



COMMUNICATION DE LA MUNICIPALITE AU CONSEIL COMMUNAL

RI 14/2026

Vevey, le 7 septembre 2026

Réponse à l'interpellation de M. Cyril Gros (da.), intitulée « 30 km/h : un engagement à mener à bien »

Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

L'interpellation susmentionnée a été déposée lors de la séance du Conseil communal du 7 mai 2026 par Monsieur Cyril Gros (da.).

L'interpellant interroge la Municipalité sur la mise en œuvre de la mesure du Plan climat visant à généraliser progressivement les limitations de vitesse à 30 km/h sur le territoire communal. Il relève que plusieurs axes structurants demeurent actuellement limités à 50 km/h et questionne la Municipalité sur les démarches entreprises pour étendre les zones 30, notamment au regard des enjeux de sécurité routière. Il demande en particulier si les axes présentant les conditions d'accidentologie les plus défavorables font l'objet d'une attention prioritaire dans le cadre de cette démarche.

L'interpellation porte également sur la volonté de la Municipalité de poursuivre l'objectif d'un territoire communal davantage apaisé, ainsi que sur les critères retenus pour planifier et prioriser le développement des zones 30.

Les réponses aux questions de M. Cyril Gros sont données ci-après.

La Municipalité s'inscrit pleinement dans une politique de modération des vitesses et d'apaisement des espaces publics. Le développement progressif des zones 30 constitue un levier important de cette politique, en contribuant à améliorer la sécurité routière, à réduire les nuisances sonores et à renforcer la qualité de vie dans les quartiers. Cette orientation est cohérente avec les objectifs fixés par le Plan directeur communal et le Plan climat, qui visent notamment à favoriser un espace public plus sûr, plus équilibré et davantage favorable aux mobilités actives.

Convaincue des bénéfices des limitations à 30 km/h en matière de sécurité routière, de réduction des nuisances sonores, d'amélioration du cadre de vie et de développement des mobilités actives, la Municipalité poursuit de manière résolue la généralisation progressive de ces limitations sur le territoire communal.

Une démarche déjà largement engagée

Ces dernières années, la Municipalité a poursuivi le déploiement de nouvelles zones 30 sur le territoire communal veveysan.

Au printemps 2026, les secteurs suivants ont ainsi été intégrés à des zones 30 :

- Avenue Nestlé ;
- Rue des Deux-Gares et rue des Bosquets ;
- Rues du Simplon et d'Italie ;
- Rues du Musée, de la Clergère, du Panorama, Clara-Haskil, du Château
- Quai Perdonnet (partie est).

Par ailleurs, les procédures en cours permettront la mise en œuvre, à l'automne 2026, de nouvelles zones 30 sur les secteurs suivants :

- Avenue des Crosets ;
- Rue du Dévin ;
- Avenue de l'Île-Heureuse.

Afin de permettre la poursuite de cette politique de modération, les prochaines zones à l'étude pour un passage en zone 30 sont :

- Avenue de Pra ;
- Boulevards de Charmontey et Henri-Plumhof ;
- Avenue du Major-Davel.

La Municipalité suit par ailleurs annuellement les indicateurs du Plan climat liés à la création de zones 20 et 30. Entre 2019 et 2025, la part des espaces de circulation situés en zone 20 ou 30 km/h est demeurée relativement stable autour de 45%. Les réalisations intervenues au printemps 2026 permettent désormais de porter cette proportion à 49,7%, tandis que les projets en cours devraient permettre d'atteindre 53,6% d'ici à la fin de l'année 2026.

Un cadre institutionnel qui implique une coordination avec le Canton

En 2025, la Ville a été informée qu'elle bénéficie d'une délégation de compétence de la part du Canton concernant les modifications de limitations de vitesse sur les routes communales. Ceci simplifie et accélère sensiblement les démarches nécessaires à la création de nouvelles zones 30 sur le réseau routier communal.

La situation est toutefois différente sur les routes cantonales traversant le territoire communal, pour lesquelles le Canton reste l'autorité décisionnelle. La progression vers une limitation plus largement généralisée à 30 km/h nécessite dès lors une coordination étroite avec les services cantonaux compétents.

