

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 17/2024

le 15 mai 2024

Demande d'un crédit de Fr. 655'000.- pour le réaménagement routier et l'aménagement d'une zone 30 km/h sur les chemins des Bulesse, du Crotton, des Vignes, de Béranges et du Gregnolet

10.03.02-2404-Preavis-17-Zone30-Bulesse-Beranges-Crotton-Vignes-Gregnolet.docx

Au Conseil communal de
1814 La Tour-de-Peilz

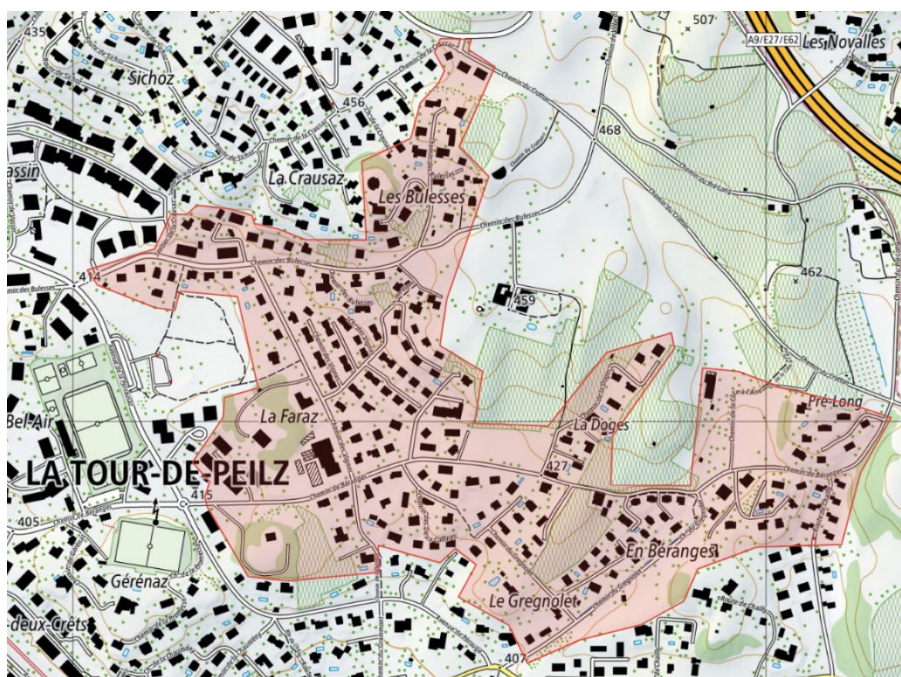
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de solliciter du Conseil communal un crédit de construction pour le réaménagement et la sécurisation des chemins des Bulesse, du Crotton, des Vignes, de Béranges et du Gregnolet ainsi que l'approbation des plans du projet y relatif selon la Loi sur les routes (LRou).

2. Préambule

Pour donner suite à la motion de M. José Espinosa (UDC) « Zone 51 ? Non, zone 30 La Tour-de-Peilz » et aux résultats de l'étude du Plan directeur de mobilité, la Municipalité souhaite créer une zone 30 km/h sur les chemins des Bulesse, des Vignes, du Crotton, de Béranges et du Gregnolet, suite aux nombreuses demandes de la part des riverains qui lui ont été adressées au cours des dernières années. Ces tronçons jouent un rôle de desserte locale dans un quartier résidentiel, ce qui est parfaitement adapté à la création d'une telle zone.



Périmètre approximatif concerné par la zone 30 km/h projetée

Une mise en zone 30 km/h permet de renforcer l'identité du secteur par un marquage des entrées de la zone. La perte de priorité à tous les carrefours conduira les usagers à davantage de prudence et à ainsi adapter leur vitesse. Cette mesure diminue également les nuisances sonores et la pollution pour les riverains. Elle permettra en outre à tous les usagers de la route – voitures, cycles, piétons – de cohabiter de manière plus sécurisée.

3. Situation et projet

Les plans du projet sont joints au présent préavis. Dans l'ensemble, le projet prévoit uniquement des interventions de marquage et de signalisation sur le chemin de Béranges et sur le chemin du Gregnolet. Sur le chemin des Vignes et sur le chemin des Bulessees, plusieurs aménagements modérateurs sont également prévus, ainsi que la mise en conformité selon la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) de plusieurs arrêts de bus. Le carrefour chemin du Crotton / ch. de la Crausaz / Route de Blonay sera également réaménagé.

3.1. Infrastructures souterraines

Les infrastructures souterraines communales ne nécessitent pas d'intervention à court ou moyen terme justifiant des travaux plus conséquents. Les canalisations ne seront donc pas remplacées, exception faite des adaptations locales nécessaires à la remise à neuf des grilles d'évacuation des eaux claires.

La Romande Énergie va profiter des travaux pour mettre à jour son réseau souterrain sur le ch. des Vignes. Une fouille sur l'ensemble du chemin est nécessaire à cet effet.



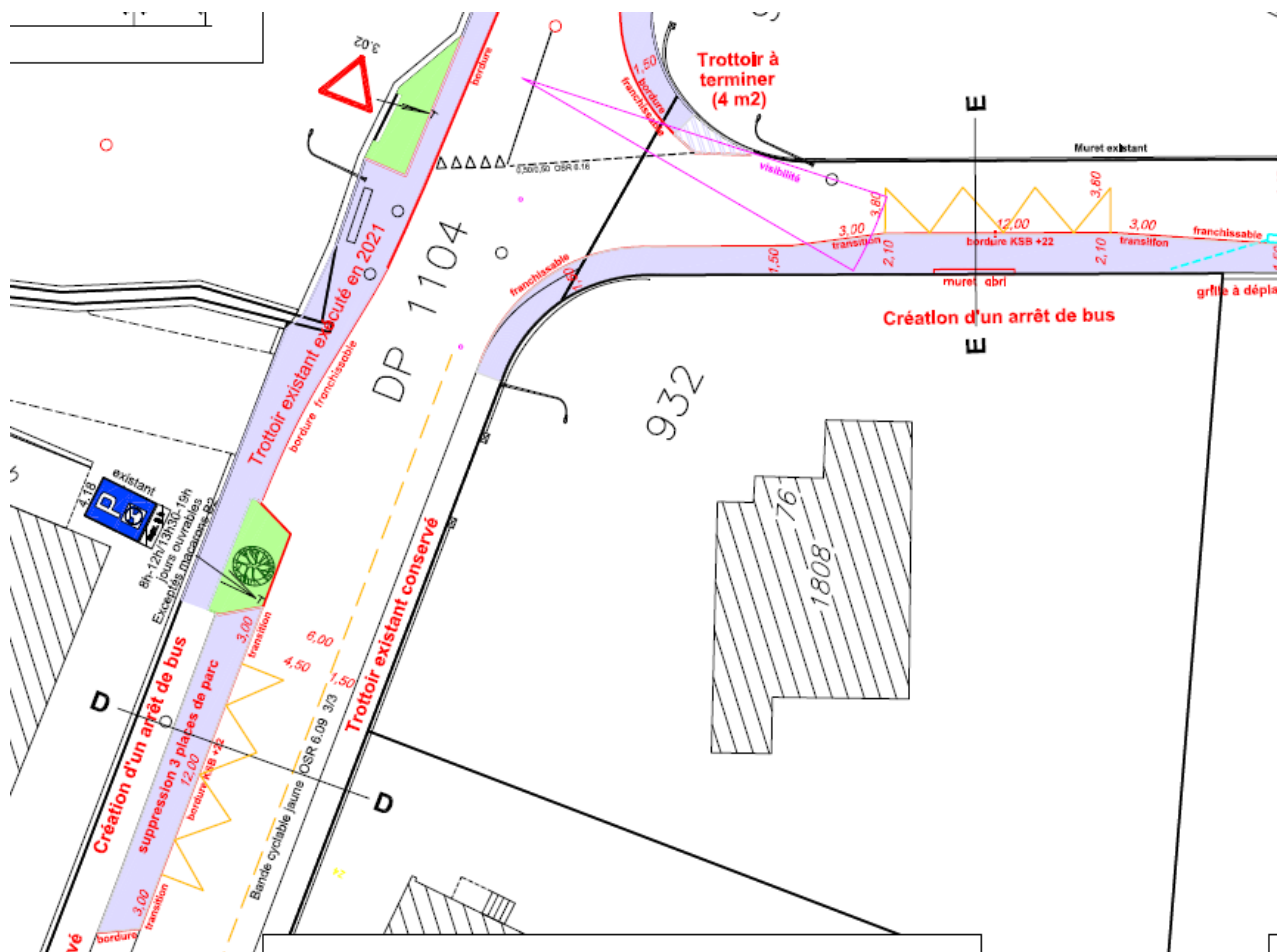
Extrait du plan d'intention Romande Energie sur le chemin des Vignes / En vert : fouille projetée

