



**MUNICIPALITE**

---

**RAPPORT-PREAVIS N° 18/2019  
AU CONSEIL COMMUNAL**

**Réponse aux postulats de Monsieur Bastien Schobinger  
«Entretien de nos routes, où va-t-on ?» et de Monsieur  
Antoine Dormond « Décibels »**

***Séance de la commission***

Date	Mardi 18 juin à 18h30
Lieu	Hôtel de Ville, salle n°3

**TABLE DES MATIERES**

1. INTRODUCTION .....	4
2. LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER.....	5
3. ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER.....	5
4. BASES LEGALES.....	6
5. REPONSES AUX POSTULATS.....	7

## LEXIQUE

DGMR : Direction générale de la mobilité et des routes

PMU : Plan de mobilité et d'urbanisme intégré

PDCoM : Plan Directeur communal

VLa : Valeur d'alarme

VLi : Valeur limite

PGEE : Plan Général d'Evacuation des Eaux

PDCEn : Plan Directeur des Energies

TJM : Trafic journalier moyen

Vevey, le 3 juin 2019

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

## 1. INTRODUCTION

Lors de la séance du Conseil Communal du 3 septembre 2015, Monsieur Bastien Schobinger a déposé au nom du groupe UDC Veveysan, un postulat intitulé «Entretien de nos routes, où va-t-on ?». Ce postulat a été directement renvoyé à la Municipalité pour traitement.

Dans son postulat, Monsieur Schobinger constate que « cela fait plusieurs décennies que l'entretien du réseau routier de notre ville subit les affres des restrictions budgétaires », et de ce fait estime que « l'image de notre ville et de la qualité que nous voulons donner à la mobilité que ce soit pour les automobilistes mais aussi pour les usagers des transports publics, pour les vélos et les piétons » sont péjorées et que malgré la complexité d'intervention en milieu urbain, il n'y a pas lieu de faire de l'entretien au « coup par coup ».

Monsieur Schobinger demande à la Municipalité :

- *de donner l'état actuel du réseau routier communal selon les normes en vigueur (SN 640 925b et ses annexes) ;*
- *d'estimer le budget nécessaire à la remise à niveau du réseau routier communal ;*
- *d'établir un programme des travaux d'entretien du réseau sur 5 ans ;*
- *de prendre des mesures urgentes pour réaliser l'entretien des routes accueillant une ligne de bus (Chemin Vert, Boulevard de Charmontey,...).*

Lors de la séance du Conseil Communal du 1<sup>er</sup> février 2018, Monsieur Antoine Dormond a déposé au nom du groupe des Verts de Vevey, un postulat intitulé «Décibels». Ce postulat a été directement renvoyé à la Municipalité pour traitement.

Dans son postulat, Monsieur Dormond, rappelle que les nuisances sonores dues au trafic routier touchent près de 30% de la population. Il constate que sur plusieurs axes routiers de notre territoire les valeurs d'immissions ne respectent pas les normes. Il fait référence à la page 32 du PMU où il est écrit que « l'enjeu par rapport au bruit est le suivant: «L'enjeu consiste à diminuer la quantité de trafic, à modérer les vitesses, à canaliser et moins disperser le trafic. Il s'agit également de faire attention avec les vitesses qui peuvent être plus élevées la nuit (mise en place de mesures spécifiques la nuit).». Il considère que la réduction de la vitesse est une mesure simple et économique à mettre en place. Tout en gardant comme objectif le respect de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 1<sup>er</sup> avril 1987.

Monsieur Dormond demande à la Municipalité de :

- *faire une proposition pour mettre en place un plan d'action et des mesures concrètes pour réduire significativement le bruit routier sur le territoire communal et ceci au moins la nuit ;*
- *étudier l'opportunité de tester l'application du 30 km/h nocturne sur les axes suivants : Nord-Sud (Avenue de Gilamont) et Est-Ouest (Av. Général-Guisan / Avenue de la Gare / Rue du Clos / Rue des Chenevières / Avenue Nestlé / Rue du Simplon et Rue d'Italie) ;*
- *proposer un échange/dialogue sur la thématique de la protection contre le bruit avec les autres communes du district afin d'élaborer une stratégie de lutte contre le bruit plus large à l'échelle de l'agglomération.*

Conformément à l'art. 95 du Règlement du Conseil communal du 10 octobre 2014, la Municipalité a fait part à votre Conseil de l'état de l'étude des motions et postulats en suspens, et a sollicité l'octroi de délais supplémentaires pour les objets auxquels il n'a pas encore été répondu. Dans sa séance du 16 mai 2019, votre Conseil a accordé un délai au 13 juin 2019 pour répondre aux présents postulats.

La problématique de l'assainissement du bruit routier est liée à celle de l'entretien du réseau routier. En effet, il existe plusieurs manières de réduire l'impact des nuisances sonores du trafic routier. Parallèlement aux principes généraux d'aménagement du territoire, dont fait partie la mobilité, le principe de base est de pouvoir agir à la source. Motorisation, pneus et type de conduite pour les véhicules; hiérarchisation, vitesse et revêtement pour le réseau routier. Si ces mesures ne suffisent pas à respecter les valeurs d'immissions, c'est sur le chemin de propagation et le lieu de réception de la nuisance qu'il faudra agir.

L'engagement de moyens financiers pour lutter contre le bruit routier est dépendant du budget communal et des projets inscrits au plan des investissements. Nous proposons de répondre aux deux postulats par le biais d'un seul rapport-préavis.

## **2. LUTTE CONTRE LE 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'objectif d'un Plan d'assainissement routier est de définir les mesures permettant d'abaisser les niveaux sonores en dessous des valeurs limites d'immissions définies par l'OPB – Ordonnance sur la protection contre le bruit- (art.13).

