

COMMUNE DE VALBIRSE

GROUPE DE TRAVAIL ROUTE DE MORON

RAPPORT FINAL



VB COMMUNE DE VALBIRSE
SERVICES TECHNIQUES
Rue Aimé Charpiloz 2
VALBIRSE 2735 Bévilard
Tél : 032 491 61 66
constructions@valbirse.ch
Bévilard, le 3 décembre 2019

Rédaction : Sonia Uzzo / André Rothenbühler

Cartes et illustrations : Manuel Hennet

Table des matières

1. Préambule.....	3
2. Mandat et composition du groupe de travail	3
3. Comptages routiers et analyse par le groupe de travail	4
3.1 Pose de compteurs.....	4
3.2 Synthèse des résultats des comptages.....	5
3.3 Analyse des résultats par le groupe de travail	7
4. Priorités dans les améliorations à apporter	7
4.1 Sécurité.....	8
4.1.1 Chemins piétonniers « alternatifs ».....	8
4.1.2 Mesures supplémentaires hors route de Moron	8
4.2 Densité du trafic	10
4.3 Bruit.....	10
5. Propositions de réalisations.....	10
5.1 Tableau récapitulatif des propositions	19
6. Conclusions	20

1. Préambule

Le projet de nouvelle carrière de la Pierre de la Paix a suscité des réactions, orales lors de la séance publique d'information du 4 décembre 2018 et écrites avec 11 prises de position lors de la procédure d'information et participation qui a eu lieu du 21 novembre au 21 décembre 2018. A relever aussi quelques articles, une pétition en ligne et des interventions au conseil général.

A part les objections de principe sur l'ouverture d'une nouvelle carrière, toutes les remarques, critiques et objections concernent le trafic sur la route de Moron.

Le conseil communal a toujours été conscient de ces problèmes de trafic, raison pour laquelle il a exigé, dès 2017, qu'une convention tripartite soit passée entre la commune, le propriétaire et l'exploitant afin notamment de suivre l'évolution des problèmes de trafic par l'instauration d'une commission "Carrière Pierre de la Paix", composée d'un membre du conseil communal (présidence), d'un représentant de l'Exploitant, d'un représentant de la Propriétaire et deux représentants des riverains.

Suite à la séance d'information publique, il a aussi été demandé des compléments d'analyse pour deux variantes d'accès, mais celles-ci se sont heurtées aux préavis négatifs des services cantonaux.

Constatant que la route de Moron est la seule possibilité d'accès à la carrière, le conseil communal a alors décidé, sans attendre les résultats de l'examen préalable du plan de quartier par les services cantonaux, d'instaurer un groupe de travail pour réfléchir à des améliorations à apporter au tracé allant au-delà des exigences légales à remplir par le plan de quartier.

2. Mandat et composition du groupe de travail

Le groupe de travail a été créé pour proposer des mesures d'amélioration sur la route de Moron dans les domaines touchant :

- **La sécurité**
- **Le bruit**
- **La densité du trafic**

Par ailleurs le conseil a estimé que ce groupe de travail devait préfigurer le fonctionnement de la future commission « carrière » avec des représentants des quatre parties concernées que seront la commune, la propriétaire, l'exploitant et les riverains. Font donc partie de ce groupe de travail :

- André Rothenbühler, conseiller communal, président du groupe
- Ismaël Mohni, conseiller communal, travaux publics
- Laurent Blanchard, Président de la bourgeoisie de Malleray, (conseiller général)
- Sébastien Blanchard, bourgeois, (conseiller général et riverain)
- Fabrice Garraux, exploitant
- Christelle Garraux, exploitante
- Julien Rérat, riverain
- Thierry Godat, riverain
- Manuel Hennet, services techniques communaux
- Sonia Uzzo, services techniques communaux

A relever encore que ce groupe n'a malheureusement pas trouvé une « maman riveraine » d'accord d'y siéger !

3. Comptages routiers et analyse par le groupe de travail

3.1 Pose de compteurs

Avant de réunir une première fois ce groupe, le conseiller en charge du dossier et le maire ont estimé nécessaire de connaître plus en détail la situation en matière de trafic routier. Des compteurs ont donc été installés

- **Du 17 au 30 juin 2019** : une période où le trafic est plutôt plus élevé que la moyenne annuelle ;
- **A trois endroits** :
 - Moron 10
 - Moron 22
 - Sortie du quartier

Pour d'une part avoir une certaine idée du trafic interne et traversant, d'autre part cerner plus précisément les mesures à prendre ;

- **Pour trois types de véhicules** (estimés en fonction de leur longueur)
 - Deux-roues = 0,1- 1,8 m
 - Voitures = 1,8 – 8 m
 - Poids lourds = 8 – 25 m

Remarque : les camionnettes sont enregistrées comme « voitures » et les véhicules agricoles avec remorques comme « poids lourds ».





3.2 Synthèse des résultats des comptages

Moron 10	Deux-roues	Voitures	Poid lourds	TOTAL	Pourcentage V / PL / 2R
TJM [véh. / jour]	110	2550	50	2710	94 % / 2% / 4%
HPM [véh. / h]	20	170	10	200	
HPS[véh. / h]	10	260	0	270	
	Dir. Nord	Dir. Sud			
v50 [km/h]	27	32			
v85 [km/h]	32	38			
Moron 22	Deux-roues	Voitures	Poid lourds	TOTAL	
TJM [véh. / jour]	10	790	30	840	94.5% / 4% / 1.5%
HPM [véh. / h]	0	60	0	60	
HPS[véh. / h]	0	80	0	90	
	Dir. Nord	Dir. Sud			
v50 [km/h]	23	30			
v85 [km/h]	28	35			
Sortie quartier	Deux-roues	Voitures	Poid lourds	TOTAL	
TJM [véh. / jour]	10	210	20	240	87.5% / 8.5% / 4%
HPM [véh. / h]	0	10	0	10	
HPS[véh. / h]	0	20	0	20	
	Dir. Nord	Dir. Sud			
v50 [km/h]	29	38			
v85 [km/h]	36	48			

TJM = trafic journalier moyenne (lu-di) ; véhicules par jour

HPM = heure de pointe matin ; véhicules par heure

HPS = heure de pointe soir ; véhicules par heure

V50 = vitesse moyenne

V85 = vitesse du quantile 85% (seulement 15 % des véhicules roulent plus vite)

Remarque : L'entreprise Faigaux nous a livré les transports effectués sur la même période à la carrière. Au total 48 voyages (96 trajets) avec un maximum de 15 voyages (30 trajets) le 28 juin 2019 et une moyenne de 9,6 véhicules par jour.

