piétons de passer par le Chemin du Carroz. Il est à noter que depuis l'entrée du Chemin du Carroz, la distance est la même de part et d'autre pour rejoindre la halte CFF (env. 190 m).

Enfin, la proposition de créer une passerelle sur le mur du temple, le long de la route, ne sera pas acceptée par le Service des monuments historiques.

6. Passage protégé pour se rendre à la gare et pour franchir la ligne de chemin de fer sur la Mobilidoux

Les CFF ont pris connaissance du projet et la liaison prévue avec la Mobilidoux et ont d'ores et déjà planifié ce raccord avec la rénovation de la ligne CFF de la Broye.

7. Liaison piétonne du Grand Clos

La liaison piétonne du Grand Clos mise à l'enquête publique n'a rien à voir avec le projet, il s'agit de valider auprès du Registre foncier les accords conclus entre les Retraites Populaires et la Commune d'Oron lors de l'acquisition des terrains.

Cependant, une signalisation verticale adéquate pourrait être aménagée et permettrait de diriger les piétons sur les diverses possibilités de se déplacer à pied.





Coût de l'investissement :

1. Chaussée et trottoirs		Montant HT	Montant total HT
Travaux de génie civil (selon offre)	CHF	1'378'800.00	
Signalisation et marquages (selon offre)	CHF	70'400.00	
Securitrans (CFF) (estimation)	CHF	10'000.00	
Agents de circulation lors de la pose du tapis final (estimation)	CHF	3'000.00	
Frais CFF pour coordination des feux signalisation avec ceux du chantier	CHF	1'500.00	
Couvertines en Fayaux sur mur en pierre dans parcelle n° 47 (selon offre)	CHF	7'300.00	
Paysagiste (selon devis)	CHF	18'000.00	
			CHF 1'489'000.00
2. Eau potable			
Travaux de génie civil (selon offre)	CHF	137'500.00	
Appareillage (selon soumission)	CHF	198'000.00	
			CHF 335'500.00
3. Eclairage public			
Travaux de génie civil (selon offre)	CHF	89'500.00	
Mâts et luminaires (selon offre)	CHF	130'500.00	
			CHF 220'000.00
4. Collecteurs eaux claires			
Travaux de génie civil pour les collecteurs EC (selon offre)	CHF	436'500.00	
			CHF 436'500.00
5. Divers			
Nouveau couvert en bois pour arrêt de bus (selon offres charpente et fondations en béton)	CHF	15'800.00	
Travaux de serrurerie (selon devis)	CHF	36'000.00	
Frais divers (enquête, publication SIMAP, etc..)	CHF	4'000.00	
3 poubelles requins (selon devis)	CHF	5'500.00	
Barrières en bois, treillis et aménagements urbains (estimation)	CHF	6'000.00	
Modification de l'avant-toit du bâtiment de Mme et M. Roud n° ECA 20, parcelle n° 557 (estimation) et suppression du poteau	CHF	27'000.00	
Curages et contrôles caméras pendant et après les travaux	CHF	25'000.00	
Démolition angle mur de M. Rolf Chapuis et reconstruction façade, bâtiment n° ECA 54, parcelle n° 37 (selon convention)	CHF	150'000.00	
Achats de terrains pour trottoirs (selon conventions signées par les propriétaires)	CHF	18'500.00	(CHF 287'800.00)
Divers et imprévus env. 15 % de CHF 2'768'800.00 (1 + 2 + 3 + 4 + sous total 5)	CHF	415'200.00	CHF 703'000.00
Total hors taxes des travaux			CHF 3'184'000.00





6. Honoraires

Honoraires ingénieurs civils (selon offre)	CHF	245'300.00
Honoraires pour état des lieux des bâtiments avant travaux (selon offre)	CHF	25'000.00
Honoraires géomètres (selon offre)	CHF	52'000.00
Total hors taxes des honoraires	CHF	322'300.00

7. Récapitulatif

Total hors taxes des travaux avec honoraires	CHF	3'506'300.00
TVA 7.7 %	CHF	270'000.00
Total TTC des travaux avec honoraires	CHF	3'776'300.00

Montant arrondi à **CHF 3'780'000.00**

Non compris dans l'estimation :

- Tous les travaux à la charge des services (Romande Energie SA, Swisscom SA, Vo Energies SA et Holdigaz SA)
- Dédommagements aux commerces pour pertes éventuelles de chiffre d'affaires

Subvention de l'ECA :

Suite à la demande formulée auprès de l'Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels du Canton de Vaud (ECA), la subvention est estimée à **CHF 50'177.00**.

Subvention cantonale :

Le montant prévisionnel (48,7 % du montant qui peut être subventionné) est estimé par le bureau d'ingénieurs dans une fourchette allant de **CHF 500'000.00** à **CHF 600'000.00**. Le montant définitif ne sera connu qu'après contrôle du dossier par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et la signature de la convention avec le Canton.

Exécution des travaux :

Le plan des investissements communaux prévoyant ces travaux en 2022, en cas d'accord, la Municipalité entreprendra les travaux préparatoires dans le courant de l'automne 2021 et attaquera le gros du chantier en 2022.

Financement et amortissement :

Demande de crédit

Désirant réaliser ces travaux, la Municipalité sollicite un crédit d'investissement de **CHF 3'780'000.00 TTC**.





Financement

Le montant de cet investissement sera, dans les limites de ses possibilités, pris en charge par la caisse communale. Par la suite et si nécessaire, celui-ci sera relayé au moyen d'un emprunt qui sera contracté aux meilleures conditions du marché.

Amortissement comptable

Les amortissements comptables, calculés sur l'investissement net, seront comptabilisés par annuités égales sur une période de 30 ans au maximum.

Conclusion :

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

LE CONSEIL COMMUNAL D'ORON

vu le préavis municipal 03/2021 du 28 avril 2021,

- entendu le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

DECIDE

1. de lever l'opposition de M. Patrick Minet et d'approuver le projet de réponse de la Municipalité ;
2. de lever l'opposition de M. Jean-François Vagnières et d'approuver le projet de réponse de la Municipalité ;
3. d'approuver le dossier technique (projet routier) de la réfection de la chaussée, le remplacement du collecteur d'eaux claires, des conduites d'eau potable et services à la Grand-Rue à Palézieux-Village (RC 749 B-P) ;
4. d'accorder un crédit d'investissement de CHF 3'780'000.00 TTC pour sa réalisation ;
5. de l'autoriser à financer ce montant selon les modalités proposées ;
6. de l'autoriser, le cas échéant, à emprunter ce montant aux meilleures conditions du marché.





Au nom de la Municipalité

Le syndic

Philippe Modoux



Le secrétaire

Jean-Daniel Graz

Annexes : Opposition de M. Patrick Minet
Opposition de M. Jean-François Vagnières

Plan réaménagement de la chaussée – Zone 1 – Enquête
Plan réaménagement de la chaussée – Zone 2 – Enquête
Plan réaménagement de la chaussée – Zone 3 – Enquête
Plan réaménagement de la chaussée – Zone 4 – Enquête

Plan des cheminements piétonniers (pour information)

Plan réaménagement de la chaussée – Zone 2 – Modifié DGMR
Plan réaménagement de la chaussée – Zone 2.1 – Modifié DGMR

Plan Signalisation et marquage – Zone 1 (pour information)
Plan Signalisation et marquage – Zone 2 (pour information)
Plan Signalisation et marquage – Zone 3 (pour information)

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 28 avril 2021

Délégués de la Municipalité : M. Philippe Modoux, Syndic (finances)
M. Daniel Sonnay, Municipal (technique)





Bureau
technique

Commune d'Oron
Le Bourg 9
1610 Oron-la-Ville
T 021 908 04 13
F 021 908 06 78

COMMUNE D'ORON

Localité de Palézieux-Village

AVIS D'ENQUETE

Conformément aux dispositions de la loi sur les routes, la Municipalité de la Commune d'Oron soumet à l'enquête publique de 30 jours

du 22 janvier au 21 février 2021 inclusivement, les objets suivants :

Réfection de la chaussée, remplacement du collecteur d'eaux claires, des conduites d'eau potable et services

RC 749 B-P (en localité)

Motivation de l'opposition/observation (soulignez ce qui convient)

COMMUNE D'ORON

Bureau technique
Le Bourg 9, C.P. 116
1610 Oron-la-Ville

Tél. 021 908 04 13 Fax 021 908 06 78
Courriel: bto@oron.ch

Reçu le 22 février 21

Nom : Vagnières Prénom : Jean-François

Adresse : Gd. rue 13 1607 Palézieux

Signature :

Jean-François Vagnières
Grand-rue 13
1607 Palézioux-Village

COMMUNE D'ORON

Bureau technique

Le Bourg 9, C.P. 116

1610 Oron-la-Ville

Tél. 021 908 04 13 Fax 021 908 06 78

Courriel: bto@oron.ch

Reçue
22 février 21

À la Municipalité
d'Oron

Concerne : Mise à l'enquête publique
de la réfection de la chaussée
RC 749 B-P à Palézioux-Village

Palézioux, le 20.02.2021

Messieurs,

La mise à l'enquête que vous présentez
appelle les remarques et commentaires suivants:

- D'une manière générale, ce projet fait la part belle au trafic motorisé au détriment des habitants, des piétons et des cyclistes, ce qui va à l'inverse de toutes les tendances actuelles,
- La création d'un rond-point pose plus de problèmes qu'elle n'en résout, notamment pour les poids lourds, les transports publics et les bus scolaires, principales sources de nuisances et qui ne pourront pas respecter les exigences d'un tel rond-point.

- Le format du rond-point est fait au préjudice de certains riverains.
- L'aménagement de part et d'autre de l'arrêt de bus mériterait d'être repensé afin de pouvoir mettre en place un arrêt de bus dans l'autre sens en maintenant les deux sens de circulation entre les deux arrêts de bus.
- Quelle est la raison de la discontinuité du trottoir au niveau la grand-rue n° 2, obligeant les piétons à traverser deux fois la route pour poursuivre leur chemin ?
- L'emplacement de l'arrêt de bus en direction d'Oron paraît inadéquat, tant l'observation du trafic des voyageurs montre que la majorité d'entre eux vont et viennent de la zone de la rue de la Bougne.
- Cheminement piétonnier de part et d'autre du temple : Du côté est, on supprime le trottoir pour des raisons de risques de chutes de neige du toit du bâtiment et on propose un cheminement à l'ouest du bâtiment qui présente les mêmes risques de par son emplacement et qui implique un passage rétréci de 1,2 mètres sur plusieurs mètres, les services cantonaux de protection des sites étant plus préoccupés par la couleur des pavés que par la sécurité des usagers. Preuve en est la pose d'un portail en fer forgé au bas d'un escalier de secours qui donne directement sur la route et absence d'une barrière de

- protection sur toute la longueur du mur.
- Les piétons sont incités à utiliser le trottoir droite direction Oron. Il manque alors un passage sécurisé pour se rendre à la gare et un endroit où traverser la ligne CFF pour se rendre sur le Mobilidoux.
 - La liaison piétonne entre les bâtiment du Grand-Clos et l'arrêt de bus direction Palézieux-Gare fait l'objet d'une autre enquête, en cours en ce moment, et qui ne mentionne aucun passage à pied, obligeant ainsi les habitants à faire un immense détour et à emprunter 3 passages piétons pour se rendre à l'arrêt de bus. Quelle en est la raison ?
 - Les cyclistes sont les grande oubliés dans ce projet

Pour toutes ces raisons, je fais une opposition à ce projet tel que présenté, appuyé en cela par plusieurs de mes voisins.

Avec mes salutations respectueuses.

Y. J. J.

COMMUNE D'ORON

Bureau technique
Le Bourg 9, C.P. 116
1610 Oron-la-Ville
Tél. 021 908 04 13 Fax 021 908 06 78
Courriel: bto@oron.ch

Palézieux, le 19 février 2021



Patrick Minet
Chemin du Pré-du-Château 16,
1607 PALEZIEUX
CH - Suisse

Reçu le 19 février 2021

Municipalité d'Oron
Grand-Rue 6
Case postale 35
1607 Palézieux-Village

Concerne : Opposition au projet de réfection de la chaussée de la RC 749 B-P (en localité)
(enquête du 22 janvier au 21 février 2021)

Madame, Monsieur,

Suite à la mise à l'enquête du projet mentionné en titre, je formule opposition à ce projet. Cette opposition est basée sur les éléments développés ci-après.

