

Je m'exprime aujourd'hui en tant que conseillère communale et riveraine de la rue Basse.

Constat

La constatation est flagrante : l'augmentation du trafic à la rue Basse est considérable. Les comptages du Trafic Journalier Moyen effectués par la DGMR en 2015 mettent en évidence le passage de 9'000 véhicules/jour, ce qui représente une augmentation annuelle d'un peu moins de 2 % depuis les comptages de 2010. L'on peut donc raisonnablement s'attendre à un TJM de près de 10'000 véhicules à l'horizon 2021.

La configuration de cette rue, artère principale de notre bourgade, ne permet plus d'absorber un tel trafic, tant au niveau de la sécurité des usagers piétons et cyclistes, que des nuisances sonores subies par ses riverains. Je rappelle que selon l'Organisation Mondiale de la Santé, le bruit est la 2^{ème} cause de morbidité après la pollution de l'air parmi les facteurs de risques environnementaux. Il contribue à l'augmentation du stress, provoque des troubles du sommeil ainsi que d'autres pathologies diverses qui nuisent grandement à la santé de la population.

Les commerces souffrent également de ces mauvaises conditions. Nous constatons qu'ils ont du mal à maintenir leurs activités et nombre d'entre eux déplorent une désertification de la rue due au trafic.

Mesures possibles

Pour ce qui est du bruit, il est évident que la configuration de la rue Basse ne permet pas d'agir sur le chemin de sa propagation. On ne peut en effet pas reculer les façades des bâtiments, ni imposer aux automobilistes d'utiliser un véhicule électrique ou des pneus silencieux. La plupart des propriétaires riverains ont heureusement déjà pourvu leurs immeubles de fenêtres isolantes-phoniques, mais cela est loin d'être suffisant. Il ne reste donc plus que l'action à la source du bruit, mesure que la loi considère d'ailleurs comme prioritaire (art. 11 al 1 LPE).

A titre d'exemple, les mesures suivantes sont envisageables pour diminuer le trafic, augmenter la sécurité et réduire les nuisances sonores :

- Assainissement des nuisances sonores par des actions concrètes.

Les relevés 2010 du cadastre du bruit mettent en évidence un niveau sonore de 65 à 70 dB (A) dans la rue Basse, niveau nettement supérieur aux valeurs limites de 55 à 65 dB (degré de sensibilité 3) définies dans l'OPB (ordonnance sur la protection contre le bruit).

(Réf : "Bruit du trafic routier - Assainissement /Références légales, constat et mesures de protection" Département de la sécurité et de l'environnement, avril 2017).

- Modérer la vitesse par le passage au 30 km/heure : gain d'environ 1 à 2 dB et nette augmentation de la sécurité.
(Réf : publication ATE "*le 30 km/h dans les traversées de localité*").
Le nombre de piétons est en constante augmentation depuis la mise en service du RER et nombre de personnes ont rapporté avoir été frappées par des rétroviseurs au passage d'un véhicule. Cet abaissement de vitesse équivaut à une diminution du trafic de 30 à 40 % en termes d'intensité du bruit.
- Limitation du trafic de transit par une sensibilisation des automobilistes à la nécessité d'emprunter l'autoroute par exemple.
- Pose d'un revêtement à faible indice de bruit ; la mise en place d'un phonoabsorbant permet un gain moyen de 5 dB sur la charge sonore du roulement des pneus, ce qui équivaut à une diminution du trafic de 70% en termes d'intensité de bruit. L'assainissement des routes principales en traversée de localités, qui aurait dû être achevé fin mars 2018, relève de la compétence des cantons qui mettent à disposition des subventions à hauteur de 25 à 30%. De nombreuses communes sont donc actuellement en état d'illégalité. Les contributions fédérales allouées pour l'assainissement du bruit routier ont heureusement été prolongées jusqu'à fin 2022. (Référence : Brochure de la DGMR « Routes cantonales à l'horizon 2020 »).
- Contrôle plus strict du trafic poids-lourds (150/jour selon comptage 2015), contrôle plus régulier par la police des équipements des 2-roues motorisés (200/jour) ainsi que de certains véhicules qui prennent un plaisir particulier à faire rugir leur moteur de jour comme de nuit par pur esprit de provocation, la rue Basse faisant office de parfaite caisse de résonance.