Par ailleurs, les autres services industriels consultés (Cie du Gaz, SIGE, CAD, Swisscom notamment) n'ont pas manifesté d'intention de modifications sur les différents tronçons.

3.2. Éclairage public

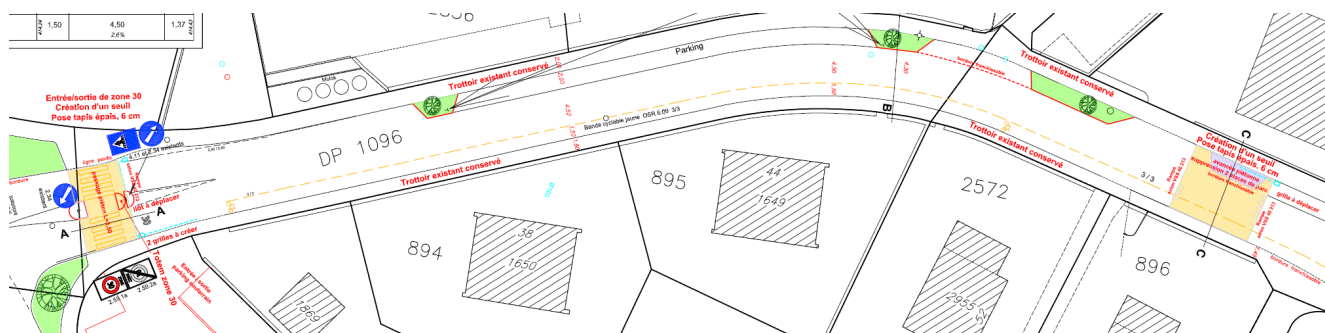
L'éclairage public, récent ou neuf dans l'ensemble du secteur, n'est pas concerné par les travaux.

Le carrefour « ch. des BulesseS/ch. des Vignes » sera modifié avec une priorisation du trafic sur le ch. des Vignes afin de sécuriser l'endroit. Par ailleurs, l'arrêt de bus sera mis aux normes selon la LHand et dissocié à deux emplacements selon les sens de circulation. L'exiguïté des lieux a conduit à l'étude de nombreuses variantes pour l'emplacement des arrêts de bus et l'aménagement du carrefour ; la variante retenue a été approuvée par les VMCV et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Contrairement à ce qui est normalement la règle dans une zone 30 km/h (priorité de droite), le carrefour est prévu en perte de priorité du chemin des BulesseS par rapport au chemin des Vignes. Cette modification permettra ainsi de ralentir notablement les usagers descendant le chemin des BulesseS (forte déclivité).



Extrait du plan – Réaménagement du carrefour Ch. des BulesseS / Ch. des Vignes

Deux seuils seront créés sur la partie inférieure du ch. des BulesseS, dont un à l'entrée du chemin, au niveau de l'actuel passage piétons, permettant ainsi de marquer l'entrée dans la zone 30 km/h.



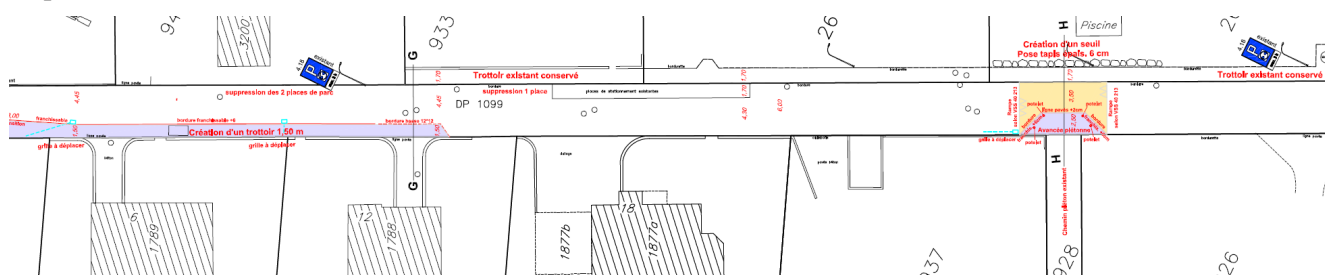
Extrait du plan – Aménagements complémentaires au niveau du ch. des BulesseS 28 et 56



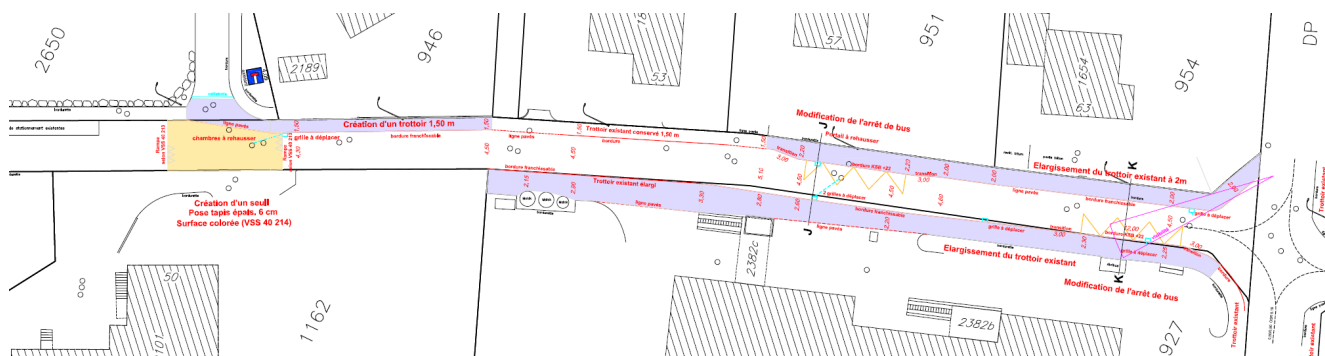
Ch. des Vignes

Le ch. des Vignes n'a pas fait l'objet de travaux récents. Les canalisations d'évacuation des eaux sont déjà en système séparatif et il n'y a pas de nécessité d'entreprendre des travaux à court ou moyen terme. La Romande Énergie prévoit en revanche une intervention importante sur l'entier de ce chemin.

