



MUNICIPALITE

PRÉAVIS N°09/2024 AU CONSEIL COMMUNAL

Demande d'adoption, en application de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), du projet de sécurisation du boulevard d'Arcangier et de son réaménagement de surface

Commissions	Date – heure	Lieu
Commission ad hoc	Ma. 26 mars 2024 à 18h00	HDV – Salle 2
Commission des finances	--	--
Commission de l'environnement et de l'énergie	Je. 07 mars 2024 à 18h30	HDV - Salle 6

TABLE DES MATIÈRES

1. OBJET DU PRÉAVIS.....	2
2. CHRONOLOGIE DU PROJET.....	2
3. LE PROJET.....	4
4. OPPOSITIONS, CONCILIATIONS ET DÉTERMINATION DE LA MUNICIPALITÉ.....	5
5. CALENDRIER.....	7
6. CONCLUSION.....	7

Vevey, le 26 février 2024

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. OBJET DU PRÉAVIS

Le présent préavis a pour objet la demande d'adoption du projet de réaménagement du boulevard d'Arcangier, en application de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou).

A noter que le projet routier a été mené conjointement avec la Municipalité de la Tour-de-Peilz. Le présent préavis demande l'adoption de la partie veveysanne du projet. La partie située sur la Tour-de-Peilz devra être adoptée par le Conseil communal boéland. En cas de refus du Conseil communal boéland et d'adoption du Conseil communal veveysan, les aménagements peuvent être réalisés uniquement à Vevey.

Contexte

Le boulevard d'Arcangier est une route collectrice avec des charges de trafic d'environ 5'000 véhicules/jour et des vitesses moyennes constatées de 50 km/h. Celui-ci est un axe important pour la liaison cyclable par les hauts entre la Tour-de-Peilz et Vevey, permettant notamment l'accès au gymnase de Burier depuis le quartier de Charmontey. Ce boulevard est important pour les accès routiers de certains quartiers de la Tour-de-Peilz mais il est également utilisé à mauvais escient par des automobilistes voulant éviter de passer par la route cantonale (RC780).

Le Boulevard d'Arcangier se caractérise par une chaussée étroite, du stationnement à cheval sur le trottoir au nord, de nombreux accès riverains ainsi qu'un trottoir nord étroit et encombré par le stationnement. Les vitesses pratiquées sont trop élevées par rapport à la largeur de la chaussée. Le trafic motorisé engendre beaucoup de nuisance (bruit) et d'insécurité (vitesse) et la visibilité est insuffisante au niveau des traversées piétonnes. Les arbres du boulevard sont un atout majeur qui apportent ombre et fraîcheur.

Afin de répondre aux objectifs du concept directeur de diminuer les nuisances liées au trafic routier ainsi que de sécuriser les trajets à pied et à vélo et d'également répondre à une pétition déposée par les riverain·e·s du boulevard d'Arcangier, les Municipalités de Vevey et de la Tour-de-Peilz ont élaboré conjointement un projet d'aménagement pour la mise en zone 30 km/h du boulevard d'Arcangier.

2. CHRONOLOGIE DU PROJET

2021 Pétition des riverain·e·s pour la mise en zone 30 km/h du boulevard d'Arcangier

Une pétition demandant la mise en zone 30 km/h du boulevard d'Arcangier de jour comme de nuit a été déposée en juin 2021. Cette pétition a récolté 257 signatures ainsi qu'une lettre de soutien de Pro Vélo Riviera.

Cette pétition était portée par Mme Carine Gaillard Ballandras et M. Dominik Baumgartner, tous deux riverains du boulevard d'Arcangier. Elle demandait l'adaptation de la limitation de vitesse à 30 km/h afin d'améliorer la sécurité et réduire les nuisances sonores.

La Municipalité de Vevey, conjointement avec celle de la Tour-de-Peilz, a décidé de répondre favorablement à cette pétition et de lancer un projet de requalification de ce boulevard. Les études ont été menées en collaboration avec les services techniques boélands.

2022 Atelier participatif

Le 28 juin 2022, URB a organisé un atelier participatif avec les riverain·e·s. Celui-ci a consisté en une présentation des objectifs et contraintes d'aménagement, l'établissement d'un diagnostic par les riverain·e·s, la confrontation de ce diagnostic avec celui réalisé par les mandataires et d'une explication des procédures et du calendrier prévisionnel.

2023 Adoption du crédit d'ouvrage

Dans sa séance du 15 juin 2023, le Conseil communal de Vevey a décidé d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 3'095'000.- pour la réfection des réseaux communaux de canalisations et routes en 2023. Ce crédit prévoit CHF 995'000.- pour le projet de réaménagement du boulevard d'Arcangier.

2023 Préavis positif de la DGMR au dossier d'enquête LRou

En juin 2023, les Municipalités de Vevey et de la Tour-de-Peilz ont soumis au Canton le projet d'aménagement du boulevard d'Arcangier pour l'examen préalable conformément à la procédure LRou.

Le préavis LRou a été reçu le 19 septembre 2023. Les services cantonaux consultés ont préavisé favorablement au projet de réaménagement du boulevard d'Arcangier (préavis IBs – PR 226'384).

A noter que la légalisation de la limitation de vitesse à 30 km/h suit une procédure séparée du projet routier. La procédure d'abaissement de vitesse doit passer devant la Sous-commission de limitation des vitesses (SCLV) avant d'être approuvée par le Canton. Celle-ci fera ensuite l'objet d'une publication dans la feuille des avis officiels (FAO).

2023 Enquête publique

Les Municipalités de Vevey et de la Tour-de-Peilz ont soumis le projet de réaménagement du boulevard d'Arcangier à l'enquête publique du 1er novembre 2023 au 30 novembre 2023.

Le projet a soulevé quatre oppositions et cinq observations.

Les plans ont été modifiés pour supprimer la place de stationnement prévue en face du débouché du chemin des Liserons. Cette modification a répondu à trois oppositions et deux observations. Elle permettra de ne pas péjorer les accès au chemin des Liserons par rapport à l'état actuel, notamment pour les véhicules intermédiaires (p.ex. camionnettes et ambulances). Celle-ci va également diminuer l'effet de modération du trafic recherché mais cela est acceptable car le boulevard d'Arcangier est en courbe à ce niveau-là.

Le dossier d'enquête, les plans modifiés et la synthèse LRou sont en annexes.

3. LE PROJET

Aménagement routier

Les principes d'aménagement sont les suivants :

- la perméabilisation du trottoir entre les arbres, qui se fera par la mise en place d'un revêtement stabilisé de type limanat permettant de donner plus d'eau aux arbres tout en étant praticable par les piétons pour éviter un trottoir trop étroit. Il est également prévu de planter 2 arbres du côté de la Tour-de-Peilz et 1 arbre à Vevey.
- l'aménagement de trois zones avec du mobilier urbain réparti sur le boulevard (deux nouvelles zones situées au débouché du chemin de Rolliez et sur l'Ognona à la frontière entre la Tour-de-Peilz et Vevey ainsi que la zone existante au débouché du chemin Sous-Chaponneyres).
- des bancs relais seront également prévus pour avoir une assise tous les 150 mètres.
- un principe de zone 30 sur axe dédié à la circulation générale avec les passages piétons maintenus et des trottoirs traversants au droit du chemin des Pinsons et l'avenue de Rolliez pour améliorer les cheminements des piétons.
- la visibilité au niveau des passages piétons est améliorée grâce à des rétrécissements de chaussée.
- les places de stationnement sont au niveau de la chaussée et séparées par une bordure du trottoir. Celles-ci sont protégées par un îlot physique avant le début des cases de stationnement.
- des rétrécissements de chaussée alternés afin de ralentir le trafic tout en gardant un gabarit permettant d'absorber les charges de trafic.

Contrairement au centre-ville où des zones 30 traditionnelles ont été réalisées, il est prévu de réaliser une zone 30 sur « axe dédié à la circulation générale ». Ce type de zone 30 fait l'objet d'une directive de la DGMR de janvier 2023 et est adapté aux routes ayant une orientation trafic tel que le boulevard d'Arcangier. Le tableau ci-après explique les différences vis-à-vis d'une zone 30 traditionnelle.