Au préalable, je tiens à remercier la municipalité d'Oron de s'être penché sur la question de la réfection de la traversée de Palézieux-Village et de sa volonté de sécuriser la circulation des modes doux. J'ai eu l'occasion d'exprimer mon avis lors de la séance publique organisée par la Municipalité pour présenter le projet et lors d'une séance avec des représentants de la commune. Cette dernière séance avait fait suite à une contre-proposition développée conjointement par M. Florian Meyer et par moi. Cette contre-proposition, bien que réalisée rapidement et perfectible, permettait de résoudre certains problèmes soulevés ci-après. Elle n'a cependant pas été retenue par la Municipalité.

Avant de développer les différents éléments de l'opposition, une partie de ceux-ci reposent sur les normes VSS. En effet, celle-ci, même si elles ne sont pas inscrites dans la loi, représentent l'état de la technique. Selon les commentaires de la Modification des règles de la circulation routière et des prescriptions en matière de signalisation¹, « les normes reflètent l'état de la technique, dont on ne devrait pas s'écarter sans raisons valables, il n'y a pas lieu d'en rappeler le caractère juridiquement contraignant au moyen d'un renvoi ». Cette base est donc valable pour étayer légalement certains aspects de cette opposition.

L'opposant tient dans un premier temps à souligner que si la réfection de la traversée de Palézieux-Village est un sujet important et qui devient urgent au vu de l'état de la chaussée, le projet qui sera réalisé le sera pour de nombreuses années. Cette opposition n'a pas pour volonté de ne rien faire pour la traversée du village, mais de le faire dans un autre esprit que

¹ [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung_strassenverkehrrallgemein/verkehrsregeln/vrv-2020/erlaeuterungen-br.pdf.download.pdf/Commentaires%20\(OCR,%20OSR,%20OAO,%20ORN\).pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung_strassenverkehrrallgemein/verkehrsregeln/vrv-2020/erlaeuterungen-br.pdf.download.pdf/Commentaires%20(OCR,%20OSR,%20OAO,%20ORN).pdf)

celui du projet. Il s'agit en effet de vivre durant plusieurs dizaines d'années avec le projet tel que mis à l'enquête. Il me semble donc essentiel de bien poser les enjeux et d'être certain que le projet qui sera réalisé sera le meilleur possible.

Dans un premier temps, l'opposant soulève le fait que le rapport technique ne présente aucune donnée sur les charges de trafic actuelles et futures, les capacités utilisées des carrefours modifiés ou d'analyses des déplacements piétons. Ces différents éléments sont importants pour permettre de s'assurer que le projet répond aux enjeux futurs et peut répondre à long terme aux besoins de la localité.

Lors de la mise à l'enquête du PPA La Sauge, le rapport trafic qui accompagnait cette enquête montraient une charge de trafic en 2010 de 5'700 unités véhicules² par jour (uv/j) en traversée de Palézieux-Village. Cette même étude parlait d'une charge pour 2025 de 10'150 à 11'400 uv/j, soit près d'un doublement du trafic. Les valeurs du guichet cartographique cantonal confirment d'ailleurs cette tendance avec 7'100 uv/j pour l'année 2015. Si le chiffre de l'époque peut être légèrement surestimé en raison de l'introduction de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) qui limite les possibilités de construire, il ne faut pas oublier qu'Oron est un centre régional constitué d'un bipôle Oron-la-Ville – Palézieux-Gare, ce qui a permis la poursuite du projet de la Sauge, certes en le redimensionnant un peu à la baisse en termes de capacité d'accueil. Dans ce contexte, il est possible de voir que la traversée de Palézieux-Village est appelée à subir un trafic qui va rester important et couper le village. Il n'est même pas ici question de vision à 2040 qui serait un horizon minimum avant une nouvelle intervention sur la chaussée.

Concernant les déplacements cyclables, le rapport n'en fait nulle mention et les plans ne présentent aucun aménagement pour ce mode de déplacement. La réalisation de la liaison vélo-piéton entre Oron-la-Ville et Palézieux-Village a été largement saluée. Elle permet en effet de relier les deux localités. Toutefois cet aménagement date maintenant de 2015 et il n'est toujours pas possible de voir une suite à ce projet pour relier en vélo la gare de Palézieux ni assurer la traversée du village. Or, savoir de quelle manière la continuité de cette liaison va être réalisée est très importante pour savoir si on peut ou non se passer d'aménagements cyclables dans la traversée de Palézieux-Village. Il est important de rappeler que déjà sur un document de planification de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020³, la carte en page 26, montrait que la liaison entre Oron et Palézieux-Gare fait partie du réseau cyclable de rabattement sur les gares et les centres régionaux. En l'absence d'explications sur la manière dont se concrétise cette liaison, le projet tel que présenté ne peut l'être sans explications sur la matérialisation future de cette liaison.

² Une unité véhicule correspond à une voiture. Un camion est compté comme deux unités véhicules et une moto comme 1/2 unité véhicule.

³ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dgmr/Publications/101015_Rapport_strategie_cantonale_velo.pdf

Outres ces aspects contextuel, l'opposant relève les points suivants :

1. La non-compatibilité des quais de bus avec la LHans

Les quais de bus sont prévus d'être réalisés « en baignoire ». Ce type d'arrêt implique que le véhicule fasse une manœuvre pour se positionner dans son arrêt et rend difficile un bon alignement de celui-ci avec le quai. De plus, les arrêts sont prévus avec une bordure conforme aux exigences pour les personnes à mobilité réduite (PMR), à savoir avec une différence de niveau de 22cm avec la chaussée. Ce type de bordure ne permet pas à l'avant ou l'arrière du bus de balayer le trottoir et rend donc très difficile l'alignement et le respect de l'exigence d'une lacune de vide entre le seuil de la porte et le quai ne dépasse pas 75 mm horizontalement (et 50 mm verticalement)⁴. Dès lors les arrêts sont de facto non compatibles LHans et doivent être adaptés pour un accostage correct des bus. A noter que la contre-proposition soumise à la Municipalité réglait ce problème.

2. Arrêt de bus bloquant pour le trafic

Les arrêts de bus tel que planifiés dans le projet permettent d'accueillir un seul bus à la fois. Il est important de noter ici que l'exploitation des lignes de bus n'a pas été explicitée dans le rapport technique. En effet la gare de Palézieux est une gare importante pour le rabattement des lignes de bus. La desserte ferroviaire est en effet très bonne et se trouve aux carrefours de plusieurs voies ferrées. La gare de Palézieux profite de cette situation privilégiée et présente chaque 1/2h une possibilité de prendre des trains se rendant à Lausanne ou à Berne. Dès lors les lignes de bus arrivent peu avant ce croisement à la gare et repartent peu après le passage des trains. Étant donné que plusieurs lignes convergent avant Palézieux-Village pour rejoindre Palézieux-Gare, il se trouve que 3 à 4 bus se suivent dans un intervalle restreint de temps, tant à l'aller qu'au retour. Si dans la direction de Palézieux-Gare, la situation n'est pas forcément toujours problématique car il y a un décalage naturel entre les bus et tous les bus ne s'arrêtent pas (les usagers prenant le premier qui passe). Il arrive cependant que 2 bus doivent s'arrêter pour absorber l'ensemble des usagers à ce quai. Cette situation est bien pire dans le sens opposé, les bus partent presque simultanément de Palézieux gare et les usagers à destination de Palézieux-Village sont répartis dans les différents bus, dès lors, plusieurs peuvent être amenés à s'arrêter à la suite. Le projet tel que mis à l'enquête ne permet pas à deux bus de s'arrêter dans de bonnes conditions et encore moins de pouvoir être dépassés en toute sécurité. Le contre-projet soumis à la Municipalité permet de s'affranchir de ce problème.

3. Position de l'arrêt de bus Est

L'arrêt de bus Est est décalé en direction du nord, à proximité de l'église et des voies de chemin de fer. Outre le fait que cet arrêt ne se trouve plus à proximité de celui permettant de rejoindre Palézieux-Gare, il se trouve décentré par rapport au village et l'éloigne d'une partie des habitants. Il est important de noter ici que le transbordement de passagers entre bus et train se fait à Palézieux-Gare et non pas à Palézieux-Village. Le contre-projet soumis à la Municipalité permettait de conserver une position centrale des arrêts de bus.

⁴ Selon la définition au ch. 2.3 de l'annexe au règlement (UE) no 1300/2014 qui définit « l'accès à plein pied ».

4. Largeur de la chaussée

La largeur de la chaussée du projet est de manière générale dimensionnée à 7m de large. Cette largeur de chaussée est supérieure à la largeur de chaussée sur la route cantonale avant l'entrée de localité. Usuellement le choix d'une largeur de chaussée se fait à l'aide de la norme VSS 40 201. En effet, cette norme permet de dimensionner la largeur de chaussée en fonction du cas de croisement déterminant (ex : croisement d'un poids lourd avec une voiture) et de la vitesse à laquelle les véhicules roulent. A titre d'exemple un croisement voiture-voiture à 50km/h peut se faire sur une chaussée de 5.10m de large (à condition de ne pas avoir d'obstacle en bordure de chaussée). Une largeur de chaussée de 7m permet à deux camions de se croiser à 70km/h (en l'absence d'obstacle à moins de 30cm du bord de chaussée, les bordures de moins de 12 cm ne sont pas considérées comme des obstacles).

Il aurait éventuellement été possible d'imaginer un aménagement sous forme de voie centrale banalisée (mise en place de bandes cyclables de chaque côté de la chaussée et absence de marquage centrale) comme proposé dans la norme VSS 40 212 en page 20. Cependant au vu des charges de trafic actuelle et future, la largeur de la chaussée devrait être encore plus importante que les 7m proposés dans le projet.

Le projet présente par ailleurs des zones avec une largeur de chaussée inférieure comme par exemple à la hauteur de l'ancienne boulangerie ou entre la distillerie et l'administration communale. La diminution de la largeur à 6m10 vers la boulangerie couplée avec une emprise sur le bâtiment permet la réalisation d'un trottoir qui est bienvenue dans ce secteur. L'autre rétrécissement est en grande partie dû à la configuration des constructions. Ces rétrécissements ne sont pas problématiques en soit, il est toutefois préférable d'éviter les rétrécissements peu perceptibles pour les usagers et de leur préférer des changements perceptibles de la largeur de la chaussée.

Il faut encore noter qu'une plus grande largeur de chaussée n'a pas d'influence sur le nombre de véhicules qu'une route peut écouler.

La demande est d'adopter un gabarit de chaussée de 6.3m, ce qui permet à deux camions de se croiser à 45km/h. Le gabarit supplémentaire peut être mis à profit pour élargir les trottoirs ou réduire des emprises sur les parcelles des riverains.

5. Sécurisation piétons par ilots

Le projet proposé par la municipalité propose quatre traversées de la route cantonale.

- La première traversée, vers la laiterie a déjà été réalisée. C'est principalement le trottoir au Sud qui est retravaillé.
- La deuxième traversée est située au nord du giratoire. Elle est protégée par un îlot. Or selon la norme VSS 40 241, un îlot devrait faire 2 mètres de large avec un minimum possible de 1.5 mètre. Or l'îlot de protection présente ici une largeur de 1m.
- La troisième traversée est située en face de l'administration communale. Elle ne présente pas d'îlot central pour sécuriser la traversée des piétons.
- La quatrième traversée est située à la hauteur de la distillerie. Elle ne présente pas d'îlot pour piéton.

La norme VSS 40 241 recommande, lorsque la largeur de la voirie le permet de mettre en place des ilots de protection. Cette possibilité aurait pu être examinée de manière plus approfondie pour sécuriser au mieux tous les mouvements piétons.