Le projet propose divers aménagements afin de sécuriser le transit des piétons, modérer la vitesse et sécuriser les traversées, notamment au niveau du cheminement traversant La Faraz, emprunté par de nombreux écoliers pour se rendre au collège de Bel-Air. Aussi, les 3 arrêts de bus existants seront mis aux normes LHand. Finalement, étant donné que Romande énergie a besoin d'ouvrir la chaussée, et que l'état général de celle-ci est assez dégradé, il est prévu de remettre à neuf la couche de roulement (tapis).



Extrait du plan – Ch. des Vignes tronçon ouest



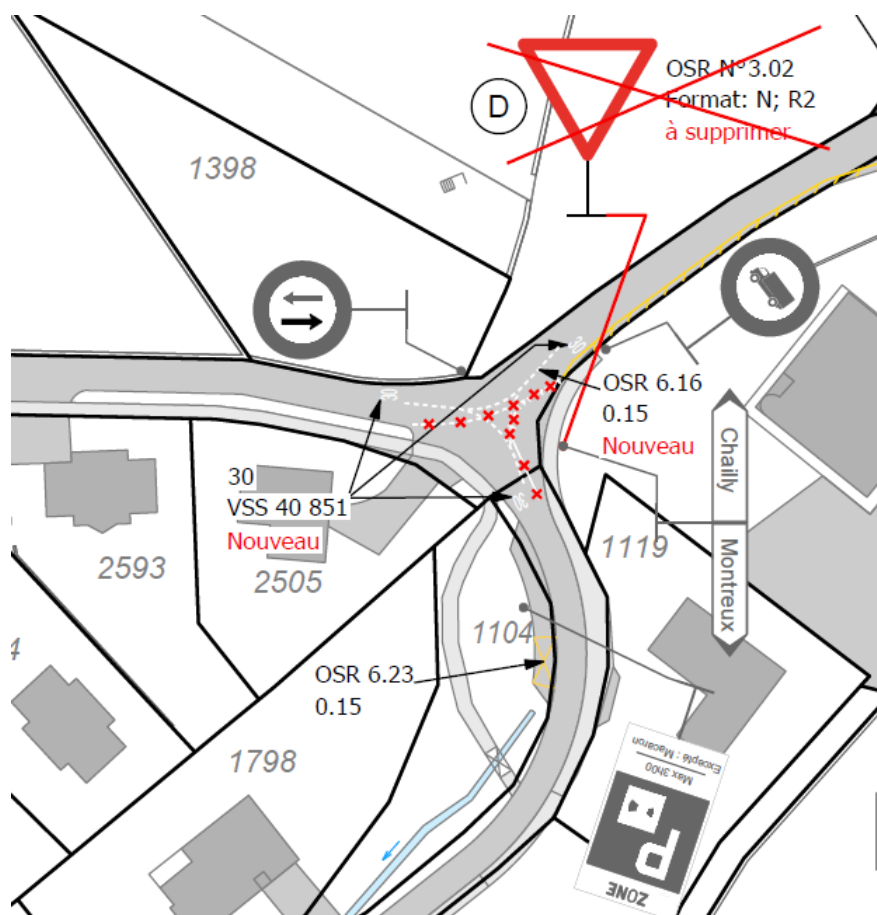
Extrait du plan – Ch. des Vignes tronçon est

Ch. de Béranges et ch. du Gregnolet

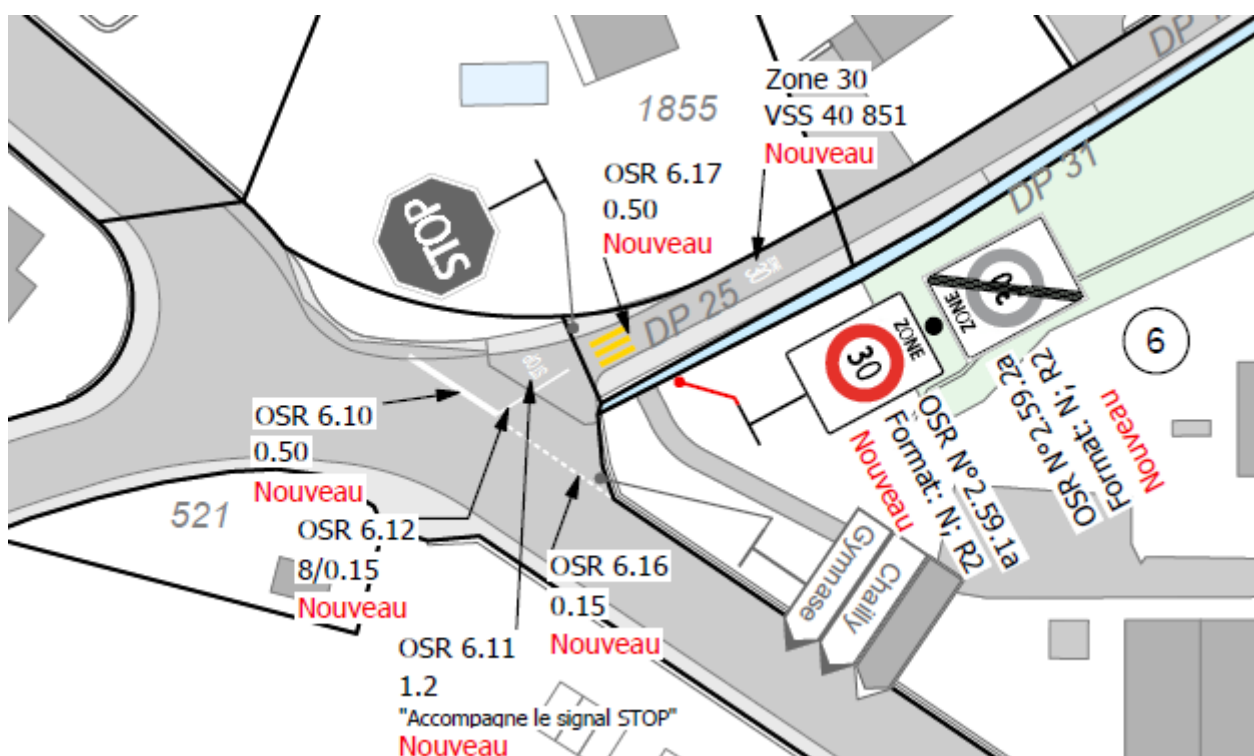
Le projet de marquage et signalisation du ch. du Gregnolet représente la suite logique des travaux terminés en septembre 2023. Ces travaux seront complétés par la mise en place d'une porte d'entrée de la zone 30 km/h au carrefour avec la route de Chailly (marquage au sol, création d'un passage piéton et totem zone 30), et par le marquage de la priorité à droite au carrefour avec le chemin de Béranges. La mise en zone 30 km/h de ce tronçon est compatible avec le trafic attendu sur ce chemin résidentiel, mais est également opportune en vue du projet de création d'une garderie sur la parcelle communale n° 1116, colloquée en zone d'utilité publique.

