

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 8/2020

le 24 juin 2020

Demande d'un crédit de Fr. 4'210'000.-- pour l'assainissement de la rue d'Entre-deux-Villes et la route de St-Maurice (Maladaire) ainsi que le remplacement des équipements d'éclairage public et la remise à niveau de feux de signalisation.

10.03-2005-PAD-rc-Preavis_08-Assainissement_Entre-deux-villes-Maladaire.docx

Au Conseil communal de
1814 La Tour-de-Peilz

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de solliciter du Conseil communal un crédit de construction pour la réfection de la chaussée RC 780A tronçons « Entre-deux-Villes » et « Maladaire », la mise en conformité selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), l'aménagement de carrefours, de collecteurs d'eaux claires (EC) et d'eaux usées (EU), la mise en séparatif du secteur quai Roussy, le remplacement de l'éclairage public et la remise à niveau des installations de régulation du trafic existants (feux routiers).

2. Préambule

Le projet présenté s'articule en deux secteurs, soit « Entre-deux-Villes » et « Maladaire ».

Le secteur « Entre-deux-Villes » concerne la rue d'Entre-deux-Villes, entre le carrefour avec l'avenue Edouard-Müller jusqu'aux abords du giratoire d'Entre-deux-Villes (RC 780). Il inclut également l'avenue des Alpes (DP 1121).

Le secteur « Maladaire » concerne la route de Saint-Maurice, depuis le carrefour avec le chemin du Vallon jusqu'aux abords du chemin du Cèdre (RC 780).

On note d'emblée que les travaux projetés étant en majeure partie situés sur une route cantonale en traversée de localité, la Commune de La Tour-de-Peilz devrait pouvoir bénéficier des subventions cantonales pour la réalisation de ces travaux, selon la Loi sur les routes (LRou). Ces deux tronçons figurent aussi dans le planning communal d'assainissement du bruit routier, conformément à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).



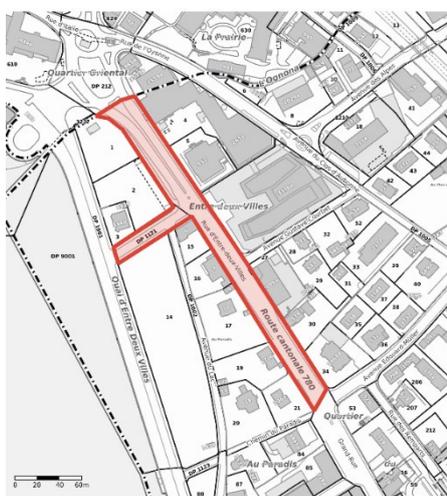
Le développement du projet s'est effectué en tenant compte des objectifs synthétisés par les termes suivants :

- sécurisation ;
- mise en conformité (structurale et phonique) ;
- durabilité.

Le projet prévoit donc une amélioration importante de la fluidité et de la sécurité multimodale, tant motorisée, piétonnière que cycliste, particulièrement notable à proximité des différents carrefours.

Tous les services ayant des conduites existantes ou projetées sous la chaussée ont été contactés, afin d'éviter des interventions ultérieures.

Secteur tronçon « Entre-deux-Villes »



Secteur tronçon « Maladaire »



3. Situation

Situés aux extrémités de La Tour-de-Peilz, côté Vevey et Montreux, les tronçons en traversée de la RC 780 sont les axes principaux de la commune de La Tour-de-Peilz.

Le tronçon côté Vevey dessert l'avenue des Alpes, la station-service ENI et l'avenue Edouard-Müller. Le trafic est d'environ 10'000 véhicules par jour. Un important flux de piétons traverse quotidiennement la RC 780 pour rejoindre l'entreprise Nestlé via le parking côté quai Roussy.

L'état de la chaussée présente des dégradations dues au trafic individuel, aux poids lourds, aux transports publics et aux diverses interventions des services industriels. Par endroits, le dimensionnement de son encaissement est insuffisant.

L'équipement d'éclairage public tout comme les feux de signalisation et leurs logiciels de régulation sont obsolètes et nécessitent une remise à niveau.

Le réseau secondaire d'évacuation des eaux est constitué de collecteurs d'eaux claires d'un diamètre de 20 à 30 cm qui se raccordent au collecteur principal en ciment d'un diamètre de 80 cm. La plupart des bâtiments riverains raccordés sont en système séparatif. Le dernier tronçon sous l'avenue des Alpes est en unitaire et doit être mis en séparatif tel que planifié dans le Plan général d'évacuation des eaux (PGEE 2022, moyen terme 2).



Selon l'art. 17 du Règlement communal sur l'évacuation des eaux, les propriétaires des biens-fonds sont tenus de mettre en conformité leurs canalisations dans un délai d'une année à partir de la mise en service du collecteur communal.

En dehors du domaine public, le raccordement et la mise en conformité des réseaux EU et EC sont à la charge du fonds privé. Il en est de même pour les parcelles communales. Les frais inhérents à ce raccordement ne font pas partie du présent préavis.

L'état du réseau d'eau potable est hétérogène. Il est constitué de conduites en fonte 250 mm ainsi que de conduites de distribution en polyéthylène. Le réseau depuis le passage pour piétons de Nestlé jusqu'à la limite communale avec Vevey est en fonte 250 et doit être remplacé, de même que la conduite de distribution de l'avenue des Alpes. Ces travaux sont entièrement pris en charge par le Service intercommunal de gestion (SIGE). La part communale sur l'eau potable réside uniquement à remplacer la borne-hydrante N° 39 qui a été installée en 1970.