Impact de la nouvelle exigence fédérale sur les zones 30

Le 12 août 2026, le Conseil fédéral a durci les conditions de mise en place des zones 30 sur les routes principales (dites « affectées à la circulation générale »). Dès le 1er octobre 2026, il faudra prouver, par une expertise, qu'un abaissement de vitesse à 30 km/h sur ce type de route n'entraîne pas un report du trafic vers les rues résidentielles voisines. Pour Vevey, qui dispose d'une délégation de compétence en matière de signalisation et de vitesses, cela signifie que lors de tout futur projet de zone 30 sur une route principale, il s'agira désormais de prouver qu'il n'entraîne pas de report de trafic vers les quartiers résidentiels adjacents.

Sur ce point, la configuration du réseau routier veveysan constitue plutôt un atout : dans plusieurs secteurs de la ville, les quartiers résidentiels n'offrent pas d'itinéraire de contournement attractif pour un automobiliste souhaitant éviter un axe principal ralenti, les alternatives identifiées étant elles-mêmes des routes principales ou impliquant un détour disproportionné. Cette caractéristique du réseau local devrait faciliter la démonstration exigée par la Confédération.

Cette exigence fédérale supplémentaire pourrait néanmoins allonger les délais et le coût de certains projets, voire conduire à les adapter si un report de trafic ne peut être exclu. La Municipalité suivra l'entrée en vigueur de cette nouvelle règle et son impact sur les projets communaux.

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

1. Une expertise au sens de l'art. 108 OSR a-t-elle été effectuée pour les axes Général-Guisan-Gare-Clos-Chenevières, Ch. Vert-Crosets-Dévin, Pra-Charmontey-Plumhof, Routes de Blonay-St-Légier, Reller, ainsi que l'avenue du Major-Davel, de Gilamont et de l'Île heureuse ?

Du fait que la ville bénéficie d'une délégation de compétence concernant les modifications de limitations de vitesse, les expertises formelles au sens de l'art. 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ne sont plus systématiquement requises pour les routes communales non-affectées à la circulation générale. Lorsqu'il s'agit de routes communales affectées à la circulation générale, une analyse plus poussée est réalisée et soumise au Canton.

Dans tous les cas, chaque projet de zone 30 fait l'objet d'une évaluation technique, réalisée par les services communaux et, lorsque cela est nécessaire, avec l'appui de bureaux spécialisés mandatés par la Ville. Ces analyses permettent de vérifier la pertinence des mesures envisagées au regard des caractéristiques du réseau, de la sécurité des usagers, du fonctionnement de la circulation et des objectifs poursuivis par la Municipalité.

Comme indiqué précédemment, plusieurs des axes mentionnés dans l'interpellation font déjà l'objet de projets à différents stades d'avancement, qu'il s'agisse d'études, de procédures en cours, de crédits inscrits au budget ou de démarches menées en collaboration avec les autorités compétentes. La Municipalité poursuit ainsi de manière progressive et planifiée l'extension des zones 30 sur l'ensemble du territoire communal.

2. La Municipalité entend-elle prendre en compte intégralement la demande de la population exprimée lors de la démarche participative de son Plan climat de ne plus avoir de limitation de vitesse supérieure à 30 km/h sur le territoire communal, et si non, pour quelle raison ?

La Municipalité confirme qu'elle poursuit l'objectif d'une généralisation progressive des limitations à 30 km/h sur le territoire communal, conformément aux orientations fixées par le Plan directeur communal et le Plan climat. Les nombreuses réalisations intervenues récemment ainsi que les projets en cours ou déjà planifiés témoignent de cette volonté et de son engagement en faveur d'une ville plus sûre, plus calme et plus agréable à vivre.

La réalisation complète de cet objectif dépend toutefois également des compétences exercées par le Canton sur plusieurs axes structurants du réseau routier veveysan. La Municipalité poursuit dès lors activement les démarches nécessaires auprès des autorités compétentes afin de permettre la poursuite de cette évolution sur l'ensemble du territoire communal.