L'aménagement de la « porte d'entrée » prévue au carrefour avec la route de Chailly est également compatible avec un réaménagement futur de ce carrefour, prévu au plan des investissements à court terme.



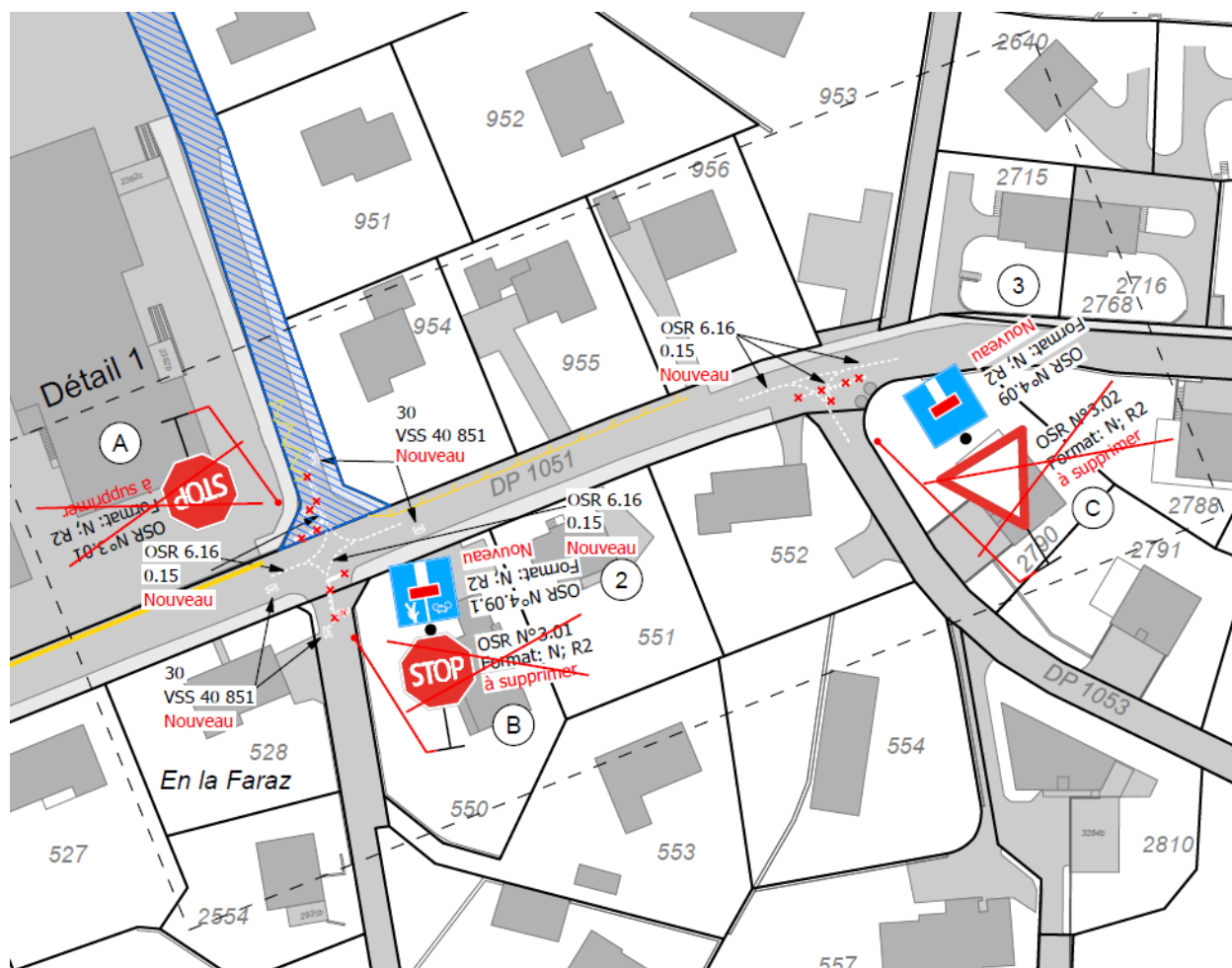


Extrait du plan – Priorité à droite au carrefour Gregnolet / Béranges



Extrait du plan – Aménagement de la porte d'entrée en zone 30 km/h au carrefour Ch. du Gregnolet / Route de Chailly

Enfin, le projet sur le ch. de Béranges consiste principalement en du marquage et de la signalisation, comme indiqué sur le plan ci-dessous. Les modifications majeures consistent en la mise en place d'une priorité de droite au carrefour ch. de Béranges / ch. des Vignes et au carrefour ch. de Béranges / ch. des Deux – Collines



Extrait du plan – mise en priorité à droite de deux carrefours au ch. de Béranges

Finalement, le secteur du croisement ch. de Béranges/ch. du Crotton/ch. de la Poneyre est hors zone 30 km/h, mais fait l'objet de modifications du marquage pour sécuriser les piétons. En effet, le ch. du Crotton en direction de la Saussaz est un axe piétonnier très fréquenté. Il n'est pas possible d'inclure ce secteur dans la zone 30 km/h car il est situé hors de la zone urbanisée.

L'ensemble de ces modifications prévues de signalisation ont été discutées avec la DGMR qui les a préalablement approuvées.

3.4. Stationnement et places de parc

La création d'un seuil pour sécuriser la traversée piétonne et le déplacement de l'arrêt de bus des Buleuses pour pouvoir le mettre aux normes LHand impliquent de réallouer 5 places de parc sur le ch. des Buleuses. Sur le ch. des Vignes, la création d'un trottoir et l'amélioration de la visibilité pour les automobilistes nécessitent de réaménager 3 places de parc. Le projet a été conçu de manière à limiter au maximum ces modifications de places de parc. Il permet d'améliorer qualitativement la visibilité des piétons et de réduire les risques d'accident. Toutes les possibilités de créer des places de parcs supplémentaires sur le domaine public dans un périmètre proche ont été analysées. Ceci n'est cependant pas possible dans le quartier, au vu des contraintes de visibilité, des accès privés, des normes

en matière de distance à respecter pour les croisements à vue, et du faible espace disponible sur ces chemins du domaine public. La sécurisation du cheminement menant du chemin des Vignes au parking de la Faraz facilite cependant l'accessibilité à ce dernier depuis le quartier ; il est en effet situé à env. 300 m à pied des deux chemins en question grâce aux cheminements piétons existants.