L'équipement d'éclairage public y est vétuste : côté Vevey, le long du terre-plein central, il repose sur quatre mâts et le solde se trouve haubané sur des câbles de manière transversale par rapport à la chaussée. L'alimentation électrique ainsi que les sources lumineuses doivent être remplacées.

Secteur Entre-deux-Villes

Vue depuis limite Vevey, domaine public communal



Vue depuis La Tour-de-Peilz, domaine public communal



Secteur de la Maladaire

Vue depuis La Tour-de-Peilz, domaine public communal



Vue depuis limite Montreux, domaine public communal



4. Le projet

4.1 Mandataires

Le bureau Petignat & Cordoba SA à Montreux a été mandaté le 22 août 2016 pour effectuer l'étude du projet jusqu'à la phase d'appel d'offres aux entreprises.

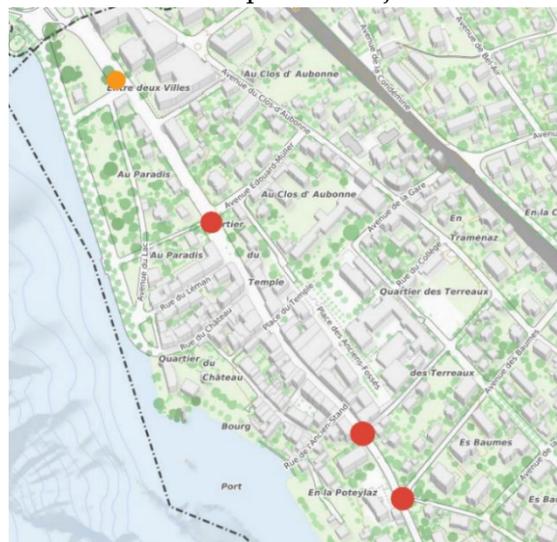
Pour la réfection des installations de feux routiers, le Service de l'urbanisme et travaux publics a procédé à un appel d'offres sur invitation, afin de mandater un bureau d'ingénieur spécialisé dans la régulation de ces équipements.

4.2 Objectifs du secteur « Entre-deux-Villes »

Les objectifs principaux sont une sécurisation ainsi qu'une amélioration de la fluidité des trafics motorisés, piétonniers et cyclistes. Les abords des deux routes impactées (RC 780 et DP 1121) étant fortement bâtis, une adaptation à large échelle du tracé est inenvisageable. Il a donc été défini des mesures locales d'adaptation, tout en conservant une cohérence globale du secteur concerné mais également des tronçons situés avant et après.

Les avenues des Alpes et Gustave-Courbet seront modifiées à leur jonction avec la rue d'Entre-deux-Villes. En effet, des ralentisseurs (trottoirs traversants) sont prévus afin d'accroître notablement la sécurité des piétons, en incitant les automobilistes à réduire leur allure et en attirant l'attention sur d'éventuels passants ou cyclistes. Le même type de ralentisseurs sera disposé à la jonction entre l'avenue des Alpes et l'avenue du Lac.

Les installations de régulation des feux au débouché de l'avenue Edouard-Muller seront entièrement renouvelées : boîtes à feux, feux pour cycles, câblages, détection et logiciel de régulation. Le passage piétons permettant de rejoindre le haut de l'avenue des Alpes, très fréquenté, sera muni d'un feu à la demande. Les mâts seront conservés, déplacés ou remplacés. La remise à niveau des feux comprendra également l'implantation de deux signalisations lumineuses situées en dehors du périmètre du projet. Il en est de même pour les armoires de commande de feux. Le tout fera l'objet d'un mandat séparé auprès d'un ingénieur spécialiste du trafic (cf ci-contre).



Les places de stationnement situées sur l'avenue des Alpes seront conservées mais aménagées perpendiculairement au trafic au lieu d'être en oblique comme actuellement, afin de permettre aux usagers de repartir dans les deux sens de circulation. Deux zones de cinq places de stationnement latérales sont prévues le long de la rue d'Entre-deux-Villes, côté montagne.

La bande cyclable aura une largeur de 2 m (au lieu de 1.5 m) au droit des places de stationnement afin d'améliorer la sécurité des cyclistes.

Au centre de la chaussée, la zone verte en direction du giratoire d'Entre-deux-Villes sera légèrement adaptée. Là où la largeur de la chaussée le permet, une bande polyvalente colorée sera mise en place, de manière relativement similaire à ce qui existe aujourd'hui sur la route de Saint-Maurice, entre les carrefours rue des Terreaux et chemin du Cèdre.

Un autre objectif primordial est une mise en conformité des arrêts de bus selon la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (Lhand). On prévoit notamment les travaux suivants:

- réalisation de trottoirs conformes (dimensions plus généreuses, abaissements lorsque nécessaire, etc...);
- rénovation complète et adaptation de l'arrêt de bus « Roussy » (ligne 201).

L'infrastructure de la rue d'Entre-deux-Villes a fait l'objet de sondages de reconnaissance et d'essais de conformité (portance de l'encassement). Il en ressort qu'en de nombreux endroits, elle n'est pas adaptée au trafic actuel. Pour cette raison, il est prévu de la remplacer. Des analyses seront évidemment effectuées pendant les travaux, afin d'optimiser les zones nécessitant un remplacement et celles permettant une conservation de l'existant.

Actuellement, la parcelle N° 3 n'est pas raccordée au réseau d'assainissement. Les eaux usées ne sont donc pas traitées en STEP mais rejetées au lac. Un raccordement au réseau d'assainissement sera effectué. Au vu des différences de niveaux, une fosse de pompage est prévue.