6. Largeur des trottoirs

Selon les normes VSS 40 070 et VSS 40 075 les trottoirs devraient présenter une largeur minimale de 2m, les largeurs comprises entre 2m et 1.5m ne peuvent être réalisées que ponctuellement. Il est ainsi admissible d'avoir une largeur réduite au droit de l'ancienne boulangerie car l'espace bâti ne permet pas d'obtenir une largeur supérieure. Toutefois, dans d'autres secteurs il est tout à fait envisageable de réaliser des trottoirs d'une largeur de 2m de large. Ceux-ci devraient donc être augmenté à cette largeur dans la mesure du possible.

7. Continuité piétonne

La continuité piétonne n'est pas réalisée entre la distillerie et l'administration communal. Or il est représenté sur les plans la présence de potelets amovible pour protection des piétons. Ceux-ci sont placé sur le bord de chaussée sans explications supplémentaires et sans délimitation claire du bord de chaussée pour les voitures. Un éloignement des débouchés et de la toiture, dont la gouttière est régulièrement aplatie, pourrait être réalisé au moyen d'une bordure inclinée ou d'un rang de pavé.



A noter que pour la problématique de la gouttière, certains cantons utilisent une signalisation permettant de rendre attentifs les chauffeurs routiers à ce risque de choc. La mise en place d'un panneau de ce type permettrait également d'améliorer la situation.

Ci-contre une illustration tirée de Google street view

<https://goo.gl/maps/8ombpWs1eZpTvj2y6>

La continuité piétonne devrait par ailleurs être assurée devant l'administration communale par un trottoir continu (comme réalisé au débouché de la Rue Derrière les Murs). Cette manière de marquer la priorité aux piétons permettrait de ne pas éloigner ceux-ci de la ligne de désir et déclasserait cet accès à vocation principalement privée. Ce type d'aménagement est similaire à celui présent pour l'accès au Denner à Oron par exemple (qui par ailleurs voit un plus grand nombre de véhicule le franchir).

8. Abaissement de trottoir et modifications au droit de la parcelle n°54

La parcelle n° 54 est actuellement bordée par un muret (figuré en jaune sur le plan comme démolie) et remplacée par un trottoir chanfreiné et une nouvelle zone en bleu sur le plan. Cette réalisation était représentée sur d'autres plan avec deux voitures stationnées sur la zone colorée en bleu sur les plans de la parcelle n°54. La présente procédure concerne un aménagement routier. Il peut certes contenir des adaptations pour permettre les raccords à l'existant. Toutefois, il semble bien s'agit ici de la réalisation de deux places de stationnement. Outre le fait que les véhicules n'ont pas d'autres choix que d'effectuer des

manœuvres sur un trottoir pour entrer ou sortir des deux places. Par ailleurs les véhicules sortant de ces places bénéficient d'une visibilité très limitée sur le trafic en provenance d'Oron. Cette situation est en contradiction avec la norme VSS 40 090b et constitue une situation accidentogène.

9. Passage pour piétons sur la rue de la Bougne

Le passage pour piéton situé sur la rue de la Bougne ne respecte pas la norme VSS 40 241. En effet les distances de visibilité sur les zones d'attente de la traversée ne sont pas respectées. De plus l'aménagement ne permet pas d'améliorer le passage particulièrement étroit entre l'auberge communale et le bâtiment où se trouvent les WC publics. Cette situation péjore par ailleurs le passage pour les piétons sortant de la rue du Pré-du-Château. En effet, un piéton dans une localité n'est pas sensé traverser la chaussée à moins de 50m d'une traversée piétonne.

10. Giratoire

Le giratoire tel que planifié et présenté au plan C16061-27H parle d'une pastille franchissable en marquage. Ce type d'élément n'est pas suffisant pour éviter que les véhicules ne l'utilisent comme élément de circulation. En outre un mini-giratoire de ce type avec une largeur d'anneau de près de 7.5m de large ne donne pas de déviation suffisante du trafic pour certain mouvement et ne permet pas de limiter les vitesses. Ce facteur couplé à une distance de visibilité réduite (environ 35m) pour les personnes sortant de la rue de la Bougne ne semble pas optimale. La pastille centrale devrait au moins présenter une différence de niveau susceptible de dissuader les automobilistes à rouler sur celle-ci et être suffisamment grande pour dévier les trajectoires.

11. Requalification du centre du village

Finalement le projet tel que présenté ne propose pas d'amélioration qualitative de la traversée du centre du village ni une grande ambition pour réaliser un cœur de village. Le projet reste une route qui traverse, pour ne pas dire coupe, le Village. A titre de comparaison, les localités de Mézières ou de Carrouge ont modifié le caractère de la traversée de leur localité en essayer de gommer un peu l'importance de la route par rapport à la vie locale.

Je tiens finalement, au-delà des différentes remarques sur le projet, à remercier la Municipalité pour son effort dans le but d'améliorer la sécurité des piétons.

Je reste bien entendu à votre disposition pour tout complément d'information ou clarification de mes propos.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations les meilleures,



Patrick Minet

Annexe : Projet développé par M. Florian Meyer et le signataire de cette opposition

bto

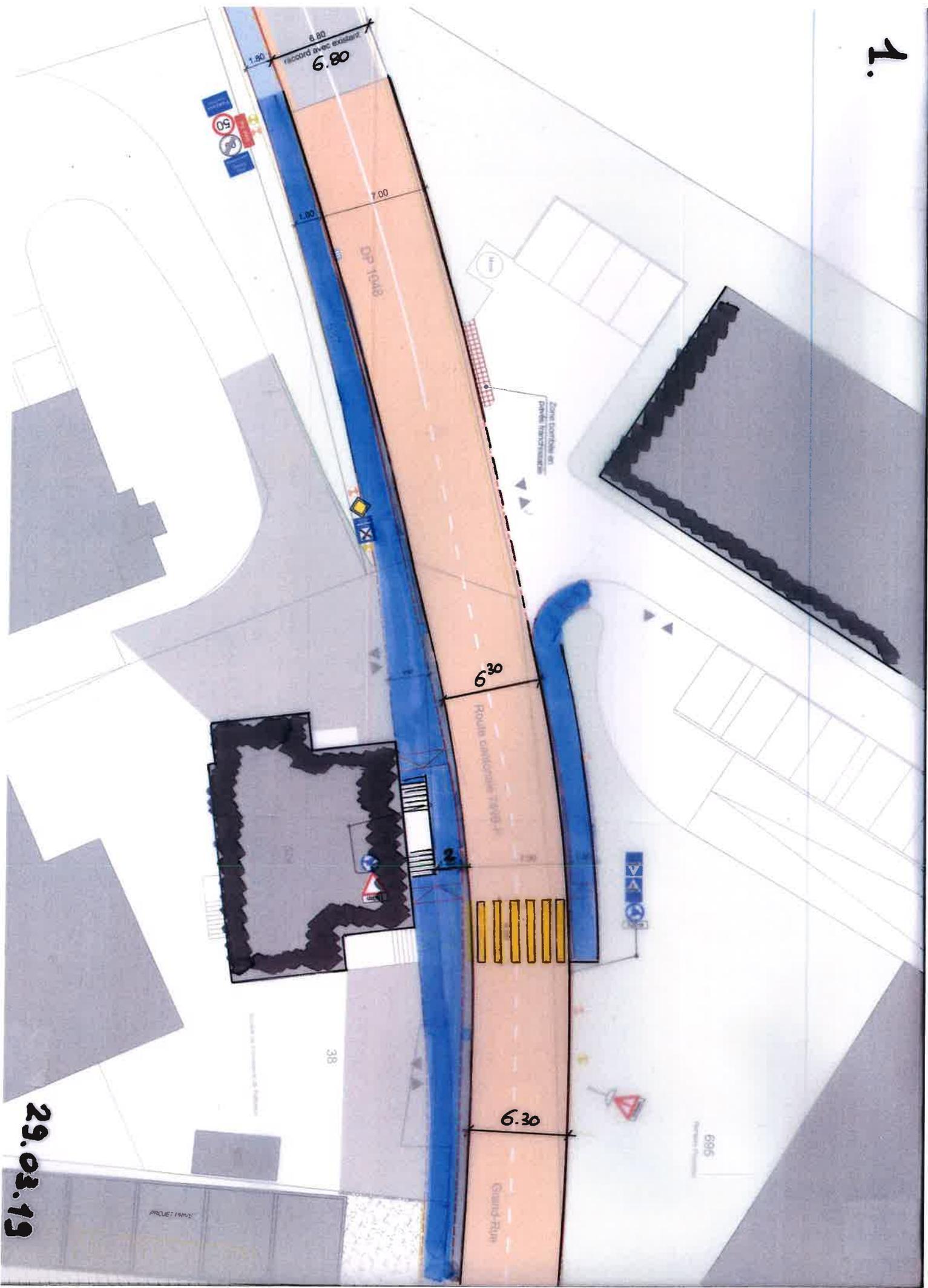
De: patrick.minet@bluemail.ch
Envoyé: vendredi 19 février 2021 20:32
À: bto
Cc: Daniel Sonnay
Objet: Opposition au projet de traversée de Palézieux-Village
Pièces jointes: 20210219_Annexe_Projet.pdf; 20210219_Opposition_traversee_Palezieux.pdf;
20210219_Opposition_traversee_Palezieux.doc

Bonjour,

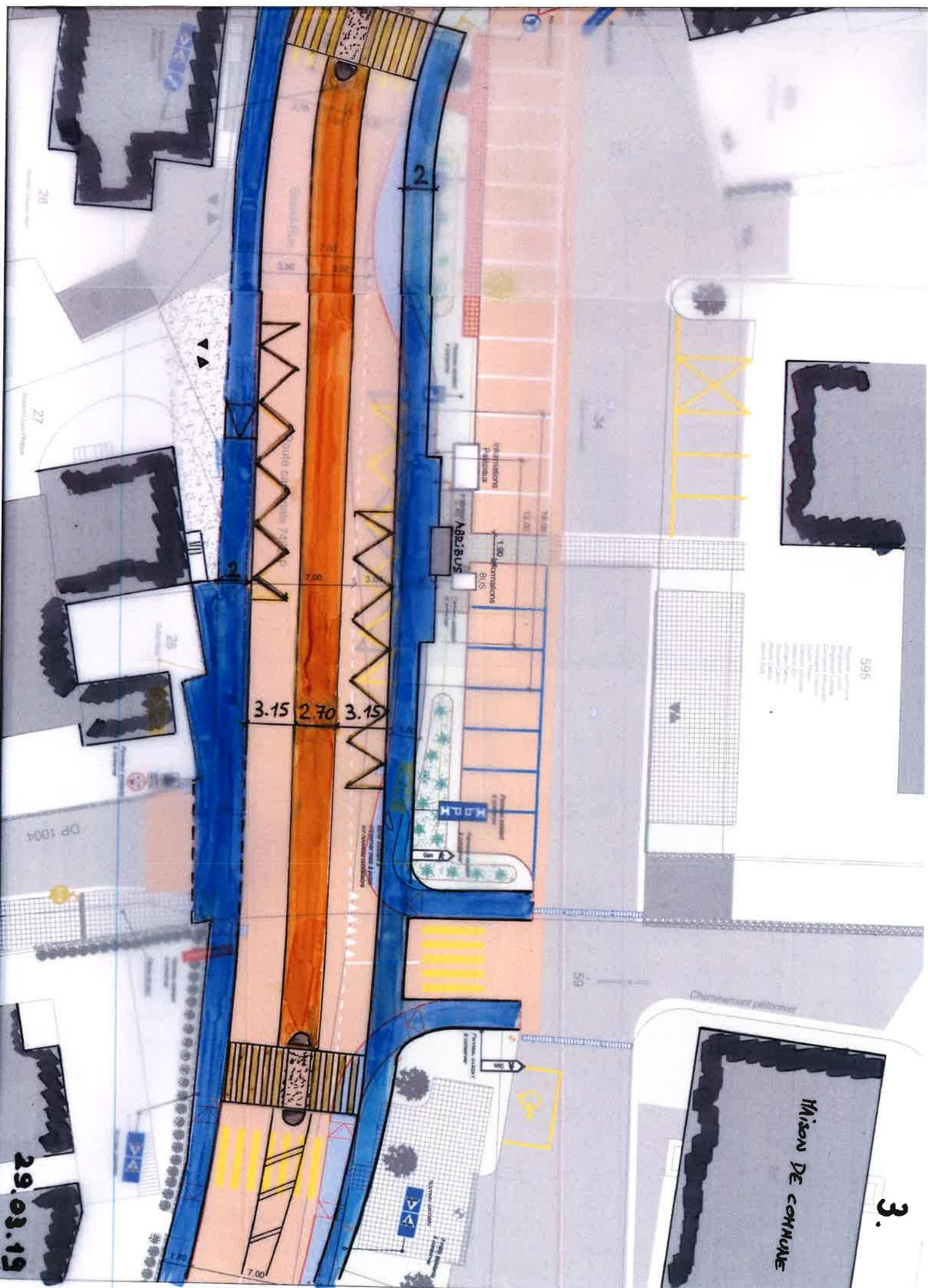
Comme promis lors du déposer de mon opposition ce matin, je vous fait suivre les fichiers en format informatique (word et pdf) afin que vous puissiez plus facilement documenter le dossier chez vous. Il y a également l'annexe en format informatique comme promis.