3.5. Démarche participative

Les aménagements prévus sur les chemins des Bulesse, des Vignes et du Crotton ont fait l'objet d'une démarche participative sous la forme de deux ateliers à destination des riverains, les 10 et 17 novembre 2023. Une trentaine de personnes ont participé activement à chaque atelier. Ces ateliers ont permis de faire évoluer le projet avant sa mise à l'enquête. Le résultat de ces démarches participative est inclus en annexe dans une note de synthèse ad hoc.

3.6. Accessibilité aux parcelles pendant les travaux

Le chantier sera organisé par tronçons et l'accès des riverains garanti dans la mesure du possible, des perturbations ponctuelles étant inévitables.

4. Coûts

Le budget pour l'ensemble des travaux susmentionnés s'élève à Fr. 655'000.- TTC.

Afin de contenir les dépenses, les travaux ont été conçus de façon à maintenir au maximum les éléments existants.

Au vu du coût prévisible des travaux, un appel d'offres en procédure ouverte selon la Loi vaudoise sur les marchés publics a été effectué pour la partie génie civil. Les montants sont reportés dans le tableau ci-dessous.

Un crédit d'étude (9170.083.00) de Fr. 30'000.- a été ouvert courant 2022 par la Municipalité dans la limite de ses compétences et est intégré au montant du présent crédit de construction.

Réaménagements routier et création d'une zone 30 km/h – chemins des Bulesse, des Vignes, du Crotton, de Béranges et du Gregnolet	HT / Fr.
Génie civil	385'000.00
Canalisation et évacuation des eaux (adaptations locales)	45'000.00
Mobilier urbain	5'000.00
Plantations	3'000.00
Honoraires (ingénieur civil)	45'000.00
Marquage et signalisation	40'000.00
Sous-total HT	523'000.00
Divers et imprévus 10 %	53'000.00
Total HT	576'000.00
TVA 8.1 %	46'656.00
Total TTC	622'656.00
Crédit d'étude	30'000.00
Total TTC, arrondi	655'000.00

Répartition des coûts par partie d'ouvrage y compris répartition des travaux annexes et honoraires :

Type de travaux	TTC / Fr.
Travaux routiers	593'000.00
Travaux liés aux collecteurs EC + EU (adaptations locales)	62'000.00
Total TTC	655'000.00

5. Procédure

Une procédure selon la Loi sur les routes (LRou) a été suivie pour ce projet. Un examen préalable par la DGMR a eu lieu et le projet adapté en conséquence a été mis à l'enquête publique du 13 décembre 2023 au 11 janvier 2024. Celle-ci a suscité quatre oppositions et cinq observations de riverains. À la suite des séances de conciliation, trois oppositions ont pu être retirées et une opposition a été maintenue. L'opposition maintenue est développée ci-après.

Conformément à la LRou, il appartient au Conseil communal d'approuver le projet de levée d'opposition. L'opposition est ensuite formellement levée par le Département cantonal compétent.

5.1. Opposition de Mme Diana Dan et M. Radu Dan.

Les demandes formulées dans l'opposition sont résumées ci-après :

1. « Cédez-le-passage » dans la descente du chemin des Bulesse

Cette mesure remplace un risque par un autre, plus important. Certes, la visibilité aujourd'hui n'est pas idéale. Mais un simple miroir suffirait amplement pour résoudre le problème.

La mise en place d'une voie prioritaire en courbe semble intéressante sur la planche du bureau d'ingénieurs, mais dans la pratique tout conducteur sait que ça rend une intersection plus susceptible aux erreurs. Les conducteurs risquent donc de griller le panneau « céder le passage » dans la descente du ch. des Bulesse. Encore plus grave, les conducteurs montant le ch. des Bulesse seront confrontés à un manque de visibilité à droite et risquent, eux aussi, d'ignorer la priorité du ch. des Vignes.

2. Création d'un trottoir franchissable dans la partie nord du chemin des Vignes

La logique derrière la création d'un trottoir franchissable n'est pas évidente. Quel est le gain de sécurité pour les piétons, comparé à la situation actuelle ? Minime, si les véhicules continueront à pouvoir rouler sur le trottoir, voire y seront obligés.

Si c'est vraiment la sécurité qui anime ce projet, il faut aller au bout de la réflexion et construire un trottoir non-franchissable qui protège les piétons et en même temps mettre en place un sens unique sur le ch. des Vignes.

3. Arrêt de bus sur le chemin des Vignes

Les travaux de réaménagement du chemin des Bulesse ont eu lieu entre 2020 et 2021. À l'origine, ce projet de réaménagement incluait la rénovation et la mise en conformité des haltes de bus, sans que celles-ci soient déplacées ailleurs. Or, à un certain moment, afin de faciliter les travaux, l'arrêt de bus « Bulesse » a été déplacé à l'entrée nord du chemin des Vignes, concrètement trop étroit et avec un trottoir de 2,2m. Seul un minuscule abri y a été installé, ce qui n'offre pas suffisamment de confort aux usagers et de protection contre les intempéries. En revanche, le chemin des Bulesse présente une bien meilleure configuration, avec suffisamment d'espace sur la chaussée et au niveau du trottoir, respectant ainsi la sécurité et le confort des usagers tel qu'exposé dans le projet de base.



Actuellement, l'arrêt de bus se trouve toujours au chemin des Vignes ; le « provisoire » s'étant prolongé de plus de 2 ans. Afin de remédier à cette situation, les opposants préconisent de réinstaller la halte concernée au chemin des Bulessees.

4. Plan d'alignement du chemin « Bulessees-Sully » du 09.10.1929

Le projet propose une dérogation au plan d'alignement du chemin « Bulessees-Sully ». Avec la création du trottoir, certaines parties de ce plan n'ont plus lieu d'être.

Notamment, le projet devrait aller plus loin et spécifier l'interdiction de bâtir au long du ch. des Vignes. Les propriétaires devraient pouvoir utiliser ces surfaces, en conformité avec la police des constructions.

Comme exemple, les maisons jumelées du ch. de Béranges 160-162 ont pu aménager des abris voiture proches de la route, ce qui devrait être possible aussi au ch. des Vignes.

5. Avancée piétonne et rampe à la hauteur du chemin pédestre n° 928 sur le chemin des Vignes

Actuellement, la sécurité de l'endroit est exemplaire et le chemin pédestre très peu utilisé. La modification proposée n'est pas justifiée par un besoin concret et introduit un risque additionnel. La mise en place de l'avancée et de la rampe donnera la fausse impression aux piétons, surtout aux enfants, d'avoir la priorité à la traversée de la route. Pourtant, la loi est claire sur ce point, à savoir, que dans une zone 30 km/h ce sont les voitures qui sont prioritaires, sauf sur les passages piétons que le projet propose de supprimer. Donc une situation propice aux incidents, comme le montre l'aménagement dans l'intersection av. Clos d'Aubonne/av. Traménaz où une rampe est présente. Tous les jours il y a des malentendus entre les conducteurs prioritaires et les piétons, qui pensent être prioritaires, mais ne le sont pas

6. Différentes rampes dans le secteur en cause

Différentes rampes sont proposées, alors que dans une zone 30 km/h, l'amélioration qu'elles apportent à la sécurité routière est minime. En même temps, l'effet négatif sur la pollution est non négligeable. Une telle rampe force les conducteurs à freiner et réaccélérer, ce qui pollue davantage. Et surtout, les trains de roulement des véhicules sont extrêmement bruyants lors de l'impact avec la rampe. En outre, le projet mentionne la norme VSS 40 213, ce qui laisse entendre que les rampes seront éventuellement peintes. Si tel est le cas, selon les normes, la peinture au sol devrait avoir une bonne adhérence. Pourtant, un contrôle pratique à différents endroits dans la commune révèle le contraire. Cette situation présente un danger aussi bien pour les piétons que pour les deux roues.