La parcelle N° 1, actuellement non bâtie, n'est pas équipée. Une conduite EU ainsi que deux tubes PE seront disposés en attente pour rendre possible le raccordement au réseau d'assainissement de ce bien-fonds. Il s'agit donc de travaux anticipatifs pour permettre de viabiliser cette parcelle (EU, eau sous pression et électricité).

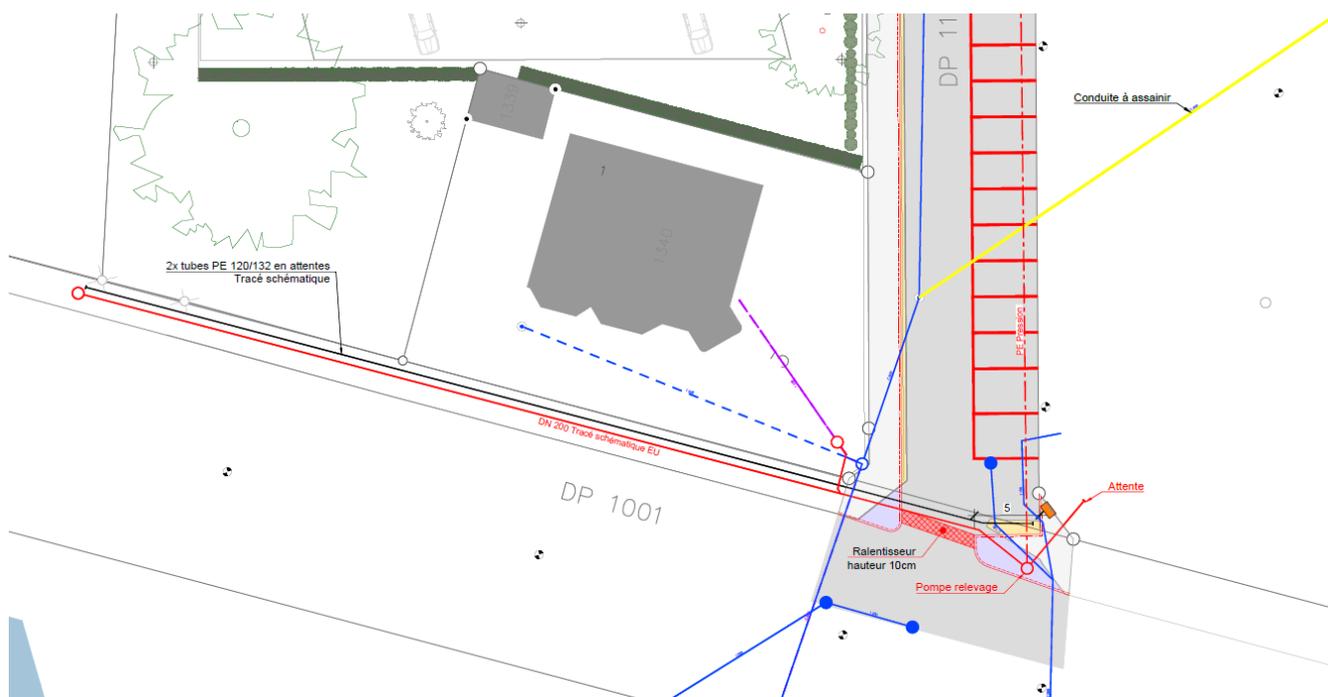


Figure 1 : extrait de la mise en séparatif avec fosse de pompage et du raccordement en attente.

Parallèlement au projet communal, les services techniques habituels interviendront sur leur propre réseau (Romande Energie ; SIGE ; CICG (Gaz naturel) ; Swisscom ; UPC).

4.3 Objectifs du secteur « Maladaire »

Une grande partie du secteur « Maladaire » consiste uniquement en une réfection de l'existant. Mis à part quelques adaptations mineures du marquage, il n'y aura pas de modification géométrique par rapport à l'état actuel. Le revêtement de la chaussée sera cependant remplacé, comme décrit au chapitre suivant.



Le carrefour de la Maladaire concentre plusieurs adaptations en vue de remplir les mêmes objectifs précédemment décrits pour le secteur « Entre-deux-Villes ». En effet, ce carrefour est revu dans sa globalité, sans pour autant modifier la géométrie générale extérieure de celui-ci.

La circulation des piétons est modifiée en supprimant l'îlot central à la jonction avec le chemin du Vallon. La position, le nombre de passages pour piétons, les marquages routiers et les installations de feux sont ainsi optimisés et rationalisés, ce qui permettra un accroissement de la sécurité des piétons.

La géométrie des trottoirs est également légèrement adaptée pour tirer le meilleur parti de la dimension de la chaussée et offrir le maximum de confort aux piétons. La position des arrêts de bus est adaptée afin d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers. On note, en effet, que l'arrêt de bus « Maladaire » pour la direction « Montreux » se caractérise par une configuration « accidentogène » étant donné que le passage pour piétons est situé juste après la zone d'arrêt du bus. Ce manque de visibilité sera donc corrigé avec l'adaptation prévue.



A l'instar du précédent tronçon, les installations de régulation (feux routiers) seront remises à niveau selon les mêmes conditions.

Comme pour le secteur « Entre-deux-Villes », on procèdera à une mise en conformité des deux arrêts de bus « Maladaire » selon la Lhand. Les aspects impactant les lignes de bus, en particulier la N° 201, ont été étudiés en collaboration étroite avec les VMCV.

Les deux abribus sont remplacés par des ouvrages correspondant aux exigences actuelles.

4.4 Objectifs communs aux deux secteurs

De nouveaux enrobés bitumineux aux caractéristiques modernes seront mis en place. En plus d'avoir une meilleure capacité portante et de réduire l'orniérage, ils offrent un meilleur pouvoir phono-absorbant, ce qui est une plus-value notable pour tous les riverains.

