



MUNICIPALITE

**PREAVIS N° 11/2018
AU CONSEIL COMMUNAL**

Route cantonale RC 780

**Demande de crédit d'ouvrage pour le remplacement des
feux de signalisation, les aménagements routiers et la
réfection du réseau d'égouts**

Séance de la commission

Date	Mercredi 23 mai 2018, à 18h30
Lieu	Hôtel de Ville, salle n°3

LEXIQUE

ATE	Association Transport et Environnement
CAD	Chauffage à distance
CICG	Compagnie Industrielle et Commerciale du Gaz
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
EC	Eaux claires
EU	Eaux usées
HPM	Heures de pointe du matin
HPS	Heures de pointe du soir
HC	Heures creuses
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale
LRou	Loi sur les routes
MP	Marchés publics
PDCom	Plan directeur cantonal
PGA	Plan général d'affectation
PMU	Plan de mobilité et d'urbanisme intégré
RC	Route cantonale
SDIS	Service défense incendie et secours
SIGE	Service intercommunal de gestion
SLG	Association suisse pour l'éclairage
TI	Transports individuels
TP	Transports publics
VMCV	Société des transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve

TABLE DES MATIERES

1.	OBJET DU PREAVIS.....	4
2.	CONTEXTE	5
3.	VISION A LONG TERME.....	7
4.	STRATEGIE DE REGULATION	10
5.	DESCRIPTION DU PROJET	12
6.	DESCRIPTION DES TRAVAUX	13
7.	DEVIS GENERAL.....	15
8.	PROCEDURE D'AUTORISATION.....	16
9.	CALENDRIER	17
10.	ASPECTS FINANCIERS	17
11.	CONCLUSIONS	19

Vevey, le 30 avril 2018

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. OBJET DU PREAVIS

Le présent préavis a pour objet une demande de crédit de CHF 3'090'000.— pour financer le remplacement des feux de signalisation, l'aménagement routier et la réfection du réseau d'égouts de la route cantonale RC 780 en traversée de localité.

L'Association Sécurité Riviera a informé la Municipalité que le matériel de régulation lumineuse est devenu obsolète et présente des risques sécuritaires.

La mesure d'application du PMU « B2-9 Réaménagement de l'axe Gare-Clos-Chenevières (RC 780a) » recommande de requalifier et valoriser l'axe Gare-Clos-Chenevières (RC 780). Ainsi, bien que cette opération ne soit pas encore à l'ordre du jour, il est souhaitable que le calibrage de la RC 780, sur lequel le nouveau matériel de régulation lumineuse est proposé, soit compatible ou au minimum cohérent avec le concept d'aménagement prévu à long terme sur cet axe.

Ainsi, la présente demande de crédit s'inscrit dans les perspectives suivantes :

- à court terme, pour le renouvellement des feux de signalisation défectueux, la sécurisation des traversées piétonnes et le marquage des gabarits routiers ;
- à moyen et long termes, pour la pérennisation de ces gabarits par une rectification des bordures de chaussées et l'accompagnement paysager de la nouvelle organisation viaire.

Les propositions essentielles dans un premier temps sont :

- suppression d'une voie de circulation dans le sens Est-Ouest, sauf entre le carrefour du musée Jenisch et la Place de la Gare.
- Confirmation de l'option « régulation lumineuse » des carrefours Clergère, Musée, Panorama, Blonay et Prairie, soit abandon des variantes « giratoire » partout où celles-ci étaient envisageables. Cela va dans la même perspective générale d'apaisement des mobilités au centre-ville et constitue notre option prioritaire face à l'urgence du remplacement des feux de signalisation.
- Installation d'un passage piéton protégé au débouché de la rue des Chenevières sur le carrefour d'Entre-deux-Villes.
- Requalification progressive de l'axe routier, dans la perspective d'une valorisation du cadre paysager, des usages riverains et des parcours de mobilité douce.

Le projet d'aménagement « court terme » est basé sur un principe d'interventions légères et peu coûteuses. Il faut cependant garder à l'esprit que ce projet « court terme » restera en place de nombreuses années. Il est donc important de réaliser des aménagements sécurisés, cohérents et clairement lisibles pour les usagers.

Nous vous proposons donc aujourd'hui une intervention légère pouvant être réalisée rapidement, de manière coordonnée avec la mise en place des nouveaux feux de circulation.

Fig 1 : Périmètre d'étude

2.2 Fonction de la RC 780

La route cantonale (RC 780) fait partie du réseau principal de la Ville de Vevey et traverse la Ville de manière longitudinale (en parallèle de la rive du lac Léman et des voies CFF). Le réseau de desserte locale (accès aux quartiers riverains) se connecte directement à cet axe principal, hormis pour l'avenue de Blonay (RC 742) qui offre un accès principal au réseau autoroutier.

2.2.1 Transport individuel motorisé (TIM)

Ce tronçon de la RC 780 assure deux fonctions. D'une part, elle permet d'écouler le trafic de transit entre la gare de Vevey et Entre-deux-Villes. Ce trafic atteint environ 30% de l'ensemble des flux circulant sur cet axe. D'autre part, elle assure l'accessibilité locale aux quartiers, notamment ceux situés au Nord de l'axe (au Sud des voies ferrées) qui ne disposent pas d'autres alternatives d'accès.

Les charges du trafic journalier moyen (TJM) à l'état actuel (2014) atteignent au maximum 22'500 véhicules par jour (tronçon entre les carrefours Panorama et Blonay). Malgré la mise en place du nouveau schéma de circulation au centre-ville de Vevey le 1^{er} juillet 2013 (fermeture d'un tronçon de la rue de Lausanne), le trafic sur la RC 780 est resté relativement stable, voire a même diminué. Globalement, les charges de trafic en traversée de Vevey ont tendance à diminuer depuis 1980.

Le calibrage de la voirie sur le tronçon analysé (long d'environ 1 km) est déséquilibré. Dans le sens Ouest-Est, la voirie est composée d'une voie de circulation avec des voies de présélection pour les mouvements de tourner-à-gauche en amont des carrefours, tandis que dans le sens inverse, il existe deux voies de tout-droit (hors voies de présélection). Le tronçon analysé compte cinq carrefours à feux (avec des franchissements piétonniers) et une traversée piétonne régulée indépendante.

Le système des carrefours fonctionne actuellement de manière coordonnée. Une onde verte est appliquée entre les carrefours Clergère et Prairie. Certains carrefours disposent d'éléments de détection du trafic (boucles inductives), afin d'adapter la durée de temps « vert » selon la demande de véhicules, mais leur fonctionnement n'est pas optimal et les détecteurs sont souvent en panne.

La RC 780 fait partie du réseau de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de type II. Une largeur de 6.50 mètres entre les obstacles infranchissables doit donc être garantie.

2.2.2 Mobilité douce (MD)

La route cantonale a un aspect "routier" et est peu adaptée à la circulation des modes doux. Un déficit sécuritaire y est observé par endroit (trottoirs étroits, absences de continuité cyclable, etc.). La RC 780 ne dispose actuellement d'aucun aménagement cyclable. Le secteur offre plusieurs itinéraires adaptés aux cycles circulant à vitesse réduite (sur les rues des Communaux et du Simplon, par exemple), mais il manque une liaison rapide permettant de connecter l'Est à la gare de Vevey. De plus, les aménagements cyclables des rues perpendiculaires débouchent souvent sur l'axe cantonal, sans aucune sécurisation ou continuité offerte, comme à la rue Collet, par exemple.

Pour les piétons, cet axe présente une barrière entre les quartiers d'habitation (au Nord) et le centre-ville (au Sud). Chaque carrefour à feux ne dispose que d'une seule traversée piétonne franchissant la RC 780 (toujours sur la branche Est). Sur l'ensemble du tronçon étudié, seules 7 traversées piétonnes sont aménagées (dont 6 régulées par des feux). De plus, les traversées piétonnes sont longues (jusqu'à 17 mètres) et les temps d'attente élevés (jusqu'à 80 secondes).

2.2.3 Transports publics (TP)

Compte tenu de la position centrale qu'occupe l'axe Lausanne-Simplon-Italie pour la desserte en transports publics de la Ville et du fait que celui-ci est entièrement équipé des lignes aériennes de contact, aucune planification ne prévoit actuellement de reporter l'axe de transports publics sur la RC 780. Ceci est confirmé dans le plan directeur des transports publics de la Riviera.

Seules les lignes 202 et 209 empruntent la RC sur une portion de celle-ci, entre la rue du Panorama et l'avenue de Blonay.

3. VISION A LONG TERME

Le calibrage de la RC 780, sur lequel le nouveau matériel de régulation lumineuse est proposé, se veut compatible et cohérent avec un concept d'aménagement prévu à long terme sur l'axe Gare-Clos-Chenevières, tel que recommandé dans le cadre du plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU).

3.1 Forme urbaine

Le recensement du patrimoine architectural montre que la RC 780 est bordée par un certain nombre de bâtiments remarquables d'intérêt local ou régional, notamment les ensembles bâtis de l'avenue de la Gare et de la rue du Clos, le musée Jenisch (1897), le collège du Clos (1877) ou encore l'église catholique Notre-Dame (1872). L'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale (ISOS) signale également l'ouverture historique du parc du Panorama.

Située à une centaine de mètres au Nord-Est des bourgs historiques de Vevey, la RC 780 a été réalisée par tronçons successifs dès l'arrivée du chemin de fer en 1861. La rue des Chenevières a été réalisée en premier lieu, puis la rue du Clos, puis finalement l'avenue de la Gare en percement d'anciens fronts bâtis dans les années 1880. A la fin du XIX^{ème} Siècle, la plupart des bâtiments caractéristiques jalonnant cet axe, notamment, le musée Jenisch, le collège du Clos ou l'église Notre Dame, étaient déjà construits.

Le schéma des séquences et des articulations issues de cet historique rapide, mais séquentielle, illustre l'organisation spatiale actuelle de la RC 780, qui est ainsi composée de 4 articulations et trois séquences.