	Zone 30 Classique	Zone 30 Sur axe dédié à la circulation générale
Passages pour piétons	Sauf cas particulier (école, EMS, etc.) pas de passages marqués (aides à la traversée possible)	Peuvent être maintenu
Faisabilité / légalisation	Exploitation habituelle/classique	Peu de retours d'expérience
Priorité aux carrefours	Priorité de droite	Maintien des pertes de priorité possible
Trottoirs traversants	Aménagement en principe pas possible	Aménagement possible (Av. de Rolliez et Ch. des Pinsons)

Différence entre une zone 30 classique et une zone 30 sur axe dédié à la circulation générale

Assainissement du bruit routier

Un revêtement phono-absorbant est prévu afin de répondre aux mesures de l'étude sur le bruit routier faite à l'échelle de la ville. A noter que la baisse de la vitesse autorisée à 30 km/h n'est pas suffisante pour respecter les limites de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et qu'un revêtement phono-absorbant reste nécessaire.

Réseaux de récupération et d'évacuation des eaux

Le réseau séparatif est déjà en place, un renforcement des canalisations par chemisage est prévu, ainsi que des raccordements secondaires, des attentes et des adaptations de chambres seront réalisés permettant la concrétisation finale de la mise en séparatif pour les conduites des parcelles privées ; ce qui permettra une diminution notable du volume des eaux usées à traiter à la STEP.

Éclairage public

L'éclairage public du Boulevard d'Arcangier a été totalement rénové au moyen de LED en 2014. Le projet prévoit uniquement le remplacement des câbles d'alimentation actuellement en cuivre non protégé. Une nouvelle canalisation sera mise en place et l'installation des câbles d'alimentation nécessitera la dépose et la remise en place des 18 mâts existants. Des abaissements normés de l'intensité lumineuse entre 23h et 5h seront programmés de manière à réduire la consommation nocturne et la pollution lumineuse.

Autres services

La Romande Energie et le SIGE pour ses eaux potables, s'intégreront dans le projet pour le renouvellement de leurs conduites.

4. OPPOSITIONS, CONCILIATION ET DÉTERMINATION DE LA MUNICIPALITÉ

Ce projet est soumis à la procédure prévue aux articles 13 et suivants de la loi sur les routes, du 10 décembre 1991 (LRou). Le projet routier est soumis à l'adoption du Conseil communal, puis à l'approbation du Département cantonal en charge de la mobilité. Il incombe au Conseil communal, sur proposition de la Municipalité, de statuer sur les oppositions déposées dans le cadre de l'enquête publique.

5 observations et 4 oppositions ont été formulées durant l'enquête qui s'est déroulée du 1^{er} au 30 novembre 2023. A ce jour, 1 opposition a été maintenue.

Opposition de M. Jean-Daniel Tenthorey

Les demandes formulées dans l'opposition concernent :

1. La réduction de la chaussée à 4.4 mètres au niveau du passage piéton situé au débouché du chemin des Pinsons. L'opposant juge *que* « *cette réduction est inutile. [...] Ramener la chaussée à 4.4 mètres de large amènera des freinages intempestifs par des véhicules circulant dans le sens Vevey- La Tour-de-Peilz ; dans le même sens : des « bouchons » et des risques de collisions par l'arrière, une augmentation de la pollution par des véhicules arrêtés. [...] »*

2. Les bordures hautes prévues avant et après les places de stationnement. Selon l'opposant : « *Les places de stationnement pouvant ne pas être occupées 24 heures sur 24, les bordures hautes prévues à leur endroit doivent être supprimées. En pareil cas ces bordures créeront un danger pour des usagers devant « serrer à droite » pour éviter un accident avec un autre usager arrivant en sens inverse et ne tenant pas sa place. »*
3. L'opposant demande également le maintien de la bande centrale qui délimite le milieu de la chaussée en argumentant qu'elle est « *un élément amenant les conducteurs des véhicules à circuler bien à leur place et à être prudents, soit à ne pas rouler trop vite. [...] Depuis son existence, cette ligne a évité de nombreux petits accrochages. »*

L'intégralité de l'opposition est en annexe.

Conciliation

Le Municipal responsable et des techniciens du service de l'urbanisme et de la mobilité ainsi que des représentant·e·s de la Tour-de-Peilz ont rencontré l'opposant en date du 21 décembre 2023. Le PV de la séance de conciliation et les échanges de courriers sont en annexe. À ce jour, l'opposition de M. Jean-Daniel Tenthoirey est maintenue.

Détermination de la Municipalité

La Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition en tenant compte des éléments suivants :

1. la réduction de la chaussée à 4.4 mètres prévue au niveau du passage piéton situé au débouché du chemin des Pinsons est nécessaire pour assurer la sécurité des piéton·ne·s. Ce rétrécissement est indispensable pour avoir une visibilité suffisante au niveau du passage piéton. Au vu des charges de trafic et de la longueur du rétrécissement, les risques de croisement à cet endroit sont faibles et auront lieu principalement aux heures de pointe. La fluidité du trafic sera assurée et les éventuels temps d'attente pour les automobilistes seront courts.
2. Les bordures hautes prévues avant et après les places de stationnement ont comme objectif de sécuriser les voitures stationnées et ainsi d'éviter des rétroviseurs arrachés comme cela est régulièrement constaté actuellement. Ces îlots avant les places de stationnement seront végétalisés ce qui augmentera leur visibilité. Le fait de mettre les places de stationnement au niveau de la chaussée permettra d'éviter que les voitures stationnées empiètent sur les trottoirs et améliorera le confort pour les piéton·ne·s.
3. Le maintien de la ligne blanche centrale n'est pas conforme à la norme VSS 40 862. En effet, la chaussée est de 5.00m au droit des rétrécissements. Les normes ne préconisent pas de ligne centrale de direction pour des largeurs de chaussée de moins de 5.50m car cela incite les automobilistes à rouler vite et créé des problèmes de sécurité. Actuellement certains automobilistes n'adaptent pas leur vitesse à la situation locale et à la largeur du boulevard d'Arcangier comme le démontre les nombreux débris de rétroviseur, constatés lors des différentes visites sur place. A noter que cette ligne blanche est un élément de signalisation et ne fait pas l'objet de la procédure LRou qui fait l'objet de ce préavis. La légalisation de la signalisation fait l'objet d'une autre procédure.

5. CALENDRIER

Le calendrier intentionnel est le suivant :

- dépôt au Conseil communal le 14 mars 2024
- adoption par le Conseil communal le 2 mai 2024
- approbation par le Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines - 1 à 2 mois
- réalisation - 9 mois

La Tour-de-Peilz prévoit de faire adopter la partie boélande du projet à leur conseil communal du 15 mai prochain. En cas d'adoption par le Conseil communal veveysan le 2 mai 2024, le début des travaux peut être attendu pour juin 2024 (sous réserve de l'approbation définitive par le canton (DCIRH) avec une mise en service du nouvel aménagement au premier trimestre 2025.

A noter que le projet serait réalisable sur la partie veveysane même si celui-ci venait à être refusé par le Conseil communal boéland.

6. CONCLUSION

En conclusion, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

- VU** le préavis N° 09/2024, du 26 février 2024, concernant la « Demande d'adoption du projet de sécurisation du boulevard d'Arcangier et de son réaménagement de surface » ;
- VU** le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour ;

d é c i d e

1. d'adopter la partie veveysanne du projet d'aménagement du boulevard d'Arcangier en application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou) ;
2. d'adopter la détermination de la Municipalité relative à l'opposition de M. Jean Daniel Tenthorey au projet de réaménagement du boulevard d'Arcangier, en application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou).

Au nom de la Municipalité
le Syndic le Secrétaire


Yvan Luccarini


Grégoire Halter



Municipal délégué : M. Antoine Dormond

Annexes :

1. Rapport de mise à l'enquête ;
2. Plan modifié suite à l'enquête publique ;
3. Préavis positif de l'examen préalable ;
4. Opposition M. Jean Daniel Tenthorey (correspondances et PV de la séance de conciliation).



