



# Commune de Chavannes-de-Bogis

## MUNICIPALITE

Tél. 022 960 75 00  
greffe@chavannes-de-bogis.ch

### **PREAVIS MUNICIPAL N° 1/22**

***Demande de crédit de CHF 26'000.— pour une étude de mobilité communale***

*Responsable du dossier : Alain Barraud, Syndic*

---

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

#### **Préambule**

Depuis plusieurs années, la Municipalité réfléchit à la nécessité d'effectuer une étude de mobilité. Le village s'est énormément développé depuis les années huitante ; le nombre de véhicules a explosé, que ce soit en traversée de village ou sur la route de Divonne ; le besoin en transports publics ne cesse de croître. La société et les attentes des habitants évoluent et il est temps de faire le point.

Dans ce but, la Municipalité a approché trois bureaux d'ingénieurs spécialisés dans les questions de mobilité. Elle a retenu le bureau Transitec, dont le siège est à Lausanne, pour mener cette étude. L'essentiel du contenu de ce préavis est tiré de leur offre. Les deux autres dossiers ne bénéficiaient pas de la même connaissance du terrain et de l'expertise pour mener à bien cette mission.

#### **Etat actuel**

La commune de Chavannes-de-Bogis est située entre la frontière franco-suisse et l'autoroute A1. Elle est constituée d'une zone urbanisée principale autour du noyau villageois historique et de trois zones « excentrées », la zone principalement résidentielle des Champs Blancs, au Sud de l'autoroute, la zone commerciale dans le secteur de Margocin, au Nord de l'autoroute et du secteur de la douane, le long de la route de Divonne.

La Commune compte environ 1'330 habitants. Le développement est modéré et s'oriente sur la densification et le renouvellement urbain de zones déjà urbanisées. Actuellement, plusieurs parcelles de la zone 'Village' se densifient massivement, en accord avec la politique cantonale, qui cherche à préserver au maximum les terres agricoles, voire à les agrandir. A noter que le Plan d'affectation communal, accepté en 2013, fait déjà l'objet d'une révision visant à empêcher le mitage du territoire.



Figure 1 - Zones d'affectation sur le territoire communal (selon PGA de 2013)

Le réseau routier est principalement composé de trois axes:

- La route de Divonne reliant la douane, la jonction autoroutière et se prolongeant en direction de Commugny ;
- La route de Bogis-Bossey, traversant le village en direction de Bogis-Bossey et Crassier ;
- La route de Chavannes-des-Bois, parallèle à l'autoroute et permettant l'accès à la zone commerciale.

Les charges de trafic sur ce réseau routier sont élevées à très élevées. Selon les derniers comptages effectués en 2015 hors localité par les services cantonaux de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), les charges se situent entre environ 18'000, côté douane, et 30'000 véhicules par jour, côté jonction autoroutière, (en moyenne hebdomadaire) sur la route de Divonne. Sur les routes de Chavannes-des-Bois et de Bogis-Bossey, elles sont de l'ordre de 11'000 véhicules par jour. La croissance du trafic a été rapide au cours de la dernière décennie et il est donc probable que ces valeurs sont aujourd'hui dépassées. La DGMR prévoit d'effectuer une nouvelle campagne de comptages sur les routes cantonales hors localité en 2022.

La largeur disponible de la chaussée en traversée du village n'excède pas 5,3 à 5,5 mètres, avec des « points durs » à 4,8 mètres, alors qu'en dehors du village la largeur est d'au moins 6 à 7 mètres. Ces charges élevées sont de nature à impacter la qualité de vie locale dans les domaines suivants :

- exposition au bruit ;
- conflits d'usage entre les différents modes, notamment entre le trafic motorisé et les modes actifs ou les croisements de véhicules lourds ;
- sécurité et accidentologie ;
- saturation du trafic aux heures de pointe, avec risque de report non souhaitable du trafic sur des axes secondaires. Ceci est probablement particulièrement le cas pour le franchissement de l'autoroute, le faible maillage du reste du réseau ne permettant pas ou que peu le report du trafic de transit en dehors des zones urbanisées.

La commune dispose d'un parking communal offrant une cinquantaine à une soixantaine de cases blanches. Il est très probable qu'une telle offre réponde à la majorité des besoins.