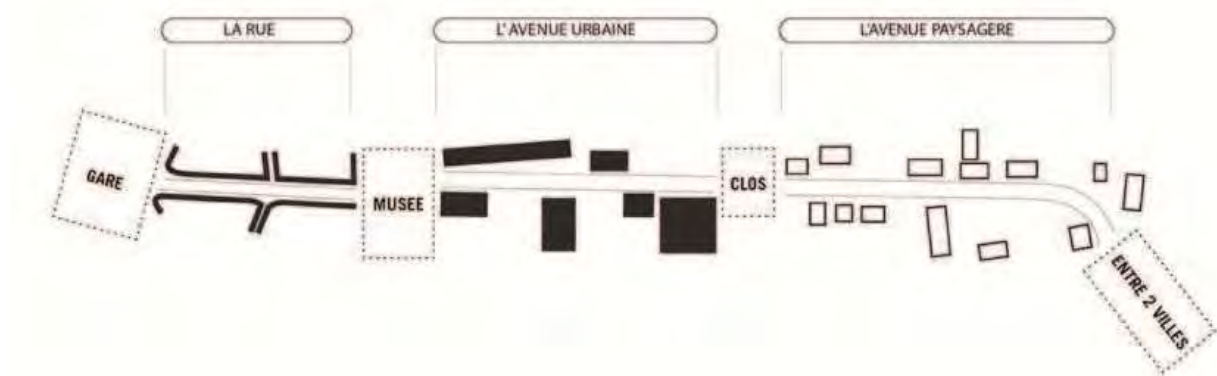


Fig 2 : schéma d'organisation spatiale

Chacune de ces séquences constitue un tronçon spécifique relativement homogène en termes de morphologie urbaine, soit :

- **la rue** (avenue de la Gare), possède un caractère urbain et dense conféré par des fronts bâtis continus, un profil étroit et de nombreuses activités au rez-de-chaussée. La largeur des trottoirs est également parfois trop faible ;

- **l'avenue urbaine** (rue du Clos) possède un caractère à la fois ouvert (parc du Panorama) et dense (bâtiments en front de rue). A relever aussi la présence de quelques grands bâtiments isolés accueillant des équipements d'intérêt général, ainsi que des garages et une station-service. Les continuités piétonnes sont à renforcer ;
- **l'avenue paysagère** (rue des Chenevières) présente un caractère ouvert et large arborisé côté voies CFF. Peu d'activités ou de points d'intérêt bordent la voie, en dehors de la salle de l'association paroissiale et du parvis de l'église Notre-Dame. Les trottoirs sont confortables côté voies CFF, mais la continuité piétonne est à compléter côté lac.

Les articulations décrites ci-dessous marquent les transitions entre ces séquences. Elles représentent des enjeux d'aménagement et de fonctionnement majeurs, tant à l'échelle de la Ville que localement. Il s'agit des espaces suivants :

- **la place de la Gare** : nœud urbain situé au cœur du réseau des espaces publics de la Ville dont le réaménagement est en cours de réflexion (projet connexe) ;
- **le carrefour du Musée** : potentiel de réaménagement identifié en faveur des piétons compte tenu notamment de la présence du musée Jenisch et du collège du Clos. Le traitement très routier du carrefour empêche actuellement de percevoir l'aspect représentatif de ces équipements publics ;
- **le carrefour de Blonay** (Clos) : logiquement dimensionné au profit du trafic automobile à la jonction des routes cantonales 780 et 742, ce carrefour constitue aussi une articulation du réseau piéton reliant le haut et le bas de la Ville au travers des voies CFF ;
- **le giratoire d'Entre-deux-Villes** : secteur à intégrer de manière large dans les réflexions urbanistiques à plus long terme, en tenant compte notamment, du projet actuel de parking en ouvrage.

3.2 Concept

Le concept d'aménagement envisagé à long terme se base sur les composantes décrites au point précédent. Leur réaménagement en faveur des mobilités douces, en lien avec le contexte environnant, doit permettre de transformer progressivement cet axe routier relativement aride et malcommode en une véritable avenue urbaine, gage d'un confort et d'une sécurité accrue pour ses riverains.



Fig 3 : concept d'aménagement

L'analyse urbaine et paysagère de la route montre que son potentiel de réaménagement est important, sous réserve d'un projet d'ensemble clairement raisonné en termes de coordination et de phasage des opérations. La première étape de cette requalification consiste aujourd'hui à réduire l'espace occupé par les transports individuels motorisés en supprimant une des voies de circulation dans le sens Est-Ouest, sachant qu'il n'en existe d'ores et déjà qu'une seule dans le sens Ouest-Est. Il est prévu d'affecter prioritairement l'espace ainsi récupéré aux mobilités douces, afin de les favoriser et de les sécuriser conformément aux objectifs principaux du plan directeur cantonal, notamment en milieu urbain.

Ce réaménagement permettra enfin de valoriser plus largement les espaces publics adjacents et de maintenir le principe d'une régulation par feux pour tous les carrefours situés entre la gare de Vevey et le giratoire d'Entre-deux-Villes.

Ceci dit, la RC 780b appartient au réseau de base prioritaire des routes cantonales. Il importe donc d'en garantir la fluidité et la sécurité. Deux tronçons doivent être distingués à ce titre :

- le tronçon musée Jenisch - giratoire d'Entre-deux-Villes où la 2^{ème} voie est faiblement utilisée ;
- le tronçon place de la Gare – musée Jenisch où la 2^{ème} voie permet de diminuer les files d'attente générées par le giratoire de la gare. Cette 2^{ème} voie peut paraître momentanément inutilisée, mais elle joue un rôle important en permettant de libérer plus rapidement les flux tournant à droite vers la gare et vers l'avenue de Gilamont qui représentent plus d'un tiers des véhicules aux heures de pointe du soir.

Dans l'attente d'un projet de réaménagement de la place de la Gare, qui permette de régler ce problème éminemment bloquant, les trois voies de circulation actuelles doivent être impérativement maintenues sur l'avenue de la Gare.

4. STRATEGIE DE REGULATION

La stratégie de régulation est la phase d'étude fondamentale définissant les principes généraux de fonctionnement de la régulation de l'axe.

4.1 Analyse globale de la situation à court terme

A l'heure de pointe du matin, le trafic est majoritairement orienté vers l'Ouest. A l'heure de pointe du soir, le trafic s'équilibre mais reste toujours un peu plus important en direction de l'Ouest. La réserve de capacité du projet est d'environ 5%, ce qui correspond à une augmentation de trafic d'environ 150 véh/h en direction du centre-ville à l'heure de pointe du matin, ou de 150 véh/h en direction de Blonay à l'heure de pointe du soir, ce qui est acceptable.

4.2 Objectifs de la stratégie de régulation

Les principaux enjeux valables pour le réaménagement de l'axe à court terme s'appliquent également à la stratégie de régulation. Pour rappel et selon les modes, il s'agit notamment pour :

- Les piétons : assurer une continuité sécurisée et confortable des itinéraires piétons à travers et le long de l'axe ;
- Les cycles : sécuriser et améliorer la progression des cycles sur l'axe (y compris en lien avec les rues transversales); garantir une accessibilité locale aux quartiers jouxtant l'axe, en autorisant tous les mouvements grâce à l'introduction notamment de mouvements de tourner-à-gauche indirects.
- Les transports individuels motorisés : garantir le bon fonctionnement des carrefours et l'écoulement des charges de trafic actuelles; garantir une accessibilité locale aux quartiers jouxtant l'axe; minimiser les remontées de files d'attente et éviter les blocages de l'axe routier; contrôler les flux en entrée de la Ville ;
- Les transports publics : faciliter/prioriser la circulation de la ligne VMCV 202 sur son itinéraire route de Blonay – rue du Panorama.

4.3 Evaluation des variantes d'exploitation des carrefours à long terme

Suite à la définition des objectifs, des contraintes et des marges de manœuvre, les variantes d'exploitation à long terme des divers carrefours sont évaluées. Il en ressort que pour l'ensemble des carrefours, le maintien d'une régulation lumineuse est judicieux. Contrôle d'accès, hiérarchie du réseau, géométrie, remontées de files d'attente sont autant de contraintes et conséquences qui plaident en faveur d'une régulation par feux de circulation dynamique.

Cette exploitation est cohérente dans son fonctionnement, avec une succession de carrefours régulés et très favorable aux cyclistes.

4.4 Principes généraux de la stratégie de régulation

Le projet propose de maintenir une coordination des feux de type « onde verte » entre le carrefour de Prairie et celui de Clergère. En revanche, les traversées piétonnes de la gare et de la poste fonctionneront indépendamment des autres carrefours. En effet, la différence de fonctionnement du giratoire, les priorités à réserver aux VMCV, ainsi que la souplesse de fonctionnement à garantir pour les traversées piétonnes à cet endroit n'autorisent pour l'instant pas l'intégration de ces feux dans le dispositif « onde verte ».

Les feux situés entre les carrefours Chenevières/Prairie et Gare/Clergère fonctionneront selon quatre programmes choisis en fonction de la variation du trafic :

- programme n° 1 « HPM – Aller au travail » (cycle de 90 secondes) ;

- programme n° 2 « HPS – Retour du travail » (cycle de 90 secondes) ;
- programme n° 3 « HC – Heures moyennes » (cycle de 80 secondes) ;
- programme n° 4 « Nuit » (exploitation à définir dans le projet d'exécution).

En revanche, les traversées piétonnes de la Gare et de la Poste fonctionnent indépendamment des autres carrefours régulés de la RC 780.

4.5 Contrôle d'accès

La stratégie de régulation propose la mise en place de contrôles d'accès dynamiques. Cela permet de s'adapter à la demande réelle. Elle permet donc de donner la meilleure réponse à l'instant le plus pertinent. Ce type de gestion est cependant plus complexe et nécessite la mise en place d'équipement de détection. La mise en place d'un contrôle d'accès dynamique permet ainsi de retenir le trafic uniquement quand cela est nécessaire. L'utilisateur n'attend ainsi pas plus longtemps, au contraire, puisque les autoblocages dans les carrefours sont supprimés. Par contre, il attend à des endroits où sa présence est moins dommageable. Des contrôles d'accès sont clairement identifiés au droit du carrefour de Blonay et de la traversée piétonne sur l'avenue du Général-Guisan.

4.6 Programmation par mode de transport

Mobilité individuelle

La coordination des carrefours (« onde verte ») impose une exploitation rigide : le temps de cycle est le même pour l'ensemble des carrefours de la zone de coordination et l'ordre d'ouverture des groupes de feux est prédéfini. La prise en compte des différents états de trafic selon la période de la journée est prédéfinie par la multiprogrammation. Bien que ce mode d'exploitation offre peu de souplesse pour les TP, une adaptation des temps de vert est cependant possible. Ce type d'exploitation est néanmoins cohérent avec la stratégie définie et permet notamment de minimiser les remontées de files d'attente sur les mouvements de tout-droit.