7. Suppression des places de stationnement

Le projet propose la suppression des places de stationnement sans examiner un remplacement. Sur un espace de 200 m, sur le ch. des Vignes et le ch. des Bulessees, nous comptons huit places de stationnement qui disparaissent au total. Des places de parc sont indispensables dans un quartier où il fait bon vivre. Entre les artisans, les visites, les véhicules de la commune ou de la protection civile, les riverains, etc. les places susmentionnées sont toujours bien utilisées. Compte tenu de la densification du quartier, la demande de stationnement ne pourra qu'augmenter. En revanche, la suppression de ces places engendrerait des difficultés inutiles dans le quotidien des habitants et risque d'augmenter le trafic, pendant que les conducteurs cherchent un stationnement. Une répercussion sur la valeur des propriétés est à craindre.

8. Mise en sens unique du chemin des Vignes

Il faut aller au bout de la réflexion et construire un trottoir non-franchissable qui protège les piétons et en même temps mettre en place un sens unique sur le ch. des Vignes.



5.2. Conciliation

La Municipale responsable du Service de l'urbanisme et des travaux publics, accompagnée de représentants dudit Service ont rencontré les opposants le 22 février 2024.

Les opposants maintiennent leurs arguments et n'ont pas retiré leur opposition à ce jour.

5.3. Détermination de la Municipalité :

La Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition avec les éléments de réponses ci-après :

1. « Cédez-le-passage » dans la descente du chemin des Bulesse

Dans une zone 30 km/h, la priorité de droite est la règle. Néanmoins, dans ce carrefour, la visibilité pour un véhicule sortant du ch. des Vignes sur un véhicule descendant du ch. des Bulesse n'est pas garantie, même à 30 km/h. Dès lors, une exception à ce principe a pu être discutée avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et un cédez-le-passage est prévu.

Cette modification du régime de priorité permettra de diminuer de façon importante la vitesse des véhicules descendant du tronçon raide du ch. des Bulesse, qui ne seront plus prioritaires.

Par rapport à la problématique de visibilité des véhicules montant du ch. des Bulesse évoquée, une signalisation adéquate sera mise en place lors des travaux afin que les usagers s'habituent au nouveau régime de priorité.

2. Création d'un trottoir franchissable dans la partie nord du chemin des Vignes

Le gabarit de la route étant étroit, il ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ce cas de croisement devant pouvoir être possible, la variante de trottoir franchissable a été retenue ; il est impossible de prévoir un trottoir « normal ». Le trottoir franchissable permet une meilleure sécurisation des piétons par rapport à la situation actuelle (bande jaune marquée au sol). Si la situation l'exigeait, des potelets ponctuels pourraient être posés ultérieurement afin d'améliorer la sécurisation des piétons et éviter que des véhicules ne circulent sur ce trottoir.

3. Arrêt de bus sur le chemin des Vignes

Plusieurs variantes ont été étudiées quant au positionnement des arrêts de bus et celle présentée est la meilleure option aux yeux de la Municipalité, qui l'a retenue pour le projet. En effet, la position de l'arrêt de bus sur le chemin des Vignes permet de mettre ce dernier en conformité avec la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), ce qui est obligatoire. Cela n'aurait pas été possible si l'arrêt avait été placé dans la descente du ch. des Bulesse, juste avant le carrefour.

4. Plan d'alignement du chemin « Bulesse-Sully » du 09.10.1929

La mise à jour des plans d'alignements est prévue au programme de législature de la Municipalité. Dans l'intervalle, consciente de la vétusté de ce document, la Municipalité peut entrer en matière sur des dérogations justifiées à ce plan. Il est par ailleurs précisé que ce sujet ne concerne pas le dossier soumis à l'enquête publique.

5. Avancée piétonne et rampe à la hauteur du chemin piéton n° 928 sur le chemin des Vignes

Actuellement, les piétons n'ont quasiment pas de visibilité sur la route depuis le cheminement piétons menant à La Faraz. Lors des ateliers participatifs avec les habitants, ce type d'aménagement a été sollicité. Une avancée piétonne permet d'offrir une zone de dégagement, améliore la visibilité sur et pour les piétons, sécurisant ainsi cette traversée.



Dans une zone 30 km/h, les piétons n'ont effectivement pas la priorité mais il est demandé aux conducteurs de rouler de manière prudente et prévenante. La création d'un seuil au droit de cette traversée piétonne permet à tous les usagers de visualiser qu'il s'agit d'une traversée préférentielle et que toute la prudence requise est donc de mise.

6. Différentes rampes dans le secteur en cause

Ces seuils seront d'une hauteur de 6 cm selon la norme. Les pentes seront confortables pour les transports publics, et donc également pour les usagers en voiture. Les voitures respectant la future limitation de vitesse prévue de 30 km/h ne devraient pratiquement pas ralentir au droit de ces seuils. Ceux-ci permettent également de rendre plus visibles plusieurs intersections ou points d'attention pour les conducteurs.

Par ailleurs, la peinture prévue des surfaces colorées sera effectuée selon la norme et de type rugueuse.

7. Suppression des places de stationnement

Le nombre des places supprimées a été réduit au strict minimum pour les besoins du projet. Il n'a pas été possible d'en créer de supplémentaires dans le quartier au vu des normes de visibilité, des accès privés et du faible espace disponible sur le domaine public. Par ailleurs, il est rappelé que le parking de la Faraz est situé à une distance raisonnable du ch. des Vignes.

8. Mise en sens unique du chemin des Vignes

La mise en sens unique du chemin des Vignes n'est pas envisageable en raison du trafic des bus qui se fait dans les deux sens. Par ailleurs, la gêne pour les riverains serait importante et un sens unique peut avoir un effet contraire à celui recherché (augmentation de la vitesse de par la certitude de ne pas avoir de véhicule dans le sens inverse). Cette option a donc été écartée.

6. Planning

Sous réserve de l'adoption du présent préavis par le Conseil communal et de l'absence de recours, le planning prévoit des travaux à partir d'août 2024 pour une durée d'environ 4 mois.

7. Conséquences financières

L'entier de la demande de crédit fait partie des investissements prévus pour la création d'une zone 30 km/h et aménagements de modération - Bulesse / Vignes / Béranges / Crotton. Ceux-ci sont inscrits au plan des investissements (ligne 22) pour un montant estimé de Fr. 730'000.-.