Les arrêts de bus seront notamment traités avec un revêtement à résistance mécanique élevée, ce qui conservera la planéité sur le long terme, contrairement à ce que l'on peut observer aujourd'hui. Le confort des usagers sera donc amélioré.

Compte tenu de leur vétusté actuelle, il est prévu de remplacer les luminaires existants par des luminaires « LED ». Ces nouveaux équipements offriront la possibilité d'être adaptables, selon les besoins d'une exploitation moderne et spécifique. Une nouvelle armoire électrique sera intégrée pour le secteur « Maladaire ».

4.5 Accessibilité aux parcelles pendant les travaux

Les travaux sur le secteur « Entre-deux-Villes » devraient s'étendre approximativement sur 40 semaines. La durée du chantier pour le secteur « Maladaire » est estimée à 10 semaines.

Les chantiers ont été divisés en plusieurs étapes permettant de minimiser la période de nuisances pour les usagers et riverains. Cependant, il est bien clair qu'il s'agit de travaux d'envergure et qu'un minimum de désagréments est inévitable. Le projet développé a été effectué en tenant compte dès



l'avant-projet du phasage de réalisation. En effet, certains éléments du projet ont un impact direct sur la réalisation des travaux d'où leur prise en considération en amont.

Le phasage de chantier prévoit que le trafic routier puisse en tout temps être maintenu. Le trafic piétonnier sera également conservé et sécurisé durant tout le chantier. En ce qui concerne le trafic cycliste, une bande dédiée ne pourra pas être maintenue durant tout le chantier mais la largeur de voie restante permettra aux deux types d'usagers de transiter temporairement de manière sereine.

Les VMCV ont bien évidemment été contactés et sont un partenaire important du projet (nouveaux arrêt de bus, modification du parcours lors de la phase de travaux, etc...).

5. Coûts

Aspects financiers

Au vu du coût prévisible des travaux, les appels d'offres sont soumis à la Loi vaudoise sur les marchés publics.

Les prestations à la charge des différents services industriels intervenant dans ce projet ont également été intégrées à la soumission (génie-civil et réfection de l'enrobé). Cependant, elles ne sont pas comprises dans les montants décrits dans le tableau aux paragraphes 5.2 et suivants ; ces derniers ne mentionnant que les coûts de la part communale.

Pour chaque type de service, le prix comprend :

- la participation aux installations de chantier et travaux préparatoires, les fouilles et travaux de remblayage en rapport avec la canalisation ;
- la fourniture et la pose de la canalisation (y.c. sable ou béton d'enrobage), les couches de revêtement au-dessus de la fouille ;
- les prestations de tiers en rapport avec le type de canalisations concerné et la participation aux honoraires.

Les montants qui seront à la charge de la Commune sont donc les suivants, en tenant compte de la répartition des deux tronçons :



Travaux tronçon « Entre-deux-Villes »

Entre-deux-Villes	Total travaux HT/Fr.	2'437'000.00
Ouvrages génie-civil (GC)		1'796'000.00
Ouvrage d'assainissement (collecteurs)		281'500.00
Fouilles pour canalisations EU/EC et réseaux enterrés		-
Réfection / renforcement de chaussées		1'368'500.00
Essais par laboratoire routier, travaux préparatoires, démolitions de revêtements, renforcement de l'encaissement, enrobés et phonoabsorbant, signalisation et marquages routiers, installations de chantier, régies et divers et imprévus		- - - -
Eclairage public		131'000.00
Démolitions, réseaux enterrés, fouilles, prestations de fournitures et d'installation d'éclairage LED		- -
Défense incendie / arrosage		15'000.00
Remplacement de la BH N°39 et arrosage automatique		-
Travaux annexes	HT / Fr.	641'000.00
Prestations VMCV (pour phases GC)		130'000.00
Déplacement de lignes, déperchages + coupures de jour / nuit		-
Aménagements et mobilier urbain		141'000.00
Nouvel arbre d'avenue, plate-bande et mesures spéciales de protection du grand platane classé, abris de bus (structure + socle)		- -
Signalétique, feux de signalisation	estimation	370'000.00
Rénovation, régulation de feux, réserve pour remplacement de mâts		-

Travaux tronçon « Maladaire »

Maladaire	Totat travaux HT / Fr.	1'137'000.00
Ouvrage génie-civil (GC)		878'000.00
Ouvrage d'assainissement (collecteurs)		26'500.00
Canalisations (EC)		-
		-
Réfection de chaussées		774'500.00
Essais par laboratoire routier, démolitions, fondations de route (encaissement, bordures et pavages, enrobé et phonoabsorbant, dispositif de sécurité, signaux et marquages routiers, installations de chantier, régies et divers et imprévus		-
		-
		-
		-
Eclairage public (GC)		77'000.00
Démolitions, réseaux enterrés, fouilles, prestations de fournitures et d'installation d'éclairage LED		-
		-
Travaux annexes	HT / Fr.	259'000.00
Prestations VMCV (pour phases GC)		60'000.00
Déperchage + coupure jour / nuit		-
Aménagements et mobilier urbain		97'000.00
Zone de détente / panorama		-
Signalétique, feux de signalisation	estimation	102'000.00
Rénovation, régulation de feux		-
Réserve pour remplacement de mâts		-

Les honoraires pour les deux tronçons sont les suivants :