La micro et la macro régulation des carrefours permettent d'adapter l'offre aux conditions réelles de circulation.

Mobilité douce

Dans la plupart des cas, les traversées piétonnes et deux-roues sont données « gratuitement » même en l'absence d'utilisateurs, les traversées s'ouvrant en parallèle aux flux automobiles compatibles. Ceci permet de répondre à l'objectif de minimisation du temps d'attente des piétons et des deux-roues.

Dans la mesure du possible, les conflits piétons-deux-roues/TI seront évités, afin de garantir une sécurité optimale de tous les utilisateurs. Cependant, dans certains cas, le conflit pourra être accepté sur des mouvements secondaires (par exemple mouvement de tourner-à-droite) sauf en présence de deux-roues dans les deux directions, ainsi que de piétons (triple conflits).

Sur tous les carrefours, des traversées piétonnes sont équipées de boutons-poussoirs pour limiter l'impact sur le fonctionnement du carrefour lorsque la demande piétonne est peu importante et/ou lorsque la longueur de la traversée pénalise le fonctionnement.

Les deux-roues disposeront en plus des sas pour le mouvement de tourner-à-gauche indirect, afin de faciliter l'accessibilité sur :

- la rue des Communaux depuis le carrefour du Musée ;
- la rue Sainte-Claire depuis le carrefour de Blonay ;
- la rue Collet et l'avenue de la Prairie depuis le carrefour Prairie ;
- l'avenue des Pléiades directement depuis la rue des Chenevières sans rebroussement au giratoire d'Entre-deux-Villes.

Transports publics

Le principe de base est d'offrir une priorité « maximale » aux bus dans la régulation et le franchissement des carrefours. La priorité bus consiste à ce que le temps d'attente de chaque bus avoisine zéro seconde pour le franchissement du carrefour.

Une détection judicieusement placée en amont du carrefour doit ainsi permettre d'optimiser son passage au carrefour (annonces). L'impact sur les usagers antagonistes du TP sera limité par la prise en compte de la fin du franchissement du carrefour par le bus (acquiescement).

La priorité au bus se fait par prolongation (durée de vert accrue des mouvements compatibles), soit par anticipation des mouvements compatibles avec le véhicule (fermeture prématurée des mouvements antagonistes au bus), ainsi que par l'insertion d'une lucarne « bus » entre la succession de deux mouvements antagonistes, pour autant que cela soit possible, en raison des contraintes de coordination.

5. DESCRIPTION DU PROJET

5.1 Dossier d'enquête publique

Dans le contexte de la requalification à long terme de cet axe, les buts du projet mis à l'enquête sont les suivants :

- mettre en place un calibrage de la voirie applicable à court terme, basé sur un principe d'interventions légères et cohérent avec le concept à long terme ;
- appliquer une stratégie de régulation de l'axe valable pour l'aménagement à court terme.

Les objectifs du calibrage et de la stratégie de régulation sont les suivants :

- qualité urbaine : améliorer globalement la qualité urbaine de l'axe, minimiser l'aspect routier et rendre une échelle humaine à l'axe ;
- piétons : sécuriser et améliorer la progression longitudinale et les parcours transversaux de l'axe, notamment en lien avec les principaux générateurs de fréquentation et les lignes de désir Nord-Sud ;
- cyclistes : sécuriser et améliorer la progression longitudinale et la perméabilité transversale de l'axe, notamment en lien avec la création d'un itinéraire rapide cyclable sur le réseau cantonal ;
- transports individuels motorisés : garantir l'écoulement des charges actuelles et l'accessibilité locale ;
- transports publics : faciliter la circulation de la ligne VMCV 202.

Le projet prévoit :

- le changement du matériel de la signalisation lumineuse tricolore ;
- la suppression d'une voie de circulation automobile dans le sens Est-Ouest ;
- l'aménagement de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur la quasi-totalité de l'axe ;
- l'aménagement de cinq nouvelles traversées piétonnes (dont quatre régulées) transversales à l'axe ;
- le raccourcissement de quatre traversées piétonnes existantes.

Plusieurs espaces à potentiel de réaménagement sont ainsi récupérés. Il est important de noter les différences suivantes :

- les espaces récupérés « surélevés » servent à raccourcir les traversées piétonnes. Ils permettent de sécuriser et d'améliorer les cheminements piétonniers ;
- les espaces à potentiel de requalification, issus de considérations géométriques (rues plus étroites, carrefours plus serrés, etc.), offrent des opportunités de requalification paysagère.

Le Plan général d'entretien des routes considère l'état de la chaussée du tronçon étudié comme critique. Le projet n'améliorera que ponctuellement les endroits les plus détériorés. Ainsi, la contrainte principale liée au réaménagement de la RC 780 correspond au maintien des bordures actuelles.

Le système séparatif de la rue du Clos et de la rue des Chenevières étant déjà existant, le Plan général d'évacuation des eaux prévoit uniquement des actions d'entretien du réseau d'égouts à l'horizon 2020-2025. Néanmoins, après avoir fait une nouvelle vérification par caméra, il s'avère que l'état des conduites, dont certaines datent de 1890, impose localement des remplacements ou des gainages. Ces travaux ne peuvent attendre la réalisation du projet à long terme.

5.2 Bruit routier

Selon le rapport du Conseil fédéral « Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores » adopté le 28 juin 2017, la principale source de bruit en Suisse est le trafic routier. L'amélioration du cadre de vie et la requalification de l'espace public font partie des objectifs du programme de législature 2016-2021, cela passe notamment par la lutte contre le bruit routier. L'opportunité de la révision du PDCOM et du PGA permettra d'intégrer un Plan de l'assainissement du bruit routier.

Pour ce faire, dans sa séance du 11 décembre 2017, la Municipalité a commandé l'étude pour l'assainissement du bruit routier. Cette étude a débuté et les résultats seront connus au deuxième semestre 2018.

L'étude localisée pour l'axe RC 780 permettra de déterminer le degré d'assainissement à réaliser lors des travaux d'aménagement lourd du projet à long terme. Il serait déraisonnable d'engager une réfection complète de la chaussée pour lutter contre le bruit, sans réaliser les travaux de requalification de l'espace public et l'assainissement complet des réseaux souterrains.

Le revêtement de la chaussée n'étant touché que très ponctuellement, le projet n'engendre aucune modification ou diminution du bruit routier. Le projet ne crée aucune augmentation du bruit, car il consiste à modifier des feux, à créer des bandes cyclables, ainsi qu'à élargir certains trottoirs.

5.3 Qualité de l'air

N'impliquant pas d'augmentation des charges de trafic individuel motorisé le projet mis à l'enquête, ne crée aucune dégradation de qualité d'air.

6. DESCRIPTION DES TRAVAUX

6.1 Remplacement de la régulation lumineuse

Les travaux de remplacement des feux consistent à déposer les mâts existants pour autant que leur maintien ne soit pas possible. Les nouveaux feux seront posés, selon la configuration des carrefours. Ils seront également commandés par une caméra de détection vidéo thermique ; un module se chargera du dialogue entre la détection de la caméra et le contrôleur.

Les montants seront équipés de boutons-poussoirs avec une quittance en LED et d'un avertisseur sonore et tactile. Le cahier des charges des fournisseurs exigera que ce matériel soit résistant au vandalisme.

Afin de garantir une bonne gestion du trafic, des boucles inductives seront posées dans le revêtement bitumineux. Les boucles seront raccordées via une boîte aux contrôleurs.

Des travaux de fouille entre les feux et l'armoire de contrôle seront nécessaires pour tous les câbles. Si l'état des tubes de protection existants le permet, une partie pourra être réutilisée pour le projet de remplacement des feux.

Les derniers travaux concerneront le montage des câbles de raccordement aux différents équipements.

Tous les travaux s'exécuteront par étape, en fonction de l'avancement du chantier, afin de minimiser au maximum les nuisances et garantir au mieux la fluidité du trafic.

Un contrat de service d'une durée de 5 ans sera inclus dans les prestations du fournisseur. Ce service couvre notamment le nettoyage, le contrôle et le dépannage des éléments du carrefour à feux.

6.2 Aménagements routiers

Dans cette étape, il n'est pas prévu de réfection complète de la chaussée. Des déplacements de bordures avec des aménagements d'îlots et des fouilles pour les câbles de feux seront exécutés.

Préalablement aux travaux de génie civil, nous prévoyons le traitement des fissures, afin d'améliorer l'étanchéité générale, ainsi que la durée de vie de la chaussée. De plus, il est prévu de renforcer la portance de la route en purgeant de petites zones et en reprenant l'orniérage par des réparations locales, principalement sous certaines futures bandes cyclables, pour améliorer le confort de roulement (surface totale : environ 900 m²).

Les aménagements prévus par le projet engendreront la création d'îlots et le déplacement de 500 m de bordures. Un nouveau marquage sera réalisé sur toute la longueur de l'axe concerné, qui mesure environ 950 m.

Les nouvelles zones, non vouées à la circulation, permettront d'élargir les zones de trottoirs ou de créer de nouvelles aires de verdure. Ces nouvelles surfaces recevront des plantations basses. La plantation d'arbres n'y est en effet pas envisageable en raison des exigences de dégagement liées au type de voie concerné (réseau de base cantonal) et du passage des réseaux souterrains.

6.3 Réfection du réseau d'égouts

Le principe d'évacuation des eaux et des bassins versants n'est pas modifié.

Les canalisations des EU et des EC ont été inspectées par caméra, afin de se rendre compte de l'état. Il s'avère qu'une grande partie des canalisations date des années 1890 et que leur état nécessite un remplacement urgent. Néanmoins, une partie des canalisations peut être réhabilitée par gainage. Nous proposons le remplacement des canalisations des EC et EU à la rue des Chenevières sur environ 200 m. La fouille s'exécutera en commun avec les services industriels, notamment les services du gaz et du SIGE. Les autres canalisations d'égouts devront être réhabilitées par gainage, soit les EC de Ø 300 mm sur 115 m à la rue du Clos et les EU de Ø 400 mm sur 140 m à la rue des Chenevières.