Je vous souhaite un agréable week-end et reste à votre disposition pour de plus amples informations.

Avec mes meilleures salutations,
Patrick MINET



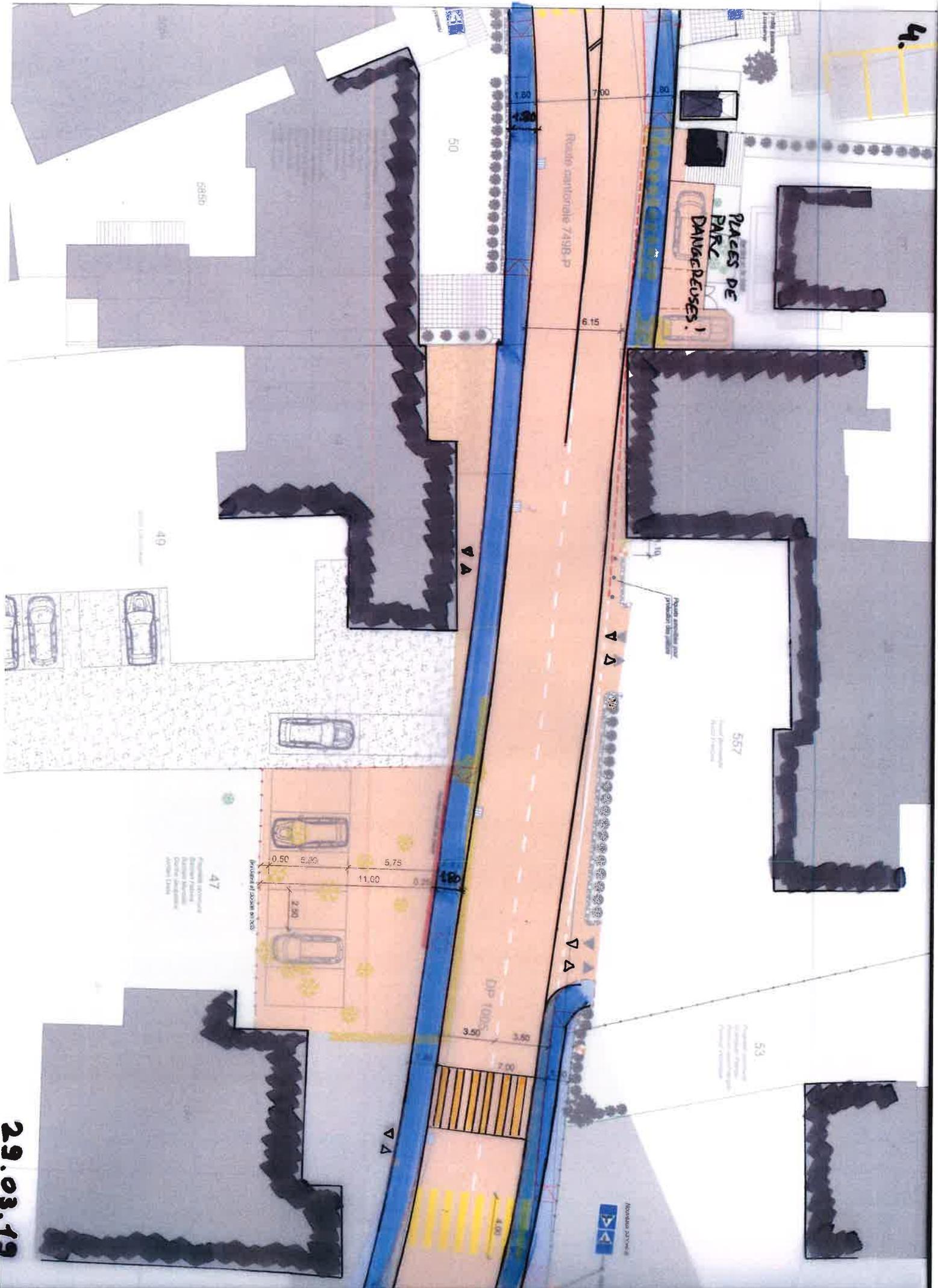
29.03.19



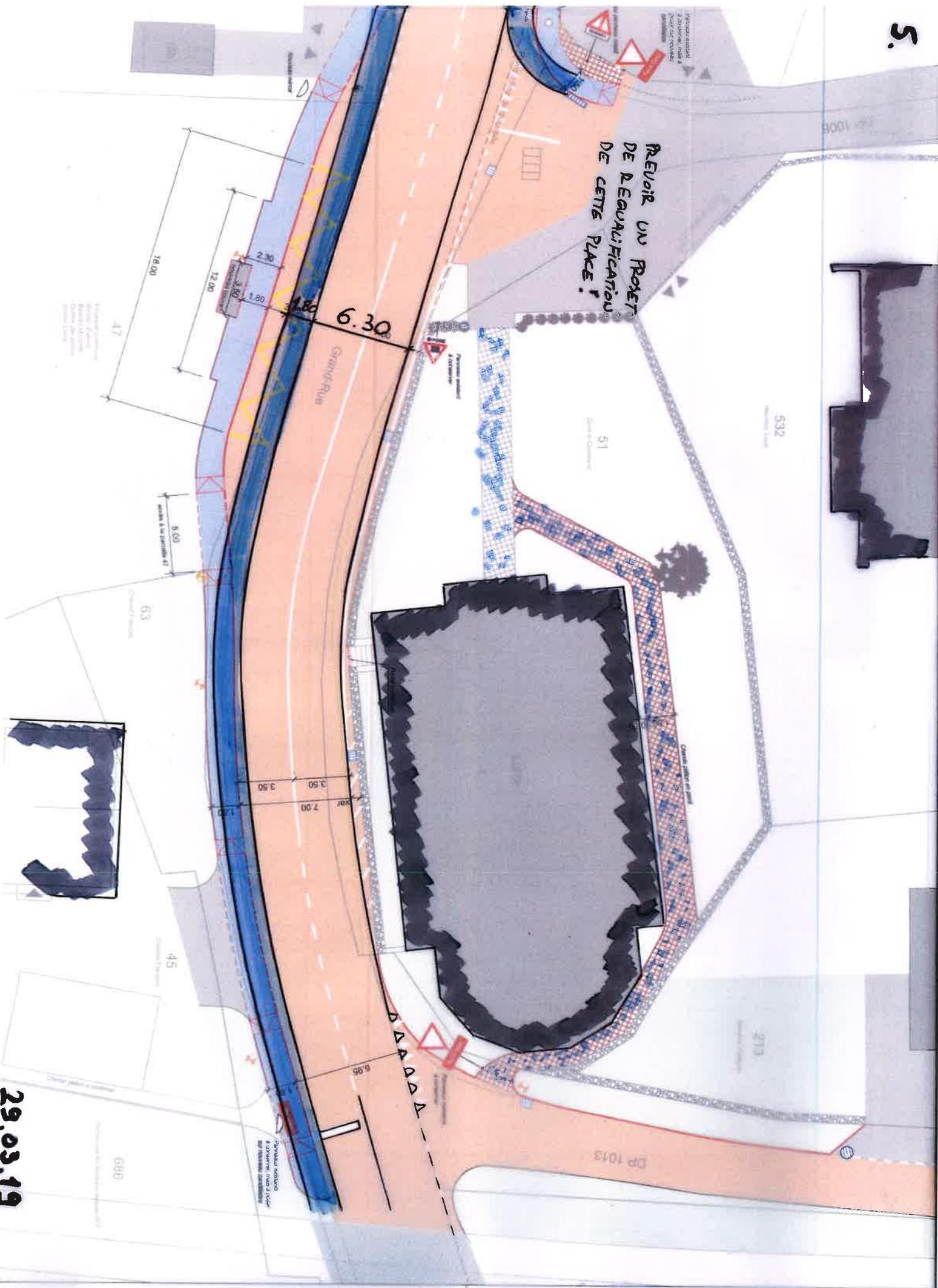
3.

Maison DE COMMUNE

29.03.19



REVOIR UN PROJET
DE REAMÉLIORATION
DE CETTE PLACE.





Commune d'Oron
Grand-Rue Palézieux RC 749B-P

Plan n°
C16061-26F

Réaménagement de la chaussée
Zone 1

Enquête

Situation 1:200

Direction des Travaux

rlj ingénieurs conseils sa
Chemin des Fourches 8
1305 Penthalaz
Tél : 021 620 08 40

Chemin des Fourches 8 • 1305 Penthalaz
☎ 021 620 08 40 ✉ info@rlj.ch 🌐 www.rlj.ch

Nom	Date	Format
Dessiné MD	01.06.2017	84x48.5
Visé CC	14.09.2017	

Date	Dessiné	Modifications
A 29.09.2017	MD	Modification suite à la séance
B 27.11.2017	MD	Diverses modifications pour présentation du projet
C 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
D 19.02.2020	LM	Diverses modifications
E 16.06.2020	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
F 19.10.2020	LM	Diverses modifications
G		

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

L'INGENIEUR :
MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils sa

Admis par la Municipalité
en date du:

Le Syndic

Le Secrétaire

rlj. ingénieurs conseils sa

Légende

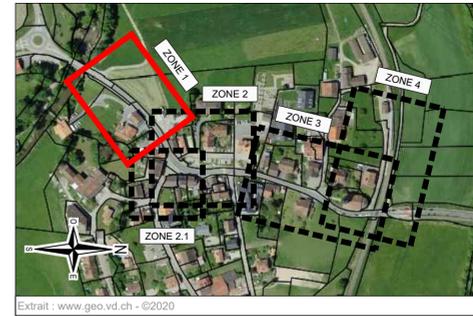
Existant:

- Chaussée
- Trottoir
- Surface en pavé
- Surface en grave
- Surface verte
- Passage à niveau
- Murs
- Trottoir
- Bordure granit
- Bordure granit plate
- Bordure granit franchissable
- Bordurette granit
- Bordurette béton
- Pavés
- Plongéante
- Clôture/Barrière
- Arbustes/haie
- Arbres
- Accès privés
- Marquage
- Gatic
- Armoire électrique
- Candélabre

Projet:

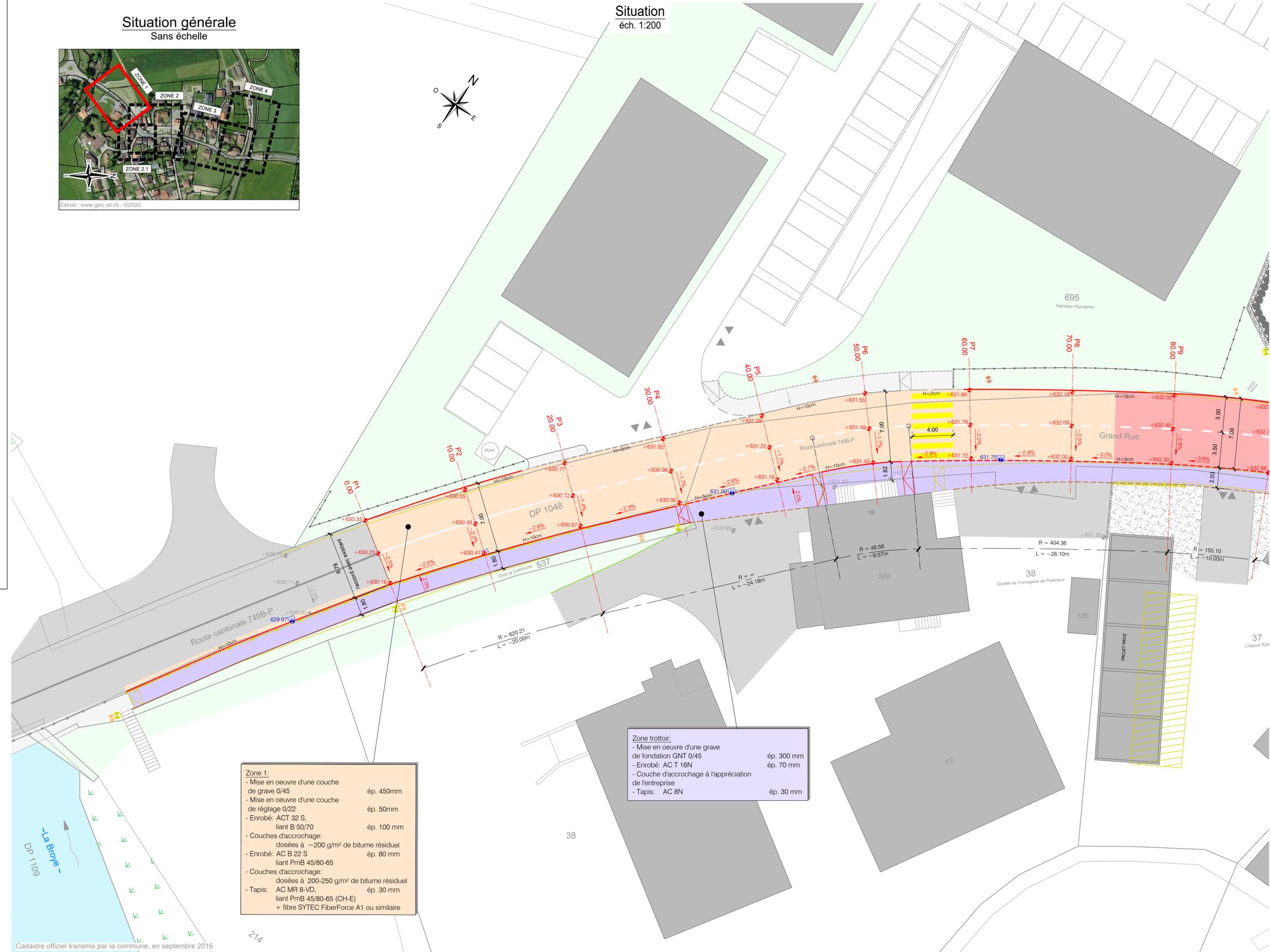
- Chaussée
- Trottoir
- Surface en pavé
- Bordure granit "non franchissable" 24/24
- Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
- Bordure granit "franchissable"
- Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
- Bordure granit "franchissable plate"
- Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
- Pavés granit 11/13
- Bordurette granit 8/25
- Planelle granit 10/10/25
- Plongéante
- Bord de chaussée sans bordures ou pavés
- Surface paysagère minéral gris 20/60 [mm]
- Marquage
- Grille EC
- Candélabre
- Éléments à supprimer

Situation générale
Sans échelle



Extrait : www.geo.vd.ch - ©2020

Situation
éch. 1:200



Zone 1:
- Mise en oeuvre d'une couche de grave 0/45 ép. 450mm
- Mise en oeuvre d'une couche de réglage 0/22 ép. 50mm
- Enrobé: ACT 32 S, liant B 50/70 ép. 100 mm
- Couches d'accrochage: dosées à ~200 g/m² de bitume résiduel
- Enrobé: AC B 22 S ép. 80 mm liant PmB 45/80-65
- Couches d'accrochage: dosées à 200-250 g/m² de bitume résiduel
- Tapis: AC MR 8-VD, ép. 30 mm liant PmB 45/80-65 (CH-E) + fibre SYTEC FiberForce A1 ou similaire

Zone trottoir:
- Mise en oeuvre d'une grave de fondation GNT 0/45 ép. 300 mm
- Enrobé: ACT 16N ép. 70 mm
- Couche d'accrochage à l'appréciation de l'entreprise
- Tapis: AC 8N ép. 30 mm

Date	Dessiné	Modifications
B 10.11.2017	MD	Ajout des passages piétons vers giratoire
C 27.11.2017	MD	Diverses modifications pour présentation du projet
D 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
E 01.10.2019	MD	Modification des bordures arrêt de bus
F 22.01.2020	LM	Diverses modifications
G 16.06.2020	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
H 19.10.2020	LM	Diverses modifications

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

L'INGENIEUR :
MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils SA

Admis par la Municipalité
en date du:

Le Syndic

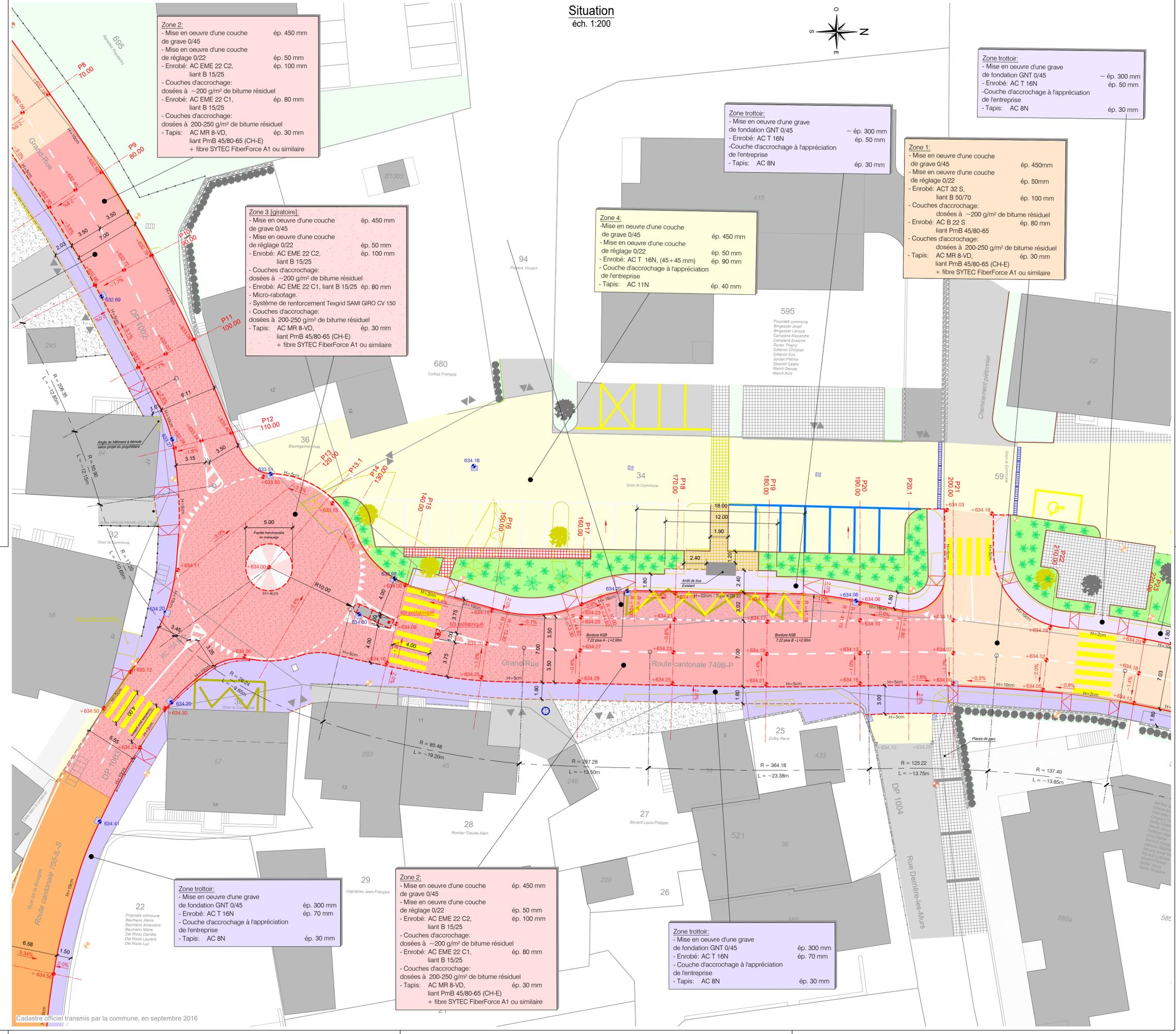
Le Secrétaire

Situation générale
Sans échelle



Légende

- | | |
|------------------------------|--|
| Existant: | Projet: |
| Chaussée | Chaussée |
| Trottoir | Trottoir |
| Surface en pavé | Surface en pavé |
| Surface en grave | Bordure granit "non franchissable" 24/24 |
| Surface verte | Type ville de Lausanne en granit "Serizzo" |
| Passage à niveau | Bordure granit "franchissable" |
| Murs | Type ville de Lausanne en granit "Serizzo" |
| Trottoir | Bordure granit "franchissable plate" |
| Bordure granit | Type ville de Lausanne en granit "Serizzo" |
| Bordure granit plate | Pavés granit 11/13 |
| Bordure granit franchissable | Bordurette granit 8/25 |
| Bordurette granit | Planelle granit 10/10/25 |
| Bordurette béton | Plongéante |
| Pavés | Bord de chaussée sans bordures ou pavés |
| Plongéante | Surface paysagère minéral gris 20/60 [mm] |
| Clôture/Barrière | Marquage |
| Arbustes/haie | Grille EC |
| Arbres | Candélabre |
| Accès privés | Eléments à supprimer |
| Marquage | |
| Gatic | |
| Armoire électrique | |
| Candélabre | |



Cadastre officiel transmis par la commune, en septembre 2016

Date	Dessiné	Modifications
27.11.2017	MD	Diverses modifications pour présentation du projet
05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
01.10.2019	MD	Modification des bordures arrêt de bus
22.01.2020	LM	Diverses modifications
16.06.2020	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
30.07.2020	LM	Ajout de diverses remarques → Mur parcelle n° 47 / Portail église + pavés gris
19.10.2020	LM	Diverses modifications