Le bruit routier a augmenté en Suisse au cours des vingt dernières années. De plus, les espaces de détente tranquilles en ville subissent une pression croissante par la densification. Les conflits entre les objectifs de l'urbanisation vers l'intérieur et la protection contre le bruit sont ainsi inévitables.

Si le moteur, la transmission et le système d'échappement des voitures sont devenus plus silencieux, le poids des véhicules a augmenté et les pneus ont tendance à être plus larges. Le bruit de roulement a donc augmenté et c'est ce dernier qui est déterminant, surtout pour les voitures de tourisme à partir d'une vitesse de 25 à 30 km/h.

Le Conseil fédéral définit trois axes stratégiques. Le premier vise à réduire les émissions à la source. Le deuxième est consacré à la promotion de la tranquillité et de la détente dans le développement urbain. Enfin, le troisième porte sur une meilleure compréhension de la problématique du bruit par la population.

Le traitement des problèmes de bruit doit se faire dans le cadre d'une démarche globale. L'amélioration du cadre de vie et la requalification de l'espace public font partie des objectifs du programme de législature 2016-2021. La lutte contre le bruit routier est une des mesures pour atteindre cet objectif. En outre, l'opportunité de la révision du PDCom et des plans d'affectation permettra de mettre en place cette mesure.

## **3. ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER**

La Ville de Vevey doit entretenir un réseau routier communal dont la longueur est d'environ 42 km et d'une surface totale de 470'000 m<sup>2</sup>.

Les routes sont une des composantes visibles d'un système large d'infrastructures. Aux côtés des réseaux souterrains, ce système nécessite une gestion coordonnée. Le développement urbanistique de la Ville influence également directement la planification des investissements, avec comme incidence de différer des entretiens dans l'attente du développement d'un projet immobilier ou d'une requalification de l'espace public. Il est donc nécessaire de bien connaître l'état de notre patrimoine, de celui des autres acteurs propriétaires de réseaux et de suivre les axes de développement urbanistique. Il faut gérer des temporalités différentes en opérant sur plusieurs modes d'intervention entre entretien régulier (préventif), travaux périodique (curatif) et reconstruction totale.

La crise financière du canton dans les années nonante a provoqué un sous-investissement pour le réseau routier cantonal. De ce fait, le transfert par le canton aux communes des routes cantonales entre 1998 et 2004 a représenté une charge supplémentaire. De plus, de 2004 à 2014, le Canton a gelé les subventions pour les réfections des dites routes.

#### **4. BASES LEGALES**

##### Lutte contre le bruit

La protection de la population contre le bruit se fonde sur l'art. 74 de la Constitution fédérale, la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette législation fixe notamment les niveaux sonores à respecter au droit des habitations. Lorsque ces valeurs sont dépassées, le propriétaire de la route est tenu d'assainir son installation en prenant des mesures en faveur des riverains.

La loi définit l'ordre dans lequel les mesures de protection contre le bruit doivent être prises lorsque la situation l'exige. Elle stipule qu'il faut intervenir d'abord de manière préventive en agissant à la source (art. 11, al. 1 LPE), puis sur le chemin de propagation (art. 13, al. 3 OPB). Ce n'est que si ces deux premières mesures s'avèrent insuffisantes ou impossibles à mettre en œuvre, qu'il faudra agir sur le lieu d'immission (point récepteur).

Les cantons sont chargés de l'application de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Au niveau du canton de Vaud, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est responsable de l'application de la législation fédérale dans le cadre de la protection contre le bruit. La Direction générale de l'environnement (DGE) accompagne la démarche, assure la cohérence et approuve avec le Conseil d'Etat les mesures d'assainissement et d'allègement retenues. L'obligation d'assainir concerne les bâtiments existants au bénéfice d'un permis de construire antérieur au 1<sup>er</sup> janvier 1985 et les zones à bâtir qui ont été équipées avant cette même date.

Le coût des mesures retenues est à la charge du propriétaire de la route qui peut bénéficier de subventions de la Confédération.

##### Entretien routier

L'entretien du réseau routier trouve sa source dans la loi sur les communes (art. 2, al.2 LC). L'une des attributions aux communes est l'administration du domaine public. Les aménagements routiers sont soumis à la loi sur les routes (LRou) et aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

Les routes communales ainsi que les routes cantonales en traversée de localité sont la propriété des communes territoriales. Les communes doivent assurer un niveau fonctionnel suffisant sachant notamment qu'elles sont responsables en tant que propriétaire.

La loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand), entre aussi dans le cadre de l'entretien routier et nécessite des

adaptations quelque fois importantes des arrêts de bus. Ce travail se fait en collaboration avec les VMCV.

## 5. REPONSES AUX POSTULATS

Les études d'assainissement du bruit routier et de l'état du réseau routier ont été réalisées. L'établissement des planifications d'interventions est en cours. La mise en œuvre de ces mesures doit être mise en perspective avec d'autres planifications existantes comme le PGEE-Vevey, le PGEE-SIGE, les plans d'assainissement des réseaux industriels, mais aussi en regard de la révision du PDCom, du PDCEn et du futur Plan lumière.

### Lutte contre le bruit routier

1) Le postulant demande à la Municipalité premièrement de : « *faire une proposition pour mettre en place un plan d'action et des mesures concrètes pour **réduire significativement le bruit routier** sur le territoire communal et ceci au moins la nuit.* ».

Dans la pratique, les mises en conformité d'assainissement du bruit routier n'ont pas pu être achevées, dans la plupart des cantons, avant les échéances fixées initialement par la Confédération, ni pour les routes nationales, ni pour les routes principales, ni pour les routes communales.

L'étude est réalisée en suivant les consignes du cahier des charges (version 2015) établi par la DGMR qui tient compte de la législation. L'étude sur l'assainissement du bruit routier a été établie en 2018.