Quelques heures dans le détail :

		Moron 10			
		Moyenne en semaine		Record	
		voitures	camions	voitures	camions
trafic descendant	06h-07h	108	0	122	1
	07h-08h	131	3	151	6
	08h-09h	99	2	125	5
	12h-13h	72	1	82	2
	13h-14h	111	3	128	8
trafic montant	11h-12h	137	4	189	8
	12h-13h	108	5	125	9
	16h-17h	126	3	148	5
	17h-18h	164	2	176	5
	18h-19h	137	2	160	4
		Moron 22			
		Moyenne en semaine		Record	
		voitures	camions	voitures	camions
trafic descendant	06h-07h	30	0	35	0
	07h-08h	49	1	58	3
	08h-09h	28	2	38	4
	12h-13h	26	1	33	2
	13h-14h	39	2	52	5
trafic montant	11h-12h	43	2	81	5
	12h-13h	35	1	42	4
	16h-17h	36	2	41	4
	17h-18h	51	1	64	4
	18h-19h	43	1	55	1
		Sortie quartier			
		Moyenne en semaine		Record	
		voitures	camions	voitures	camions
trafic descendant	06h-07h	2	0	4	0
	07h-08h	5	1	8	2
	08h-09h	7	2	11	4
	12h-13h	4	1	6	2
	13h-14h	6	2	21	3
trafic montant	11h-12h	11	2	42	4
	12h-13h	6	1	14	2
	16h-17h	8	2	13	4
	17h-18h	12	1	24	1
	18h-19h	12	0	22	1

3.3 Analyse des résultats par le groupe de travail

En général :

- Même sur le tronçon le plus fréquenté et dans une zone 30, **une moyenne de 2710 véhicules par jour ne constitue pas une densité de trafic problématique** selon les normes de l'OPC.
- **Ce sont les voitures qui constituent, et de très loin, l'essentiel du trafic** sur les trois tronçons mesurés.
- En dehors du premier tronçon, le trafic deux-roues est pratiquement inexistant.
- La part des camions se rendant à la carrière a constitué moins de la moitié des poids lourds en sortie de village, moins du tiers à « Moron 22 » et moins d'un cinquième à « Moron 10 ». Le groupe de travail constate par ailleurs qu'avec le plafond fixé de camions dans le plan de quartier (40 soit 20 allers et 20 retours), les proportions nouvelles ne seront pas particulièrement problématiques et le trafic voitures restera très largement majoritaire.
- Les vitesses moyennes enregistrées sont plutôt « convenables » à l'exception du trafic descendant à l'entrée du quartier.

Selon les heures de la journée :

- Le trafic montant et descendant reste en moyenne tout à fait acceptable, même aux principales heures de trafic, sur les deux tronçons supérieurs de la route de Moron.
- A Moron 10 par contre, le trafic voitures dépasse les 100 véhicules par heure et par direction sur 7 heures dans la journée ; mais les heures de grand trafic sont heureusement différentes pour les deux sens.
- Ces heures de grand trafic voitures à Moron 10 concordent malheureusement le matin et à midi avec les horaires scolaires ; le trafic voiture pour les transports scolaires participe d'ailleurs certainement à cette densification, mais les comptages ne nous fournissent pas de telles explications.
- Les relevés du trafic poids lourds par heure sont très faibles pendant les heures de fort trafic voitures ; de plus, selon la convention tripartite future, le trafic pour la carrière sera proscrit entre 11h45 et 13h15.

4. Priorités dans les améliorations à apporter

Outre la prise de connaissance des résultats des comptages routiers, la première séance du groupe de travail (20 août) a permis aux membres d'exprimer tour à tour, et sans contraintes de faisabilité, de coûts ou d'opportunité, toutes les améliorations qu'ils imaginaient. Beaucoup d'idées ont ainsi été évoquées dans une ambiance très créative et constructive. Dans un troisième temps, toutes ces idées ont été reprises et discutées une première fois, par rapport aux comptages d'une part, à leur faisabilité d'autre part.

Ensuite, le 2 octobre, tous les membres se sont retrouvés sur le terrain pour confronter « de visu » toutes les propositions exprimées à la réalité du terrain. Cette séance pluvieuse mais nullement orageuse a aussi permis de faire surgir de nouvelles propositions.

Le 11 novembre, les membres ont repris dans le détail toutes les mesures évoquées pour en déterminer la temporalité de réalisation et – grossièrement - les coûts.

Enfin, le 2 décembre, les membres ont complété et validé le présent rapport pour pouvoir ensuite respecter les délais d'une approbation par le conseil communal avant envoi au conseil général pour sa séance du 27 janvier 2020.