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

Admis par la Municipalité en date du: _____

Le Syndic _____

Le Secrétaire _____

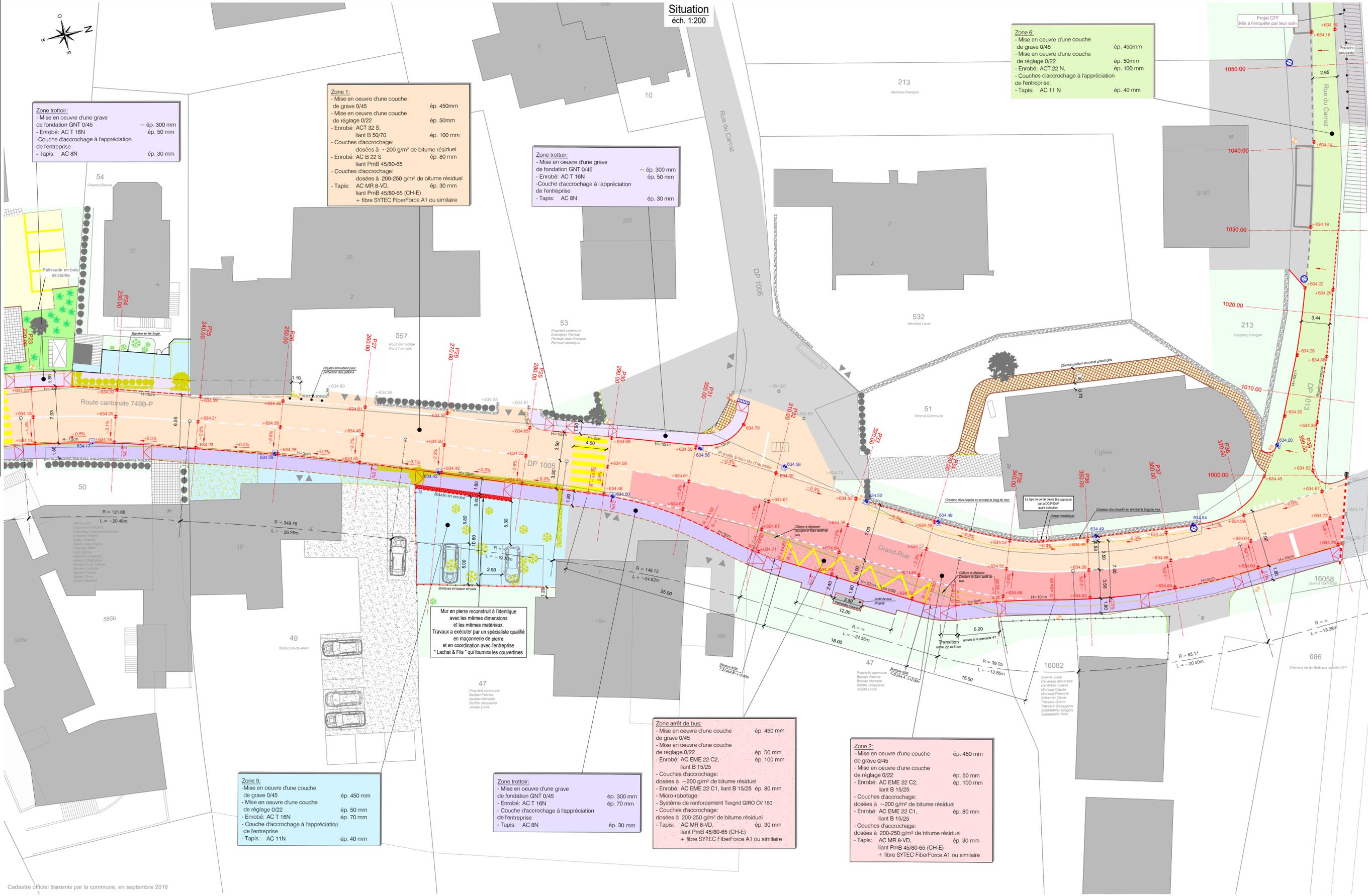
L'INGENIEUR :
MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils sa

Situation générale
Sans échelle



Légende

	Chaussée		Trottoir
	Surface en pavé		Bordure granit "non franchissable" 24/24
	Surface en grave		Bordure granit "franchissable"
	Surface verte		Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
	Passage à niveau		Bordure granit "franchissable plate"
	Murs		Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
	Trottoir		Pavés granit 11/13
	Bordure granit		Bordurette granit 8/25
	Bordure granit plate		Planelle granit 10/10/25
	Bordure granit franchissable		Plongeante
	Bordurette granit		Bord de chaussée sans bordures ou pavés
	Bordurette béton		Surface paysagère minéral gris 20/60 [mm]
	Pavés		Marquage
	Plongeante		Grille EC
	Clôture/Barrière		Candélabre
	Arbustes/haie		Eléments à supprimer
	Arbres		
	Accès privés		
	Marquage		
	Gatic		
	Armoire électrique		
	Candélabre		



Zone trottoir:
- Mise en oeuvre d'une couche de fondation GNT 0/45 ép. 300 mm
- Enrobé: AC T 16N ép. 50 mm
- Couche d'accrochage à l'appréciation de l'entreprise ép. 30 mm
- Tapis: AC 8N

Zone 1:
- Mise en oeuvre d'une couche de grave 0/45 ép. 450 mm
- Mise en oeuvre d'une couche de réglage 0/22 ép. 50 mm
- Enrobé: ACT 32 S, liant B 50/70 ép. 100 mm
- Couches d'accrochage: dosées à ~200 g/m² de bitume résiduel ép. 80 mm
- Enrobé: AC B 22 S liant PmB 45/80-65 ép. 30 mm
- Couches d'accrochage: dosées à 200-250 g/m² de bitume résiduel ép. 30 mm
- Tapis: AC MR 8-VD, liant PmB 45/80-65 (CH-E) + fibre SYTEC FiberForce A1 ou similaire

Zone trottoir:
- Mise en oeuvre d'une couche de fondation GNT 0/45 ép. 300 mm
- Enrobé: AC T 16N ép. 50 mm
- Couche d'accrochage à l'appréciation de l'entreprise ép. 30 mm
- Tapis: AC 8N

Zone 6:
- Mise en oeuvre d'une couche de grave 0/45 ép. 450 mm
- Mise en oeuvre d'une couche de réglage 0/22 ép. 50 mm
- Enrobé: ACT 22 N, liant B 15/25 ép. 100 mm
- Couches d'accrochage à l'appréciation de l'entreprise ép. 80 mm
- Tapis: AC 11 N

Zone 5:
- Mise en oeuvre d'une couche de grave 0/45 ép. 450 mm
- Mise en oeuvre d'une couche de réglage 0/22 ép. 50 mm
- Enrobé: ACT 16N ép. 70 mm
- Couche d'accrochage à l'appréciation de l'entreprise ép. 30 mm
- Tapis: AC 11N

Zone trottoir:
- Mise en oeuvre d'une couche de fondation GNT 0/45 ép. 300 mm
- Enrobé: AC T 16N ép. 70 mm
- Couche d'accrochage à l'appréciation de l'entreprise ép. 30 mm
- Tapis: AC 8N

Zone arrêt de bus:
- Mise en oeuvre d'une couche de grave 0/45 ép. 450 mm
- Mise en oeuvre d'une couche de réglage 0/22 ép. 50 mm
- Enrobé: AC EME 22 C2, liant B 15/25 ép. 100 mm
- Couches d'accrochage: dosées à ~200 g/m² de bitume résiduel ép. 80 mm
- Enrobé: AC EME 22 C1, liant B 15/25 ép. 80 mm
- Micro-rabotage.
- Système de renforcement Texgrid GIRO CV 150
- Couches d'accrochage: dosées à 200-250 g/m² de bitume résiduel ép. 80 mm
- Enrobé: AC EME 22 C1, liant B 15/25 ép. 80 mm
- Couches d'accrochage: dosées à 200-250 g/m² de bitume résiduel ép. 30 mm
- Tapis: AC MR 8-VD, liant PmB 45/80-65 (CH-E) + fibre SYTEC FiberForce A1 ou similaire

Zone 2:
- Mise en oeuvre d'une couche de grave 0/45 ép. 450 mm
- Mise en oeuvre d'une couche de réglage 0/22 ép. 50 mm
- Enrobé: AC EME 22 C2, liant B 15/25 ép. 100 mm
- Couches d'accrochage: dosées à ~200 g/m² de bitume résiduel ép. 80 mm
- Enrobé: AC EME 22 C2, liant B 15/25 ép. 100 mm
- Couches d'accrochage: dosées à ~200 g/m² de bitume résiduel ép. 80 mm
- Enrobé: AC EME 22 C1, liant B 15/25 ép. 80 mm
- Couches d'accrochage: dosées à 200-250 g/m² de bitume résiduel ép. 30 mm
- Tapis: AC MR 8-VD, liant PmB 45/80-65 (CH-E) + fibre SYTEC FiberForce A1 ou similaire

Mur en pierre reconstruit à l'identique avec les mêmes dimensions et les mêmes matériaux. Travaux à exécuter par un spécialiste qualifié en maçonnerie de pierre et en coordination avec l'entreprise "Lachat & Fils" qui fournira les couvertines

Date	Dessiné	Modifications
A 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
B 01.10.2019	MD	Trottoir traversant les CFF
C 22.01.2020	LM	Diverses modifications
D 16.06.2020	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
E 30.07.2020	LM	Ajout de diverses remarques → Mur parcelle n° 47 / Portail église + pavés gris
F 19.10.2020	LM	Diverses modifications
G		

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAÎTRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