### Méthodologie

Les routes cantonales et communales ont été sélectionnées d'un commun accord avec la DGMR en suivant le critère d'un minimum 2'500 véhicules/jour (TJM) à l'horizon d'assainissement 2045 (2015 + 30 ans) sur la base des chiffres de 2015 et en prenant une augmentation du trafic de 1%/an. 42 tronçons ont été identifiés pour faire partie de l'étude.

Le périmètre de l'étude d'assainissement comprend l'ensemble des parcelles et des bâtiments soumis à un dépassement des valeurs limites d'immission (VLi) à l'horizon d'assainissement.

Les niveaux sonores ont été établis par modélisation en fonction du trafic et des caractéristiques des routes. Des mesurages in-situ ont été effectués en plusieurs emplacements représentatifs, dans le but de calibrer le modèle.

### Résultats

Le résultat de la modélisation et vérification in-situ montre que :

- 270 bâtiments/parcelles équipées dépassent les valeurs limite d'immission(VLi).
- 26 bâtiments/parcelles dépassent les valeurs d'alarme(VLa).

Sur les 42 km du réseau routier, 27 km n'ont pas besoin d'être analysés (64,3%).

15 km (35,7%) l'ont été. 6 km (14,3%) respectent les normes et 9 km (21,4%) présentent des valeurs en-dessus des normes. Ce sont pour ces tronçons des mesures qui doivent être prises (annexe 1).

## Plan d'actions

Le plan d'actions prévoit essentiellement la pose de revêtement phono-absorbant. Une simulation a été réalisée. On observe que sur les 9 km (21,4%) présentant des valeurs en-dessus des normes, 2,5km (6%) les respecteront après travaux. Afin d'être conforme à la législation 6,5km (15,45%) seront traités, par contre, par une procédure dite d'allègement.

Le résultat obtenu montre une diminution des valeurs d'immissions au droit des bâtiments exposés de 43% des VLa et de 50% de VLi :

- 136 bâtiments/parcelles équipés dépassent encore les valeurs limites d'immission.
- 15 bâtiments/parcelles équipés dépassent encore les valeurs d'alarmes.

Lorsqu'il n'est pas possible de respecter les valeurs limites d'immission (VLi) par les mesures d'assainissement proposées et lorsque d'autres mesures ne sont pas envisageables car elles sont, soit techniquement pas réalisables et/ou économiquement pas supportables, alors les propriétés touchées par ces dépassements font l'objet d'une décision d'allègement de l'obligation d'être assaini.

Ces propriétés sont en conséquence soumises à des nouveaux niveaux sonores dits "nouvelles immissions maximales admissibles (IMA)" qui devront être approuvées par la Direction Générale de l'Environnement (DGE) et qui devront être publiées (mise à l'enquête).

La procédure de subventionnement est mise en œuvre au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

2) Deuxièmement le postulant demande « *d'étudier l'opportunité de tester l'application du **30km/h nocturne** sur les axes suivants : Nord-Sud (Avenue de Gilamont) et Est-Ouest (Av. Général-Guisan / Avenue de la Gare / Rue du Clos / Rue des Chenevières / Avenue Nestlé / Rue du Simplon et Rue d'Italie) ».*

Selon l'Union des villes suisses l'instauration de limitations de vitesse à 30 km/h sur les grands axes routiers apporte pour le trafic urbain des avantages dépendant de la situation donnée. Une enquête de la Conférence des villes pour la mobilité montre que la population des villes se félicite aussi des réductions de la vitesse. Le Parlement fédéral discute actuellement sur la conservation de l'autorisation donnée d'instituer des zones 30 sur les grands axes routiers pour des raisons de protection contre le bruit. A Lausanne, l'approche est celle qui consiste à ne mettre en œuvre cette mesure que la nuit.

La Municipalité est intéressée à cette mesure et envisage de faire un essai de mise en place du 30km/h la nuit (22h00 – 06h00), une fois les résultats définitifs de l'expérience de Lausanne connus. Une décision sera prise par la Municipalité une fois les résultats et directives établies par la DGMR, soit probablement cet automne. Le Conseil communal sera informé par voie de communication.

3) Troisièmement le postulant demande de « *proposer un échange/dialogue sur la thématique de la protection contre le bruit avec les autres communes du district afin d'élaborer une stratégie de **lutte contre le bruit plus large à l'échelle de l'agglomération** ».*

Cette demande sera transmise à la CORAT pour être discutée dans le cadre du prochain projet d'agglomération transports / urbanisation paysage.

## Entretien routier

1) La première demande du postulant est de « **donner l'état actuel du réseau routier communal** selon les normes en vigueur (SN 640 925b et ses annexes) ».

L'étude a été menée en 2017 et avait pour objectifs d'analyser l'état actuel des chaussées du réseau communal, d'analyser l'incidence de différentes stratégies budgétaires sur l'évolution de l'état global du réseau et l'établissement d'une planification de l'entretien.

La longueur du réseau veveysan est de 42,125 km, dont 38,885 km (92,3%) de routes carrossables et 3,240 km (7,7%) de cheminements piétons (hors trottoir).