Honoraires	HT / Fr.	330'000.00
Etude du projet hors préavis projet 2020 (cf préavis 11/2016)	- -	-
Ingénieur civil, extension du périmètre d'étude:		-
Solde phase I: Tronçon "Maladaire"		15'000.00
Ingénieur civil réalisation + BAMO Pilotage, phase II:		-
Tronçons "Entre-deux-Villes + Maladaire"		195'000.00
Travaux géométriques		30'000.00
Ingénieur trafic		90'000.00

Récapitulation - coût général du projet :

TOTAL	TTC / Fr.	4'210'000.00
Total Entre deux Villes	HT / Fr.	2'437'000.00
Total Maladaire	HT / Fr.	1'137'000.00
Total travaux	HT / Fr.	3'574'000.00
Emoluments et autorisations	HT / Fr.	5'000.00
Honoraires	HT / Fr.	330'000.00
Total global pour les 2 tronçons:	HT / Fr.	3'909'000.00
TVA	7.70%	300'993.00
Total TTC		4'209'993.00
Total TTC arrondi	TTC / Fr.	4'210'000.00

Répartition des coûts par partie d'ouvrage y compris honoraires :

Pour les investissements:	TTC / Fr.	TTC / Fr.
Travaux routiers	3'271'000.00	
Eclairage public	416'000.00	3'687'000.00
Pour les travaux autofinancés par compte		
N° 9280.002.00 « Affectés – Evacuation eaux » :		
Collecteurs EU+EC	523'000.00	523'000.00
TTC Global		4'210'000.00

Subventions cantonales prévisibles (renforcement chaussée, enrobé + tapis) :

Selon art 56 LRou	-
Estimation: env. 40% de 1'944'000	777'600.00

6. Procédures

Les travaux du secteur « Entre-deux-Villes » ayant nécessité une mise à l'enquête publique du 30 octobre au 28 novembre 2019, celle-ci a été réalisée pour l'ensemble du projet selon les directives et procédures de la Centrale des autorisations en matière de construction (CAMAC) de l'Etat de Vaud.

Les appels d'offres aux entreprises sont réalisés, conformément à la Loi sur les marchés publics, en procédure ouverte.

En parallèle, une demande de subside sera adressée à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) afin de bénéficier des subventions, comme indiqué ci-dessus, encourageant l'entretien et le renforcement des chaussées cantonales en traversée de localité. Il en est de même pour la question de l'assainissement du bruit par la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

Les observations et oppositions à l'enquête LRou du 30 octobre 2019 au 28 novembre 2019 sont les suivantes :



6.1 Tronçon « Entre-Deux-Villes »

6.1.1 Association Transport et Environnement : observation de M. Romain Pilloud, secrétaire général de l'ATE Vaud, courrier du 28 novembre 2019 mentionnant les difficultés que rencontrent les cyclistes et demandant une amélioration du « tourner-à-gauche » pour rejoindre l'avenue Gustave-Courbet (SAS ou présélection).

Réponse :

Nous nous référons à votre recommandé du 28 novembre 2019 notifiant les motifs de votre opposition relative au projet cité en objet et, tenant compte de vos judicieuses remarques, nous nous permettons de vous faire part, après réflexion approfondie, des éléments suivants :

Circulation et sécurité pour les cyclistes

Au carrefour avec l'avenue Edouard-Müller, le projet a été adapté par l'intégration d'un « sas pour cyclistes » avant de tourner à gauche.

Concernant le carrefour avec l'avenue Gustave-Courbet, une solution identique n'est hélas pas possible. Néanmoins, une alternative permettant d'offrir aux cyclistes désirant tournant à gauche une meilleure sécurité peut être envisagée. Grâce à une géométrie ajustée, ceci leur permettra d'utiliser la bande centrale colorée faisant office de surface polyvalente.

En annexe seront joints les extraits de plans concernant ces deux carrefours afin de permettre une bonne compréhension.

Indication des voies de recours.

6.1.2 Pro Vélo : opposition du 26 novembre 2019 demandant plusieurs modifications du projet visant à séparer physiquement le trafic cycliste des autres usagers, améliorer la praticabilité de la bande cyclable à proximité de places de parc longitudinales et l'insertion sur l'avenue Edouard-Müller en provenance de l'est. Il est également question de la demande d'insérer un feu clignotant « orange » pour les cycles afin d'améliorer leur fluidité alors que le flux motorisé est au « rouge ».

Réponse :

De manière générale, il est à relever que le projet a suivi la procédure usuelle selon l'art. 13 la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou). Ceci implique que l'ensemble du dossier a été soumis à la DGMR pour examen préalable dans les différents Services cantonaux. Suite à cela, le projet de base a été adapté en accord avec le Canton et notre mandataire. Concernant votre opposition, ce dernier a également été réajusté afin de tenir compte des critères propres aux modes doux et les cyclistes en particulier.

Places de stationnement adjacentes

Une distance supplémentaire a été intégrée entre lesdites places de parc et la voie pour véhicules motorisés. Cette adaptation de projet porte à 2.2 m. la largeur de la bande cyclable. Longitudinalement, de manière adjacente aux deux zones de stationnement, un marquage au sol de couleur identique à la bande polyvalente centrale permettra de mettre en évidence la zone d'ouverture des portières des véhicules.

En annexe seront joints les extraits de plans concernant ces deux carrefours afin de permettre une bonne compréhension.

Carrefour avec l'Avenue Edouard-Müller et feu clignotant « orange » pour les cycles

Au carrefour avec l'Avenue Edouard-Müller, le projet a été adapté par l'ajout d'un sas pour cyclistes avant de tourner à gauche.



Ajouter simplement un feu clignotant orange pour permettre aux cyclistes de continuer tout droit même lorsque le feu est au rouge pour les véhicules motorisés pose un problème de sécurité, étant donné qu'une entrée de véhicules provient de la droite (chemin du Paradis et sortie de la station-service).