182 - VILLE DE VEVEY/LA TOUR-DE-PEILZ REAMENAGEMENTS – BOULEVARD D'ARCANGIER

RAPPORT DE MISE A L'ENQUETE MISE A JOUR DU 19.02.2024



MAITRE D'OUVRAGE :

AUTEUR DU PROJET :

DATE :

SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

DU

AU

Rue du Lac 36
CH – 1815 Clarens

T+F +41 21 961 23 93

N +41 79 252 94 92

E info@sachamei.com
www.sachamei.com

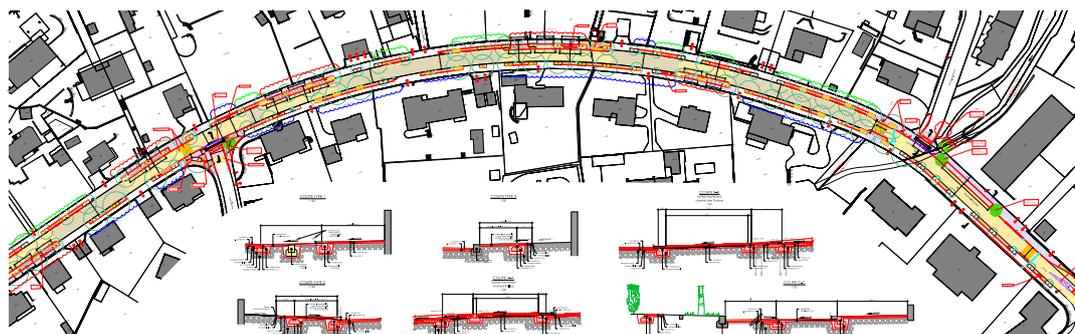




TABLE DES MATIERES

1	Préambule	3
2	Situation	3
3	Contexte.....	3
4	Démarche	4
4.1	Comptages.....	4
4.2	Bus et transports publics	4
4.3	Places de stationnement	4
4.4	Passages pour piétons.....	5
4.5	Zones vertes et végétation	5
5	Géométrie en plan.....	5
5.1	Gabarits.....	6
5.2	Bordures.....	7
6	Altimétrie.....	7
6.1	Profil en long	7
6.2	Pente transversale.....	7
7	Évacuation des eaux	7
8	Bruit.....	8
9	Structure de chaussée	8
10	Travaux.....	8
11	Conclusion.....	9



*Variante de projet retenue*

4 DEMARCHE

4.1 COMPTAGES

Des comptages ont été effectués en 2015 et 2020 par l'ASR. Les résultats des comptages, fournis par « Cartoriviera » sont les suivants :

- Comptage de 2015 :
 - Trafic journalier moyen : 5'100 véhicules
 - Vitesse (V_{85})¹ : 50 [km/h]
- Comptage de 2020 :
 - Trafic journalier moyen : 5'000 véhicules
 - Vitesse (V_{85}) : 49 [km/h]

4.2 BUS ET TRANSPORTS PUBLICS

Aucune ligne de bus ou de transports public est située sur la Boulevard d'Arcangier.

4.3 PLACES DE STATIONNEMENT

Les places de stationnement ont été redimensionnées selon les exigences des normes VSS (longueur : 7 [m], largeur : 2 [m]) dans le but d'améliorer le confort de stationnement.

Le nombre de place de stationnement a été réduit :

- Nombre de places de stationnement actuelles :
Vevey : 22 La Tour-de-Peilz : 9 Total : 31
- Nombre de places de stationnement du projet :
Vevey : 12 La Tour-de-Peilz : 4 Total : 16

La réduction du nombre de place de stationnement s'explique par le fait que les zones vertes et les places de stationnement ont été agrandies, les trottoirs ont été élargis pour laisser place de nouvelles zones perméables. Mais également par la mise en place d'un stationnement alterné sur les deux côtés de la chaussée.

¹ V_{85} = Limitation de vitesse non dépassée dans 85% des cas.



4.4 PASSAGES POUR PIETONS

Afin d'améliorer la sécurité et la visibilité, des avancées de trottoirs ont été ajoutées au droit de chaque passage piétons. En effet, les visibilités sont insuffisantes en raison de l'épaisseur des troncs des arbres existants. Ainsi, en réduisant la largeur de la chaussée à 5 [m], les piétons sont plus visibles par les différents véhicules.

Pour l'un des passages pour piétons, il a été choisi de réduire la chaussée à 4.4 [m] car celui-ci se situe dans un virage où la visibilité est moindre. En effet, cette situation augmente l'insécurité. Il a donc été choisi d'effectuer une réduction de chaussée plus conséquente afin de garantir la sécurité des piétons et améliorer le confort.

L'éclairage public au niveau des passages pour piétons sera adapté en fonction des normes en vigueur.

4.5 ZONES VERTES ET VEGETATION

Les zones vertes ont été agrandies et des zones en limanat ont été ajoutées sur les trottoirs entre les différentes fosses des arbres existants dans le but d'augmenter les surfaces perméables. De plus, le revêtement entre les fosses d'arbres offre une largeur supplémentaire utilisable par les piétons.

5 GEOMETRIE EN PLAN

Un nouvel aménagement a été intégré au Boulevard d'Arcangier et les éléments suivants ont été pris en considération.

- Les accès des riverains ne sont pas affectés.
- L'offre en stationnement sera inférieure à celle existante.
- Les places de stationnement latéral sont entourées par des bordures hautes et protégée par un îlot en dur.
- La chaussée est rétrécie dans les zones de stationnement latéral et des passages piétons.
- Deux trottoirs traversants ont été ajoutés (Avenue de Rolliez et Chemin des Pinsons)
- Des zones en limanat sur trottoir afin de désimpermeabiliser le sol. Ces zones sont également utilisables par les piétons.
- Certaines zones vertes existante ont été agrandies.



5.1 GABARITS

Selon les normes VSS, les cas et les largeurs de croisement en fonction des vitesses, avec les marges de mouvement, gabarits des véhicules et les marges de sécurité sont les suivantes :

Cas voiture/voiture :

- De 0 à 20 [km/h] : 4.00 [m].
- De 30 à 40 [km/h] : 4.70 [m].
- De 50 à 70 [km/h] : 5.10 [m].

La vitesse choisie de 30 [km/h] et une largeur de chaussée à 5 [m], respectivement 6 [m], permettent le croisement aisé de deux voitures. Les virages ainsi que les rétrécissements de chaussée alternés auront pour but de limiter la vitesse.

Cas voiture/camion :

- De 0 à 20 [km/h] : 4.80 [m].
- De 30 à 40 [km/h] : 5.50 [m].
- De 50 à 70 [km/h] : 5.90 [m].

Le croisement d'une voiture et d'un camion incite les conducteurs à réduire leur vitesse à moins de 30 [km/h] le long des places de stationnement latéral et devant les passages pour piétons. En effet, les largeurs de chaussée de ces zones est de 5 [m].

Cas camion/camion :

- De 0 à 20 [km/h] : 5.60 [m].
- De 30 à 40 [km/h] : 6.30 [m].
- De 50 à 70 [km/h] : 6.70 [m].

Le croisement de deux camions oblige l'un des deux à s'arrêter avant les zones de stationnement latérales et au niveau des passages pour piétons. Hors de ces zones, un croisement à moins de 30 [km/h] est possible.

Cas camion remorque/camion remorque (LWA-A8) :

Le croisement de deux camions remorques est identique au cas de croisement avec deux camions. Des simulations AutoTurn ont été effectuées et démontrent que ce cas de croisement est possible hors rétrécissement de chaussée à une vitesse de 10 km/h. Les simulations ont également démontré que la distance entre les rétrécissements de chaussée permet le croisement de deux camions remorques.



Variante de projet et cas de croisement

Bleu :

Le croisement de deux camions n'est pas possible.