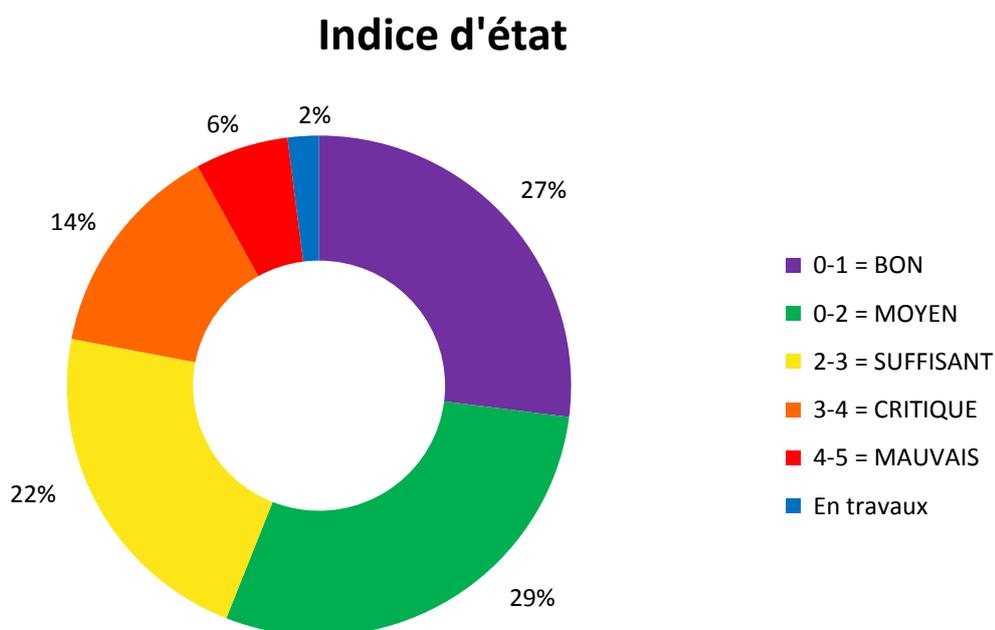
Le travail sur le terrain s'est effectué conformément à la norme SN 640 925b. Un découpage en 210 tronçons homogènes du réseau a été effectué. Une fiche par tronçon a été remplie. Neuf indicateurs pondérés ont permis d'attribuer une note finale (fissures, ornières, affaissements, etc.). Les chaussées pavées ont également été analysées, tout comme les arrêts de bus (chaussée renforcée).

### Bilan indice d'état (annexe 2)

La méthode d'analyse est basée sur la SN 640 925b. L'état actuel du réseau, tous revêtements confondus, obtient une note moyenne de 1,81 sur un maximum de 5,00<sup>1</sup>. Un échantillonnage sur plusieurs communes vaudoises présente un écart des notes allant de 1,51 à 2,29, situant Vevey légèrement en-dessous de la moyenne.

Si toutefois l'on considère uniquement les revêtements bitumineux, la note moyenne passe à 1,96. Les cheminements piétons en béton ou pavés obtiennent une moyenne de 0,45 ce qui est très bon et contribue à améliorer la note finale.

A l'inverse, les tronçons où circulent le trafic lourd (bus et camions) sont dans un état jugé de suffisant à mauvais. On constate des ornières marquées, des affaissements et des fissures (annexe 3). Les 59 arrêts de bus obtiennent la note moyenne de 1,42. 7 sont dans un état critique à mauvais.



<sup>1</sup> 0 = bon état, 5 = mauvais état, selon SN 640 925b

2) Deuxièmement le postulant demande « d'estimer **le budget nécessaire à la remise à niveau du réseau routier communal** ».

La gestion de l'entretien a comme objectif de maintenir les routes en bon état. Pour ce faire, l'objectif est de présenter des variantes de budget d'entretien avec leur impact sur l'état du réseau. Ce travail est en cours par la Municipalité et permettra de choisir une stratégie budgétaire en toute connaissance de cause.

Notre patrimoine routier est estimé entre CHF 120 mios de valeur de remplacement, sans les ouvrages d'art. Le montant budgétaire consacré annuellement à l'entretien a été en moyenne de CHF 415'000.— de 2005 à 2019 (15 ans). Il faut ajouter les montants prévus dans les préavis d'infrastructures pour les travaux considérés comme de l'entretien différé. La somme des montants est de CHF 10'882'890.—, soit une moyenne annuelle arrondie de CHF 725'000.—. Ainsi le montant consacré annuellement à l'entretien du réseau routier ces quinze dernières années a été de CHF 1'140'000.—, soit 0,95% de sa valeur. Si l'on considère uniquement la moyenne pour la législature en cours, le montant est de CHF 1'450'000.—, soit 1,2% de sa valeur.

Les hypothèses d'analyse se sont basées sur la définition du réseau, le catalogue des familles d'intervention, les caractéristiques fonctionnelles, scénarios budgétaires (budget d'entretien courant et crédits d'investissement), et prise en compte des travaux déjà planifiés.

On différencie usuellement quatre catégories d'interventions :

- l'entretien par enduits superficiels (CHF 15.— à CHF 30.—/m<sup>2</sup>) ;
- l'entretien par renouvellement de la couche de roulement (par fraisage CHF 40.— à CHF 70.—/m<sup>2</sup>),
- la rénovation par renouvellement de la couche de fond et couche de roulement (CHF 70.— à CHF 130.—/m<sup>2</sup>),
- la reconstruction totale de la structure et des couches supérieures (CHF 150.— à CHF 300.—/m<sup>2</sup>).

Pour l'assainissement du bruit routier, il faut ajouter une plus-value de CHF 15.—/m<sup>2</sup> pour la pose d'un revêtement phono absorbant.

#### Stratégies budgétaires analysées

Les montants se limitent à une intervention dans le gabarit de la chaussée et pour une fonctionnalité routière. En cas de requalification de l'espace public une majoration de l'ordre de 10% (EP) à 25% (revêtement, EP, mobilier urbain) est à considérer. Quatre scénarios ont été utilisés permettant une projection de la note du réseau routier après 10 ans. En partant d'un budget nul, sans crédit cadre, jusqu'à un budget avec le crédit cadre augmenté de + 15% par rapport à la situation actuelle. Les projections démontrent que seule une augmentation sur le budget et/ou crédit cadre permettrait une remise à niveau du réseau à un horizon de dix ans. Le montant théorique arrondi est CHF 1'750'000.—, soit 1,46 % de la valeur de remplacement. En cas de diminution du budget ou même de statu quo, le réseau se dégradera.