4.1 Sécurité

Les comptages routiers, la réalité du terrain et les connaissances des membres du groupe ont démontré que le thème de **la sécurité et les mesures de sécurisation étaient clairement prioritaires.**

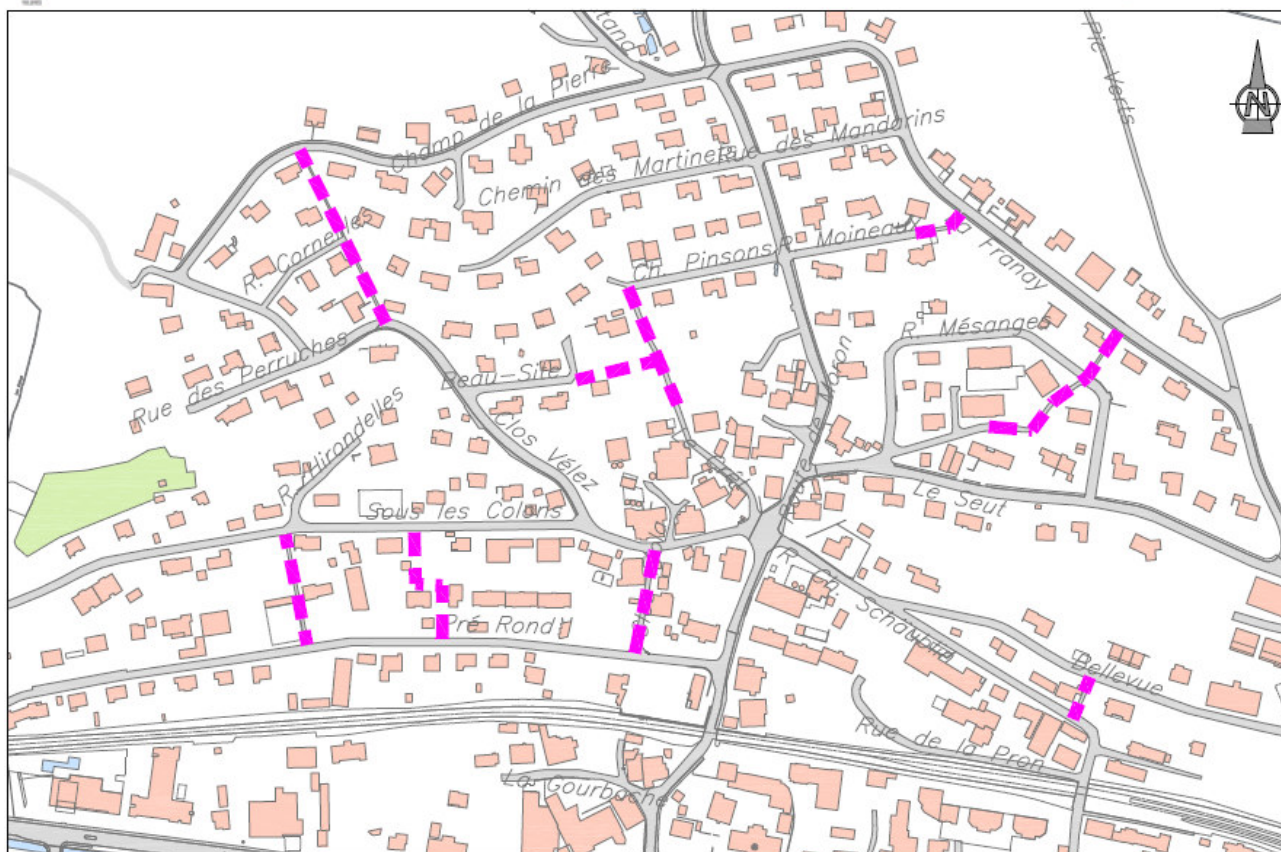
Ceci **avec ou sans réalisation de la carrière**, raison pour laquelle le groupe s'est « rebaptisé » « **route de Moron** ».

Avec une attention particulière à **porter sur les piétons et prioritairement les enfants/écoliers et sur le tronçon le plus fréquenté et le plus dangereux, allant de la route cantonale à Moron 10.**

Le chapitre suivant explique, détaille et illustre toutes les mesures proposées.

4.1.1 Chemins piétonniers « alternatifs »

Hors route de Moron, le groupe s'est aussi intéressé aux chemins piétonniers existants :



Pour constater que la marge d'amélioration visant à éviter au maximum le parcours le long de la route de Moron était faible, voire inexistant en dehors de la proposition 3 du chapitre suivant.

Le groupe propose néanmoins d'évaluer la faisabilité d'un prolongement du cheminement piétonnier du Crêt jusqu'au chemin des Martinets, voire Champ de la Pierre.

4.1.2 Mesures supplémentaires hors route de Moron

Le groupe propose aussi de sécuriser immédiatement le cheminement sud de la route cantonale pour les enfants devant se rendre à la Maison de l'Enfance, devant l'ex-Denner, franchissement du Pont puis traversée de la route.



Elargir le trottoir afin de ne plus permettre le croisement de véhicules sur le pont.
Mesure à réaliser en 2020.



Sécuriser la traversée des piétons pour passer d'un trottoir à l'autre.

Plus tard, une fois la réorganisation scolaire validée, il faudra aussi analyser de près les trafics et aménagements nécessaires de la place devant l'actuelle école primaire ainsi que les trafics en lien avec la future et provisoire EJC « en containers », puis de la nouvelle école primaire.

Enfin, plus généralement, le groupe estime du devoir de la commune d'évaluer tous les parcours scolaires, et, le cas échéant, de reproduire l'exercice présentement effectué pour la route de Moron.

4.2 Densité du trafic

Compte-tenu des résultats des comptages, le groupe estime les mesures dans ce domaine comme non prioritaires. Il préconise d'attendre de voir les résultats de la mise en œuvre urgente des mesures de sécurité puis de la mesure 4 « surélever la route de Moron » du chapitre suivant.

En cas de dégradation de la situation, on peut imaginer la mise en sens unique (direction Pontenet) de la rue du Pré Rond.