Des grilles pour la récolte des eaux seront déplacées et créées selon les besoins, suite au déplacement de certaines bordures, afin de garantir une bonne récupération.

6.4 SDIS (Service défense incendie et secours)

Ce service prévoit de remplacer 3 bornes hydrantes. S'agissant d'un remplacement, les fouilles de génie civil, la fourniture et la pose des pièces sont à la charge de la Ville de Vevey, conformément à la convention.

6.5 Services industriels

A la rue du Clos et à la rue des Chenevières, les conduites du gaz (CICG) et d'eau du SIGE sont également vétustes et leur remplacement est nécessaire.

Les longueurs du remplacement de conduites sont d'environ 230 m à la rue des Chenevières.

Précédemment au projet, les services auront remplacé leurs conduites en fouille commune avec le CAD sur une longueur d'environ 70 m à la rue du Clos.

6.6 Eclairage public

Suite au rapport luminotechnique fournit par Romande Energie, il est prévu de profiter des travaux en question pour assainir le parc d'éclairage public par le remplacement des lampes à vapeur de mercure et d'iodure métallique, vétustes, par des points lumineux de type LED et de la mise en conformité de l'éclairage des passages piétons, conformément à la directive SLG 202 et pour des raisons sécuritaires.

Ces travaux d'assainissement de l'éclairage public permettront également un éclairage uniforme sur la totalité du tronçon faisant l'objet du présent préavis et des économies substantielles en énergie.

En tenant compte des nouveaux aménagements et des normes en vigueur, le déplacement de certains mâts, le remplacement des mâts vétustes, ainsi que le renouvellement des anciens câbles au plomb s'avèrent nécessaires.

Une attention particulière sera portée également à l'uniformisation des hauteurs des mâts, pour autant que les normes d'éclairage le permettent. Au vu de la fréquentation de cette artère, environ 20'000 véhicules par jour, un éclairage dynamique n'est pas prévu ; toutefois, les points lumineux choisis seront compatibles à une programmation dynamique future.

6.7 Circulation pendant le chantier

Le trafic sera maintenu dans les deux sens pendant toute la durée du chantier. Cela est possible grâce à la largeur de la route qui permettra de travailler sur une voie pendant que les deux autres seront dédiées au trafic. Les étapes seront à définir avec l'entreprise. Les accès aux riverains seront garantis.

La gestion des étapes et du trafic seront coordonnés avec ASR et les VMCV.

7. DEVIS GENERAL

7.1 Marchés publics (MP)

En application de la Loi vaudoise sur les marchés publics (LMP-VD) et de son règlement d'application (RMP-VD), un appel d'offres en procédure ouverte pour les marchés de construction a été lancé.

7.2 Coût des travaux

Travaux de génie civil

(y.c. notre part aux fouilles communes)

Collecteurs eaux usées	CHF 330'000.—	
Collecteurs eaux claires	CHF 200'000.—	
Réhabilitation des collecteurs	CHF 165'000.—	
Requalification de l'espace public	CHF 385'000.—	
Réfections ponctuelles de chaussées	CHF 220'000.—	
Eclairage public (génie civil)	CHF 80'000.—	
Eclairage public (fourniture)	CHF 195'000.—	
Participation réseau eau potable SIGE + SDIS	CHF 45'000.—	
Marquage routier	CHF 70'000.—	
Divers et imprévus 5%	<u>CHF 70'000.—</u>	
Sous-total 1		CHF 1'760'000.—

Travaux de régulation lumineuse

Passage pour piétons gare	CHF 20'000.—	
Passage de Clergère	CHF 98'000.—	
Carrefour musée Jenisch	CHF 147'000.—	
Carrefour Panorama	CHF 180'000.—	
Carrefour Blonay	CHF 187'000.—	
Carrefour Prairie	CHF 133'000.—	
Travaux de fouille	CHF 280'000.—	
Divers et imprévus 5%	<u>CHF 50'000.—</u>	
Sous-total 2		CHF 1'095'000.—

Honoraires

Ingénieur mobilité	CHF 80'000.—	
Ingénieur civil	CHF 140'000.—	
Géomètre officiel	<u>CHF 10'000.—</u>	
Sous-total 3		CHF 230'000.—

Frais

Enquête publique et appel d'offres MP	<u>CHF 5'000.—</u>	
Sous-total 4		<u>CHF 5'000.—</u>

TOTAL GENERAL TTC

CHF 3'090'000.—

8. PROCEDURE D'AUTORISATION

Le projet est soumis à autorisation selon la procédure de la loi sur les routes (LRou). La procédure de plans routiers communaux implique une enquête publique, puis l'adoption du projet par le Conseil communal et la notification des décisions communales sur les oppositions. Il est ensuite approuvé définitivement par le Département des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud (DIRH).

Une opposition a été déposée par l'Association Transport et Environnement (ATE). Une rencontre a eu lieu le 19 avril 2018. Par son courrier du 24 avril 2018, l'ATE a retiré son opposition.

8.1 Chronologie

- Consultation de la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR), de l'Association sécurité riviéra (ci-après ASR), de la société des transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (ci-après VMCV) et de Pro-Vélo pour le développement du projet. Participation de toutes les Directions de l'administration communale concernées.
- Transmission du projet à la DGMR en août 2017 pour examen préalable.
- Réception du préavis positif de la DGMR en novembre 2017.
- Transmission des déterminations à la DGMR en février 2018 pour examen complémentaire.
- Réception du préavis positif de la DGMR en mars 2018.
- Mise à l'enquête publique du 3 mars au 2 avril 2018.
- Dépôt du préavis au Conseil communal pour adoption du projet.
- Les différentes modifications de la signalisation routière feront l'objet le moment venu d'une parution dans la Feuille des Avis Officiels du canton de Vaud (FAO).

9. CALENDRIER

Les travaux pourront débuter au début du mois de septembre 2018. La durée des travaux est estimée à 7 mois, pour se terminer au début du printemps 2019. Les feux de circulation seront fonctionnels avant la fin de l'année 2018, sous réserve des autorisations nécessaires.

Enquête publique	mars-avril	2018
Appel d'offres des marchés de construction	mars	2018
Dossier d'exécution	avril-mai	2018
Préavis au Conseil communal	mai	2018
Décision d'adjudication des marchés de construction	juin	2018
Décision du Conseil communal	juin	2018
Permis de construire	juillet	2018
Ouverture du chantier	septembre	2018
Fin du chantier	mars	2019

9.1 Fête des Vignerons 2019

Le chantier est hors périmètre de mise à disposition du domaine public octroyé à la Confrérie des Vignerons pour l'organisation de la Fête des Vignerons 2019. La grande partie du chantier sera terminée en fin d'année 2018. Des travaux de finition seront exécutés en début d'année 2019, sans gêne pour le trafic. L'exécution des étapes débutera par l'Ouest, afin de libérer le plus rapidement possible le tronçon entre la gare et l'avenue de Blonay. Lors du chantier, nous resterons en contact avec ASR et les coordinateurs de la Fête des Vignerons.

9.2 Communication

Une information écrite sera adressée aux riverains. Des panneaux informatifs avec indication des travaux et des mesures de circulation seront implantés dans les périmètres élargis du chantier. Un communiqué de presse sera diffusé avec relais sur les réseaux sociaux.

10. ASPECTS FINANCIERS

Plan des investissements

Le plan des investissements 2016-2021 du 28 novembre 2016 prévoit dans la rubrique « nouveaux objets à engager » sous chiffre N° 3401 un montant de CHF 10'000'000.— dès 2024 pour la requalification de la RC 780 du carrefour En Bergère à celui d'Entre-deux-Villes.

Il prévoit également sous chiffre N° 4917 un montant pour le renouvellement des feux de signalisation routière pour la période 2016-2017 de CHF 700'000.—.

Un montant de CHF 500'000.— est également inscrit pour la rénovation de l'éclairage public sous chiffre N° 4026, dans la rubrique nouveaux objets à engager.

En outre le plan des investissements 2016-2021 du 28 novembre 2016 prévoit sous chiffre N° 4201 « introduction du système séparatif des eaux et réfection des collecteurs » un crédit cadre annuel de CHF 1'500'000.—

auquel il faut ajouter un 2^{ème} crédit cadre annuel sous chiffre N° 4005 « aménagement et entretien des routes et trottoirs, mesures de modération de trafic » de CHF 1'200'000.—

Le total annuel pour des projets liant dans la plupart des cas des interventions souterraines (séparatif) et de surface (route) est de **CHF 2'700'000.—**

Cette enveloppe globale 2018 comprend la part des travaux exécutables pour les projets :

- Réfection de la route de St-Légier (Préavis N° 37/2016)	CHF 340'000.—
- Rue du Nord (Préavis N° 10/2017)	CHF 1'070'000.—
- RC 780 (Préavis N° 11/2018)	CHF 900'000.—
- Ancienne-Monneresse (Préavis N° 09/2018)	<u>CHF 800'000.—</u>

pour un montant total de CHF 3'110'000.—

L'engagement financier est de 15% supérieur à l'enveloppe annuelle prévue à cet effet. La nécessité de terminer les travaux tels que la RC 780 ou la ruelle de l'Ancienne-Monneresse avant la Fête des Vignerons en est la cause.

Financement

Le financement de cet investissement sera assuré par la trésorerie courante.

Charges financières

Dans le but de mieux évaluer la totalité des charges annuelles futures découlant d'un investissement, il y a lieu de tenir compte d'un montant comprenant à la fois l'amortissement et les intérêts.

L'annuité constante, déterminée sur la base d'un intérêt calculatoire de 1,5% et d'une durée d'amortissement de 20 ans, s'élève à titre indicatif, à CHF 179'979.—, dont :

CHF 25'479.—	pour les intérêts
CHF 154'500.—	pour l'amortissement

Amortissement

Nous proposons d'amortir le crédit de CHF 3'090'000.— de la manière suivante :

Crédit de CHF 880'000.— pour l'introduction du système séparatif

Nous proposons d'amortir la dépense de CHF 880'000.— en une seule fois par prélèvement sur le Fonds de réserve des collecteurs, compte bilan N° 9280.11 qui est alimenté par les recettes représentant l'excédent de la rubrique budgétaire 460 "Egouts" et dont le capital disponible au 31.12.2017 s'élève à CHF 13'128'422.30, avant écriture de boucllement.