3) Troisièmement le postulant demande « d'établir un **programme des travaux d'entretien du réseau sur 5 ans** ».

En fonction de la stratégie budgétaire, d'une proportion de travaux lourds et de travaux d'entretien, de la coordination avec les SI et d'une planification de requalification urbaine, un programme des travaux a été établi. Plusieurs projets de requalification urbaine étant

connus, ils impactent directement le programme théorique d'entretien à réaliser sur le réseau communal.

#### Planification générale (annexe 4)

Il y a un décalage entre la planification idéale pour l'entretien du réseau routier, l'assainissement et le développement des réseaux souterrains, de l'éclairage public, et celle des projets d'espaces publics.

Nous avons établi un tableau récapitulatif intégrant l'ensemble des contraintes. Le choix des priorités est consécutif à une pesée d'intérêts, également politique. Cela influencera directement l'évolution de l'état du réseau routier. Plus il y a de contraintes, plus la maille du tamis est fine et seuls quelques projets sont sélectionnés.

Programme d'intention 2020-2025 :

- 2020 : av. de Pra, bd Charmontey (sécurité et entretien)
- 2020 : rue d'Italie est (entretien)
- 2020 : rue Jean-Jacques Rousseau (requalification)
- 2021 : av. de Gilamont secteur centre (requalification, infrastructures et entretien)
- 2022 : av. des Crosets (requalification et entretien)
- 2023 : place du Marché (requalification et entretien)
- 2023 : rue des Deux-Marchés et place de l'Ancien-Port (requalification et infrastructures)
- 2024 : esplanade des Bosquets et rue des deux-Gares (requalification)
- 2025 : av. Nestlé (requalification et infrastructures CAD-ouest).
- 2025 : place de la Gare (requalification)

Programme d'entretien routier 2020-2025:

- 2020: Rue du Moulins Nord + Chemin des Saules
- 2021: Rond-Point du Samaritain + Bd Arcangier secteur est
- 2022: Quai Perdonnet (Clara Haskil/Château) + Rue du Centre
- 2023: Rue de l'Oyonne + Chemin des Vignerons
- 2024: Passage de Charmontey + quai de la Veveyse sud
- 2025: Passage Rouvenne + DP 167 (Ernest Biéler / Eugène Couvreu)

4) Quatrièmement le postulant demande « *De prendre des **mesures urgentes** pour réaliser l'entretien des routes accueillant une ligne de bus (Chemin Vert, Boulevard de Charmontey,...) ».*

En ce qui concerne les mesures urgentes demandées par le postulant, des travaux de pontage de fissure et réparation surfacique par enrobé à froid ont été effectués en 2017 au chemin Vert. Une convention lie la commune de Vevey à celle de Corsier-sur-Vevey. Les frais d'entretien sont partagés pour 50% chacun. La décision d'entreprendre des travaux doit être prise d'un commun accord. Il a été privilégié des travaux minimaux dans l'attente du développement urbanistique du quartier de Plan-Dessus, dont le PA est en cours d'élaboration.

Pour le boulevard de Charmontey, un projet a été mis à l'enquête publique du 7 juillet au 8 août 2019, suscitant une opposition. Le dépôt du préavis pour la demande de crédit d'ouvrage est repoussé jusqu'à la délivrance du permis de construire (sous réserve des voies de recours) Il est probable que le chantier démarre au printemps 2020. L'objectif principal est de sécuriser les piétons sur les chemins qui mènent à l'école de Charmontey et d'assainir le bruit routier.

## 6. 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 rapport-préavis no 18/2019, du 3 juin 2019, « Réponse aux postulats de Monsieur Bastien Schobinger intitulé «Entretien de nos routes, où va-t-on ?» et Monsieur Antoine Dormond « Décibels » ;
- 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'accepter la réponse de la Municipalité aux postulats de Monsieur Bastien Schobinger intitulé «Entretien de nos routes, où va-t-on ?» et Monsieur Antoine Dormond « Décibels »