Admis par la Municipalité en date du: _____

Le Syndic _____

Le Secrétaire _____

L'INGÉNIEUR - MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils SA

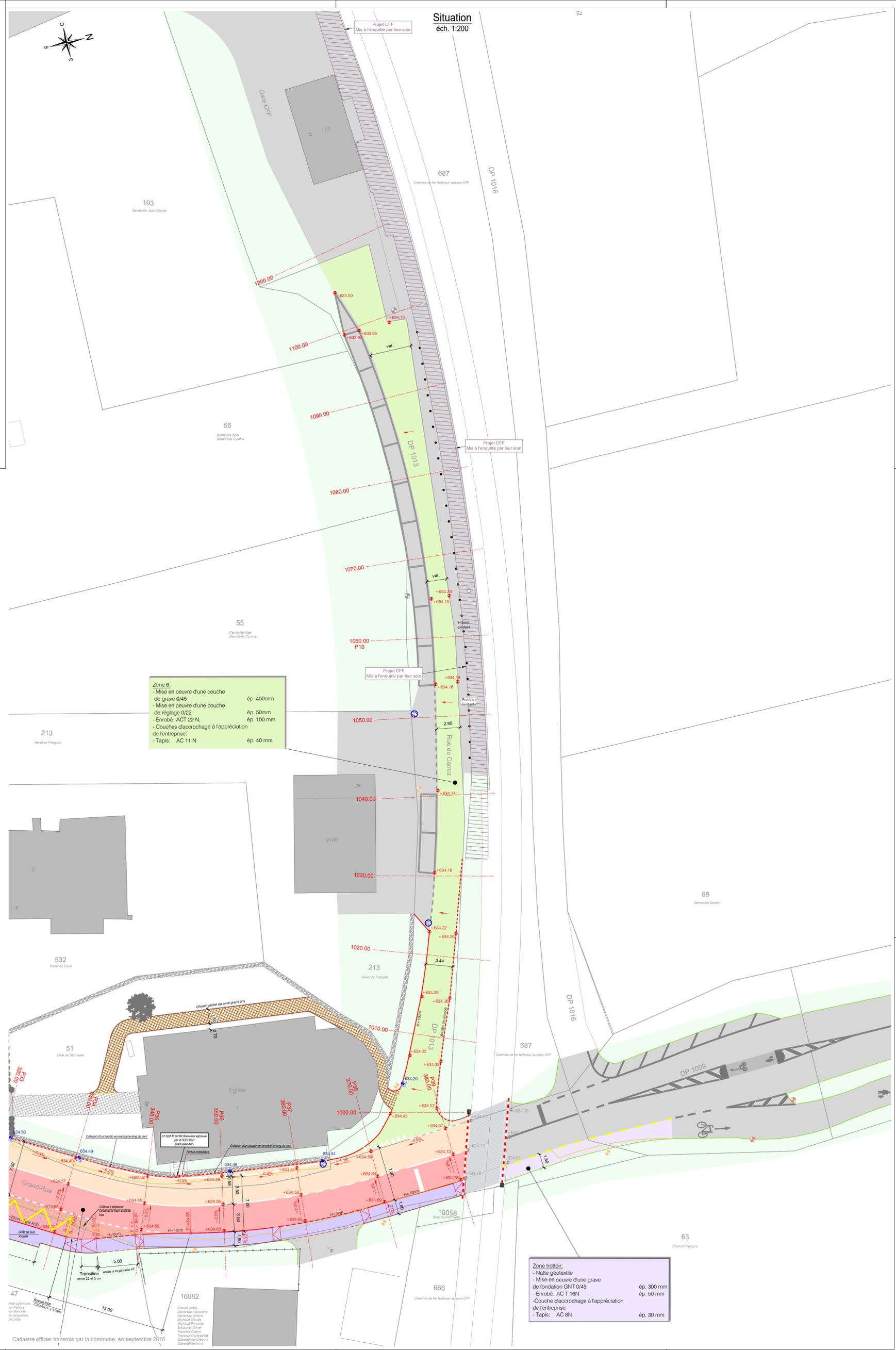
rlj. ingénieurs conseils sa

Situation générale
Sans échelle



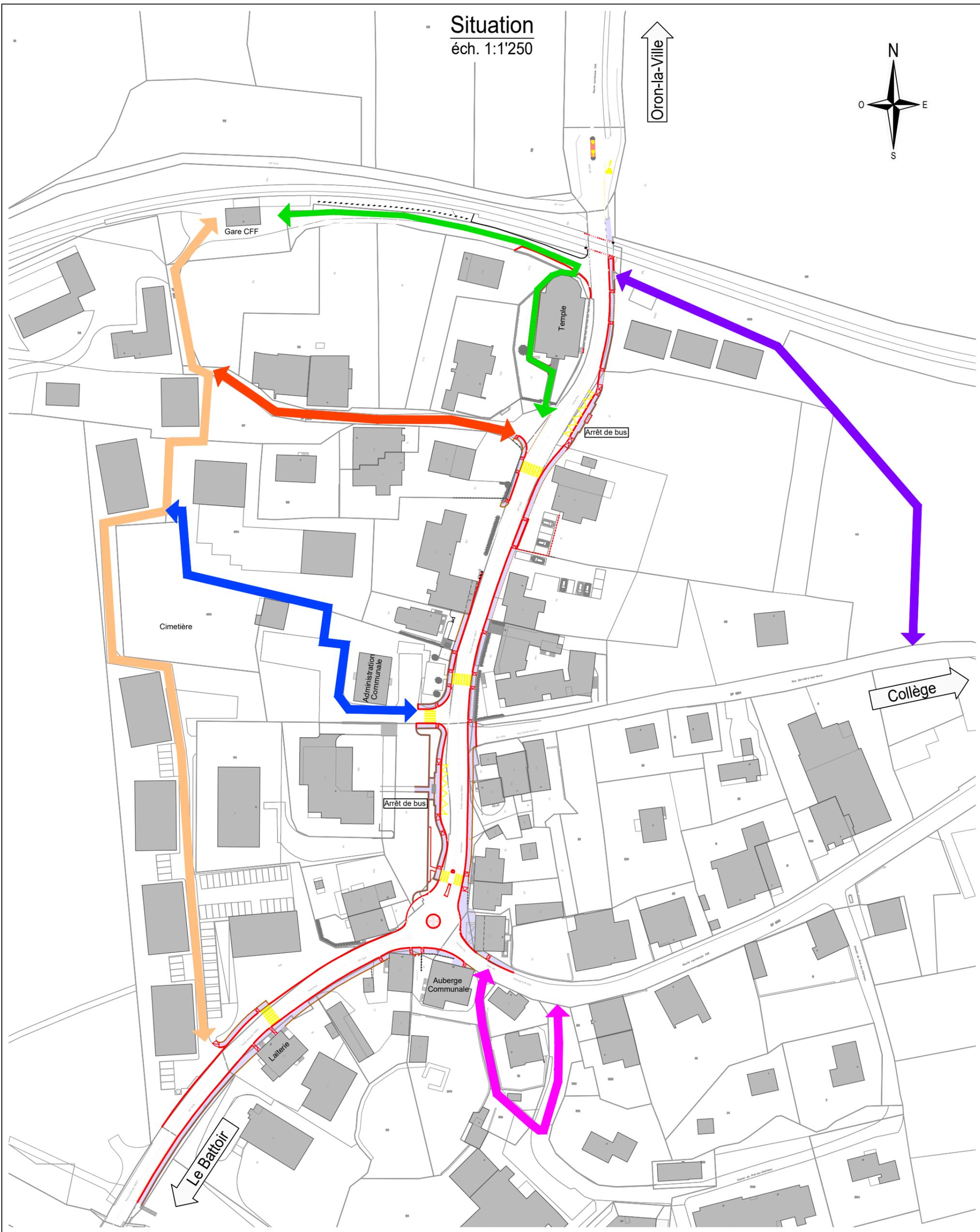
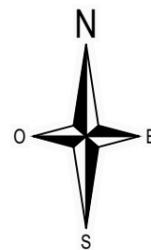
Légende

- Existant:**
- Chaussée
 - Trottoir
 - Surface en pavé
 - Surface en grave
 - Surface verte
 - Passage à niveau
 - Murs
 - Trottoir
 - Bordure granit
 - Bordure granit plate
 - Bordure granit franchissable
 - Bordurette granit
 - Bordurette béton
 - Pavés
 - Plongéante
 - Clôture/Barrière
 - Arbustes/haie
 - Arbres
 - Accès privés
 - Marquage
 - Gatic
 - Armoire électrique
 - Candélabre
- Projet:**
- Chaussée
 - Trottoir
 - Surface en pavé
 - Bordure granit "non franchissable" 24/24
 - Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
 - Bordure granit "franchissable"
 - Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
 - Bordure granit "franchissable plate"
 - Type ville de Lausanne en granit "Serizzo"
 - Pavés granit 11/13
 - Bordurette granit 8/25
 - Planelle granit 10/10/25
 - Plongéante
 - Bord de chaussée sans bordures ou pavés
 - Surface paysagère minéral gris 20/60 [mm]
 - Marquage
 - Grille EC
 - Candélabre
 - Éléments à supprimer



Situation
éch. 1:1'250

Oron-la-Ville



rlj. ingénieurs conseils sa

Chemin des Fourches 8 • 1305 Penthalaz
☎ 021 620 08 40 ✉ info@rlj.ch 🌐 www.rlj.ch



C16061 - Cheminement piétonniers existants et futurs Commune d'Oron - Grand-Rue à Palézeix Village - RC 749-B-P	Nom	Date	Format
	Dessiné LM	23.04.2021	A3
	Visé CC	23.04.2021	

1:1'250

Réaménagement de la chaussée
Zone 2

Modifié par la DGMR suite à l'enquête

Situation 1:200

Enquête

Direction des Travaux
rlj ingénieurs conseils sa
Chemin des Fourches 8
1305 Penthalaz
Tél : 021 620 08 40

Chemin des Fourches 8 • 1305 Penthalaz
021 620 08 40 info@rlj.ch www.rlj.ch

Nom	Date	Format
Dessiné MD	01.06.2017	84x56
Vaé CC	14.09.2017	

Date	Dessiné	Modifications
C 27.11.2017	MD	Diverses modifications pour présentation du projet
D 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
E 01.10.2019	MD	Modification des bordures arrêt de bus
F 22.01.2020	LM	Diverses modifications
G 16.06.2020	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
H 19.10.2020	LM	Diverses modifications
I 15.04.2021	LM	Modifications selon remarques de M. Brun (mail du 15.04.2021) → Suppression PPP Rue de la Bougne

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

Admis par la Municipalité
en date du:

Le Syndic

Le Secrétaire

L'INGENIEUR :
MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils SA

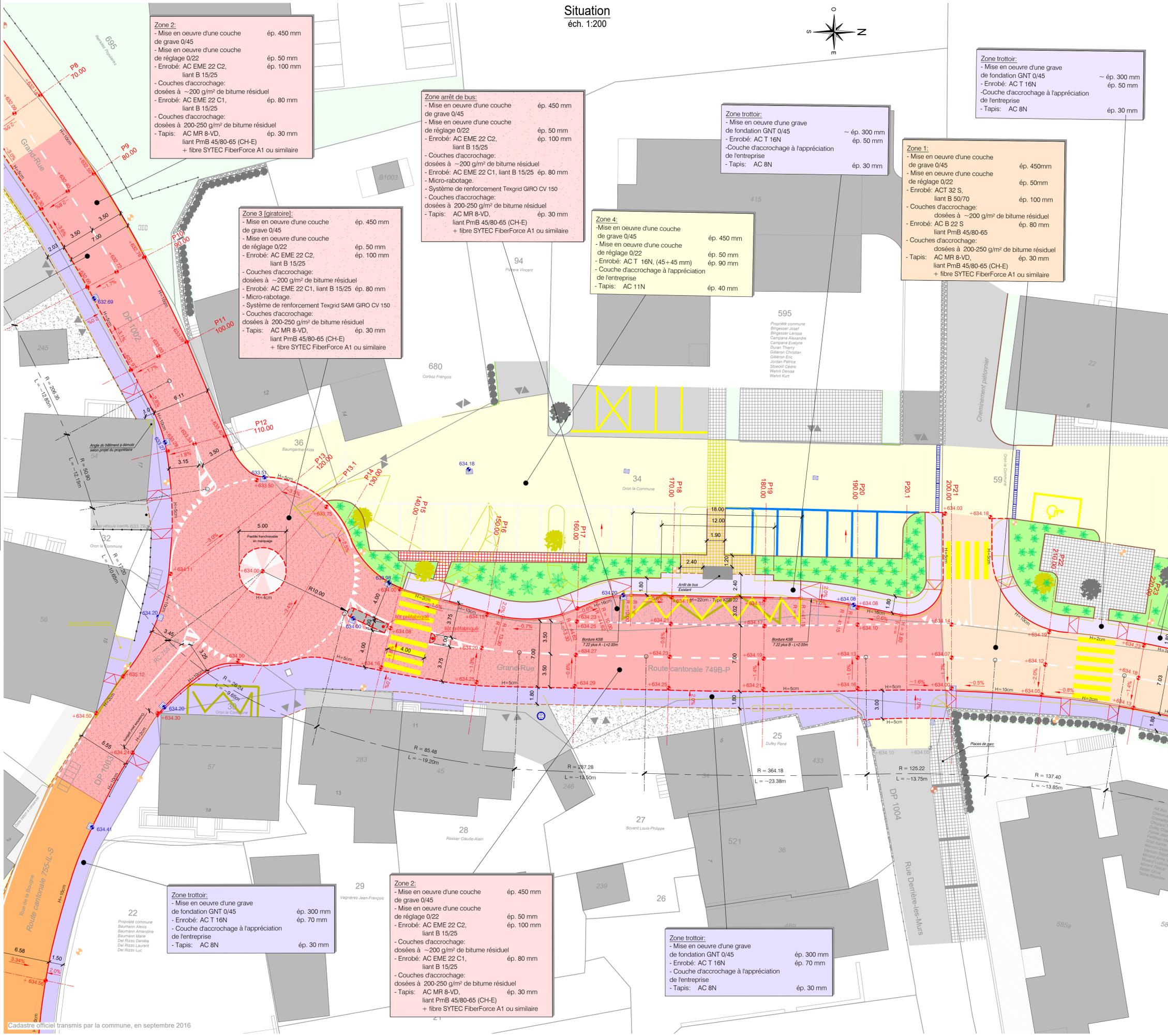
rlj. ingénieurs conseils sa

Situation générale
Sans échelle



Légende

- | | |
|------------------------------|--|
| Existant: | Projet: |
| Chaussée | Chaussée |
| Trottoir | Trottoir |
| Surface en pavé | Surface en pavé |
| Surface en grave | Bordure granit "non franchissable" 24/24 |
| Surface verte | Type ville de Lausanne en granit "Serizzo" |
| Passage à niveau | Bordure granit "franchissable" |
| Murs | Type ville de Lausanne en granit "Serizzo" |
| Trottoir | Bordure granit "franchissable plate" |
| Bordure granit | Type ville de Lausanne en granit "Serizzo" |
| Bordure granit plate | Pavés granit 11/13 |
| Bordure granit franchissable | Bordurette granit 8/25 |
| Bordurette granit | Planelle granit 10/10/25 |
| Bordurette béton | Plongéante |
| Pavés | Bord de chaussée sans bordures ou pavés |
| Plongéante | Surface paysagère minéral gris 20/60 [mm] |
| Clôture/Barrière | Marquage |
| Arbustes/haie | Grille EC |
| Arbres | Candélabre |
| Accès privés | Éléments à supprimer |
| Marquage | |
| Gatic | |
| Armoire électrique | |
| Candélabre | |