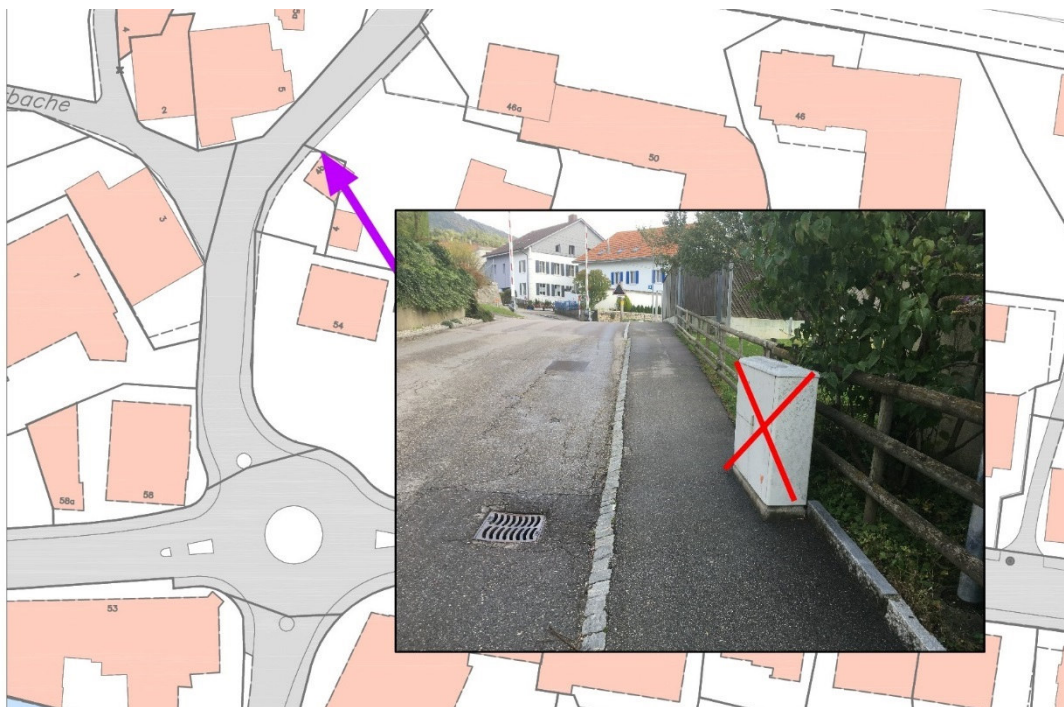
4.3 Bruit

Même constat pour ce domaine. Pas de nécessité immédiate par rapport aux trafics prévus. La mesure 4 - déjà citée - du chapitre suivant devra s'accompagner du remplacement des pavés par un revêtement bitumineux qui apportera une réponse partielle pour le tronçon le plus bruyant.

Le rapport « coûts-entretien » d'un revêtement anti-bruit sur toute la route de Moron est par contre jugé inadapté, ce type de revêtement ne convenant pas à notre altitude, et coûteux, à fortiori dans la situation financière délicate où se trouve la commune, et n'est donc pas proposé.

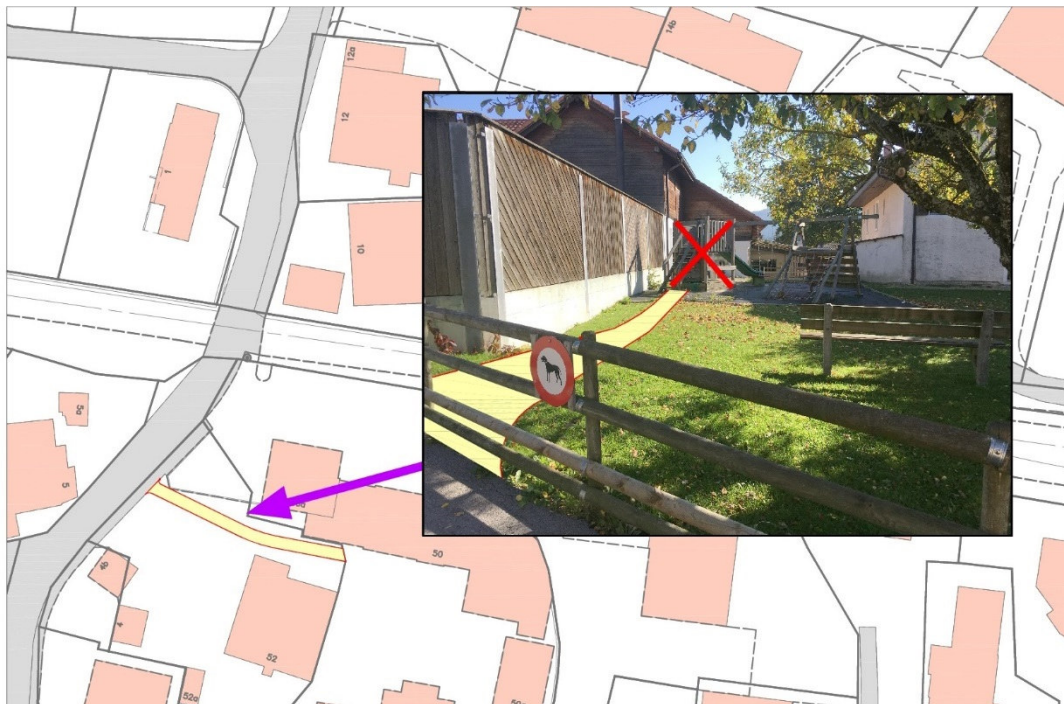
5. Propositions de réalisations

Ce chapitre décrit les 17 propositions du groupe de travail à réaliser sur et le long de la route de Moron. Propositions décrites sciemment de bas en haut en raison du degré de dangerosité des tronçons et comportant chaque fois un extrait de carte, une photo et en-dessous la description et le pourquoi de la proposition.