Au nom de la Municipalité  
la Syndique  le Secrétaire 

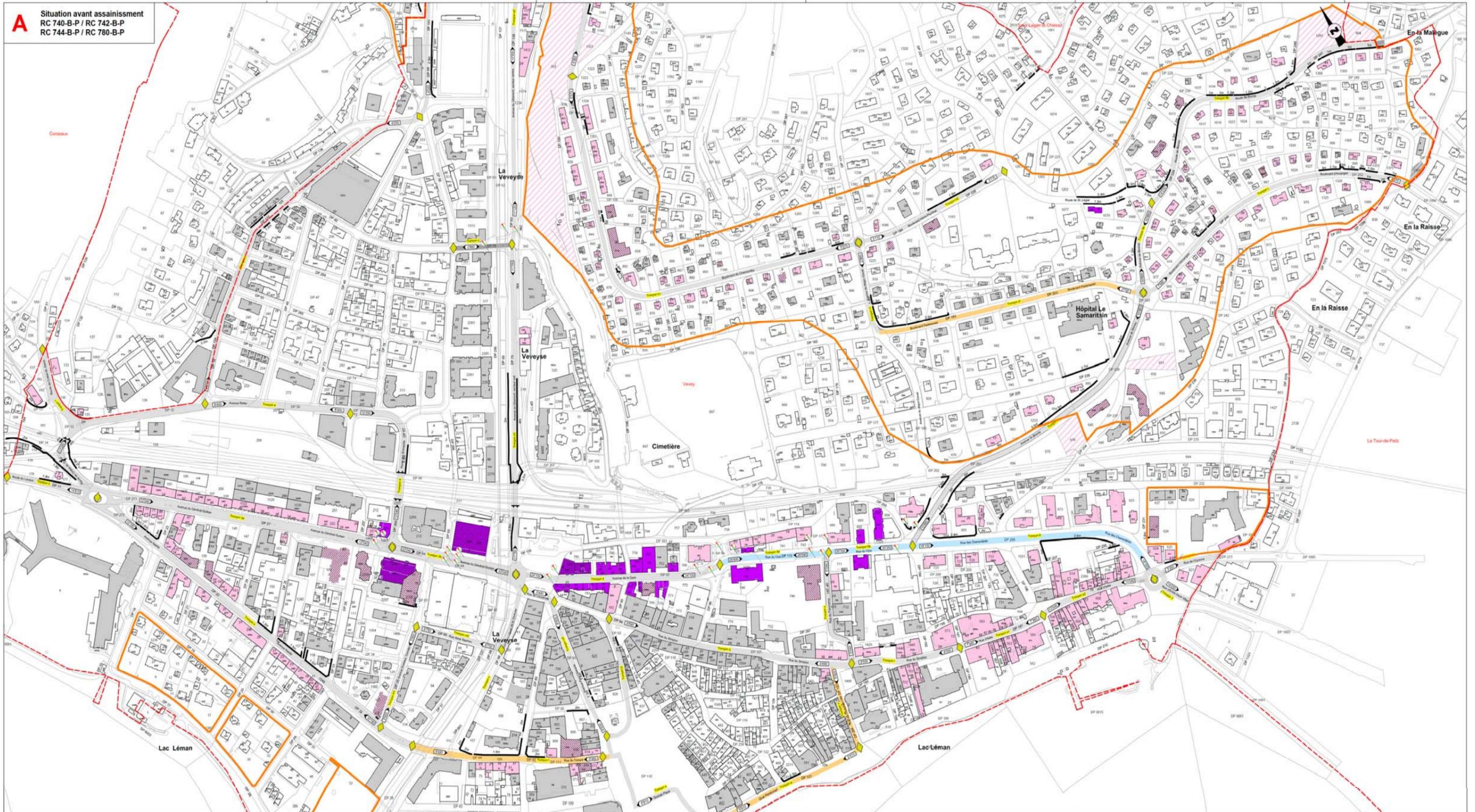
 Elina Leimgruber Grégoire Halter

Municipal-délégué : Mme Elina Leimgruber, Syndique

#### Annexes :

- 1 carte avant assainissement
- 2 carte indice d'état
- 3 liste de dégradations
- 4 planification 2020 - 2025

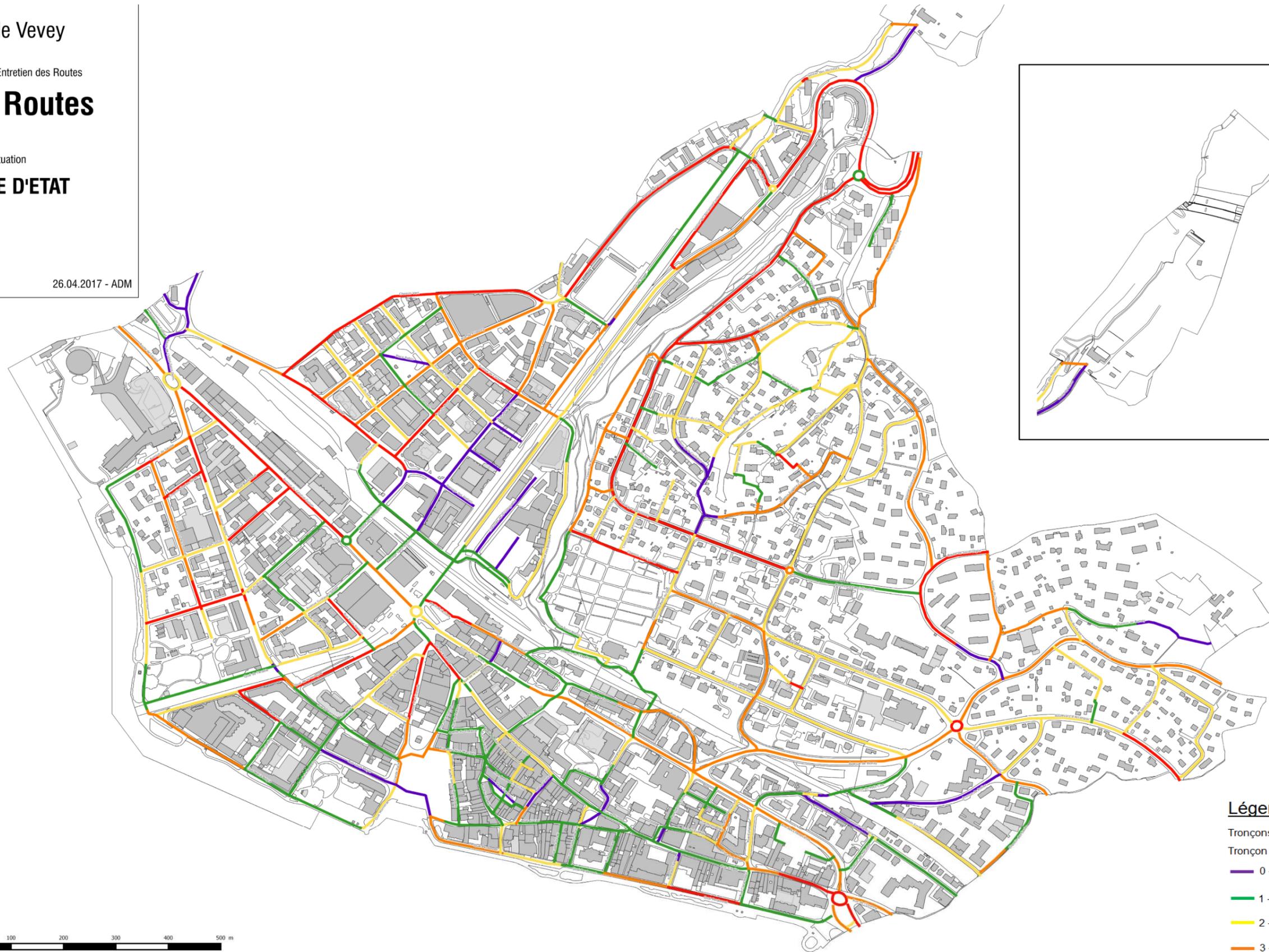
-  Dépassement des valeurs d'alarme
-  Dépassement des valeurs limite