Crédit de CHF 1'035'000.— pour les chaussées et trottoirs

Nous proposons d'amortir le crédit total de CHF 1'035'000.— par un amortissement de CHF 51'750.— pendant 20 ans.

Crédit de CHF 1'175'000.— pour les feux de signalisation

Nous proposons d'amortir le crédit total de CHF 1'175'000.— par un amortissement de CHF 58'750.— pendant 20 ans.

11. CONCLUSIONS

En conclusion, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

- VU** le préavis n° 11/2018, du 17 mai 2018, concernant «Route cantonale RC 780 Demande de crédit d'ouvrage pour le remplacement des feux de signalisation, les aménagements routiers et la réfection du réseau d'égouts» ;
- 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'approuver le projet relatif à «Route cantonale RC 780 Demande de crédit d'ouvrage pour le remplacement des feux de signalisation, les aménagements routiers et la réfection du réseau d'égouts» ;
2. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 3'090'000.— pour ces réalisations ;
3. de financer cette dépense par la trésorerie courante, par prélèvement sur le compte du bilan « Dépenses d'investissements » ;

4. d'amortir cette dépense de la manière suivante :

- par un prélèvement d'un montant de CHF 880'000.— sur le compte au bilan N° 9280.11 « Fonds de réserve des égouts » ;
- par un amortissement annuel de CHF 110'500.— pendant 20 ans.

Au nom de la Municipalité
la Syndique le Secrétaire



Elina Leimgruber Grégoire Halter

Municipaux-délégués :

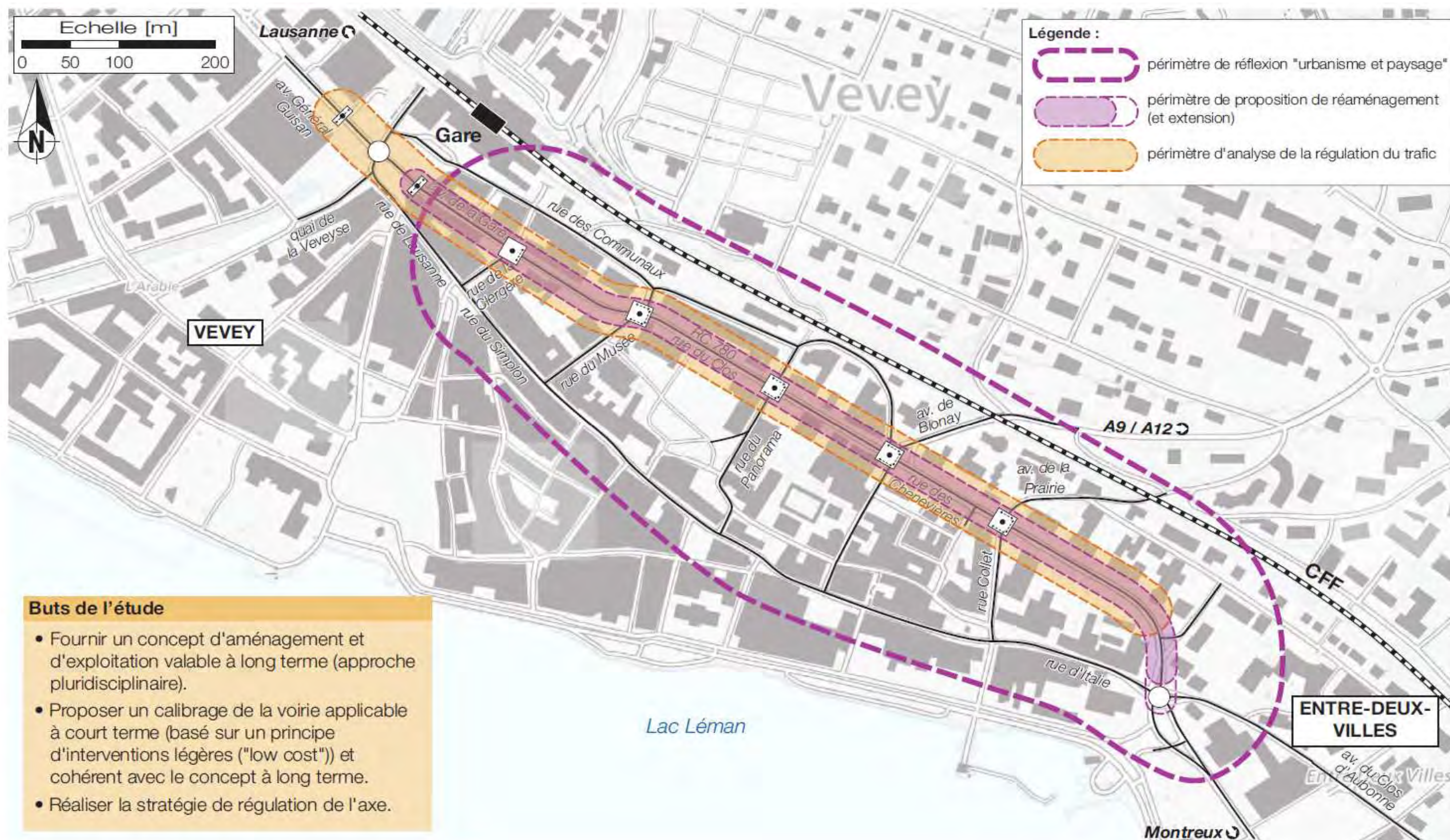
M. Jérôme Christen, municipal-directeur de la Direction de l'Urbanisme, de la Mobilité et du Développement Durable, de la Direction des Espaces Publics

M. Etienne Rivier, municipal-directeur de la Direction des Finances et de l'Association Sécurité Riviera

Mme Elina Leimgruber, Syndique municipale-directrice de l'Administration générale, de la Direction de l'architecture, des infrastructures et de l'énergie, du Service des affaires intercommunales

Annexes

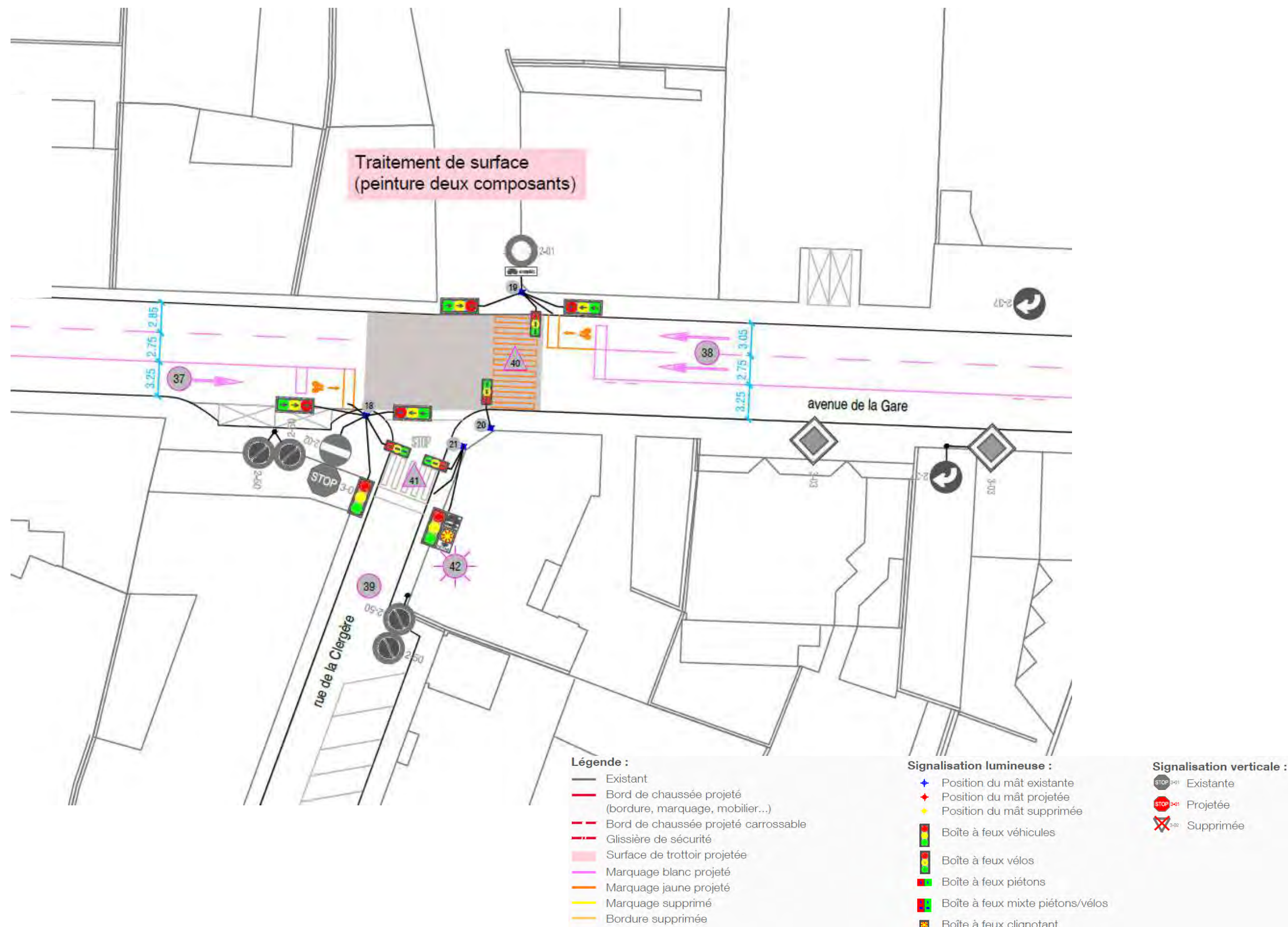
1. Plan du périmètre
2. Plan de marquage
 - 2.1 Carrefour Clergère
 - 2.2 Carrefour Jenisch
 - 2.3 Carrefour Panorama
 - 2.4 Carrefour Blonay
 - 2.5 Carrefour Prairie
 - 2.6 Liaison giratoire d'Entre-deux-Villes
3. Plan des aménagements – Avenue de la Gare
4. Plan des aménagements – Rue du Clos
5. Plan des aménagements – Rue des Chenevières