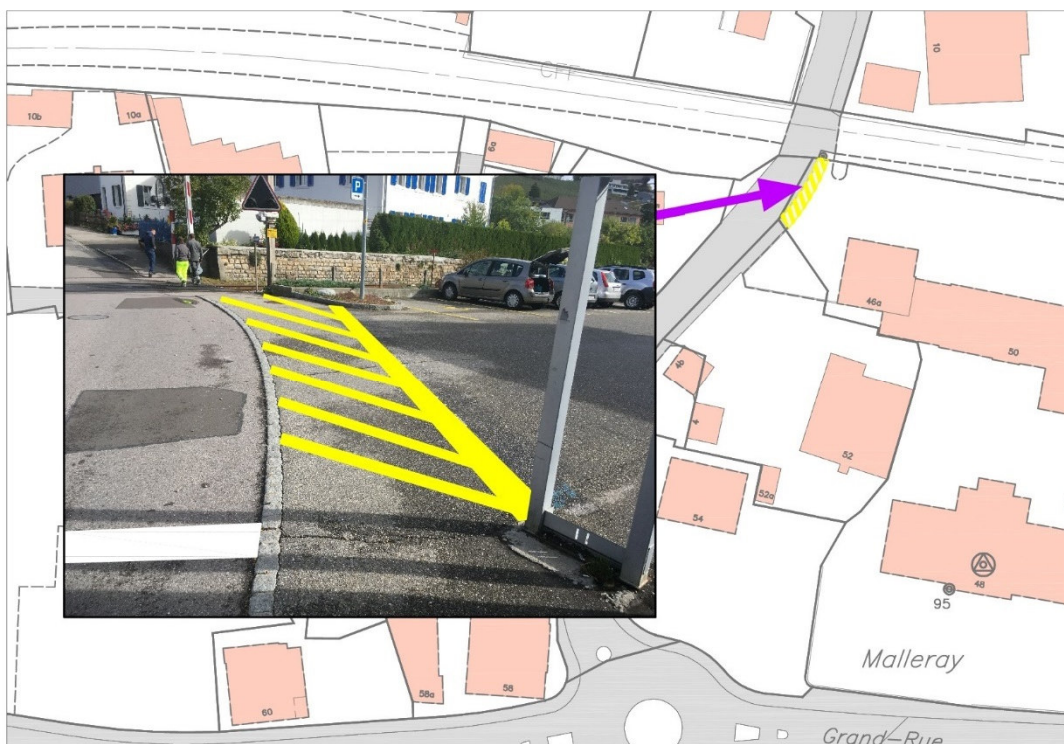
1. Déplacer le coffret électrique sur la parcelle communale voisine

Afin d'éviter aux piétons de devoir empiéter sur la route. Mesure peu coûteuse et immédiatement réalisable (2020).



2. Aménagement d'un chemin piétonnier sur le terrain derrière l'EJC

Afin d'éviter aux écoliers le cheminement ultérieur et jugé très dangereux, d'abord devant les moloks puis sur la place au trafic anarchique avec les parents d'élèves. Mesure à réaliser en 2020, peu coûteuse et gratuite pour la commune parce que généreusement offerte par la bourgeoisie de Malleray.



3. Marquer une zone striée jaune et une ligne d'arrêt avant les rails

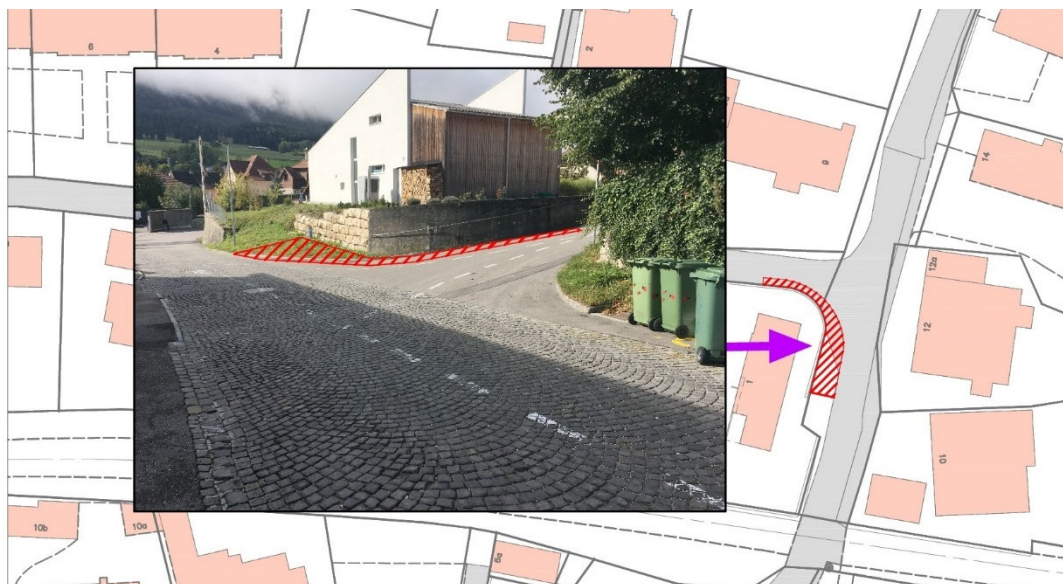
La zone striée jaune servant à rappeler qu'il s'agit ici d'un cheminement piétonnier, la ligne d'arrêt avant l'accès à la place et la déchetterie permettant d'éviter les « congestions bordéliques » juste devant les barrières du train. Mesure très peu coûteuse à réaliser immédiatement (2020).