Figure 2 - Réseau des routes cantonales desservant la commune

L'offre de transports publics a été restructurée et renforcée. La Commune est aujourd'hui desservie par deux lignes de bus :

- Ligne 813 : (Chavannes-des-Bois –) Coppet – **Chavannes-de-Bogis** – Crassier
- Ligne 814 : Coppet – **Chavannes-de-Bogis** – Divonne-les-Bains (– Gex / Maconnex)

Ces lignes sont principalement organisées pour permettre le rabattement sur la gare de Coppet et circulent toutes les 30 minutes aux heures de pointe du matin et du soir en semaine et toutes les 60 minutes le reste du temps (toutes les 2 heures le dimanche pour la ligne Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois).

La route de Divonne a été réaménagée afin d'améliorer la progression des bus aux heures de pointe, en particulier en traversée de la jonction autoroutière et en accès à la douane.

Les réseaux des modes actifs ou doux (piétons et vélos), bien qu'ayant connu des aménagements récents, présentent encore des discontinuités et des secteurs sensibles ou difficiles. L'étude du réseau cyclable régional par Région de Nyon en 2018 identifie d'ailleurs les routes de Divonne et de Bogis-Bossey comme des itinéraires sensibles où des aménagements ont été réalisés ou sont prévus à court terme. Le faible gabarit disponible sur la route de Bogis-Bossey en traversée du village et les importantes charges de trafic ne faciliteront toutefois pas la séparation des itinéraires vélos du trafic motorisé.

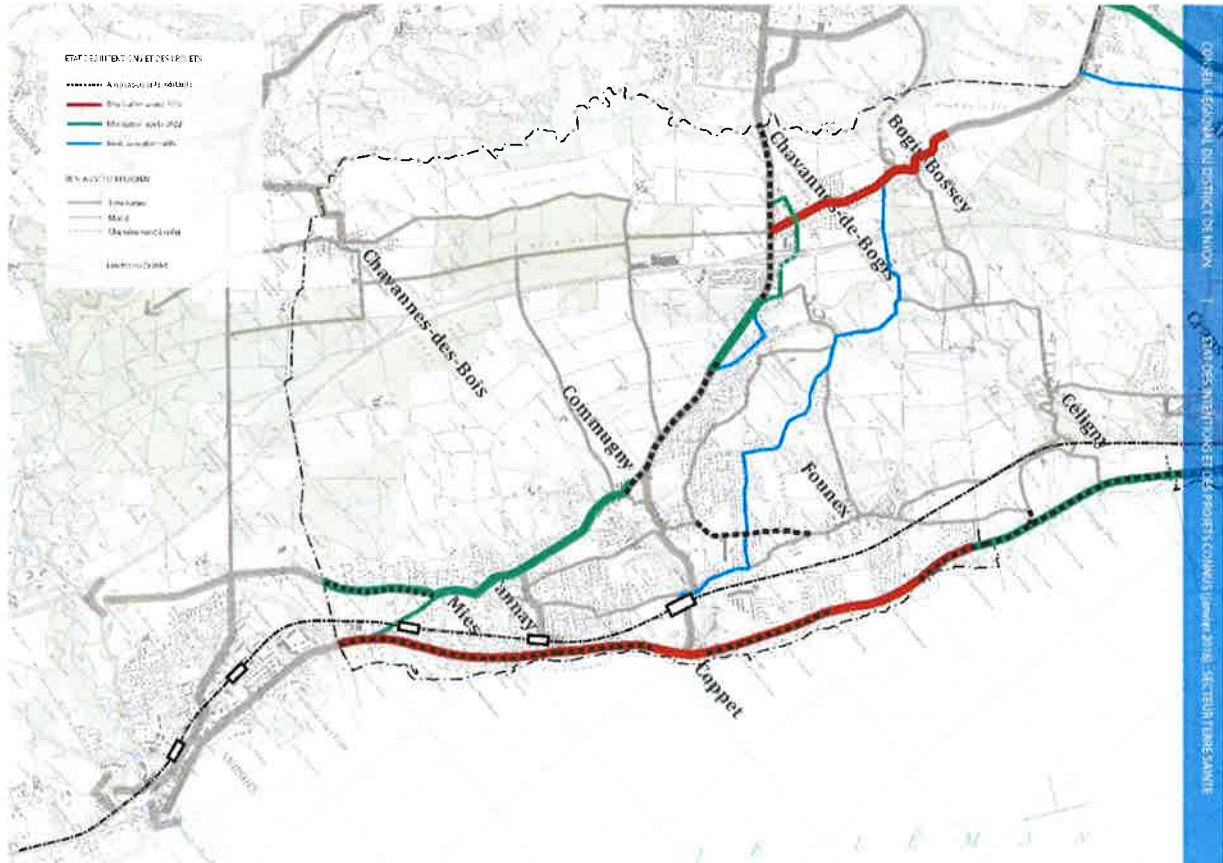


Figure 3 - Réseau cyclable régional (Région de Nyon) – Etat des intentions de projet