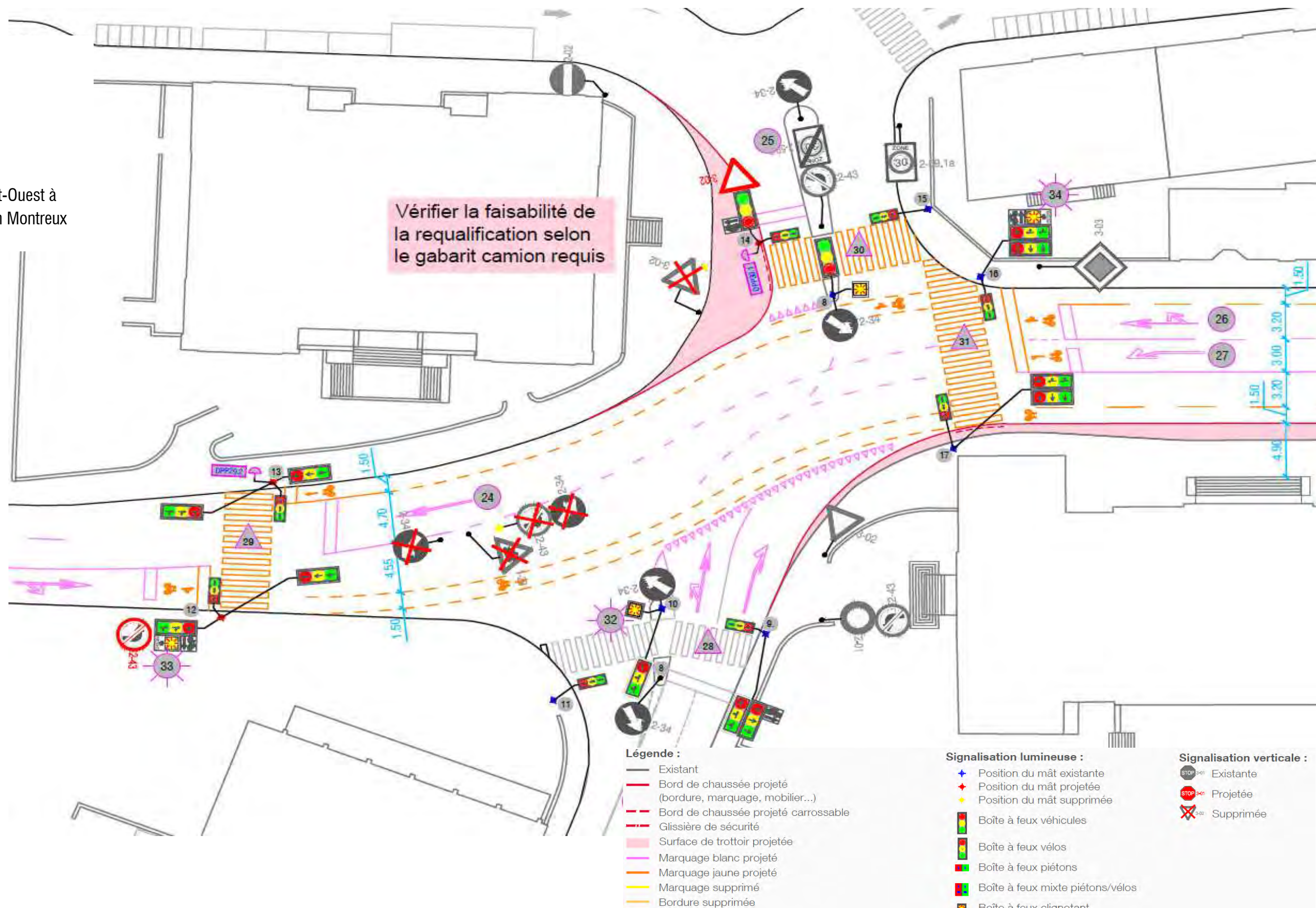
Nouveau :

- Marquage au sol coloré
- Sas vélos



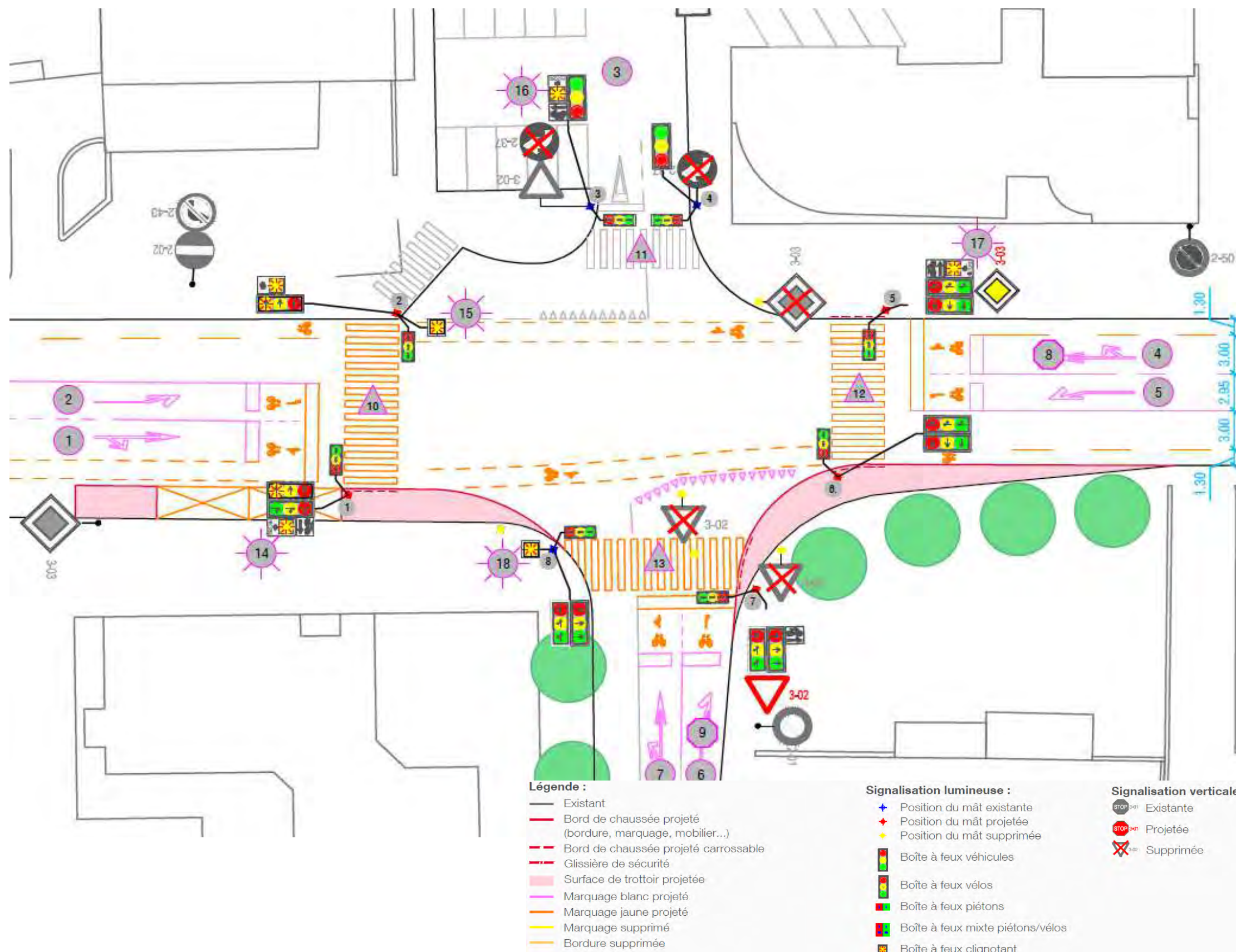
Nouveau :

- Aménagement trottoir
- Traversée piétonne Ouest
- Sas vélos
- Bandes cyclables
- Suppression d'une voie Est-Ouest à partir du carrefour direction Montreux



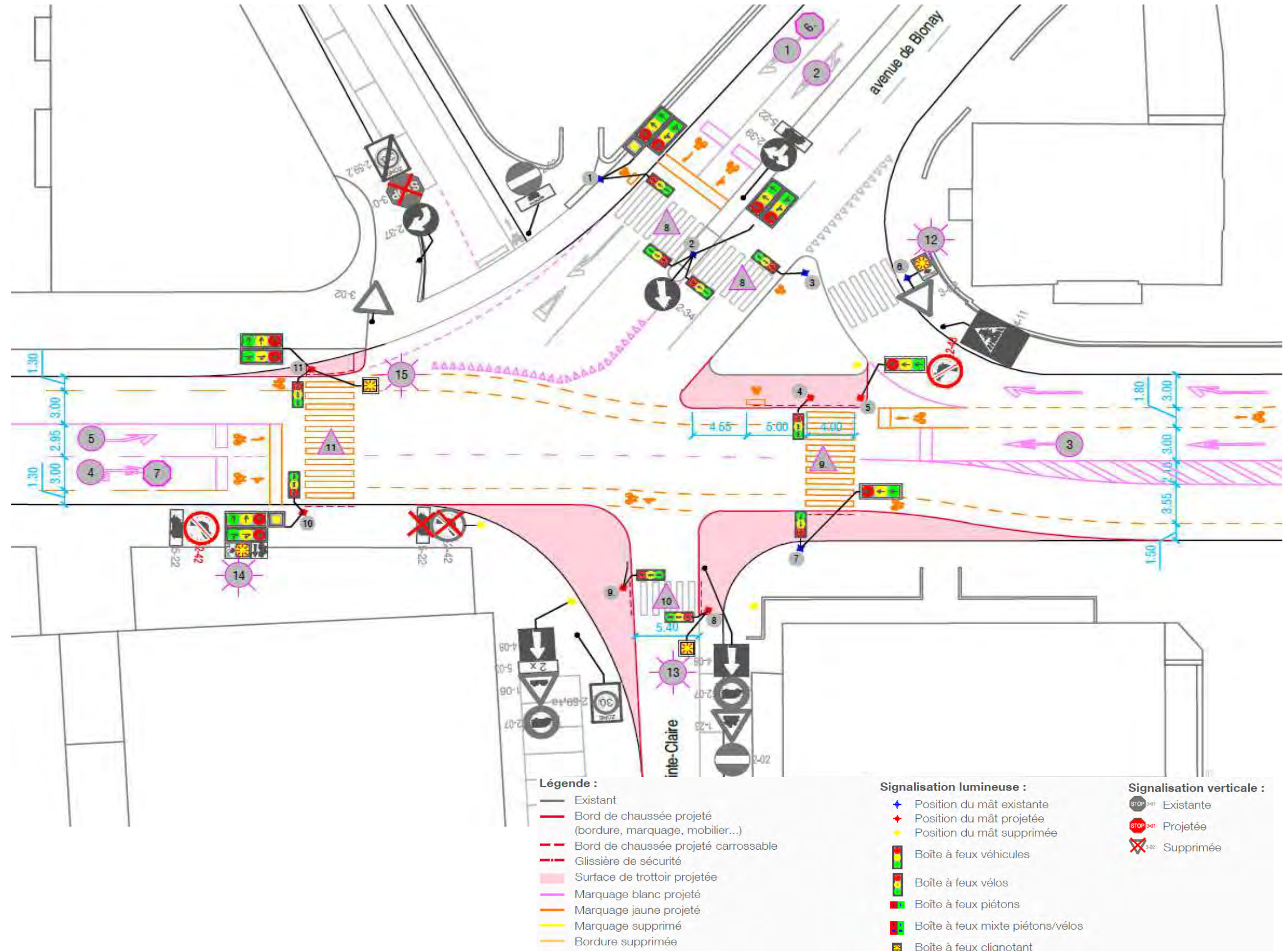
Nouveau :