4. Surélever la route de Moron

Une mesure importante pour la sécurité parce qu'elle oblige les véhicules à réduire leur vitesse, empêchant notamment le phénomène extrêmement dangereux des automobilistes qui accélèrent lors de la baisse imminente des barrières sans respecter ni la vitesse, ni la priorité de droite, ni le feu rouge, pas plus que les piétons ou les cyclistes. En accompagnant cette élévation de la route par le remplacement des pavés existants au profit d'un revêtement bitumineux on réduira drastiquement les nuisances sonores les plus importantes de tout le tracé. On profitera aussi de ces travaux pour remplacer les conduites et les emmailloter dans un coffre résistant. On permettra ainsi, si nécessaire, une interdiction ultérieure du trafic poids lourd descendant jusqu'à la route cantonale (l'élévation de la route leur permettant de tourner sur Pré Rond).

Cette mesure est importante mais très coûteuse : à planifier en 2021 et à réaliser en 2022 ou plus tard en fonction des possibilités budgétaires de la commune.



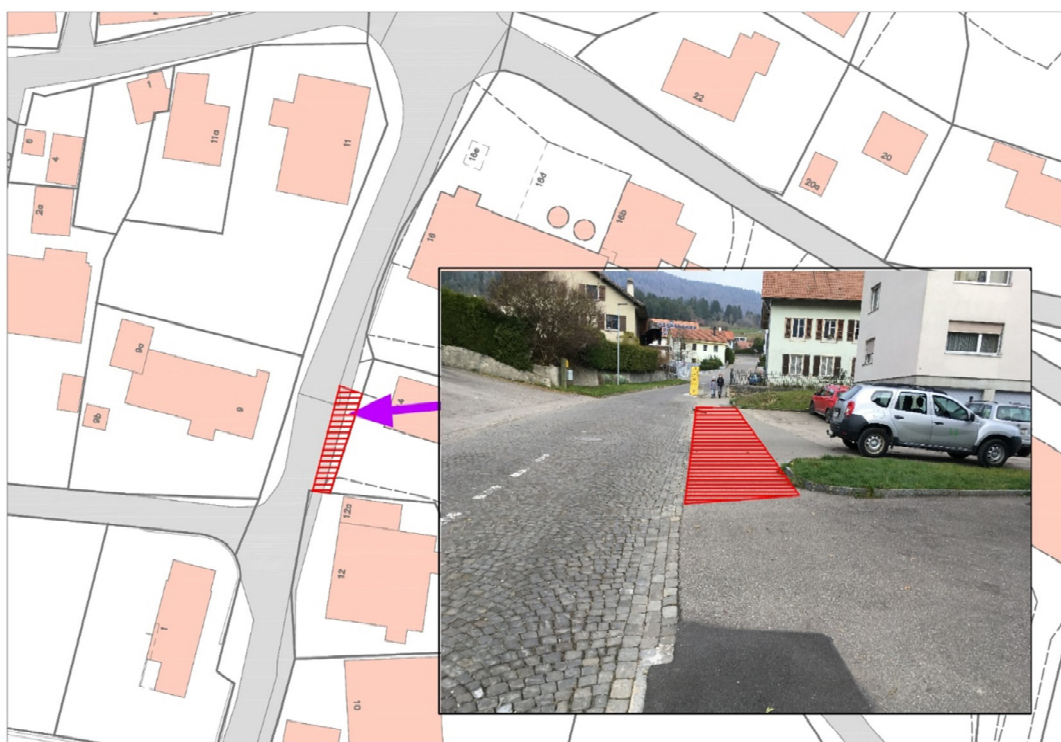
5. Créer une zone d'attente pour les piétons et sécuriser le cheminement le long du mur à l'entrée sud de Pré Rond

Afin de remplir le « néant actuel » à cet endroit suicidaire pour les piétons. Les véhicules motorisés doivent être rendus attentifs à la présence potentielle de piétons et à leurs droit de l'usage de la route. Mesure peu coûteuse à réaliser en 2020 ou 2021 en ayant à l'esprit les compléments visuels qui seront encore à apporter lors de l'élévation ultérieure de la route.



6. Elargir le trottoir en acquérant du terrain auprès du propriétaire foncier

Afin d'éviter aux piétons de devoir empiéter sur la route (idem proposition 1). Mesure peu coûteuse à planifier/négocier en 2020 et à réaliser en 2021.



7. Route de Moron 14 et 16: réduire l'espace pour accéder aux parcs des immeubles et augmenter l'espace à l'usage exclusif des piétons