Concernant les places de stationnement, celles-ci ont été dimensionnées selon les normes VSS pour un niveau de confort B. Les dimensions minimales sont de 2 [m] de largeur et 7 [m] de longueur. Cependant, deux places de stationnement dérogent à la norme et ont dû être réduites (6.88 et 6.55 [m]) à cause des éléments existants tel que les candélabres et les arbres.

La chaussée a donc une largeur générale de 6 [m] avec des rétrécissements à 5 [m] dans les zones de stationnements, au niveau des passages piétons et un rétrécissement à 4.4 [m] pour le passage piétons nécessitant une sécurité supplémentaire.

5.2 BORDURES

Plusieurs types de bordure ont été utilisés pour ce projet :

- Les bordures granit à 12 [cm] de hauteur, utilisées principalement comme bordure de trottoir.
- Les bordures de 1 pavés granit, utilisées pour délimiter les zones de stationnement et pour délimiter les zones de trottoir en revêtement bitumineux et limanat stabilisé.
- Les bordures biaisées 25/6 granit franchissables, utilisées pour les trottoirs traversant.

6 ALTIMETRIE

6.1 PROFIL EN LONG

Le profil de la route sera le même que l'existant.

6.2 PENTE TRANSVERSALE

Les dévers de la chaussée existante seront conservés afin de respecter les niveaux de part et d'autre de la route.
Concernant les trottoirs refait à neuf, une pente minimale de 2% a été mise en place en direction de la chaussée.

Concernant les places de stationnement latéral, une pente minimale de 1.5% a été mise en place en direction de la chaussée.

7 ÉVACUATION DES EAUX

Une visite des lieux a été effectuée. Il a été constaté que globalement la pente longitudinale et les dévers existants sur la chaussée et les trottoirs sont suffisant pour que l'évacuation des eaux s'effectue correctement. Quelques endroits restent à adapter, notamment aux endroits où les racines ont soulevé le revêtement.

Le collecteur d'eaux claires existant sera conservé.

Les surfaces étanches ne sont pas augmentées, par conséquent l'évacuation des eaux de surfaces par le collecteur d'eaux claires existant est conforme au PGEE.





8 BRUIT

Une étude sur le bruit a été effectuée. Les résultats obtenus sont les suivants :

- Les valeurs limites de bruit en dB(A) et pour une vitesse de 50km/h sont dépassées de 5 dB(A) de jour et 3 dB(A) de nuit.

Mesures d'assainissement :

- Pose d'un revêtement phonoabsorbant à haute performance type SDA 4 permettant une diminution de 3 dB(A).

La pose d'un revêtement phonoabsorbant permet de diminuer les dépassements en termes de dB(A) (2 dB(A) de jour et 0 dB(A) de nuit).

9 STRUCTURE DE CHAUSSEE

La chaussée sera refaite à neuf. Les nouvelles couches d'enrobés (couche de roulement et couche de liaison) seront posées sur toute la longueur du projet.

Les places de stationnement seront en pavé- gazon « Lunix ».

Les trottoirs seront refaits à neuf uniquement dans les zones où la réfection est nécessaire.

10 TRAVAUX

Chaussée :

- Fraisage de la couche de roulement et de la couche de liaison.
- Pose de 4.5 [cm] AC B 16 S
- Pose de 3 [cm] SDA 4/12

Trottoir :

- Démolition des couches bitumineuses
- Pose de 4 [cm] ACT 11 N
- Pose de 3 [cm] AC 8 N
- Pose de 6 [cm] (avant tassement) limanat stabilisé entre les fosses des arbres

Place de Stationnement :

- Démolition des couches bitumineuses
- Pose de pavés-gazon Lunix

Trottoirs traversants :

- Démolition des couches bitumineuses
- Pose de 9 [cm] ACT 22 N
- Pose de 3 [cm] AC 8 N





11 CONCLUSION

En conclusion, le projet proposé offre une diminution des nuisances sonores en posant un revêtement phonoabsorbant.

De plus, le nouvel aménagement visant à modérer le trafic permettra d'améliorer la sécurité des différents usagers de la route, celle des riverains et des piétons.

Cet aménagement est compatible pour une mise à 30 km/h du boulevard d'Arcangier. La mise à 30 km/h fera l'objet d'une procédure séparée et nécessite d'être approuvée par la Direction générale de la mobilité et des routes avant d'être publiée dans la Feuille des avis officiels.

Les mesures d'assainissement proposées, correspondant aux attentes du Maître d'Ouvrage, améliorent la situation existante du Boulevard d'Arcangier.

Clarens, le 19.02.2024

Bureau d'études Sacha Mei Sàrl
Diego Cappelli Sacha Mei



Plan N° 182 - 103 - Affaire - Bd. ARCANGIER / VILLE DE VEVEY / LTDP

vevey AMENAGEMENTS Modifications selon phase SITUATION

Établi le 12.12.2023
Par Coréole par DC
Dernière modification Établi le
Par Coréole par

Echelle 1:250 1:20

Phase MISE A L'ENQUÊTE TRAITEMENT OPPOSITION

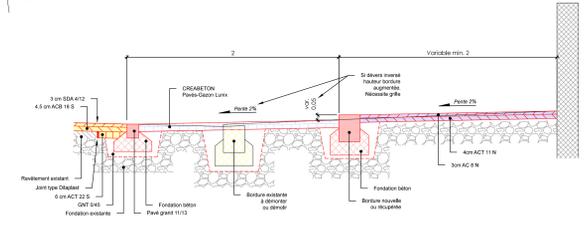
Description de la modification relative à l'étude : Bureau d'études **Sacha Mel S&I**

Rue du Lac 36 T4F +41 21 961 23 93
1815 Clavens N +41 79 253 74 92
www.sachamel.com E info@sachamel.com

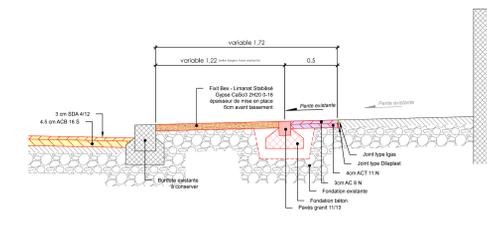
- Légende :**
- Projet :**
- Bordures granit, h=0.0 à 0.13m
 - Rangs pavés abaissés, h=0.00 à +0.02m
 - Rangs pavés existants à réifier
 - Bordures franchisole, h=0.00m
 - Marquage blanc
 - Marquage jaune
 - Éléments supprimés
 - Réfection chaussée, gabarits modifiés
 - Réfection chaussée, gabarits existants
 - Trottoirs limonnet
 - Trottoirs revêtement bitumineux
 - Revêtement bitumineux à démolir
 - Zone verte
 - Stationnement pavés-gazon Lunix
 - Élément vertical trottoir traversant à définir
 - Grilles
- Existant :**
- Cadastre
 - Fosses et arbres
 - Candélabre
 - Zone verte



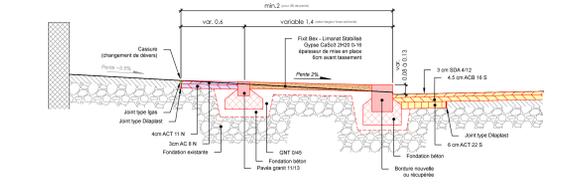
COUPE TYPE 1
1:20



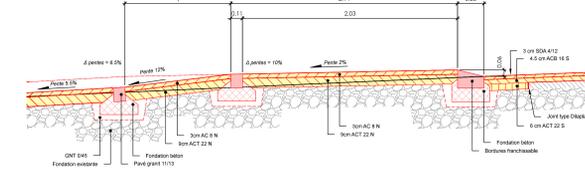
COUPE TYPE 3
1:20



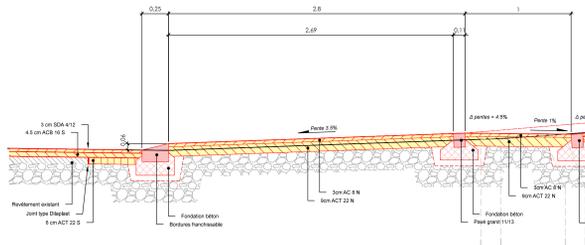
COUPE TYPE 2
1:20



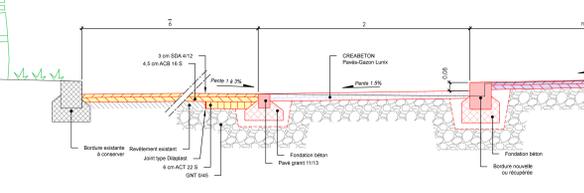
COUPE A-A
trottoir traversant
Avenue Rolliez
1:20