Cependant, la question de la fluidité du trafic reste de mise. La problématique sera reprise dans le cadre du mandat d'ingénieur de trafic et intégrée dans la phase d'exécution uniquement si cette dernière n'est pas génératrice de points noirs.

Concernant la circulation des cyclistes en sens inverse et désirant tourner à droite pour prendre l'avenue Edouard-Müller, l'ajout d'un feu clignotant orange autorisant les cyclistes à tourner à droite ne peut pas être réalisé. Cette mesure mettrait en conflit les cycles eux-mêmes et les usagers du passage à piétons.

En annexe seront joints les extraits de plans concernant ces deux carrefours afin de permettre une bonne compréhension.

Aménagements cyclables séparés du trafic

Les auteurs du projet sont bien conscients que la création d'une piste cyclable entièrement dédiée aux cyclistes dans le sens « Vevey-Montreux » serait une solution idéale. Cependant, cela pose plusieurs problèmes au niveau de l'intégration de celle-ci ainsi que des divers carrefours existants, sans parler de la faible longueur du tronçon concerné. Après analyse thématique de la situation suite à votre courrier, il ne nous est malheureusement pas possible de satisfaire pleinement à cette requête pour des questions d'emprise supplémentaire et de géométrie. La solution privilégiée reste la mixité avec les taxis, d'ailleurs très peu nombreux sur cet axe, ainsi que les bus, dont la vitesse commerciale reste relativement basse.

Cette solution permet d'avoir également une continuité de traitement pour les cyclistes sur toute la longueur du tronçon concerné ce qui représente, globalement, un bon niveau de sécurité.

Indication des voies de recours.

6.1.3 M. Marc Schlessler : opposition par courrier du 26 novembre 2019, dans lequel il s'oppose complètement au projet tel que présenté.

Réponse :

Création d'une piste cyclable mixte « piétons-vélos » en site propre côté « montagne »

Après une nouvelle analyse du projet, suite à votre courrier du 26 novembre 2019, il apparaît que votre proposition ne peut pas être mise en place, principalement pour les raisons suivantes :

La mixité entre piétons et cyclistes est fréquemment problématique, ce que soutient l'association Pro-Vélo Riviera dans un courrier que cette dernière nous a adressé, celle-ci ne désirant pas de mixité entre piétons et cyclistes.

La sécurité des piétons serait fortement diminuée. En effet, il serait nécessaire d'interrompre ce trafic aux intersections, dont certaines sont munies de feux tricolores. De plus, cela poserait également problème au niveau des places de stationnement latérales prévues le long de cet axe. Il n'est donc pas tolérable de diminuer de la sorte la sécurité du trafic des piétons.

Après une étude supplémentaire, la bande cyclable à proximité des places de stationnement latérales a été élargie à 2.20 m. Cette modification de projet permettra d'améliorer la sécurité des cyclistes.



Circulation et sécurité pour les cyclistes – côté lac

En effet, après une seconde analyse de ce côté de la chaussée, il n'est malheureusement pas possible de séparer le trafic bus et cyclistes. Nous avons cependant modifié légèrement le projet en ajoutant un sas pour les cyclistes tournant à gauche à l'avenue Edouard-Müller.

Indication des voies de recours.

6.2 Tronçon « Maladaire »

6.2.1 Association Transport et Environnement : opposition de M. Romain Pilloud, secrétaire général de l'ATE Vaud, courrier du 28 novembre 2019 mentionnant le Plan directeur d'aménagement de la RC 780 et les difficultés que rencontrent les cyclistes ; demande plusieurs améliorations : de vraies bandes cyclables dans les deux sens avec séparation franchissable. Il est aussi mentionné une requête pour l'insertion d'un « tourner à gauche sécurisé » au droit du chemin du Vallon et un abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h.

Réponse :

En référence à votre recommandé du 28 novembre 2019 notifiant les motifs de votre opposition relative au projet cité en objet et, tenant compte de vos judicieuses remarques, une réflexion approfondie sur le tronçon a été opérée et nous permet de vous faire part des éléments suivants :

Contexte général du projet

De manière générale, il est à relever que le projet a suivi la procédure usuelle selon l'art. 13 la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou). Ceci implique que l'ensemble du dossier a été soumis à la DGMR pour examen préalable dans les différents Services cantonaux. Suite à cela, le projet de base a été adapté en accord avec le Canton et notre mandataire. Concernant votre opposition, ce dernier a également été réajusté afin de tenir compte des critères propres aux modes doux et les cyclistes en particulier. Cependant, il est à relever que le tronçon se situe au niveau d'un projet d'entretien de l'existant et non à celui d'une requalification complète de l'axe routier (réfection de la couche de roulement et des marquages). Les seules modifications mineures apportées par rapport à l'état existant concernent le carrefour de la Maladaire, qui présente actuellement certaines lacunes dans son fonctionnement en corrélation avec les arrêts de bus.

De vraies bandes cyclables dans les deux sens avec séparation franchissable

Etant donné qu'il s'agit uniquement de travaux de réfection à l'identique, sans changement du gabarit actuel, il n'est malheureusement pas possible de répondre positivement à cette requête. Les bandes cyclables seront délimitées par un marquage routier adéquat.

Insertion d'un « tourner à gauche sécurisé » au droit du chemin du Vallon

Prenant bonne note de votre remarque concernant une solution sécurisée pour tourner à gauche, le projet a été adapté par l'intégration d'un « sas pour cyclistes ».

Un extrait de plans concernant ce carrefour est joint à la présente afin de permettre une bonne compréhension.