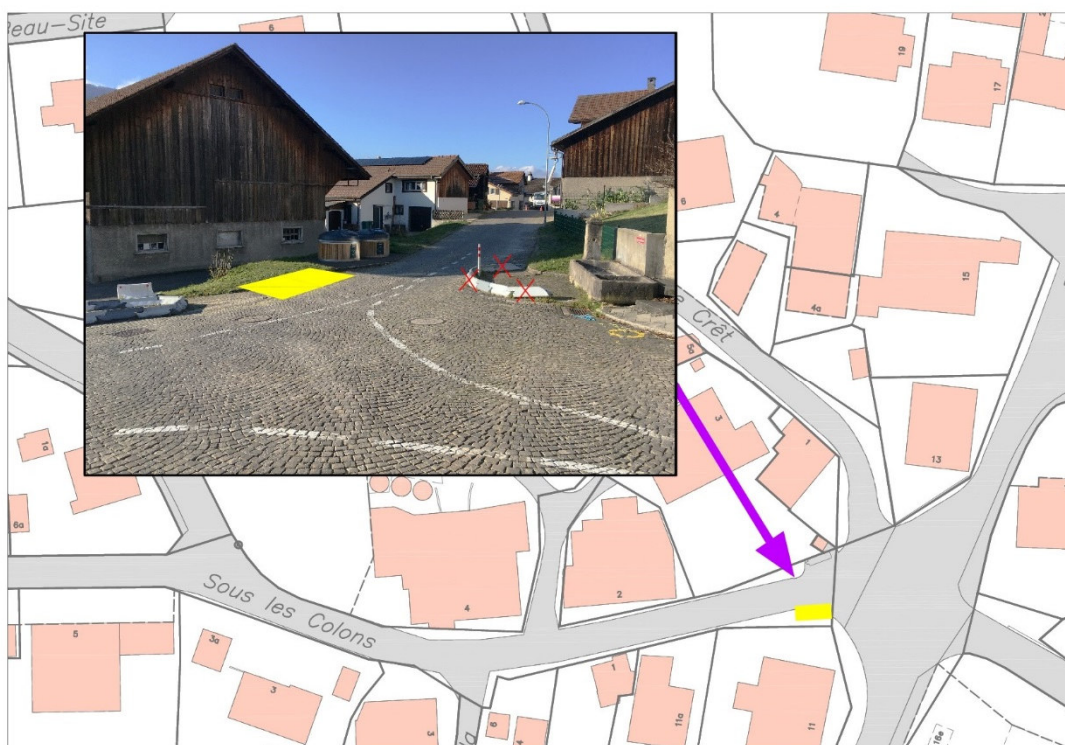
L'absence de repères est anxiogène pour les usagers les plus faibles que sont les piétons. En réduisant l'espace à emprunter par les voitures et en augmentant celui réservé aux piétons, on inverse le « rapport de force ». A voire encore pratiquement comment sécuriser au mieux ce passage (quelles parts alternées de trottoirs et de marquages) ? A planifier en 2020-21 et à réaliser en 2022 ou plus tard.



8. Verdir le carrefour « Colons-Crêt »

Ce carrefour fonctionne techniquement mais est jugé « moche ». Avec un aménagement paysager simple des îlots, l'esthétique du lieu s'en trouvera considérablement améliorée et pourra être « comptabilisée » dans les mesures climat envisagées par la commune.

En cas de réalisation de la carrière, évaluer si cela pourrait être une mesure de compensation à faire valoir. A réaliser en 2021 ou plus tard, selon les budgets.



9. Créer une place de parc pour accéder aux Moloks (sur la route à l'est des containers) et supprimer la chicane près de la fontaine

On fait ainsi « d'une place cinq coups » en améliorant l'accès aux moloks et leur utilisation, tout en maintenant une mesure de modulation de trafic, avec une revalorisation de la fontaine et une nette amélioration de l'esthétique d'ensemble. Mesure peu coûteuse à réaliser en 2020.



10. Poser et marquer un stop à la descente du Seut

Parce qu'une priorité de droite n'est pas adaptée à cet endroit. D'une part les véhicules venant du Seut doivent trop s'avancer pour y voir quelque chose au nord, d'autre part il faut donner la priorité aux véhicules de la route de Moran dans cette pente assez raide. Mesure à réaliser en 2020.



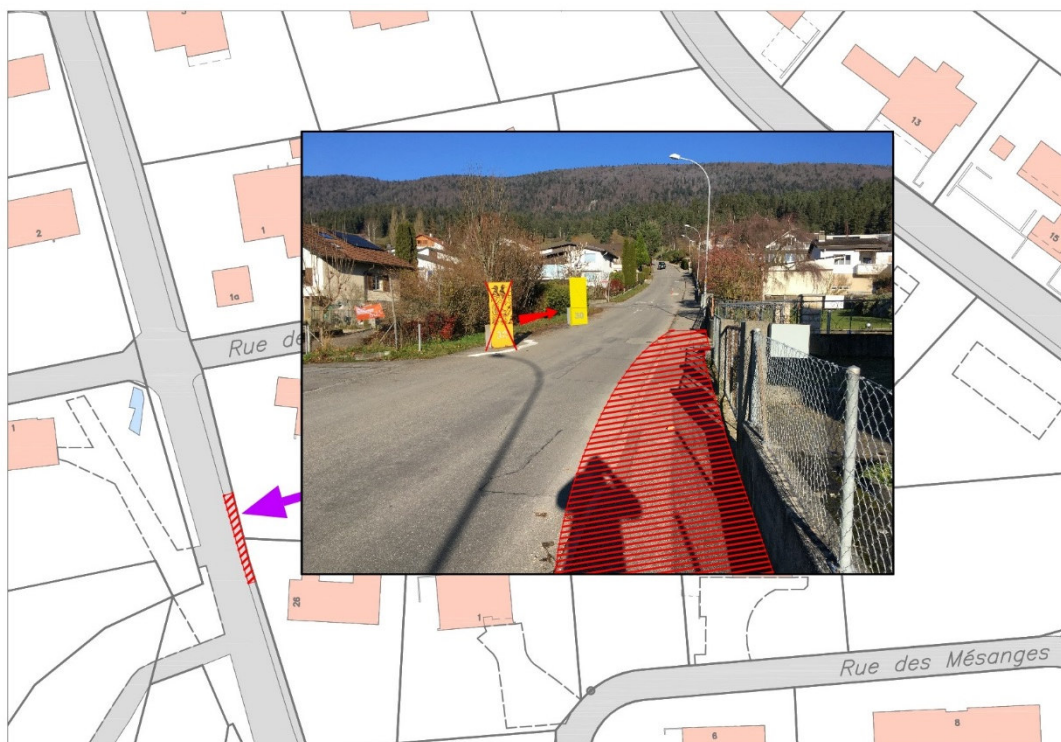
11. Agrandir la place pour containers du carrefour du Seut

Afin d'éviter aux piétons de devoir empiéter sur la route (idem propositions 1 et 6). A réaliser en 2020.