Ville de Vevey  
Plan Général d'Entretien des Routes  
**PGE - Routes**  
Situation  
**INDICE D'ETAT**

Echelle : 1 : 2500

26.04.2017 - ADM



**Légende**

- Tronçons de routes  
Tronçon selon indice d'état
- 0 – 1 = BON
  - 1 – 2 = MOYEN
  - 2 – 3 = SUFFISANT
  - 3 – 4 = CRITIQUE
  - 4 – 5 = MAUVAIS



Nids de poule : Note 4-5 mauvais



Pelades : Note 4-5 mauvais

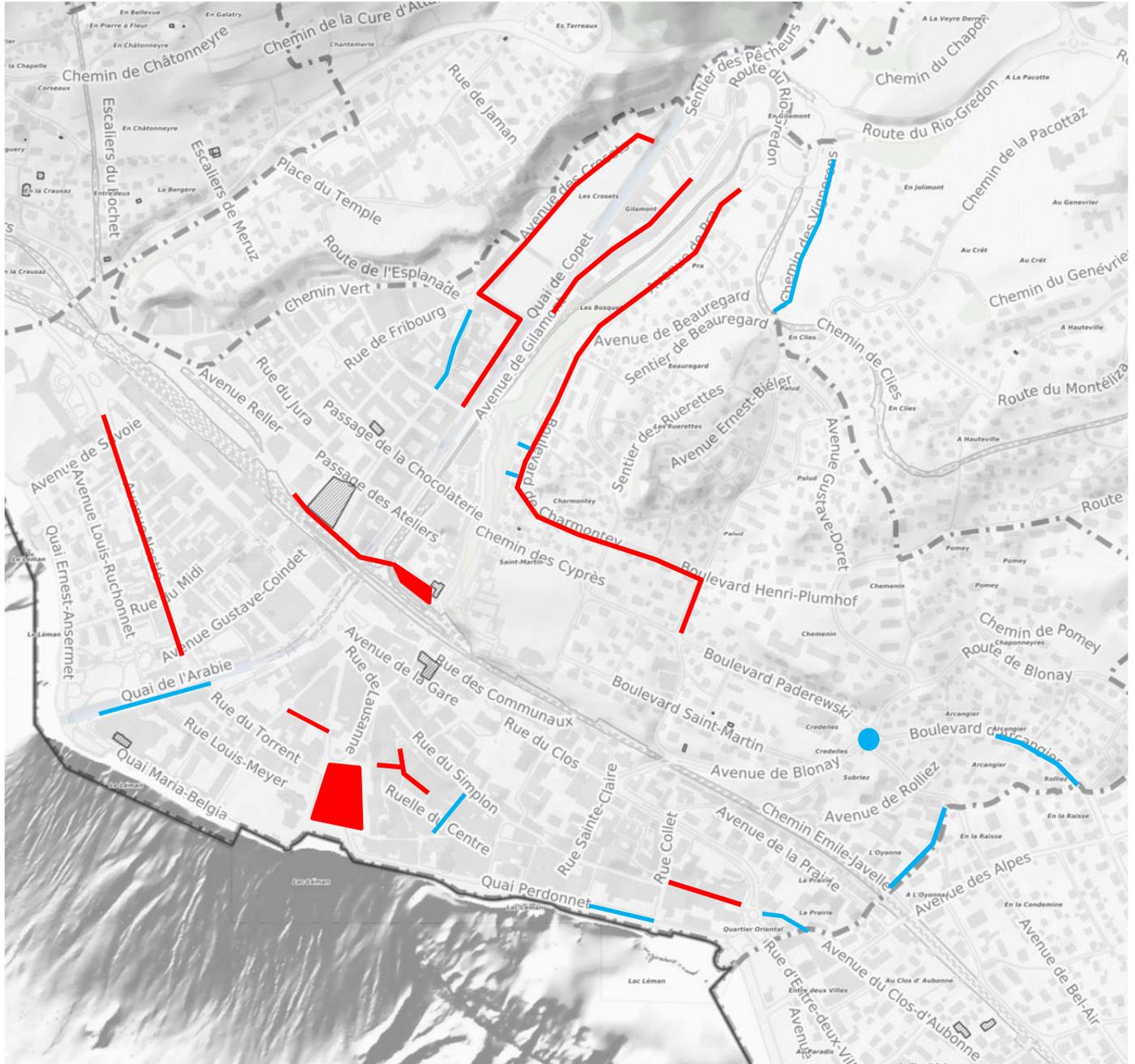


Affaissement – faiencage : Note 4-5 mauvais



Ornière : Note 4-5 mauvais

-  Plan des investissements (yc crédit cadre)
-  Budget d'entretien





## **Entretien de nos routes, où va-t-on ?**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

Cela fait plusieurs décennies que l'entretien du réseau routier de notre ville subit les affres des restrictions budgétaires, mais aujourd'hui la situation n'est pas tenable et doit être corrigée. Il en va de l'image de notre ville et de la qualité que nous voulons donner à la mobilité que ce soit pour les automobilistes mais aussi pour les usagers des transports publics, pour les vélos et les piétons.