S'agissant de routes communales, aucune subvention ne pourra être perçue pour ces travaux.

8. Personnel communal

La surveillance du chantier et sa gestion globale sont assurées par le personnel du Service de l'urbanisme et des travaux publics dans le cadre de ses tâches courantes, la direction des travaux étant assumée par le bureau d'ingénieurs mandaté.

9. Développement durable

9.1. Social

Ce projet améliore la qualité de vie de la population du quartier. Les aménagements prévus et la limitation à 30 km/h planifiée permettront de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la sécurité des usagers.



9.2. Économique

Aucun impact économique notable n'est à relever. La diminution des nuisances sonores attendue par la mise en zone 30 km/h peut, dans une moindre mesure, faire augmenter la valeur foncière des biens attenants.

9.3. Environnement

Selon l'art. 108 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), la réduction des atteintes excessives à l'environnement (bruits, polluants) constitue une condition suffisante – sous réserve du principe de proportionnalité – pour un abaissement de la limitation de vitesse.

Il est admis que l'introduction d'une zone 30 peut contribuer à une diminution du bruit routier de l'ordre de 2 à 3 dB(A), voire 4 dB(A), le résultat final étant influencé par le type d'éléments modérateurs et les caractéristiques du revêtement routier. De manière générale, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) soutient ce type de mesure, qui permet de réduire significativement le bruit routier.

Les émissions de substances nocives dans l'atmosphère, telles le gaz carbonique (CO₂), les oxydes d'azote (NO_x) ou les particules fines (PM₁₀), peuvent également être réduites par l'introduction de zones 30 km/h. À titre indicatif, une conduite plus calme (comportement pouvant être la conséquence d'une circulation en zone 30) peut faire diminuer la consommation de carburant de 10 à 20%.

Par ailleurs, afin de préserver au maximum les ressources naturelles en sable et gravier, l'usage de matériaux de remblayage à base d'éléments recyclés non polluants a été intégré dès l'étude du projet. La réutilisation des matériaux existants sur place sera privilégiée si leur qualité le permet, notamment pour le remblayage des fouilles. Les matières devant être évacuées seront triées et revalorisées conformément aux exigences cantonales et fédérales.

10. Conclusions

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° 17/2024,
- oui 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. 655'000.- pour l'étude du projet et la réalisation du réaménagement routier et l'aménagement d'une zone 30 km/h sur les chemins des Bulesse, du Crotton, des Vignes, de Béranges et du Gregnolet ;
2. d'approuver les plans du projet y relatifs selon la Loi sur les Routes (LRou) ;
3. d'autoriser la Municipalité à faire exécuter les travaux tels que décrits dans le préavis municipal N° 17/2024 et à signer les documents nécessaires ;
4. d'adopter en faisant sienne la proposition de réponse à l'opposition ;
5. d'accorder, à cet effet, un premier crédit de Fr. 593'000.- à prélever par le débit du compte N° 9141.070.00 « Travaux - Zone 30 Bulesse-Béranges » pour le réaménagement de la chaussée ;
6. d'autoriser la Municipalité à amortir cet investissement par le compte de fonctionnement N° 430.3311.05 « Amort. - Zone 30 Bulesse-Béranges », sur une période fixe de 40 ans (selon décision du Conseil d'Etat), soit Fr. 14'825.- par année ;



7. d'accorder, à cet effet, un second crédit de Fr. 62'000.- à prélever par le débit du compte N° 9141.070.00 « Travaux - Zone 30 Bulesse-Béranges » pour les travaux de canalisations et d'évacuation des eaux claires ;
8. d'autoriser la Municipalité à amortir cet investissement par le compte N° 9280.002.00 « Affectés – Évacuation eaux » doté à ce jour de Fr. 8'954'208.85, sur une période fixe de 40 ans (selon décision du Conseil d'Etat), soit Fr. 1'550.- par année ;
9. d'accepter la réserve pour hausses légales éventuelles jusqu'au terme des travaux ;
10. 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 100 millions adopté par le Conseil communal lors de sa séance du 11 mai 2022, plafond utilisé actuellement à hauteur de Fr. 60'267'867.76 ;
11. de prendre acte que le présent préavis répond à la motion de M. José Espinosa intitulée « Zone 30 ? Non zone 51 La Tour-de-Peilz », renvoyée à la Municipalité le 15 septembre 2021.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

La syndique :

Le secrétaire :