- Aménagement trottoir
- Traversée piétonne Ouest
- Sas vélos
- Bandes cyclables
- Suppression d'une voie Est-Ouest et Ouest-Est



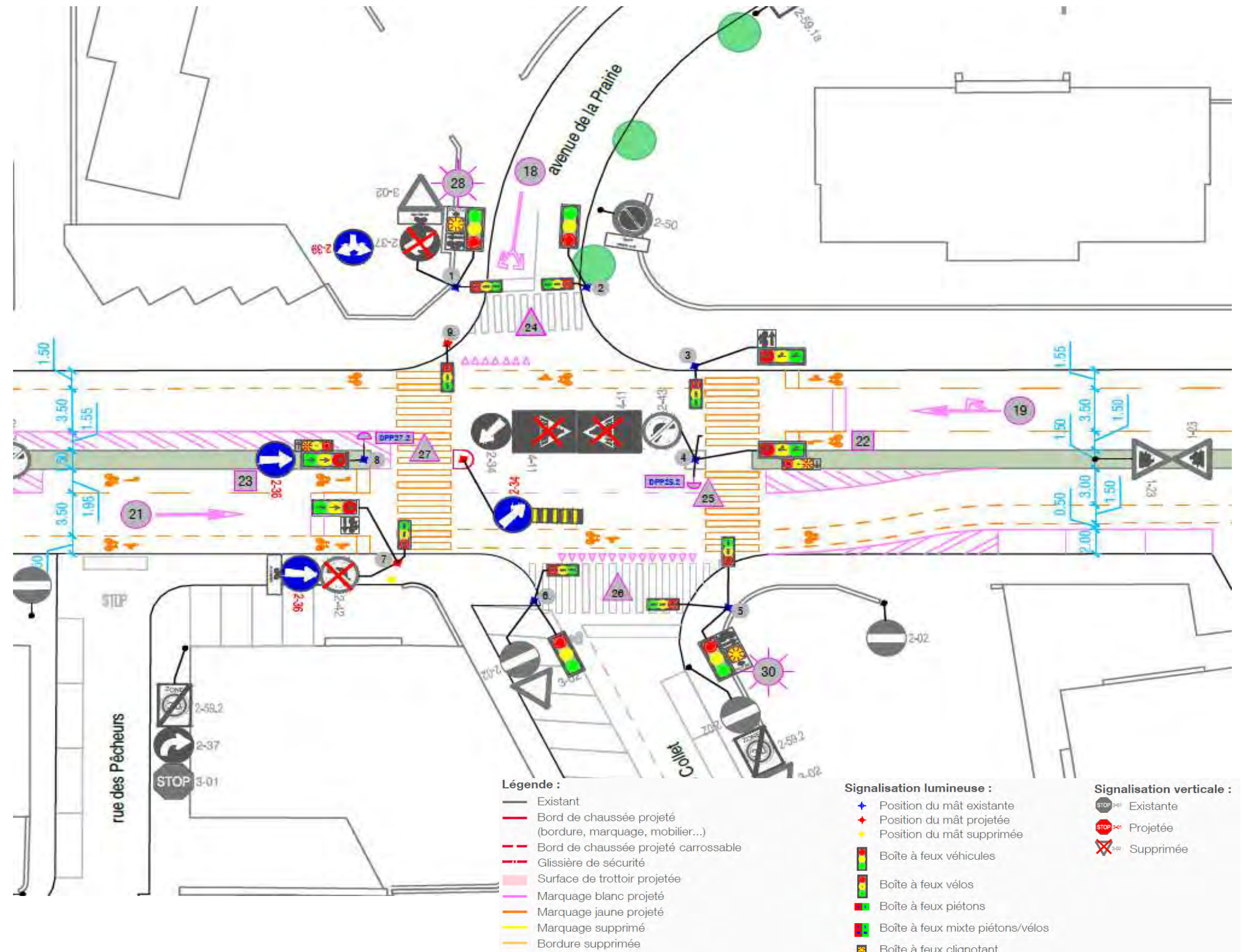
Nouveau :

- Aménagement trottoir
- Traversée piétonne Ouest
- Sas vélos
- Bandes cyclables
- Suppression d'une voie de circulation Est-Ouest



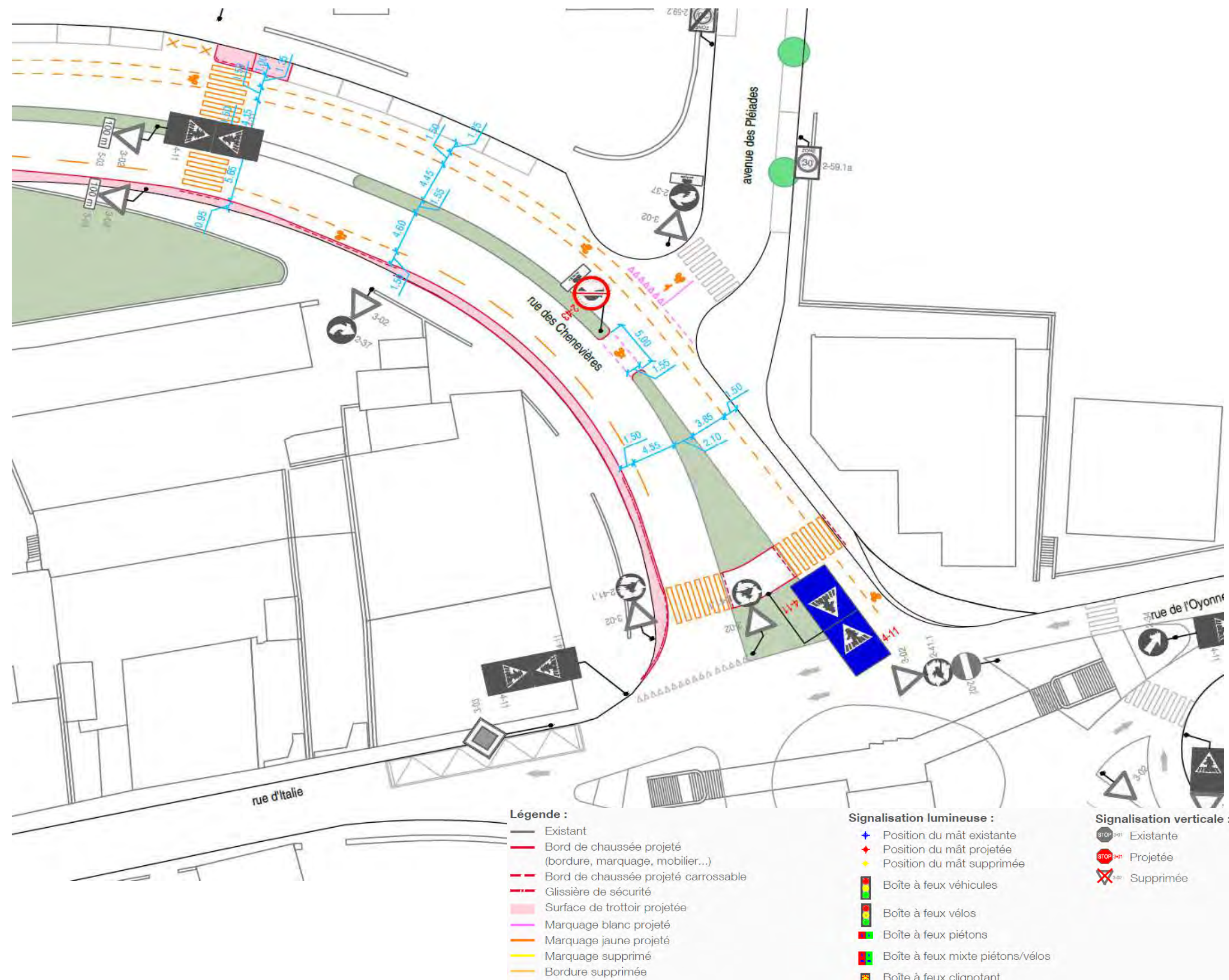
Nouveau :