COUPE B-B
trottoir traversant
chemin des Pinsons
1:20



COUPE C-C
1:20





**Direction générale de
la mobilité et des routes DGMR**
Division finances et support

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Municipalité de la
Commune de Vevey
Hôtel de Ville
Rue du Lac 2
1800 Vevey

et

Municipalité de la
Commune de La Tour-de-Peilz
Maison de commune
Grand-Rue 46
Case postale 144
1814 La Tour-de-Peilz

Courriel : isabelle.buchs@vd.ch

Tél. : 021.316.70.46

N/Réf.: IBs – PR 226'384

V/Réf.: JC/DD M. Walter
2023-05-01_LE_DGMR demande zone 30.docx)

Lausanne, le 19 septembre 2023

PREAVIS POSITIF

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ – route communale

**Projet routier au boulevard d’Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d’Arcangier et du tronçon nord de l’avenue de Rolliez**

Madame la Syndique, Monsieur le Syndic,
Mesdames les Conseillères municipales, Messieurs les Conseillers municipaux,

Votre demande commune qui nous a été transmise par vos Services de l’urbanisme de la mobilité de la commune de Vevey et de l’urbanisme et travaux publics de la commune de La Tour-de-Peilz, par l’intermédiaire de M. M. Gheza, voyer de l’arrondissement de l’est à Rennaz, nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention.

Conformément aux dispositions des articles 3 et 10 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; BLV 725.01), les services intéressés ont examiné ce projet et se sont déterminés comme suit :



Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH)

www.vd.ch – T 41 21 316 71 10

www.vd.ch/dgmr - www.vd.ch/routes - info.dgmr@vd.ch

F12-20/06.22/Lettre exa.préalable boulevard d’Arcangier.docx

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural

Division Protection des eaux - Section Assainissement urbain et rural

Protection des eaux contre la pollution :

Evacuation des eaux de chaussées : conforme sous condition.

Bases légales :

- Article 7 de la loi fédérale sur la protection des eaux du 24 janvier 1991 (LEaux ; RS 814.20)

Conditions et charges

Evacuation des eaux de chaussées :

Le dossier soumis à l'examen préalable ne mentionne pas le mode de gestion des eaux de ruissellement de la route. Cette Division rappelle que les eaux de chaussées sont polluées et doivent être traitées. Leur déversement dans une eau de surface ou leur infiltration sont soumis à une autorisation cantonale.

Néanmoins, au vu du trafic sur le tronçon concerné, le niveau de pollution peut être considéré comme faible à moyen. Compte tenu de la configuration des réseaux d'eaux polluées et non-polluées dans le secteur, le maintien du système actuel est acceptable. Les eaux en provenance des voies de communication devront être évacuées selon les dispositions de la directive VSA « Gestion des eaux urbaines par temps de pluie ».

Infrastructures existantes :

Selon les infrastructures actuelles d'évacuation des eaux, des collecteurs d'eaux claires et d'eaux usées traversent le périmètre concerné par le projet. Les travaux d'aménagement ne devront en aucun cas affecter l'évacuation des eaux usées et des eaux claires liées à ces canalisations existantes.

Réalisation

L'éventuel réaménagement (rehaussement, renforcement) des canalisations devra satisfaire aux dispositions des normes SIA V 190 (profondeur d'enfouissement, présence de chambres, possibilité d'intervention sur le réseau).

Contrôle

Le dimensionnement des ouvrages d'évacuation et de traitement des eaux situés à l'aval du projet devra être vérifié avant toute délivrance de l'autorisation de construire.

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

Direction des ressources et du patrimoine naturels

Division Biodiversité et paysage

Cette Division note qu'aucun abattage du patrimoine arboré n'est prévu et que le projet améliorera la perméabilité de la zone.

Patrimoine arboré : Conforme sous conditions

Bases légales :

- *Loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager du 30 août 2022 (LPrPNP ; BLV 450.11)*

Conditions et charges

Les arbres qui ne seront pas touchés par les travaux devront être préservés de toute atteinte. Pour ce faire, la norme VSS 40'577 concernant la protection des arbres lors des travaux de chantier sera appliquée.

Réalisation

Avant le début des travaux, le maître de l'ouvrage doit vérifier la présence de plantes exotiques dans le périmètre du projet et prendre les mesures de lutte nécessaires pour les éliminer et éviter leur dissémination. A la suite des travaux et pendant trois ans, un contrôle doit être effectué par le maître de l'ouvrage pour constater qu'aucune plante exotique ne s'est développée sur les surfaces réaménagées. En cas d'apparition de ces plantes, les travaux d'élimination seront entrepris à la charge du maître de l'ouvrage.

Division Inspection cantonale des forêts

Sur la base du préavis de l'inspection des forêts d'arrondissement, cette Division se détermine comme suit :

Forêt

Constataion

L'aire forestière n'est pas figurée sur les plans de situation. Toutefois, cette imprécision ne compromettant pas la compréhension et l'analyse du projet, l'inspection des forêts du 5^e arrondissement renonce à exiger une constatation de la nature forestière (article 23 de la loi vaudoise forestière du 8 mai 2012 (LVLFO ; BLV 921.01)).

Une partie des aménagements projetés à l'intersection avec le chemin des Pinsons empiète dans la bande inconstructible des 10,00 mètres à la forêt (parcelles 1381 et DP 256) et requiert l'octroi d'une dérogation au sens des article 27 de la LVLFO et 26 du règlement d'application du 18 décembre 2013 de la loi vaudoise forestière du 8 mai 2012 (RLVLFO ; BLV 921.01.1 (distance par rapport à la forêt)).

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

Préavis

Sur la base du dossier d'enquête, l'inspection des forêts du 5^e arrondissement considère que le projet répond aux exigences dérogatoires des articles 27 de la LVLFo et 26 du RLVLFo. Par conséquent, cette Division préavis favorablement le projet et délivre la dérogation requise aux conditions impératives suivantes :

- Pendant les travaux, toutes mesures utiles seront prises pour éviter des dommages à la forêt, aux arbres, au sol et aux fonctions forestières. Le projet ne devra pas engendrer de danger pour la conservation de la forêt ou une entrave à l'exploitation forestière et à l'évacuation des bois.
- Aucun déblai ou matériau ne sera déposé en forêt.

Dangers naturels

Sur la base des connaissances actuelles, le projet n'est pas situé dans un secteur de dangers naturels couvert par cette Division au sens des articles 37 de la LVLFo et 36 du RLVLFo.

Division Ressources en eau et économie hydraulique

Eaux de surface

Bases légales :

- *Article 89 et 120 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC ; BLV 700.11)*
- *Article 41a à 41 c de l'ordonnance fédérale sur la protection des eaux du 28 octobre 1998 (OEaux ; RS 814.201)*
- *Article 2 à 12 de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public du 3 décembre 1957 (LPDP ; BLV 721.01)*
- *Article 36 à 38a de la LEaux*
- *Article 7 de la LEaux*
- *Article 20 de la loi sur la protection des eaux contre la pollution du 17 septembre 1974 (LPEP ; BLV 814.31)*
- *Articles 12 ss de la LPDP*

Cette Section relève que les travaux sont touchés par une zone de danger moyen, faible et imprévisible selon la carte actuelle des dangers d'inondation. Cette Division rappelle que le propriétaire est seul responsable, à l'entière décharge de l'Etat de Vaud, des dégâts éventuels dont le cours d'eau serait l'objet ou la cause.