En 2019, trois nouveaux passages piétons ont été marqués le long de la rue, mais n'incitent guère à un quelconque ralentissement. Les automobilistes pressés sont encore peu enclins à lever le pied et à stopper leur véhicule.

Depuis le début des années 80, les conseillers communaux grandsonnois sont intervenus à de nombreuses reprises sur les sujets de la sécurité et du bruit de la rue Basse (voir historique), mais aucune des mesures proposées n'a jamais été ni testée, ni mise en œuvre.

C'est pourquoi il est temps aujourd'hui que des mesures concrètes soient étudiées et mises en place pour le bien-être et la sécurité de tous.

Historique des interventions et autres questions concernant la rue Basse

- **1980_**: Motion signée par Oguey, Groux, Bloesch et Gasser (3 groupes politiques !) acceptée à l'unanimité et renvoyée en commission qui demande à la muni de :
 - Rendre vie à la rue Basse, activités commerciales et résidentielles, accessible aux piétons.
 - D'examiner les possibilités d'élargir les trottoirs afin d'offrir une protection suffisante aux piétons
 - D'envisager des mesures adéquates à rendre dissuasive la traversée de Grandson par le trafic régional.
- **Juillet 1982** : grande inquiétude sur l'augmentation du trafic qualifié de « calvaire » suite au report d'ouverture du tronçon Yverdon-Corcelettes de l'A5.
- **25 novembre 1982** : nomination de la commission
- **20 avril 1983** : Rapport de la commission : un crédit de 50'000.- est accordé à la Muni pour procéder à une étude de circulation (préavis 138). Motion adoptée avec 1 avis contraire. Ce préavis a conduit à une étude menée par l'EPFL et à un l'aménagement actuel.
- **1984** : Conclusion de l'étude entreprise par un bureau spécialisé (Transitec d'après les souvenirs de M. Oguey) : installer des feux avec circulation alternée.
- **6 septembre 2012** : intervention sur l'assainissement du bruit routier, une étude bruit est-elle prévue par la Municipalité ? (je ne retrouve pas le PV de cette séance...et ne me rappelle pas bien de la réponse donnée ce soir-là).
- **27 février 2013** : crédit de 8'550'000.- adopté par le Grand Conseil pour la réalisation de l'assainissement du bruit le long des routes cantonales (Grandson en zone de priorité 3, TJM> 10000.)
- **1^{er} octobre 2015** : intervention sur le fait que le 30 km/h n'est absolument pas respecté au chemin du Lac et demande de pose d'un marquage au sol. Réponse de la municipale de l'époque : « Il n'y a aucun problème pour le marquage. Une étude est en cours en ce moment sur toute cette zone du bord du lac pour laisser un maximum d'espace aux promeneurs et aux vélos ». (PV de la séance du 01.10.15). Mis à part une augmentation inévitable du trafic due à la future réalisation de nouvelles places de parc sur le chemin de Bellerive, rien n'a été mis en place.
- **29 juin 2016** : dépôt de la pétition « 10 de trop » (513 signatures) qui propose des solutions telles que : réduction de la vitesse, pose d'un revêtement phonoabsorbant et des mesure de sensibilisation des automobilistes. Réponse de la Municipalité du 11.07.16 : « Les discussions avec la DGMR sont suspendues, les projets n'ayant pas évolué pour la traversée de Grandson. Ces discussions reprendront dans le cadre des dossiers « Place du Château et gare ». La Municipalité porte une attention particulière à la sécurisation de la traversée de Grandson ». (sic) J'ai les réponses de la DGMR et de la Muni à disposition.
- **1^{er} juillet 2013** : on apprend dans la presse qu'une étude d'assainissement du bruit est en cours. Toujours pas de nouvelles ou de retour de cette étude à ce jour !

- **6 octobre 2016** : Postulat « Mobilité piétonne » qui demande des propositions concrètes d'aménagement et un recensement des zones à risque pour les piétons + résolution « En faveur d'une meilleure sécurité piétonnière ». Renvoi en commission adopté par le Conseil.
- **15 décembre 2016** : Rapport de la commission qui invite la Muni à mandater la commission consultative de sécurité pour une réflexion sur la sécurité routière et renvoi du postulat à la Muni.
- **22 juin 2017** : même intervention que le 1^{er} octobre 2015 à propos du chemin du Lac. Di Franco répond que des moyens de modérer le trafic au ch. Du Lac vont être étudiés.
- **2 mai 2019** : Dépôt de la motion « La rue basse étouffe » et renvoi à une commission.
- **20 juin 2019** : rapport de la commission sur la motion transformée en postulat et acceptation par le conseil. On apprend également par Di Franco que la DGMR a enfin accepté d'étudier la possibilité d'une limitation à 30 km/h sur la rue Basse.