Dans ce contexte, la Municipalité souhaite avoir une image de la situation actuelle en matière de mobilité sur notre Commune et identifier les stratégies et/ou mesures à même de répondre aux enjeux en la matière.

### **Buts et périmètres de l'étude**

Sur le périmètre de l'étude comprenant tout le territoire communal, les buts identifiés à ce stade sont :

- **Identifier les dysfonctionnements** actuels pour tous les modes de déplacements et comprendre **leurs causes** ;
- Faire ressortir les **grands enjeux en matière de mobilité** ;
- Définir les **objectifs et priorité pour la politique communale de mobilité** ;
- Identifier et éventuellement **préciser les principales mesures à mettre en œuvre et/ou les plus prioritaires**.

La démarche générale s'approche de l'élaboration du volet mobilité d'un plan directeur communal. A ce stade, il semble au bureau d'études qu'il existe surtout un enjeu de modération du trafic en traversée du village ainsi que des questions de continuité à l'échelle régionale des itinéraires vélos. Bien que la Commune subisse de fortes charges de trafic, le réseau routier actuel, peu ou pas maillé, n'offre quasi aucune marge de manœuvre pour modifier sa gestion ou son orientation.

## Démarche proposée

### Phase 1 - Diagnostic multimodal de la situation actuelle et identification des objectifs

Cette phase doit permettre de poser les bases du mandat et d'obtenir les données essentielles :

- Prise de connaissance du **site** et des **documents** à disposition (études réalisées, projets routiers en cours, planifications, postulats, pétitions, etc.). Hormis les documents de planification supérieure (agglomération, canton, région), les éléments complémentaires seront fournis par la Commune ;
- Organisation de **comptages de trafic** et de **vitesse** en trois points de la commune sur une durée d'une semaine, complétés par des relevés directionnels de trafic aux heures de pointe sur un carrefour. Les relevés de vitesse sont très utiles pour objectiver les éventuels problèmes de cohabitation entre modes et sont requis pour les procédures de mise en œuvre de mesures de modération de vitesse de trafic, comme les zones 30 par exemple. Ces comptages permettent en outre de connaître la part de poids lourds circulant (y compris transports publics).
- Analyse des comptages disponibles et **mise à jour des plans de charges** journaliers (TJM) actuels, avec les vitesses, le pourcentage de trafic poids-lourds, le trafic jour/nuit ;
- Analyse de l'**accidentologie** en consultant le guichet cartographique de la Confédération ;
- Illustration du **réseau de transports publics** avec les itinéraires et les arrêts ;
- Mise en évidence des **itinéraires piétonniers** (en lien avec les arrêts de bus, écoles, commerces, etc.) ;
- Identification des **itinéraires vélos** et des principaux pôles générateurs de cyclistes, en se référant en particulier au réseau cyclable régional ;
- Relevé des **contraintes locales structurantes** (bâti, aménagements existants, etc.) ;
- Identification des **secteurs problématiques**, avec illustrations photographiques et analyse des causes rencontrées (volumes de trafic et/ou vitesse des véhicules, capacité utilisée, visibilité insuffisante, etc.) ;
- Etablissement d'un diagnostic multimodal relatif aux conditions de déplacement et de circulation (trafic motorisé, transports publics, piétons et cyclistes) ;
- En concertation avec la Municipalité, détermination d'**objectifs multimodaux** à atteindre en cohérence avec les planifications supérieures et communales.



