



**COMMUNICATION
DE LA MUNICIPALITE
AU CONSEIL COMMUNAL**

C 04/2016

Vevey, le 19 janvier 2016

Ne pas diffuser
**Ce document doit encore faire l'objet d'une décision
du Conseil communal le 28 janvier 2016**

Réponse à l'interpellation de M. Alain Gonthier intitulée « Encore à propos de la modération de circulation et des nécessaires aménagements de surface »

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Monsieur Alain Gonthier a déposé le 3 décembre 2015 une brève interpellation intitulée «Encore à propos de la modération de circulation et des nécessaires aménagements de surface».

La nature du texte introduisant les deux questions indique bien que celles-ci- sont la résultante d'une différence de point de vue entre l'auteur de l'interpellation et le Syndic.

De ce fait et avant répondre à ces questions, nous nous permettons de rappeler à votre Conseil les principes généraux qui régissent les zones 30km/h et qui sont mis en œuvre par la Municipalité.

INTRODUCTION

Les différentes étapes de mise en place d'une zone 30

L'introduction de zones 30 sur notre territoire est réalisée selon les étapes suivantes :

- *Planification selon le PMU*

L'idée du passage d'une zone 50 à 30 km/h est discutée entre la Municipalité, les services communaux et les habitants, et selon le schéma du Plan de mobilité et d'urbanisme intégré.

- *Communication*

Une communication est faite à la population, avec une présentation publique suivant l'importance du projet.

- *Expertise et autorisation*

Une expertise, réalisée par un bureau d'ingénieurs, sert de base décisionnelle aux autorités et à la délivrance de l'autorisation cantonale. Pour rappel, les autorisations sont délivrées suite à une enquête publique pour les aménagements de l'espace public (travaux d'infrastructures) et à une publication dans la FAO pour la modification de régime de circulation et de signalisation).

- *Mise en œuvre*

Les zones 30 sont signalées par ASR et les mesures complémentaires, comme les travaux d'infrastructures, sont mises en œuvre.

- *Contrôle ultérieurs*

Un an après la réalisation, un contrôle est réalisé suivant des critères définis pour déterminer si les zones 30 ont permis d'atteindre les objectifs fixés. Ces contrôles sont réalisés ASR et vérifiés par les autorités cantonales.

Ce processus est actuellement en cours notamment pour les secteurs Torrent Rousseau, Place de l'Ancien Port.

Les 2 dernières étapes sont détaillées ci-après.

Mise en œuvre d'une zone 30

Il est parfois judicieux de réaliser le processus de réalisation d'une zone 30 en plusieurs phases, surtout en période de finances difficiles.

Etape 1 : Modification du régime de vitesse avec la mise en œuvre de moyens d'infrastructures minimaux

Cette étape permet de mettre en œuvre une zone 30 dans de brefs délais. Elle est réalisée avec des moyens limités. Elle est étudiée et calculée par les ingénieurs. Une fois mise en place, elle a pour avantage de changer le comportement des usagers. Elle doit bien évidemment répondre à toutes les normes et doit obtenir l'aval des autorités cantonales (Direction générale de la mobilité et des routes DGMR). Il faut relever que le manque d'attractivité et de qualité de l'aménagement de l'espace-rue caractérise souvent cette étape.

Etape 2 : Modification des aménagements de surfaces

Cette étape, qui est une résultante d'un concours d'espace public pour les projets les plus importants, permet de finaliser la démarche de la mise en place d'une zone 30 ou 20 par la réalisation un nouvel aménagement de l'espace-rue. Ces aménagements sont généralement réalisés en même temps que des travaux d'infrastructures souterraines. Pour les usagers, les habitudes étant déjà prises, l'acceptation de ces nouveaux aménagements est facilitée.

Contrôle d'une zone 30

Un an après l'instauration d'une zone 30, l'autorité compétente contrôle si les objectifs formulés ont été atteints selon l'art. 6 de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre¹ :

- Détermination de V85%: si V85% excède 38 km/h, il faut prendre des mesures supplémentaires de modération du trafic;
- Analyse d'éventuels accidents: le nombre d'accidents avec blessés graves et/ou tués devrait avoir diminué;

¹ RS 741.213.3, "Contrôle des mesures réalisées"

- Enquêtes sur la qualité de vie;
- Identification d'éventuels nouveaux déficits de sécurité;
- Constatation des conséquences pour le réseau routier;
- Détermination de la nécessité de mettre en place des éléments additionnels de modération du trafic.