Ce postulat est toujours sans effet à ce jour.
- **12 décembre 2019** : Intervention de Daniel Trolliet sur la vitesse élevée de certains véhicules au chemin du Lac. Il demande que soient ajoutés certains signaux de rappel.

On peut encore ajouter à tout cela un certain nombre de rappels et suggestions concernant la sécurité piétonnière et la modération du trafic mentionnés dans les rapports de gestion.

Conférence de presse, point 3: Autre point noir

Nous avons naturellement abordé en premier lieu la problématique du trafic et des nuisances sonores à la Rue Basse: il faut vraiment avoir longé cette artère à pied, avoir tenté de la traverser à certaines heures, ou simplement y vivre pour prendre toute la mesure de ce flux infernal!

Au-delà, une autre artère nous préoccupe: Le Chemin du Lac suit, versant sud, le tracé des voies CFF. Comme son nom l'indique, il est proche du lac et amène, à proximité de celui-ci, une foule importante: on y trouve au moins 2 places de jeux, le circuit BMX, les courts de tennis, plusieurs petites plages, 3 campings, 3 restaurants, le Port communal, la grande salle... En plus, ce tracé est signalé comme itinéraire cycliste pour le tour du lac. C'est aussi un itinéraire pédestre officiel. Finalement, c'est pour la majorité des habitants du bas de la Ville, le seul endroit permettant le parking de leur véhicule.

La Municipalité a judicieusement posé une limitation de vitesse à 30 km/h sur toute la longueur de ce chemin, du passage sous-voies des Tuileries, jusqu'à l'Arnon, soit presque sur 4,5 km. Il est certain que l'exiguïté de ce chemin favorise, pour la majorité des automobilistes, un respect acceptable de cette réglementation. Par contre, pour les 2 roues, cyclistes sportifs, cyclomoteuristes et scooteristes surtout, c'est une toute autre affaire: on ne connaît qu'une allure: à fond les manettes! A nouveau, nous en appelons au respect mutuel entre usagers. Ce que nous craignons tous, c'est la sortie inopinée d'un bambin entre 2 voitures devant un scooter filant à 60 ou 70 km/h avec les conséquences que nous pouvons imaginer. A notre connaissance, à ce jour, aucun accident sérieux n'a encore été constaté sur ce tronçon, mais à plusieurs reprises, on est passé tout près du drame.

Durant la belle saison 2020, nous avons assisté à un véritable déferlement de population le long du lac, surtout entre le BMX et les petites plages (jusqu'au Château de Grandson), soit sur 1 km, environ. Sur cette portion du Chemin, il serait important de mettre en place des mesures de surveillance accrues de la part de la Police; mais, chacun sait que l'apparition du Gendarme rend les gens instantanément, mais brièvement respectueux; mettons encore plus sur la signalisation et la prévention!

De par les activités qui se concentrent le long de cette artère, il serait, à notre avis, nécessaire de mettre **en Zone de Rencontre**, limitée donc à 20 km/h le tronçon compris entre le BMX et le Château: c'est la partie la plus fréquentée par les piétons et familles, auxquels s'ajoutent les cyclistes de tout bord, les randonneurs. Dans les Zones de Rencontre, il est courant qu'on renforce la signalisation verticale par des peintures au sol, comme on en trouve à plusieurs endroits à Yverdon (aux Iris, par ex). C'est un souhait que nous soumettons à nos autorités.

Là aussi, il est plus question de respect mutuel et de sécurité qu'il faut élever au niveau de référence aussi bien pour les piétons que pour les autres usagers.

Piétons, joggeurs, randonneurs, cyclistes, cyclomoteuristes, scooteristes, automobilistes, livreurs, un seul mot d'ordre: RESPECT de CHACUN pour notre SECURITE à TOUS!

MERCI DE VOTRE ATTENTION!