Les cours d'eau, les lacs et leurs rives sont protégés de toute atteinte nuisible par les dispositions des législations fédérales et cantonales applicables en la matière. Aucun intérêt prépondérant ne l'exigeant, cette Division renonce à fixer un espace réservé aux eaux.

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

Cette Division autorise le projet au sens de la LPDP aux conditions impératives suivantes :

- Toutes précautions constructives doivent être prises pour conserver l'ouvrage où transite le cours d'eau en parfait état.
- Toute diminution du gabarit hydraulique est strictement interdite.
- Cette Division prend acte de l'évacuation des eaux claires au réseau d'eau communal existant. Ce mode d'évacuation est autorisé pour autant que le collecteur à l'aval ait une capacité suffisante et que les autorités communales aient donné leur accord. Pour rappel, le dimensionnement et le bon fonctionnement des ouvrages incombent au maître de l'ouvrage, qui privilégiera dans l'ordre d'abord l'infiltration ensuite la rétention.

Division Géologie, sols et déchets

Sols

Protection des sols : conforme sous condition.

Bases légales, normes et directives applicables :

- Ordonnance sur les atteintes portées aux sols du 1^{er} juillet 1998 (OSol ; RS 814.12)
- Module Évaluation des sols en vue de leur valorisation (OFEV, 2021)
- Module Gestion respectueuse des sols lors de travaux de génie civil. Sols et chantiers (OFEV, 2022)
- Directive cantonale, Protection des sols sur les chantiers, Direction générale de l'environnement, division Géologie, Sols et Déchets, 2019 (DMP 863)

Condition et charges :

Les surfaces perméables sont aménagées avec des matériaux terreux répondant aux normes qualitatives fixées par le DMP 863 (2019, annexe).

Eaux souterraines

Cette Section n'a pas de remarque à formuler.

DIRECTION GENERALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT

Direction Aménagement

Cette Direction n'a pas de remarque et préavise positivement le projet.

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

DIRECTION GENERALE DES IMMEUBLES ET DU PATRIMOINE

Direction de l'archéologie et du patrimoine

Division Monuments et sites

Cette Division n'a pas de remarque à formuler.

Division Archéologie cantonale

Cette Division n'a pas de remarque à formuler.

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES

ENTRETIEN

La DGMR Entretien préavise favorablement le projet moyennant la prise en compte des remarques suivantes :

- Les passages piétons devront être munis d'un éclairage conforme à la norme SGL 202. De même, les plantations d'arbres devront respecter les prescriptions de la norme VSS 40'677 sur les arbres d'alignement et en aucun cas masquer les visibilitées, conformément à la norme 40'273a.
- La procédure d'abaissement de la limitation de vitesse (SCLV) pourra être initiée lorsque les travaux auront été effectués.

INFRASTRUCTURES

Les zones entre les places de stationnement paraissent courtes pour le croisement de poids-lourds avec remorques. La DGMR Infrastructures vous recommande de faire une vérification avec Autoturn.

Lutte contre le bruit et application de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
(loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand ; RS 151.3) du 13 décembre 2002

*Préavis conjoint de la Cellule bruit / LHand de la DGMR Infrastructures
et de la Division Air, climat et risques technologiques de la DGE
(ci-après, la Cellule bruit / LHand de la DGMR Infrastructures)*

La Cellule bruit / LHand de la DGMR Infrastructures n'a pas de remarque à formuler.

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

PLANIFICATION et MANAGEMENT DES TRANSPORTS

La DGMR Planification et la DGMR Management des transports n'ont pas de remarques à formuler.

Conclusion et suite de la procédure :

En synthèse de l'examen préalable susmentionné, la Direction générale de la mobilité et des routes préavise favorablement ce projet.

Celui-ci devra être **adapté selon les remarques émises ci-dessus** et complété par les pièces énumérées à l'article 3, al. 1 du règlement d'application du 19 janvier 1994 de la LRou (RLRou ; BLV 725.01.1). Il devra ensuite faire l'objet d'une enquête publique par vos soins auprès de vos deux Autorités et être soumis à l'adoption de vos deux Conseils communaux, conformément aux articles 13, al. 3 de la LRou et 38 ss de la LATC.

Tout droit du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines pour l'approbation définitive demeure expressément réservé.

Vos Autorités sont priée de prendre contact avec M. D. Brun (tél.: 021.316.72.50), inspecteur de la signalisation auprès de notre Division entretien, afin d'examiner les questions liées à la mise en place de la signalisation verticale et horizontale. Nous vous rappelons que la signalisation verticale fait l'objet d'une publication séparée (selon l'article 107 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, OSR). Le présent préavis n'a donc pas pour effet de légaliser cette signalisation.

Pour une bonne compréhension du projet et en vertu du principe de coordination, il serait souhaitable que la publication de la signalisation et la mise à l'enquête publique du projet se fassent simultanément.

En restant à votre disposition pour tout complément d'information, nous vous prions d'agréer, Madame la Syndique, Monsieur le Syndic, Mesdames les Conseillères municipales, Messieurs les Conseillers municipaux, nos salutations distinguées.



Chef de la division

Jonas Anklin

Communes de VEVEY et LA TOUR-DE-PEILZ
Projet routier au boulevard d'Arcangier et mise en zone 30 km/h
du boulevard d'Arcangier et du tronçon nord de l'avenue de Rolliez

Copies informatiques :

- Ville de Vevey, Service de l'urbanisme de la mobilité, Simplon 16, 1800 Vevey
(réf. : *JC/DD M. Walter 2023-05-01_LE_DGMR demande zone 30.docx*)
- Ville de la Tour-de-Peilz, Urbanisme et travaux publics, Maison de commune,
Grand-Rue 46, case postale 144, 1814 La Tour-de-Peilz
(réf. : *JC/DD M. Walter 2023-05-01_LE_DGMR demande zone 30.docx*)
- Services consultés
- DGMR - Planification
- DGMR – Routes, MM. L. Gäumann, Y. Christinet, S. Debossens,
D. Cuttelod et D. Brun
- Sous Commission de limitation de vitesse (SCLV),
p.a. M. L. Tribolet, Chef de la DGMR Entretien
- M. O. Rochat, Chef du Centre d'entretien et d'exploitation
de la signalisation routière
- M. M. Gheza, voyer de l'arrondissement de l'est,
Les Granges Neuves, 1847 Rennaz

Jean-Daniel Tenthorey, anc. 1^{er} juge informateur de Vevey-Lavaux, anc. officier des troupes mécanisées, anc. Conseiller communal, anc. président du conseil communal de Vevey, domicilié depuis mai 1956 au boulevard d'Arcangier 56 à Vevey

	Original	Copie
MW		
JN		
SD		
GL		
RT		
PK		
AS		
AI		
VM		
PV		
Service urbanisme et mobilité		
Garde-Port		
Police constructivis		

Vevey, le 16 novembre 2023.

A la Municipalité de Vevey, Monsieur Antoine Dormond, municipal du Service urbanisme et mobilité.

A la Municipalité de La Tour de Peilz, Madame Elise Kaiser, municipale du Service urbanisme et travaux publics.

Concerne : réaménagement du Boulevard d'Arcangier.

Original à:	UTP
Copie à:	
Reçu au Greffe le:	21 NOV. 2023
En Muni le:	Gite
En circulation	<input type="checkbox"/> Muni <input type="checkbox"/> CS

Monsieur le municipal et Madame la municipale,

C'est avec le plus grand intérêt pour la collectivité publique, particulièrement pour la mobilité du trafic routier, que j'ai pris connaissance du dossier de l'enquête publique actuellement en cours pour le réaménagement susmentionné.

Je me permets de souligner l'excellente présentation et la clarté de ce dossier.

Toutefois, pour des motifs que vous devez connaître puisque je les ai exposés en détail dans les lettres que je vous ai déjà adressées dans le cadre de la pétition qui vous a été adressée en vue d'une limitation de vitesse à 30 km/h, je me permets de vous faire la remarque et les propositions suivantes :

Remarque :

Comptage des véhicules :

Des comptages effectués en avril 1994 ont montré que 5'372 véhicules utilisaient le boulevard d'Arcangier en 24 heures les jours ouvrables (voir préavis No 38/95 de la municipalité de Vevey au Conseil communal).