3. La Municipalité ne considère-t-elle pas prioritaire d'abaisser la vitesse sur ces axes qui concentrent 64% des accidents de la circulation avec dommages corporels recensés depuis 2011, ainsi que les trois accidents mortels ?

La Municipalité accorde une attention particulière aux enjeux de sécurité routière et considère la réduction des risques pour l'ensemble des usagers de l'espace public comme une priorité de sa politique de mobilité.

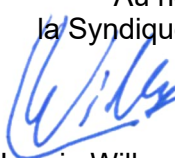
L'accidentologie constitue un élément important dans l'analyse des secteurs à traiter. À ce titre, plusieurs des axes mentionnés dans l'interpellation, identifiés comme présentant des enjeux particuliers en matière de sécurité routière, font déjà l'objet de démarches concrètes dans le cadre de la stratégie progressive de modération des vitesses menée par la Municipalité.

La Municipalité rappelle toutefois que certains de ces axes relèvent du réseau cantonal, à l'image de l'avenue du Général-Guisan, et nécessitent dès lors une coordination avec les autorités cantonales compétentes, seules décisionnaires sur les routes cantonales.

Ainsi, la priorisation des mesures de modération des vitesses tient bien compte des enjeux de sécurité routière, tout en intégrant les contraintes liées au statut des routes, à la faisabilité des projets et à leur articulation avec les autres démarches d'aménagement en cours.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, le 7 septembre 2026

Au nom de la Municipalité
la Syndique le Secrétaire



Laurie Willommet Nicolas Croce

Membre de la Municipalité délégué : Antoine Dormond, Municipal, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Annexe :

1. Interpellation

30km/h : un engagement à mener à bien

En 2022, la Municipalité de Vevey a approuvé son Plan climat, unanimement salué pour son ambition et sa cohérence avec les objectifs scientifiques issus des rapports du GIEC. Celui-ci contient un plan d'action avec de nombreuses mesures issues tant des services de l'administration que de la démarche participative, selon la volonté de la municipalité de favoriser la participation citoyenne, que je salue par ailleurs. Pour chaque thématique traitée, un certain nombre de mesures phares ont été sélectionnées, soulignant leur importance et le caractère prioritaire que la Municipalité leur attribue. Chaque mesure s'est également vu attribuer un horizon de mise en œuvre selon la complexité de celle-ci.

Parmi les mesures phares, un petit nombre de mesures à mettre en œuvre à court-terme, soit d'ici la fin de la législature actuelle, ne sont pas encore en vigueur ni à l'étude, ou alors de manière incomplète. Parmi celles-ci, la mesure M.T.14 « Abaisser les limitations de vitesses pour ne plus avoir de route à plus de 30 km/h sur le territoire communal à l'horizon 2025 », classée comme en *cours de mise en œuvre*, en raison des limitations de vitesse annoncées le 19 mars dernier. Or ces limitations ne comprennent pas les routes cantonales, qui sont pourtant celles qui posent le plus de problèmes de bruit et d'accidentologie dans la ville.



En effet, selon le communiqué de la Municipalité du 19 mars, les rues suivantes seront prochainement ou ont été intégrées à des zones 30 :

- Avenue Nestlé, du giratoire de Bergère à la rue du Torrent
- Rues du Simplon et d'Italie, ainsi que les rues adjacentes qui ne sont pas encore en zone 30 :
 - Rue de Lausanne (entre la rue Paul-Cérésolle et la Place Ronjat)
 - Rue de la Clergère (entre la Place Ronjat et la route cantonale)

- Rue du Musée
- Rue du Panorama
- Rue du Château
- Rue Clara-Haskil
- Quai Perdonnet, entre le giratoire d'Entre-deux-Villes et la rue du Château
- Rues des Bosquets et des Deux-Gares

En comparant cette liste à la carte des zones 30km/h, de rencontre et piétonnes existantes, on constate donc que contrairement au texte et à l'esprit de la mesure du plan climat, toutes les rues du territoire communal ne sont pas concernées. Plus précisément, les rues suivantes restent limitées à 50km/h de jour:

- Les petits bouts de la route de Lavaux, de la Crottaz et de Châtel-St.-Denis située sur le territoire de Vevey,
- L'avenue Reller et la route des Entrepôts,
- L'avenue Général-Guisan, de la Gare, du Clos et des Chenevières,
- Le Chemin Vert, l'avenue des Crosets et la rue du Dévin,
- L'avenue de Gilamont et la route de Rio-Gredon,
- L'avenue de Pra, le boulevard de Charmontey et le boulevard Henri Plumhof,
- L'avenue du Major-Davel,
- Les Routes de Blonay et de Saint-Légier
- L'avenue de l'Île-Heureuse
- Les petits bouts de la Rue de l'Oyonne et d'Entre-deux-Villes situées sur le territoire communal.