REPONSES

Réponse formelle aux interrogations de Monsieur Alain Gonthier :

- 1. La Municipalité peut-elle fournir plus d'informations sur la façon dont les contrôles susmentionnés ont été effectués et sur leurs résultats détaillés ?*

Comme précisé en introduction, afin d'implanter une zone 30km/h, un comptage doit être effectué avant la mise en place de ladite zone et un deuxième dans l'année qui suit. La norme V85 (vitesse moyenne qui n'est pas dépassée par le 85% des véhicules) ne doit pas excéder 38 km/h. Si cette norme n'est pas respectée, la zone ne peut pas être homologuée et un aménagement doit être mis en place pour y répondre. Cette mesure est valable depuis le 1^{er} janvier 2002. Les zones 30 ayant été faites avant cette date n'ont pas eu besoin d'être "expertisées" selon l'actuel art. 3 de l'ordonnance sur les zones 30. Pour information, les contrôles radars ne peuvent pas être faits si la zone n'est pas homologuée.

Dans le cas de Vevey, chaque zone a été analysée avec des comptages situés à chaque fois sur le tronçon le plus rapide. Il apparaît que "avec ou sans aménagement" 92% des zones 30 répondent à la norme V85. Le tableau en annexe résume les résultats de ces campagnes.

Concernant les deux zones non conformes, à la hauteur de l'avenue de la Prairie 26 et sur le quai de Copet, des mesures ont été prises et il est d'ores et déjà prévu d'effectuer de nouvelles mesures de vitesse durant cette année et après la fin des travaux actuellement en cours à l'avenue de la Prairie.

De ce fait, nous pouvons donc sans autre tirer un bilan positif du respect des normes en vigueur dans les zones 30 sur le territoire communal.

- 2. Ne pense-t-elle pas, elle aussi, que des aménagements de surface sont nécessaires pour obtenir, sans mesures policières invasives le respect des autres usagers de la rue dans les zones à modération de circulation ?*

La zone idéale est une zone où une réduction spontanée de la vitesse serait induite par l'aménagement, sans devoir recourir à la signalisation. Et c'est bien dans cette direction que la Municipalité dirige ses ambitions en termes d'aménagements urbains.

Pour rappel, le PMU intègre la notion "de mobilité et d'urbanisme intégré", soit la prise en compte de l'espace-rue et de l'espace bâti. Le plan adopté par la Municipalité ne vise donc pas uniquement la résolution d'un problème de circulation et de vitesse, mais bien d'amélioration globale de la qualité de vie dans la ville et notamment dans les quartiers d'habitation.

Comme il est précisé en introduction, plusieurs projets en cours se limitent à une approche de type de modification du régime de vitesse avec l'emploi de moyens minimaux. La Municipalité estime que cette manière de faire lui permet de mettre en vigueur de nombreuses mesures avec des moyens adaptés aux finances communales et au plan des investissements.

En termes de priorité, il est aussi à noter que plusieurs projets d'envergures sont en cours de réflexion, comme les réaménagements de la place de la Gare et de la place du Marché.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, le 21 janvier 2016.

Au nom de la Municipalité
le Syndic le Secrétaire



Laurent Ballit Grégoire Halter

Respect de la norme V85 dans les zones 30

lieu	véhicules/jours	mois	année	v limite	v moyenne	v85	
Av. de la Prairie	860	6	2006	30	28	37	La V85 autorise jusqu'à 38km/h
Av. de la Prairie 26	790	6	2006	30	29	39	
Av. de Savoie 4	390	5	2008	30	20	34	
Av. des Pleiades	400	6	2006	30	24	34	
Av. Gustave Coindet	2790	4	2006	30	25	34	
Av. Gustave Coindet	3340	5	2007	30	24	34	
Av. Gustave Coindet 6	2410	5	2007	30	21	34	
Paderewski 20	2001	4	2015	30	25	34	
Quai de Copet 6	790	1	2012	30	31	40	
Quai de la Veveyse 11	3190	5	2007	30	22	28	
Quai de la Veveyse 21 d	2650	4	2006	30	26	35	
Quai de la Veveyse 6	2210	5	2007	30	30	37	
Quai de la Veveyse 6	1580	4	2006	30	22	29	
Quai de l'Arabie 3	270	4	2006	30	20	34	
Rue Aimé-Steinlen 5	4580	5	2007	30	22	29	Nb de mesures depuis 2006
Rue Aimé-Steinlen1	4330	4	2006	30	21	35	
Rue Blanchoud 8	560	5	2006	30	22	37	25
Rue Collet 5	1255	4	2010	30	20	34	
Rue de l'Hôtel-de-Ville 3	4230	9	2013	30	22	29	Respect de la V85
Rue des Communaux 14	1280	6	2006	30	28	37	
Rue des Communaux 17	690	6	2006	30	24	35	92.00%
Rue des Communaux 5	300	6	2006	30	23	30	
Rue du Collège 16	880	5	2010	30	20	34	Non respect de la V85
Rue du Midi 30	1060	4	2006	30	20	35	
Rue Sainte-Claire 6	900	5	2010	30 en 2014	20	34	8.00%