Près de 20 années se sont écoulées depuis ces mesures jusqu'à maintenant.

Ce n'est que pendant les jours ouvrables, soit du lundi au vendredi, que la circulation des véhicules est abondante, même très dense, dans les deux sens, à certaines heures. Les samedis et surtout les dimanches, cette circulation est faible, même très faible.

Il en résulte que le chiffre de votre récent comptage, basé sur les sept jours de la semaine, ne donne pas une idée exacte du nombre de véhicules utilisant le boulevard les jours ouvrables. Il ne fait pas de doute que, en 2023, davantage de véhicules utilisent cette artère les jours ouvrables qu'en avril 1994.

Propositions :

Passages à piétons : Ne pas modifier le niveau de la chaussée, par une surélévation, au droit des passages pour piétons. Ces derniers doivent par contre être mieux signalés et mieux éclairés pendant la nuit. La présence des arbres gênant la visibilité, les piétons doivent aussi être incités à la prudence.

Maintien de la ligne blanche :

Même si sa présence n'est pas conforme aux prescriptions, elle doit être maintenue car elle est un élément amenant les conducteurs des véhicules à circuler bien à leur place et à être prudents, soit à ne pas rouler trop vite. Dans la réalité, ce ne serait pas la première fois que des dispositifs théoriquement interdits, mais installés quand même, sont devenus autorisés et légaux. Depuis son existence, cette ligne a évité de nombreux petits accrochages (en particulier entre les rétroviseurs extérieurs gauches des voitures).

Réduction de la chaussée à 4,4 mètres de largeur :

Cette réduction est inutile. Le boulevard est déjà très étroit. Ramener la chaussée à 4.4 mètres de large amènera des freinages intempestifs par des véhicules circulant dans le sens Vevey – La Tour de Peilz ; dans le même sens : des « bouchons » et des risques de collisions par l'arrière ; une augmentation de la pollution par des véhicules arrêtés (le tout électrique n'est pas pour demain). Autrement dit, une entrave à la fluidité du trafic et une source d'énerverment.

Il ne faut pas oublier que, actuellement, les automobiles sont devenues plus larges et leur largeur est à quelques centimètres des deux mètres.

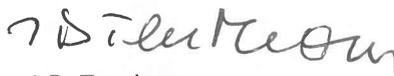
Places de stationnement :

Les places de stationnement pouvant ne pas être occupées 24 heures sur 24, les bordures hautes prévues à leur endroit doivent être supprimées. En pareil cas ces bordures créeront un danger pour des usagers devant « serrer à droite » pour éviter un accident avec un autre usager arrivant en sens inverse et ne tenant pas sa place.

Un dernier point me paraît nécessaire d'être amené à une réflexion de votre part: **les vieux arbres bordant partiellement le boulevard** : Certains de ces arbres sont même très vieux. Ne conviendrait-il pas de les remplacer avant le réaménagement total du boulevard, ce qui éviterait des frais ultérieurs ?

Au cas où vous ne voudriez pas donner une suite favorable à mes propositions qui, je l'affirme une fois de plus, sont faites dans l'intérêt général et pour maintenir une bonne fluidité du trafic sur le boulevard d'Arcangier, devenu un axe de transit important, permettant aussi un allègement de la RC 780, je vous prie de considérer la présente **comme une opposition en bonne et due forme** au projet actuellement à l'enquête.

Veillez croire, Monsieur le municipal et Madame la municipale, à l'assurance de ma considération distinguée.


J-D. Tenthorey

Sujet : Réaménagement du Boulevard d'Arcangier

Séance du : jeudi 21 décembre 2023 à 8h00
Lieu : salle 3 de l'Hôtel-de-Ville

Participant·e·s

Nom	Fonction	Présent	Excusé	Distribution
Antoine Dormond antoine.dormond@vevey.ch	Municipal, Ville de Vevey	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sérgio Da Costa sergio.dacosta@vevey.ch	Adjoint au Chef de service URB, Ville de Vevey	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Dimitri Dorogi dimitri.dorogi@vevey.ch	Chargé de projets MOB, Ville de Vevey	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Elise Kaiser elise.kaiser@la-tour-de-peilz.ch	Municipale, Commune de la Tour-de-Peilz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Julien Neveu julien.neveu@la-tour-de-peilz.ch	Adjoint au Chef de service de l'Urbanisme et travaux publics, La Tour-de-Peilz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sacha Mei info@sachamei.com	Ingénieur civil, Bureau en charge du projet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Jean-Daniel Tenthorey	Opposant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

M. A. Dormond ouvre la séance et remercie chacun·e d'être présent·e aujourd'hui pour cette séance de conciliation concernant le réaménagement du boulevard d'Arcangier.

Un rapide tour de table est fait pour permettre à chacun·e de se présenter.

Il passe ensuite la parole à M. J.-D. Tenthorey.

M. J.-D. Tenthorey signale, en préambule, que son courrier n'était pas une vraie opposition mais plutôt des remarques par rapport à ce projet. Il évoque ses principales craintes quant à la fluidité du trafic, le rétrécissement de la chaussée, la ligne blanche qui, selon lui, devrait être maintenue, les bordures hautes avant les places de parc ainsi que de la surélévation des passages piétons. L'objectif de son courrier est d'améliorer le projet et de s'assurer que celui-ci n'impacte pas la sécurité et la fluidité sur le boulevard d'Arcangier.

Une discussion est ouverte quant aux points soulevés par M. J.-D. Tenthorey.

Passage piéton

M. S. Mei confirme que les passages piétons du boulevard d'Arcangier ne sont pas surélevés. Seuls les passages piétons sur les axes perpendiculaires sont surélevés (avenue de Rolliez et chemin des Pinsons). Ces trottoirs traversants permettent de donner plus de priorité à l'axe boulevard d'Arcangier et sécurisent les traversées piétonnes.

Maintien de la ligne blanche centrale (ligne de direction):

M. J.-D. Tenthorey maintient qu'il est important de conserver cette ligne blanche centrale même si elle n'est pas conforme. En effet, elle permet aux automobilistes de bien rester à leur place, d'être prudents et de ne pas rouler trop vite. Pour lui, cette ligne blanche est excellente, elle est un facteur de fluidité et de sécurité pour les automobilistes et les cyclistes.

M. S. Mei informe que cette ligne blanche n'est pas conforme à la norme VSS 640 862. En effet, la chaussée est de 5.00m au droit des rétrécissements. Les normes ne préconisent pas de ligne centrale de direction pour des largeurs de chaussée de moins de 5.50m car cela incite les automobilistes à rouler vite et créer des problèmes de sécurité.

M. D. Dorogi précise également que cette ligne blanche n'est pas mise à l'enquête publique, qu'elle est un élément de signalisation. Il évoque qu'une demande pourrait être faite à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour le maintien de cette ligne blanche, mais que les chances que le canton accepte cette requête sont faibles.

M. A. Dormond confirme qu'une demande peut être transmise au canton.

Réduction de la chaussée à 4,4 mètres de largeur

M. J.-D. Tenthorey estime que le boulevard d'Arcangier est déjà bien étroit et que cette réduction est inutile. Les véhicules, qui sont de plus en plus larges, ne pourront plus se croiser correctement. De ce fait, le trafic ne sera plus aussi fluide qu'il l'est actuellement, surtout les jours de semaine.

M. S. Mei explique que ce rétrécissement est important pour la sécurité des piétons et qu'il est nécessaire pour avoir une visibilité suffisante au niveau du passage piéton.

M. D. Dorogi précise qu'il est vrai que les automobilistes devront s'arrêter pour se croiser, notamment aux heures de pointe. Cependant, et au vu des charges de trafic, il y a peu de risque de bouchon à cet endroit. La fluidité du trafic sera assurée et le temps d'attente pour les usagers sera que de quelques secondes.