Figure 4 – Exemple de synthèse d'un diagnostic multimodal (extrait)

## Phase 2 : Définition d'une stratégie de mobilité

Cette phase doit permettre de définir l'organisation souhaitée des différents types de mobilité, sous forme d'un concept simple (sens de circulation, vitesses, fermetures, itinéraire Suisse Mobile), qui permettra d'atteindre les objectifs définis auparavant :

- **Rappel des objectifs de la modération**, des bases légales, des caractéristiques en matière de traitement de l'espace, des priorités, des vitesses pour les zones 30 et zones de rencontre et ainsi du champ d'application de ces mesures respectives ;
- **Génération de variantes d'organisation** et de gestion des mobilités sous la forme de concepts simples ;
- Evaluation sommaire des avantages, inconvénients, risques et opportunités des différents scénarios sous la forme d'une **analyse multicritères** ;
- **Recommandation d'un scénario optimal** pour la Commune et ses citoyens et acceptable pour les autres usagers (entreprises, agriculteurs, pendulaires).

## Phase 3 : Principes des mesures de circulation et d'aménagements urbains

L'objectif de cette phase est d'avancer d'un pas vers la concrétisation de la stratégie de mobilité validée ci-avant. Les tâches suivantes sont ainsi proposées :

- Présentation d'un **catalogue de mesures envisageables** avec apport de références, avantages, inconvénients, normes à respecter ;
- **Proposition et localisation de mesures adaptées à la stratégie de mobilité**. Il n'est pas prévu ici de générer plusieurs variantes ou d'aller dans un niveau de détail d'avant-projet avec un chiffrage par exemple, mais plutôt de montrer ce qu'il serait envisageable d'aménager ;
- Mise en exergue de mesures pouvant être mises en œuvre rapidement pour concrétiser à court terme le nouveau schéma de circulation.

## Organisation de l'étude

Il est proposé d'organiser quatre réunions de présentation et de travail avec la Municipalité ; une pour le démarrage de l'étude ainsi qu'une réunion à la fin de chaque phase. Des représentants de Région de Nyon pourraient être conviés à au moins une à deux de ces réunions. La rédaction des procès-verbaux des réunions n'a pas été intégrée dans le chiffrage. En cas de besoin de réaliser d'autres séances, elles seront facturées en sus. Le Conseil communal sera tenu au courant de l'avancement de l'étude via sa commission ad'hoc.

Le rendu de l'étude se fera sous la forme d'un rapport technique livré au format PDF, accompagné de figures et schémas explicatifs.

Une présentation synthétique livrée au format PDF sera fournie à l'issue des réunions à la fin de chacune des phases.

## Coûts de l'étude

Sur la base du programme de travail défini, les montants des honoraires et des frais nécessaires à l'étude, selon le règlement 103 de la SIA, art. 5 et 6 sont estimés de la manière suivante :

- Phase 1 Diagnostic et identifications des objectifs	CHF	4'900.—
- Phase 2 Définition d'une stratégie de mobilité	CHF	3'200.—
- Phase 3 Mesures de circulation et aménagements urbains	CHF	4'700.—
- Illustration des recommandations et rapport	CHF	2'700.—
- Réunions diverses	CHF	5'000.—
- Comptages de trafic	CHF	2'500.—
- Frais divers	CHF	<u>1'140.—</u>
TOTAL HT	CHF	24'140.—
TVA 7.7%	CHF	<u>1'860.—</u>
<b>TOTAL TTC</b>	<b>CHF</b>	<b>26'000.—</b>

En complément et à titre informatif, les chiffrages généralement constatés des études techniques d'approfondissement et de mise en œuvre sont les suivants pour :

- L'élaboration d'un avant-projet de zone 30 : coût de l'ordre de CHF 10 à 15'000.— ;
- L'élaboration d'un projet de zone 30 et sa mise en œuvre : env. CHF 20 à 30'000.— ;
- L'élaboration d'un avant-projet simple de requalification d'axe comparable à la traversée du village : entre CHF 10 et 15'000.— .

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

**Le Conseil communal de Chavannes-de-Bogis**

- Vu** le préavis municipal N° 1/22 relatif à une demande de crédit de CHF 26'000.00 pour une étude de mobilité communale
- Ouï** le rapport de la Commission des finances
- Ouï** le rapport de la Commission ad'hoc
- Attendu** que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour
- Décide**
1. d'accorder à la Municipalité le crédit sollicité, soit CHF 26'000.00 pour l'étude de mobilité communale
  2. d'effectuer un amortissement par le biais du Fonds de réserve générale.

Ainsi approuvé par la Municipalité dans sa séance du 14 mars 2022 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

**AU NOM DE LA MUNICIPALITE**

**Alain BARRAUD**  
Syndic



**Sabrina GALASSO**  
Secrétaire communale