Cadastre officiel transmis par la commune, en septembre 2016

Date	Dessiné	Modifications
A 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
B 24.10.2019	MD	Mise à jour du plan
C 22.01.2020	LM	Diverses modifications
D 01.07.2020	LM	Diverses modifications
E 26.01.2021	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
F 15.04.2021	LM	Modifications selon remarques de M. Brun (mail du 15.04.2021)
G		

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

L'INGENIEUR :
MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils sa

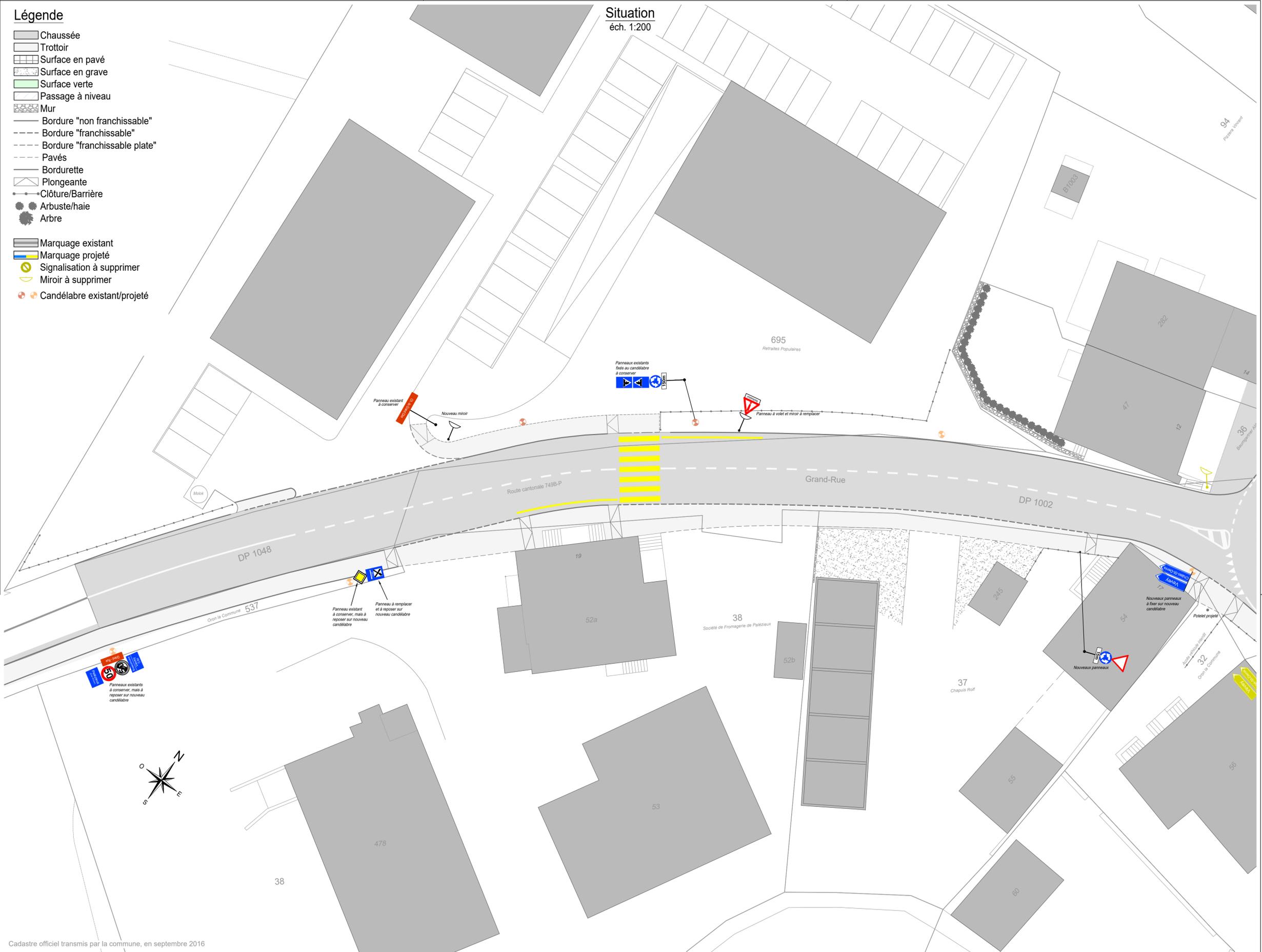
Admis par la Municipalité
en date du:

Le Syndic

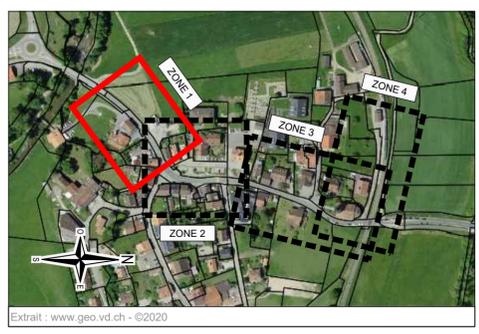
Le Secrétaire

- ### Légende
- Chaussée
 - Trottoir
 - Surface en pavé
 - Surface en grève
 - Surface verte
 - Passage à niveau
 - Mur
 - Bordure "non franchissable"
 - Bordure "franchissable"
 - Bordure "franchissable plate"
 - Pavés
 - Bordurette
 - Plongente
 - Clôture/Barrière
 - Arbuste/haie
 - Arbre
 - Marquage existant
 - Marquage projeté
 - Signalisation à supprimer
 - Miroir à supprimer
 - Candélabre existant/projeté

Situation
éch. 1:200



Situation générale
Sans échelle



Remarque:
- Pour information, les marquages seront réalisés selon les cadences prévues par les normes VSS n° 640850a et 640862.

Date	Dessiné	Modifications
A 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
B 24.10.2019	MD	Mise à jour du plan
C 22.01.2020	LM	Diverses modifications
D 01.07.2020	LM	Diverses modifications
E 26.01.2021	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
F 15.04.2021	LM	Modifications selon remarques de M. Brun (mail du 15.04.2021)
G		



Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

L'INGENIEUR :
MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils SA

Admis par la Municipalité
en date du:

rlj. ingénieurs conseils sa

Le Syndic

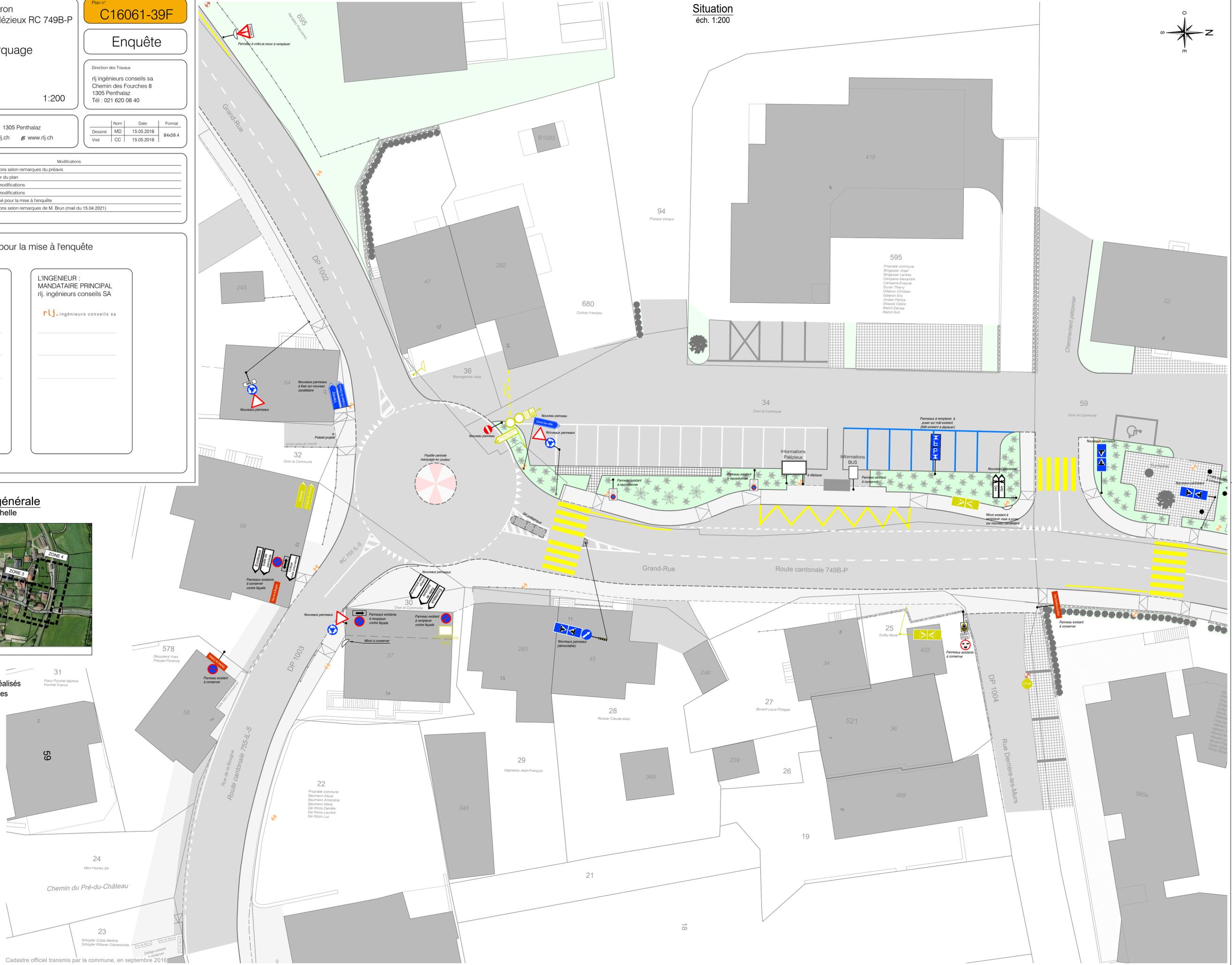
Le Secrétaire

Situation générale
Sans échelle



Remarque:
- Pour information, les marquages seront réalisés
selon les cadences prévues par les normes
VSS n° 640850a et 640862.

- Légende**
- Chaussée
 - Trottoir
 - Surface en pavé
 - Surface en grave
 - Surface verte
 - Passage à niveau
 - Mur
 - Bordure "non franchissable"
 - Bordure "franchissable"
 - Bordure "franchissable plate"
 - Pavés
 - Bordurette
 - Plongeante
 - Clôture/Barrière
 - Arbuste/haie
 - Arbre
 - Marquage existant
 - Marquage projeté
 - Signalisation à supprimer
 - Miroir à supprimer
 - Candélabre existant/projeté



Date	Dessiné	Modifications
A 05.03.2019	MD	Modifications selon remarques du préavis
B 24.10.2019	MD	Mise à jour du plan
C 22.01.2020	LM	Diverses modifications
D 01.07.2020	LM	Diverses modifications
E 26.01.2021	LM	Plan dressé pour la mise à l'enquête
F 15.04.2021	LM	Modifications selon remarques de M. Brun (mail du 15.04.2021)
G		

Plan dressé pour la mise à l'enquête

LE MAITRE DE L'OUVRAGE :
Commune d'Oron

Admis par la Municipalité en date du: _____

Le Syndic _____

Le Secrétaire _____

L'INGENIEUR : MANDATAIRE PRINCIPAL
rlj. ingénieurs conseils sa

Situation générale
Sans échelle



Légende

- Chaussée
- Trottoir
- Surface en pavé
- Surface en grave
- Surface verte
- Passage à niveau
- Mur
- Bordure "non franchissable"
- Bordure "franchissable"
- Bordure "franchissable plate"
- Pavés
- Bordurette
- Plongeaute
- Clôture/Barrière
- Arbuste/haie
- Arbre
- Marquage existant
- Marquage projeté
- Signalisation à supprimer
- Miroir à supprimer
- Candélabre existant/projeté

Remarque:
- Pour information, les marquages seront réalisés selon les cadences prévues par les normes VSS n° 640850a et 640862.