Places de stationnement

M. J.-D. Tenthorey considère que les bordures sont très dangereuses, surtout pour les cyclistes et qu'il serait préférable de ne pas les mettre. Il demande de bien réfléchir avant de les poser. Si aucune voiture n'est garée, les cyclistes ont tendance à circuler bien à droite. Ces bordures deviennent un véritable obstacle et sont donc très dangereuses.

M. D. Dorogi explique que les bordures hautes, avant les places de parc, ont comme objectif de sécuriser les voitures stationnées et ainsi d'éviter des rétroviseurs arrachés comme cela est régulièrement constaté actuellement. Ces bordures seront visibles et le risque d'accident est faible. Les places de stationnement seront au niveau de la chaussée. Cela permettra d'éviter que les voitures stationnées empiètent sur les trottoirs.

Hors séance : Les communes proposent d'analyser, une fois l'aménagement réalisé, le risque que les bordures soient mal perçues et, au besoin, d'ajouter une signalisation verticale pour indiquer ces rétrécissements.

Comptage

M. D. Dorogi souligne que, selon le comptage effectué en 2023, le trafic journalier moyen des jours ouvrables (lundi au vendredi) est de 5'480 véhicules par jour. Les chiffres montrent que le trafic n'a que très légèrement augmenté depuis 1994 (+100 véhicules par jour), ce qui représente un 2%.

Il relève aussi que les vitesses moyennes sur ce tronçon sont de 35 km/h. La majorité des automobilistes ne seront donc pas impactés par la volonté de limiter la vitesse à 30 km/h. La limitation à 30 km/h permettra de ralentir les automobilistes qui n'adaptent pas leur vitesse aux conditions du boulevard d'Arcangier et roulent trop vite. Cela limitera les accrochages. La réduction de la limitation de vitesse fera l'objet d'une procédure séparée.

Il précise également que les lois fédérales ont été modifiées en janvier 2023 et qu'il est maintenant possible de créer des zones 30 km/h sur les axes principaux en conservant la priorité à l'axe. C'est ce qui est prévu pour le boulevard d'Arcangier, les aménagements permettent de conserver la priorité au boulevard d'Arcangier ainsi qu'une bonne fluidité sur cet axe. Il n'est pas prévu de passer les carrefours en priorité de droite. Le fait que les lois aient été modifiées au niveau fédéral afin de simplifier l'instauration de nouvelle zone 30 km/h et de prévoir des limitations sur les axes principaux est un signal fort sur le bienfait des zones 30 km/h.

Mme E. Kaiser complète en informant que la volonté est que ce boulevard d'Arcangier reste un axe de transit pour arriver à la Tour-de-Peilz. Cela était une condition de base fixée par la Tour-de-Peilz au début de l'étude. Toutefois, comme dit par *M. D. Dorogi*, le trafic n'a pas beaucoup augmenté depuis 1994. La population a elle augmenté mais elle se déplace aussi différemment (bus, train, vélo).

M. A. Dormond remercie chacun·e pour sa présence et clôt la séance à 9h10

Jean Daniel Tenthorey, Bd d'Arcangier 56, 1800 Vevey.

Vevey, le 27 décembre 2023.

Ville de Vevey, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Case postale 1240

1800 Vevey.

SERVICE DE L'URBANISME ET DE LA MOBILITE			
num	00006		
séance			
Entrée	3 JAN. 2024		
à traiter par	DDO		
CC			
urgence		AR	

Objet : Réaménagement du boulevard d'Arcangier.

Monsieur le municipal, Mesdames et Messieurs,

Merci d'avoir bien voulu m'entendre lors de la séance du 21.12.23 et pour l'envoi du procès-verbal y relatif. Ce document est bien rédigé et satisfaisant mais je désire le compléter par les observations suivantes :

Passage piéton

J'ai pris bonne note que les passages piétons du boulevard ne sont pas surélevés et resteront au niveau du boulevard.

Ligne blanche.

Cette ligne existe depuis des années. Elle a fait ses preuves pour la sécurité et la fluidité du trafic et elle doit être maintenue.

Réduction de la chaussée à 4,4 mètres de largeur

Les explications et les arguments de M. Sacha Mei sont celles d'un mandataire devant se conformer aux désirs de son mandant. Ils ne sont pas pertinents. Il existe d'autres moyens pour assurer la sécurité des piétons et pour avoir une visibilité suffisante au niveau du passage piéton.

Quant aux arguments de M. Dimitri Dorogi à propos du temps d'attente qui ne sera que de quelques secondes, ils sont subjectifs et peu réalistes, même si le trafic est faible. Pendant les jours ouvrables, les temps d'attente que devront observer les véhicules circulant en direction de La Tour de Peilz augmenteront la pollution, perturberont la fluidité du trafic, énerveront le conducteurs et inciteront ces derniers à poursuivre ensuite plus rapidement et plus dangereusement leur route pour rattraper le temps perdu devant cette réduction de la largeur de la chaussée.

Le rêve n'est pas la réalité. Les véhicules à moteur thermique ont encore de beaux jours devant eux et les futurs moteurs non polluants de demain devront aussi pouvoir bénéficier d'un trafic fluide.

En conséquence, ce rétrécissement de la chaussée est à supprimer.

2.

Places de stationnement

Il est judicieux que ces places de stationnement n'empiètent pas sur les trottoirs sur lesquels les piétons sont prioritaires par rapport aux autres usagers (jeunes cyclistes, utilisateurs de planches à roulettes, de trottinettes, etc).

Par contre les bordures hautes, avant les places de parc, qui ont pour objectif, selon M. Dimitri Dorogi, de sécuriser les voitures stationnées, d'éviter ainsi des rétroviseurs arrachés, et qui seront visibles et ne créeront qu'un faible risque d'accident, sont très discutables.

Comme je l'ai souligné lors de la séance du 21 décembre, les places de stationnement ne sont pas toujours utilisées. Lors de croisements, par exemple avec ou entre des poids lourds, toute la largeur de la chaussée est alors utilisée. Ces bordures deviennent un obstacle dangereux et un risque d'accident, pas seulement pour les cyclistes qui, eux, restent très vulnérables. D'autre part ces bordures constituent un obstacle pour l'accès à la place de stationnement voisine.

Les places de stationnement peuvent très bien être sécurisées par un bon marquage de leur emplacement sur la chaussée.

Eviter un risque d'accident, si minime soit-il, doit passer avant le souci d'un rétroviseur arraché.

Ces bordures hautes doivent aussi être supprimées. Un bon marquage au sol des places de stationnement suffit.

Conclusion : C'est en mon âme et conscience, en raison de ma grande expérience privée et professionnelle de la circulation routière, d'une formation d'officier de la gendarmerie militaire acquise lors de mon service militaire, des renseignements pris, avant mon intervention, auprès d'institutions compétentes en la matière, et enfin en ma qualité de citoyen contribuable responsable, soucieux de ménager les deniers publics, que je me permets d'intervenir fermement dans cette affaire.

Tout le monde peut se tromper et commettre des erreurs. Tout le monde peut aussi rêver. Mais la réalité commande. Comme je l'ai déjà exprimé, mon intervention n'est pas due au fait que je suis d'un âge avancé. Père de quatre enfants, de neuf petits-enfants, de deux arrière-petits-enfants, j'aime la jeunesse et j'ai encore la joie de vivre.

Mon état mental étant, selon médecin, en très bon état, je souhaiterais démentir ce vieil adage :

« Si la jeunesse savait, si la vieillesse pouvait »

Ayant passé par la jeunesse, je sais qu'elle croit tout savoir mais ne sait pas tout. Ayant atteint la vieillesse avec la chance de pouvoir encore utiliser l'expérience acquise, je me permets de souhaiter que votre autorité accepte mes remarques, me fasse part par écrit de son acceptation, ce qui m'amènera à simplifier les choses et à retirer mon opposition.

Veillez agréer, Monsieur le municipal, Mesdames et Messieurs, mes salutations distinguées.



Copie à la municipalité de La Tour de Peilz, à la DGMR à Lausanne.