Demande d'abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h

La demande est certes intéressante. Cependant, compte tenu du statut hiérarchique de l'axe (route cantonale en traversée de localité) ainsi que du fait que le tronçon ne réponde pas aux exigences légales requises quant à la mise en œuvre d'un abaissement à 50 km/h, votre requête ne peut être prise en considération.



6.2.2 Pro Vélo : opposition du 26 novembre 2019 demandant un projet davantage ambitieux afin d'améliorer le trafic cycliste et, notamment, des aménagements séparés du trafic routier (piste en site propre). Il est également question d'une proposition d'abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h et d'aménager un mouvement de « tourner à gauche » sécuritaire au niveau du carrefour du chemin du Vallon.

Réponse :

En référence à votre courrier recommandé du 26 novembre 2019 notifiant les motifs de votre opposition relative au projet cité en objet et, tenant compte de vos judicieuses remarques, une réflexion approfondie sur le tronçon a été opérée et nous permet de vous faire part des éléments suivants :

Contexte général du projet

De manière générale, il est à relever que le projet a suivi la procédure usuelle selon l'art. 13 la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou). Ceci implique que l'ensemble du dossier a été soumis à la DGMR pour examen préalable dans les différents Services cantonaux. Suite à cela, le projet de base a été adapté en accord avec le Canton et notre mandataire. Concernant votre opposition, ce dernier a également été réajusté afin de tenir compte des critères propres aux modes doux et les cyclistes en particulier. Cependant, il est à relever que le tronçon se situe au niveau d'un projet d'entretien de l'existant et non à celui d'une requalification complète de l'axe routier (réfection de la couche de roulement et des marquages).

Des aménagements cyclables séparés du trafic routier

Etant donné qu'il s'agit uniquement de travaux de réfection à l'identique, sans changement du gabarit actuel, il n'est malheureusement pas possible de répondre positivement à cette requête. Les seules modifications mineures apportées par rapport à l'état existant concernent le carrefour de la Maladaire qui présente actuellement des lacunes dans son fonctionnement. Les bandes cyclables seront délimitées par un marquage routier adéquat.

Demande d'abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h

La demande est certes intéressante. Cependant, compte tenu du statut hiérarchique de l'axe (route cantonale en traversée de localité) ainsi que du fait que le tronçon ne réponde pas aux exigences légales requises quant à la mise en œuvre d'un abaissement à 50 km/h, votre requête ne peut être prise en considération.

Insertion d'un « tourner à gauche sécurisé » au droit du chemin du Vallon

Prenant cependant bonne note de votre remarque concernant une solution sécurisée pour tourner à gauche, notre mandataire a adapté le projet en y intégrant un « sas pour cyclistes ».

L'intégration d'une signalisation lumineuse du type « feu clignotant » n'est hélas pas réalisable. Les aménagements prévus reposent sur le principe de la priorité donnée aux piétons par rapport aux cyclistes se rendant en direction de Montreux. Toutefois, la problématique sera exposée à l'ingénieur de trafic dans la phase d'exécution.

Un extrait de plan concernant ce carrefour est joint à la présente afin de permettre une bonne compréhension.



6.2.3 M. Marc Schlessler : opposition par courrier du 26 novembre 2019, dans lequel il s'oppose complètement au projet tel que présenté. La requête est la suivante : intégration d'une zone mixte séparée du trafic routier

Réponse :

Contexte général du projet

De manière générale, il est à relever que le projet a suivi la procédure usuelle selon l'art. 13 la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou). Ceci implique que l'ensemble du dossier a été soumis à la DGMR pour examen préalable dans les différents Services cantonaux. Suite à cela, le projet de base a été adapté en accord avec le Canton et notre mandataire. Concernant votre opposition, ce dernier a également été réajusté afin de tenir compte des critères propres aux modes doux et les cyclistes en particulier. Cependant, il est à relever que le tronçon se situe au niveau d'un projet d'entretien de l'existant et non à celui d'une requalification complète de l'axe routier (réfection de la couche de roulement et des marquages).

Des aménagements cyclables séparés du trafic routier

Etant donné qu'il s'agit uniquement de travaux de réfection à l'identique, sans changement du gabarit actuel, il n'est malheureusement pas possible de répondre positivement à cette requête. Les seules modifications mineures apportées par rapport à l'état existant concernent le carrefour de la Maladaire qui présente actuellement des lacunes dans son fonctionnement. Les bandes cyclables seront délimitées par un marquage routier adéquat. Toutefois, le projet adapté prévoit d'améliorer la circulation ainsi que la sécurité des cyclistes dans le carrefour avec le chemin du Vallon.

Annexé à ce courrier, pour votre information, vous trouverez un plan de ce carrefour présentant ces améliorations (feux et sas pour cyclistes).

6.3 Conclusion :

Au vu de ce qui précède, nous suggérons au Conseil communal de valider les modifications du projet, de répondre aux opposants selon les projets de réponses avec mention des voies de recours.

7. Planning

Sous réserve de l'acceptation du crédit de construction par le Conseil communal et du délai de traitement des oppositions, les travaux débiteront comme suit :

Début octobre 2020 - tronçon « Maladaire » pour une durée deux à trois mois environ. Le réaménagement du carrefour s'effectuera en premier ; suivra la pose de la couche d'enrobé bitumineux de base qui se fera par étapes. La pose de couche d'enrobés bitumineux se déroulera de nuit afin de perturber au minimum la circulation. Celle du revêtement de surface (tapis) sera effectuée en fin de chantier.