12. Corriger la pente du trottoir en surélevant une portion de la route de Moron 22

Car ce tronçon est impraticable en hiver et toute l'année pour les poussettes, ce qui oblige les piétons à emprunter la route. Planification en 2021 et réalisation en 2022 ou suivante.



13. Créer une chicane en corrigeant la pente du trottoir de la route de Moron 26-Moineaux 2

Car ce tronçon est également impraticable en hiver et toute l'année pour les poussettes. Le plot en béton d'en face sera par ailleurs déplacé de façon judicieuse pour former un « S » de modération de trafic. Planification en 2021 et réalisation en 2022 ou suivante.



14. Faire tailler toutes les haies de la rue

Une zone 30 avec priorités de droite exige une visibilité de 30m à 2.5m de l'intersection. On est à peu près partout loin du compte. Des lettres polies mais fermes seront envoyées à tous les propriétaires riverains pour qu'ils agissent dès le printemps 2020 et qu'ils s'évitent ainsi une exécution par substitution.



15. Abaisser le trottoir au carrefour (La Franay 2)

Parce que l'on aime les poussettes à Valbirse ! A réaliser sur budget 2020 ou 2021.



16. Poser un miroir à la sortie du Chemin des Merles

Parce que cette sortie est dangereuse, avec peu de visibilité et des véhicules qui roulent souvent trop vite. A réaliser en 2020.



17. Déplacer le poteau orange de rétrécissement plus au nord et poser une rangée de pavés gazon

Pour le poteau, afin d'obliger les véhicules à ralentir à cet endroit sans visibilité.
 Pour les pavés gazon parce que la route est étroite et qu'actuellement beaucoup de véhicules rechignent à mordre sur l'accotement. Mesure à réaliser en 2020, peu coûteuse et gratuite pour la commune parce que généreusement offerte par l'entreprise Faigaux.

5.1 Tableau récapitulatif des propositions

Description de la proposition	Date de réalisation	Estimation des coûts
Très importante pour la sécurité	2020	0 à 2'000.-
Nécessaire à la sécurité	2021	Entre 2'001.- et 10'000.-
Autres fonctions	2022 et suivantes	Plus de 10'000.- et nécessitant devis d'expert
1. Déplacement coffret électrique	Début 2020	Sur budget 2020
2. Nouveau chemin piétonnier	2020	3'000.- ? Financement par bourgeoisie de Malleray
3. Marquage cheminement piétonnier et arrêt voitures devant barrières	2020	Sur budget 2020
4. Surélévation carrefour Pré-Rond	2021 : planification Réalisation en 2022 ou plus tard	Devis d'experts pour multiples fonctions à remplir Total supérieur à 100'000.-
5. Zone d'attente et sécurisation cheminement piétonnier mur Pré Rond	2020 ou 2021 Compléments après réalisation 4.	A définir précisément
6. Elargissement trottoir Moron 10	Négociation 2020 Réalisation 2021	A définir précisément
7. Augmentation des aménagements piétonnier et réduction des espaces voitures à Moron 14 et 16	Si possible en 2022	A définir précisément
8. Embellissement carrefour Colons-Crêt	2021 souhaitable	Possibilité de financement externe
9. Place de parc pour Moloks	2020 souhaitable	A définir précisément
10. Stop à la descente du Seut	Début 2020	Sur budget 2020
11. Agrandissement place pour containers du carrefour du Seut	2020	Sur budget 2020
12. Correction pente trottoir Moron 22	Planification en 2021 et réalisation en 2022 ou suivantes	A définir précisément
13. Correction pente trottoir et élargissement à Moron 26 - Moineaux 2	Planification en 2021 et réalisation en 2022 ou suivantes	A définir précisément
14. Faire tailler toutes les haies	2020	Aux frais des propriétaires
15. Abaissement trottoir Franay 2	2020 ou 2021	A définir précisément
16. Pose d'un miroir aux Merles	2020	Sur budget 2020
17. Déplacement poteau et bande gazon en entrée nord	2020	3'000.- ? Financement par entreprise Faigaux

6. Conclusions

Le conseil communal a initié ce groupe de travail afin de limiter les nuisances supplémentaires provoquées par le trafic camions généré par la carrière. Les comptages ont cependant montré que ce trafic poids lourds n'était de loin pas le problème principal, ni aujourd'hui, ni demain.

Il n'en demeure pas moins que les appréhensions et peurs des riverains sont révélatrices d'un sentiment d'insécurité bien réel et que la commune se doit d'agir au niveau de la sécurité routière. Le groupe de travail s'est attaché très sérieusement à cette mission et propose une série de mesures qui, additionnées, améliorent considérablement la situation actuelle.

Finalement, le groupe est lui-même surpris de constater que ses réflexions l'ont ramené à la préoccupation principale de la commune, qui focalisera son attention et l'essentiel de ses moyens au cours des prochaines années, **LES ENFANTS**.

Avec le recul, nous constatons en effet que nos travaux doivent s'inscrire plus largement dans le dossier de réorganisation scolaire et que la sécurisation routière de la route de Moron en fait partie. Ce qui nous amène à recommander de reconduire les mêmes types de travaux et réflexions sur d'autres tracés scolaires importants de la commune.

Pour en revenir au projet de carrière de la Pierre de la Paix, le conseil communal avait formé ce groupe de travail selon la même composition, mais élargie, que la commission « carrière » déterminée dans une convention tripartite et qui accompagnera les travaux d'extraction et de décharge sur toute leur durée. Nous constatons que conseillers communaux, riverains, bourgeois et exploitants, avec l'appui des services techniques, ont travaillé de manière très constructive et qu'une telle commission est absolument nécessaire à l'avenir.

Et de conclure avec le constat paradoxal suivant : « Le projet de carrière a déclenché une réaction et des propositions de sécurisation routière, qui permettront, même avec des camions supplémentaires, une nette amélioration par rapport à la situation actuelle ».