Une partie importante de ces tronçons sont affectés à la circulation générale au sens de l'ordonnance sur la circulation routière (OSR). À l'exception des courts tronçons en entrée de localité jusqu'aux trois giratoires de Pra-Gilamont, de Bergières et d'Entre-deux-Villes, ceux-ci peuvent donc être intégrés à des zones 30 adjacentes conformément à l'art. 108 OSR selon plusieurs conditions:

- a. un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement ;
- b. certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ;
- c. cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés ;
- d. de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité.

Une expertise est alors obligatoire afin d'analyser la proportionnalité et la nécessité de la limitation de vitesse.

La révision de l'OSR et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) menacent de rendre plus sévères encore ces conditions et rendre plus difficile l'extension des zones 30.

Il est cependant tout à fait possible de mettre en place des nouvelles zones 30 avant le durcissement législatif attendu, comme l'a confirmé le rejet par le Grand Conseil le 6 mai 2025 du moratoire proposé dans la motion Berthoud, et la directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre de 2023 de la DGMR confirme les nombreux bienfaits des limitations de vitesse, en termes de sécurité, de bruit, d'environnement et même de fluidité du trafic.

Par ailleurs, la modération du trafic sur l'axe Général-Guisan – Avenue de la gare fait partie des éléments centraux du projet d'interface gare intégré au plan d'agglomération Rivelac, et une limitation à 30km/h associée à des zones de rencontre sur ce même axe permettraient d'améliorer la fluidité du trafic en retirant ou limitant la régulation par feux sur ce tronçon très fréquenté, plus rapidement parcouru à pied qu'en véhicule aux heures de pointe. Par ailleurs, une limitation à 30km/h serait bénéfique sur les autres tronçons mentionnés, en augmentant la sécurité et en réduisant le bruit excessif constaté. À noter qu'en étudiant les données des accidents avec dommages corporels compilées par l'OFROU, 64 % des accidents répertoriés depuis 2011 ont eu lieu sur les axes non-concernés par la mise en zone 30 annoncée.

Attendre les durcissement législatifs proposés par le lobby de la voiture pour mettre en œuvre la nécessaire modération du trafic sur ces axes paraît donc un pari risqué. En l'occurrence, je tiens à faire part à la Municipalité que son communiqué du 19 mars 2026 ne répond que très partiellement à la mesure M.T.14 de son Plan climat, et que le groupe da. ne considèrera pas cette mesure réalisée tant que des véhicules pourront traverser la ville bruyamment et dangereusement à 50km/h.

En conséquent, je pose les questions suivantes à la Municipalité :

1. Une expertise au sens de l'art. 108 OSR a-t-elle été effectuée pour les axes Général-Guisan-Gare-Clos-Chenevières, Ch. Vert-Crosets-Dévin, Pra-Charmontey-Plumhof, Routes de Blonay-St-Légier, Reller, ainsi que l'avenue du Major-Davel, de Gilamont et de l'Île heureuse ?
2. La Municipalité entend-elle prendre en compte intégralement la demande de la population exprimée lors de la démarche participative de son Plan climat de ne *plus avoir de limitation de vitesse supérieure à 30 km/h* sur le territoire Communal, et si non, pour quelle raison ?
3. La Municipalité ne considère-t-elle pas prioritaire d'abaisser la vitesse sur ces axes qui concentrent 64 % des accidents de la circulation avec dommages corporels recensés depuis 2011, ainsi que les trois accidents mortels ?

Vevey, le 17 avril 2026,

Cyril Gros