Début mars 2021 - tronçon « Entre-deux-Villes » pour une durée de neuf à onze mois environ. Les réaménagements de carrefour, trottoir ainsi que les assainissements de collecteurs et pose de la couche d'enrobé bitumineux de base se feront par étapes. Elles seront optimisées afin de gêner au minimum la circulation. La pose du revêtement de surface (tapis) sera effectuée en fin de chantier.

Une pré-information a été réalisée fin 2019 auprès des propriétaires riverains, afin de les prévenir des travaux à réaliser.

Une information complémentaire sur le déroulement des travaux et l'emplacement des nouveaux candélabres parviendra aux propriétaires concernés lors du démarrage du chantier.



8. Conséquences financières

L'entier de la demande de crédit fait partie des investissements prévus pour l'assainissement et l'aménagement des deux tronçons « Entre-deux-Villes » et « Maladaire ». Ces derniers sont inscrits au plan des investissements futurs (lignes N°18, 19 et 20). Le montant est divisé en deux parties, à savoir Fr. 523'000.-- pour les égouts et Fr. 3'687'000.-- pour la réfection des routes et des aménagements.

9. Personnel communal

Le contrôle de la conformité de l'évacuation des eaux en provenance des biens-fonds sera effectué par le Secteur voirie, en collaboration avec le Service de l'urbanisme et des travaux publics.

10. Développement durable

10.1 Social

Ce projet favorise la qualité de vie des habitants en offrant une sécurité accrue pour le trafic des piétons, des automobilistes et également des cyclistes, tout en diminuant l'impact sonore lié à la circulation.

10.2 Economique

Un des aspects primordiaux du projet est le concept de durabilité. En effet, la modernisation de l'infrastructure routière, notamment des arrêts de bus et du coffre de la chaussée (secteur Entre-deux-Villes) est dimensionné et projeté pour utiliser les avancées technologiques les plus efficaces et éprouvées en la matière.

La dépense dévolue aux collecteurs est prévue dans un compte affecté, pollueur/payeur.

La modernisation des équipements d'éclairage public et le remplacement des sources lumineuses par des LED vont générer une diminution de la facture d'électricité.

10.3 Environnement

Afin de préserver au maximum les ressources naturelles en sable et gravier, l'usage de matériaux de remblayage à base de matériaux recyclés non polluants a été intégré dès l'étude du projet. De plus, les nouveaux enrobés bitumineux mis en place seront tous constitués d'agrégats recyclés. Les matériaux devant être évacués seront triés et revalorisés conformément aux exigences cantonales et fédérales.

Etant donné l'utilisation de revêtement phono-absorbant, les émissions sonores seront réduites, ce qui sera très apprécié par les riverains.

Concernant les réseaux d'assainissement des eaux, une mise en séparatif sera effectuée, ce qui, en plus d'être une exigence légale, est un gain notable pour l'environnement. En outre, un bien-fonds actuellement non raccordé au réseau d'assainissement rejette ses eaux usées directement dans le lac. Une fois les travaux achevés, ceci ne sera plus le cas et les EU pourront être traitées normalement.

Le remplacement des luminaires destinés à l'éclairage public permet de réaliser des économies d'énergie en alimentation électrique.



11. Conclusions

En conclusion, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 8/2020,
- ouï le rapport de la Commission chargée d'examiner ce dossier,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

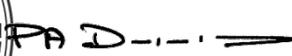
décide :

1. d'approuver la demande de crédit de Fr. 4'210'000.-- pour l'étude du projet et la réalisation des travaux d'assainissement de la chaussée, de sécurisation des piétons et de remplacement de l'éclairage public le long de la RC 780, tronçons « Entre-deux-Villes » et « Maladaire » ;
2. d'autoriser la Municipalité à exécuter les travaux tels que décrits dans le préavis municipal N° 8/2020 et à signer les documents nécessaires ;
3. d'adopter en faisant siennes les propositions de réponses aux oppositions ;
4. d'accorder, à cet effet, un crédit de Fr. 3'687'000.-- à prélever par le débit du compte N° 9141.060.00 « Travaux - Assainissement RC 780 EdV - Maladaire » pour l'assainissement de la chaussée, la sécurisation locale des piétons, le remplacement de l'éclairage public et des installations de feux ;
5. d'amortir cet investissement en une fois, l'année suivant la fin des travaux, par le compte N° 9282.001.00 « Dépenses et investissements futurs », doté à ce jour de Fr. 24'754'338.08 ;
6. d'accorder, à cet effet, un crédit de Fr. 523'000.-- à prélever par le débit du compte N° 9141.060.00 « Travaux - Assainissement RC 780 Edv - Maladaire » pour la mise en système séparatif, la construction de collecteurs RC 780 » pour la mise en système séparatif, la construction de collecteurs d'eaux usées et d'eaux claires le long de la RC 780 « Entre-deux-Villes » ;
7. d'accepter la réserve pour hausses légales éventuelles jusqu'au terme des travaux ;
8. d'amortir cet investissement en une fois, l'année suivant la fin des travaux, par le compte N° 9280.002.00 « Affectés - Evacuation eaux » doté à ce jour de Fr. 7'477'468.48 ;
9. d'autoriser la Municipalité à financer cet investissement par la trésorerie courante ou, le cas échéant, par un emprunt dans le cadre du plafond d'endettement de 85 millions adopté par le Conseil communal lors de sa séance du 22 mars 2017, plafond utilisé actuellement à hauteur de Fr. 33'000'000.00.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le syndic :

Le secrétaire :

Alain Grangier

Pierre-A. Dupertuis

Annexes : plans de situation

Délégué municipal : M. Alain Grangier

Adopté par la Municipalité le 8 juin 2020