Voici quelques exemples qui montrent le mauvais état de nos routes

- Chemin Vert
- Quartier de Plan Dessus
- Quartier de Plan Dessous
- Boulevard de Charmontey

Il va de soi que planifier l'entretien des routes en milieu urbain est une chose complexe car cette planification fait intervenir plusieurs entités comme le SIGE, Swisscom, Romande énergie,... mais ceci ne doit pas être un argument pour faire de l'entretien au « coup par coup ». C'est pourquoi, le groupe UDC demande à la Municipalité :

- De donner l'état actuel du réseau routier communal selon les normes en vigueur (SN 640 925b et ses annexes),
- D'estimer le budget nécessaire à la remise à niveau du réseau routier communal,
- D'établir un programme des travaux d'entretien du réseau sur 5 ans,
- De prendre des mesures urgentes pour réaliser l'entretien des routes accueillant une ligne de bus (Chemin Vert, Boulevard de Charmontey,...).

Au nom du groupe UDC

Bastien Schobinger



2018-02-05\_21063



Postulat présenté le 1er février 2018  
au Conseil communal de Vevey

## « Décibels »

Monsieur le Président, madame la syndique, messieurs les municipaux, chères et chers collègues,

Les nuisances sonores dues au trafic routier touchent près de 30 % de la population. Pour près de deux tiers de ces personnes, les valeurs limites d'exposition au bruit sont atteintes voire dépassées, ce qui engendre des effets néfastes sur la santé. Depuis l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 1er avril 1987, les propriétaires des routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons routiers causant des nuisances sonores excessives. La législation prévoit également que des cadastres de bruit soient établis par les autorités compétentes. Dans le canton de Vaud, c'est la Direction de l'environnement industriel, urbain et rural (DIREV) qui est chargée de cette tâche. Ce cadastre est consultable sur la plateforme cantonale: [www.geo.vd.ch](http://www.geo.vd.ch)

Sur le territoire veveysan, nous constatons qu'en recoupant ce cadastre et les valeurs limites d'immissions, plusieurs axes routiers dépassent les normes. Notamment à l'avenue Général-Guisan, à l'avenue de la Gare, à la rue du Clos, à la rue des Chenevières, à l'avenue de Gilamont et à la route de Blonay. Les valeurs admissibles dépassent également les normes sur certains tronçons de l'Avenue Nestlé, de la rue d'Italie et de la rue du Simplon. De manière générale, sur les deux grands axes routiers Nord-Sud et Est-Ouest, les valeurs d'alarme semblent même atteintes par endroits.

A noter que le PMU (Plan de mobilité et d'urbanisme intégré) en page 32 rappelle que « l'enjeu par rapport au bruit est le suivant: *«L'enjeu consiste à diminuer la quantité de trafic, à modérer les vitesses, à canaliser et moins disperser le trafic. Il s'agit également de faire attention avec les vitesses qui peuvent être plus élevées la nuit (mises en place de mesures spécifiques la nuit).»*

Il est donc indispensable de proposer des solutions pour réduire le bruit. Réduire la vitesse serait une mesure simple et économique à mettre en place. Incidemment, cette mesure contribuerait à diminuer les émissions polluantes et à minimiser les risques d'accident.

Un exemple intéressant et celui mené actuellement à Lausanne à l'avenue de Beaulieu et à l'avenue Vinet. Un article paru dans la FAO (feuille des avis officiels) du 19 janvier 2018 nous renseigne que pour réduire les nuisances sonores, au moins nocturnes, le canton de Vaud et la ville de Lausanne ont appliqué la limite de 30km/h entre 22h00 et 06h00 sur ces deux grandes artères.

La première phase de test est terminée et les résultats sont très encourageants. Le nombre de décibels a diminué et les habitants ont fait des retours positifs sur cette mesure. (voir copie de l'article de la FAO en annexe).

Tout en gardant comme objectif le respect de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) du 1er avril 1987,

Nous invitons la Municipalité :

1. à faire une proposition pour mettre en place un plan d'action et des mesures concrètes pour réduire significativement le bruit routier sur le territoire communal et ceci au moins la nuit.
2. A étudier l'opportunité de tester l'application du 30km/h nocturne sur les axes suivants : Nord-Sud (Avenue de Gilamont) et Est-Ouest (Av. Général-Guisan / Avenue de la Gare / Rue du Clos / Rue des Chenevières / Avenue Nestlé / Rue du Simplon et Rue d'Italie).
3. A proposer un échange/dialogue sur la thématique de la protection contre le bruit avec les autres communes du district afin d'élaborer une stratégie de lutte contre le bruit plus large à l'échelle de l'agglomération.

Pour les Verts de Vevey

Antoine Dormond

<input checked="" type="checkbox"/>	Synd. + Mun			Edu / Famille	
	Pres / CC			Jrisse / Sport	
	RH			DASLI	
	Com / Manif			ASR / SDIS	
	Of Pop / Bi			DSI (IT/SIT)	
Entrée le: - 1 FEV. 2018				Greffe:	
	DFin (G / V)			Culture	
	DAI (E)			Musée/Biolo	
	DU (M / DD)			SAI	
	DEP				
Passera en séance de Municipalité le: 05.02 / 1.2.4					

Ce postulat est soutenu par :

Décroissance - Alternatives

Le groupe PDC Vevey

Le parti socialiste Veveysan

M. Olivier Schorer

M. Steven Pilet

du groupe Vevey Libre

du groupe Vevey Libre