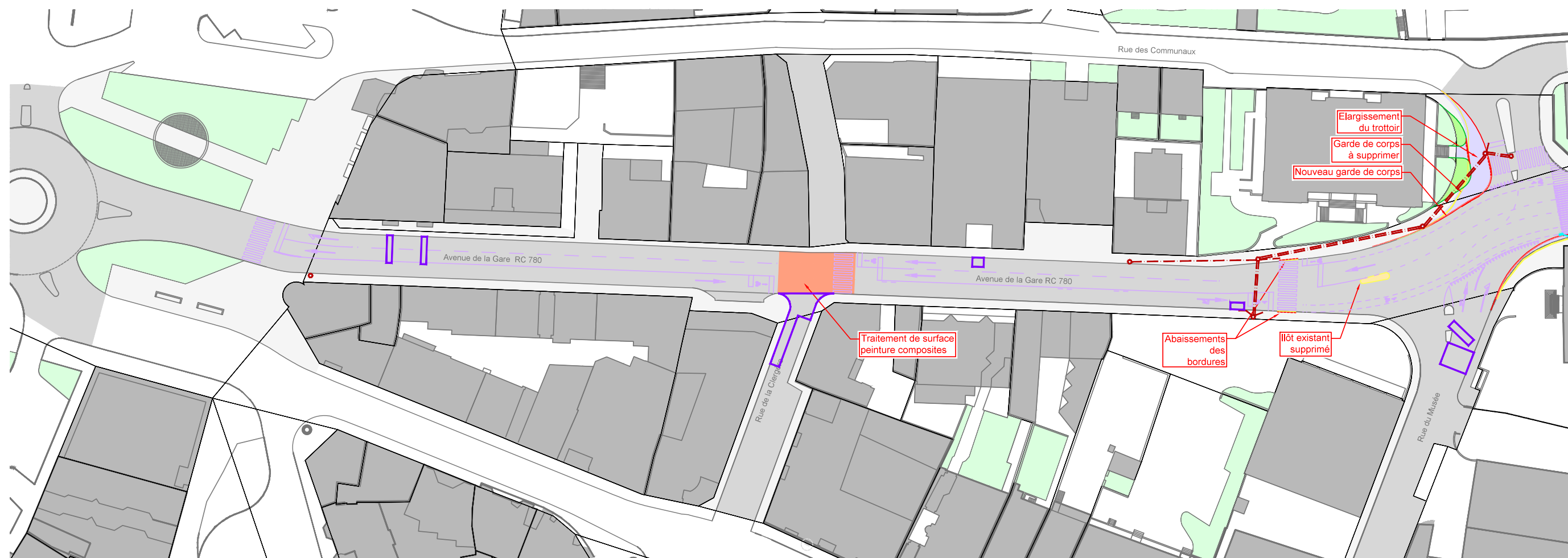
- Traversée piétonne Ouest
- Sas vélos
- Bandes cyclables
- Suppression d'une voie de circulation Est-Ouest et Ouest-Est



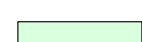
Nouveau :

- Déplacement de bordures du trottoir
- Traversée piétonne proche du giratoire
- Ouverture de l'îlot pour tourner à gauche vélos
- Bandes cyclables

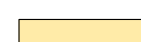
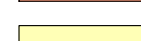




Existant :

-  Trottoir
-  Chaussée
-  Zone verte

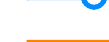
Projet aménagement :

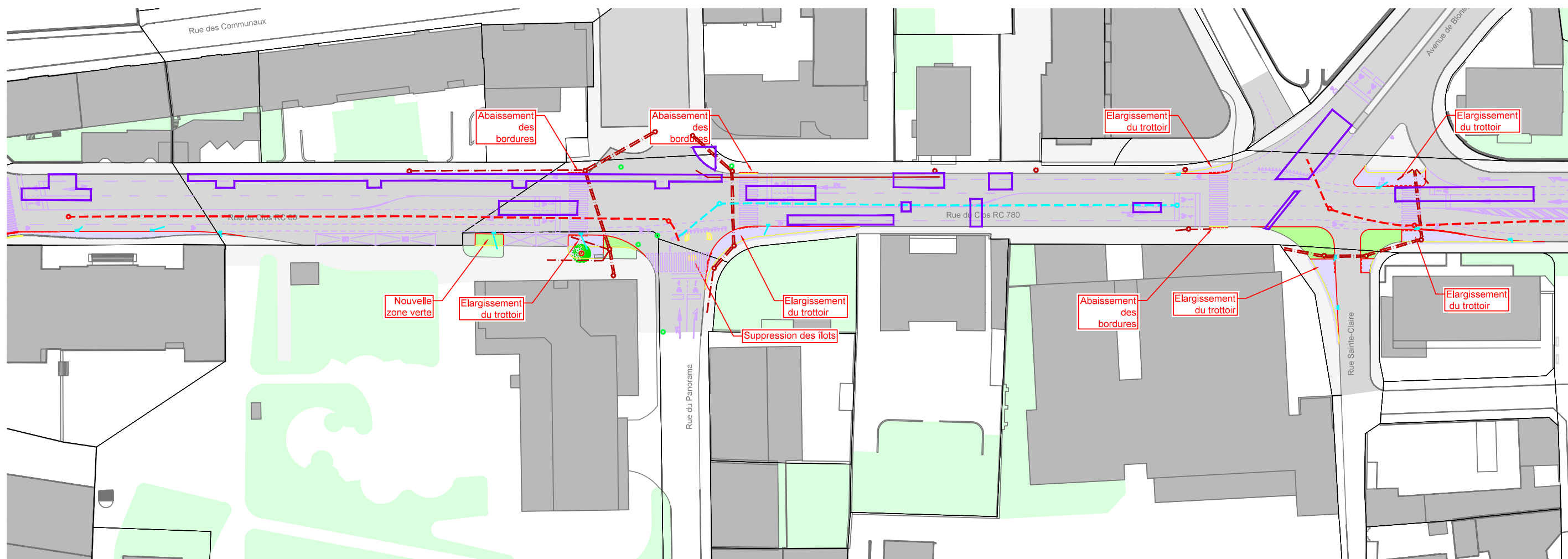
-  Trottoir
-  Chaussée
-  Zone verte
-  Peintures composites
-  Peintures composites

Projet aménagement :

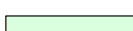
-  Bordures pavées +2cm
-  Bordures type Etat de Vaud +15cm
-  Bordures Fer plat
-  Bordures à supprimer
-  Marquage (pour information)
-  Zone de réfection:
 - Fraisage 4cm
 - Pose de treillis en fibre de verre
 - Pose de 4cm AC 11 N

Projet réseaux :

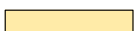
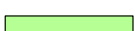
-  Eaux claires réfection
-  Eaux claires chemisage
-  Eaux usées réfection
-  Eaux usées chemisage
-  Romande Energie
-  Eau potable
-  Gaz
-  Signalisation
-  Couvercle chambre UPC
-  Couvercle à remplacer
-  Grille à déplacer



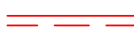
Existant :

-  Trottoir
-  Chaussée
-  Zone verte

Projet aménagement :

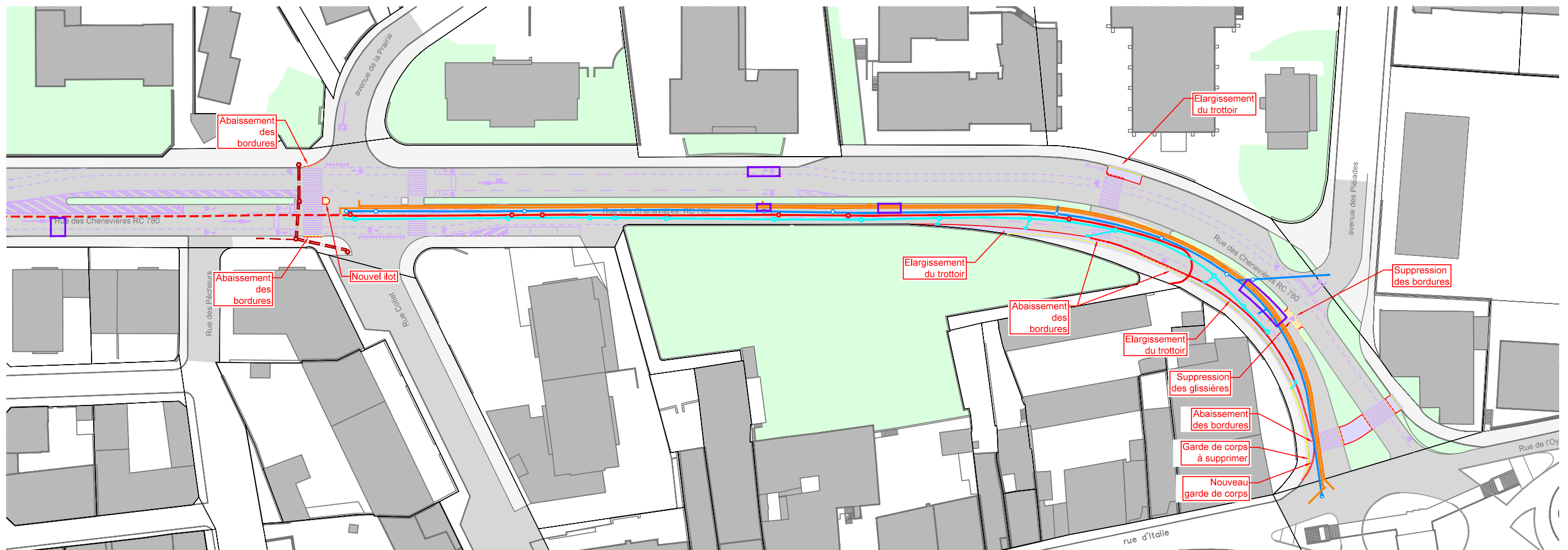
-  Trottoir
-  Chaussée
-  Zone verte
-  Peintures composites
-  Peintures composites

Projet aménagement :

-  Bordures pavées +2cm
-  Bordures type Etat de Vaud +15cm
-  Bordures Fer plat
-  Bordures à supprimer
-  Marquage (pour information)
-  Zone de réfection:
 - Fraisage 4cm
 - Pose de treillis en fibre de verre
 - Pose de 4cm AC 11 N

Projet réseaux :

-  Eaux claires réfection
-  Eaux claires chemisage
-  Eaux usées réfection
-  Eaux usées chemisage
-  Romande Energie
-  Eau potable
-  Gaz
-  Signalisation
-  Couvercle chambre UPC
-  Couvercle à remplacer
-  Grille à déplacer



Existant :

- Trottoir
- Chaussée
- Zone verte

Projet aménagement :

- Trottoir
- Chaussée
- Zone verte
- Peintures composites
- Peintures composites

Projet aménagement :

- Bordures pavées +2cm
- Bordures type Etat de Vaud +15cm
- Bordures Fer plat
- Bordures à supprimer
- Marquage (pour information)
- Zone de réfection:
 - Fraisage 4cm
 - Pose de treillis en fibre de verre
 - Pose de 4cm AC 11 N

Projet réseaux :

- Eaux claires réfection
- Eaux claires chemisage
- Eaux usées réfection
- Eaux usées chemisage
- Romande Energie
- Eau potable
- Gaz
- Signalisation
- Couverture chambre UPC
- Couverture à remplacer
- Grille à déplacer