Sandra Pasquier

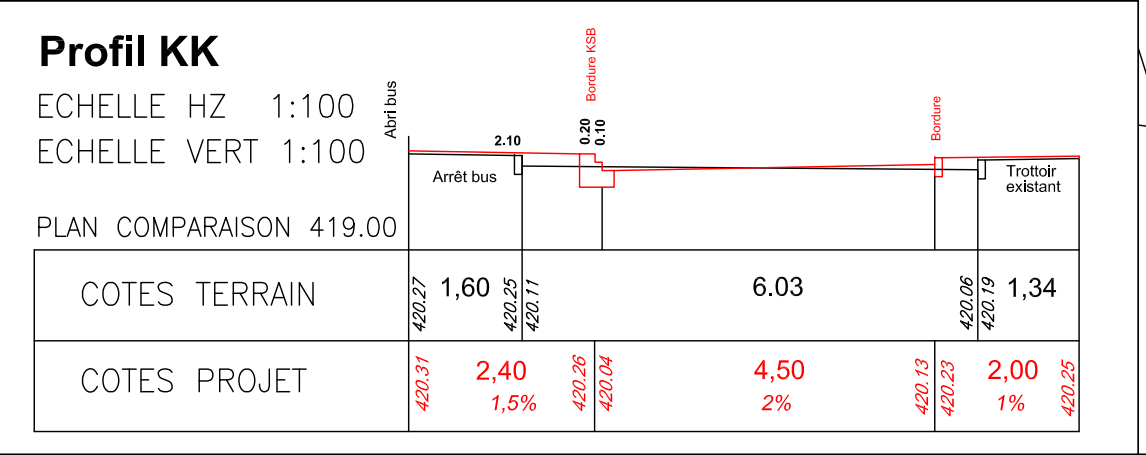
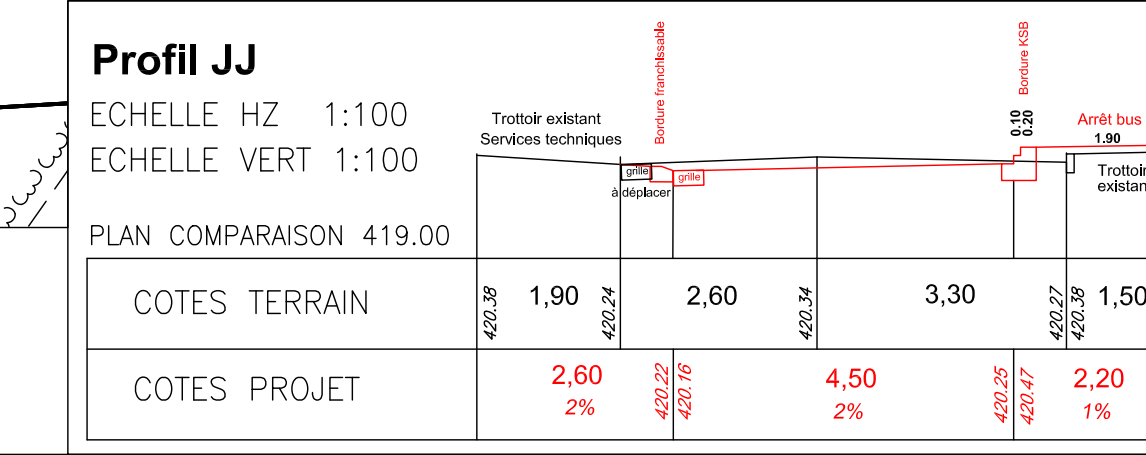
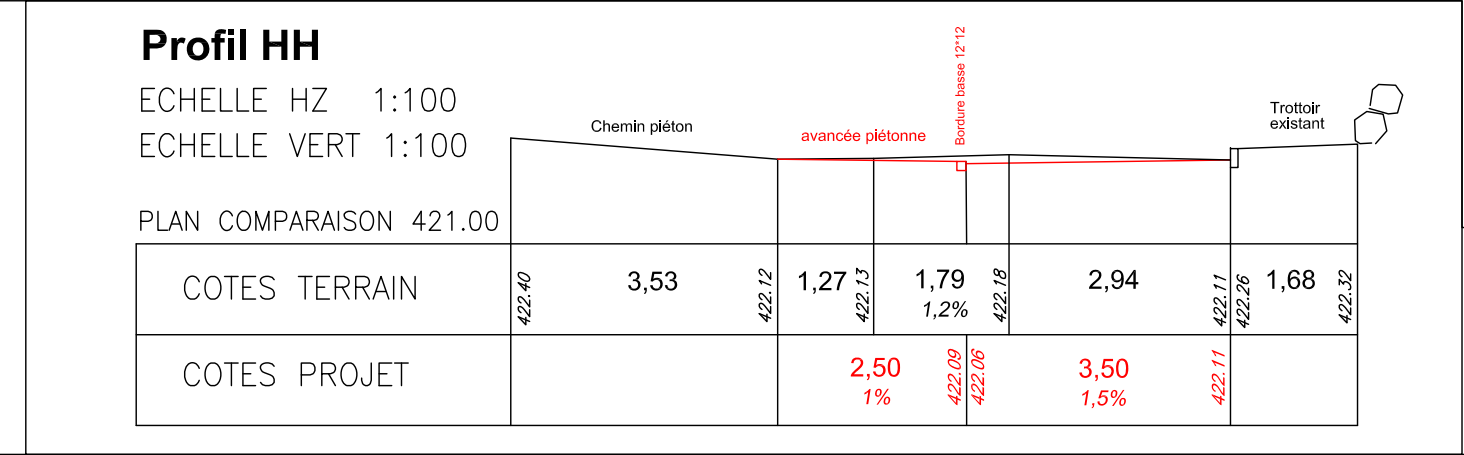
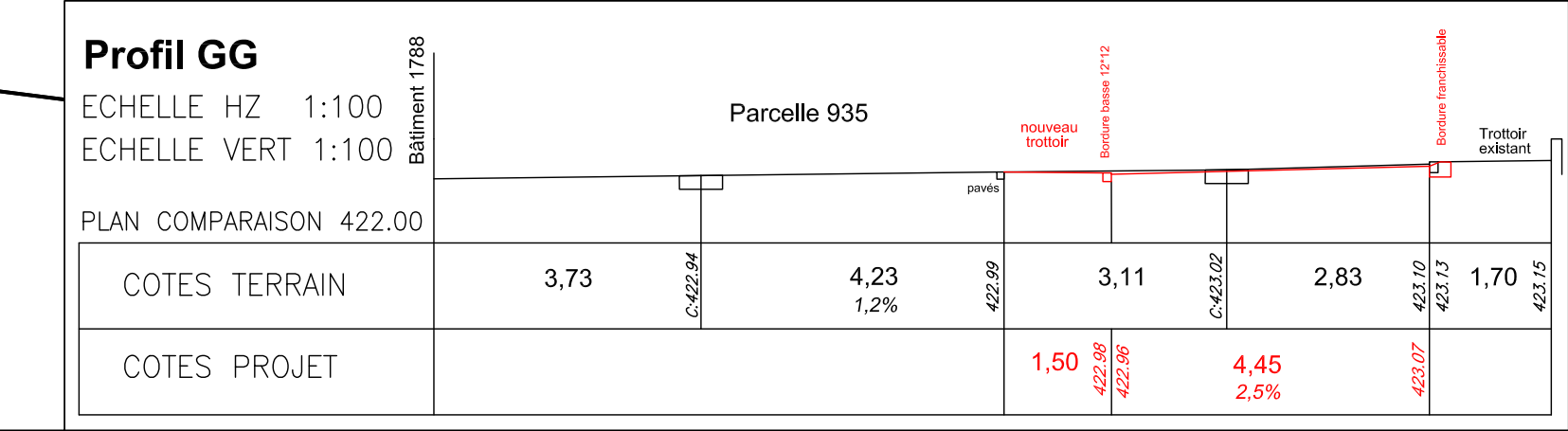
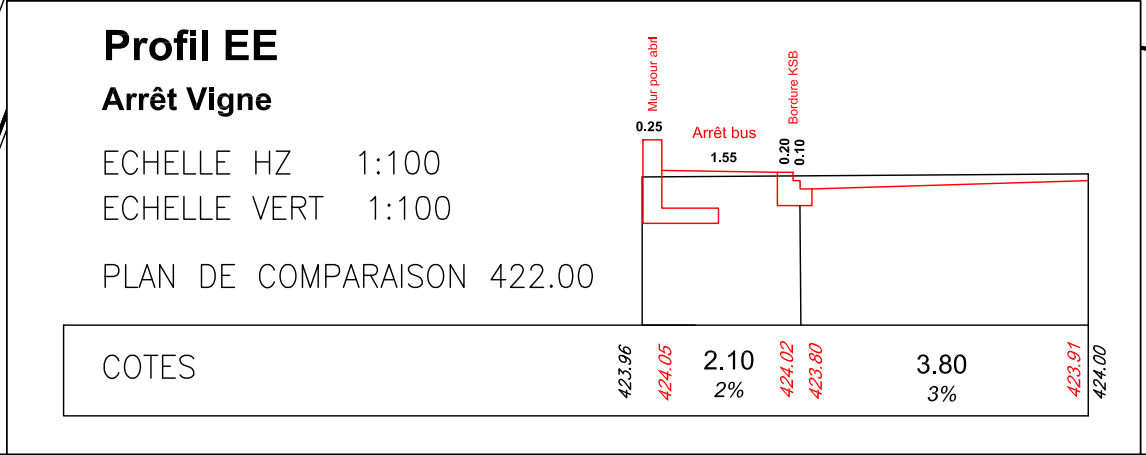
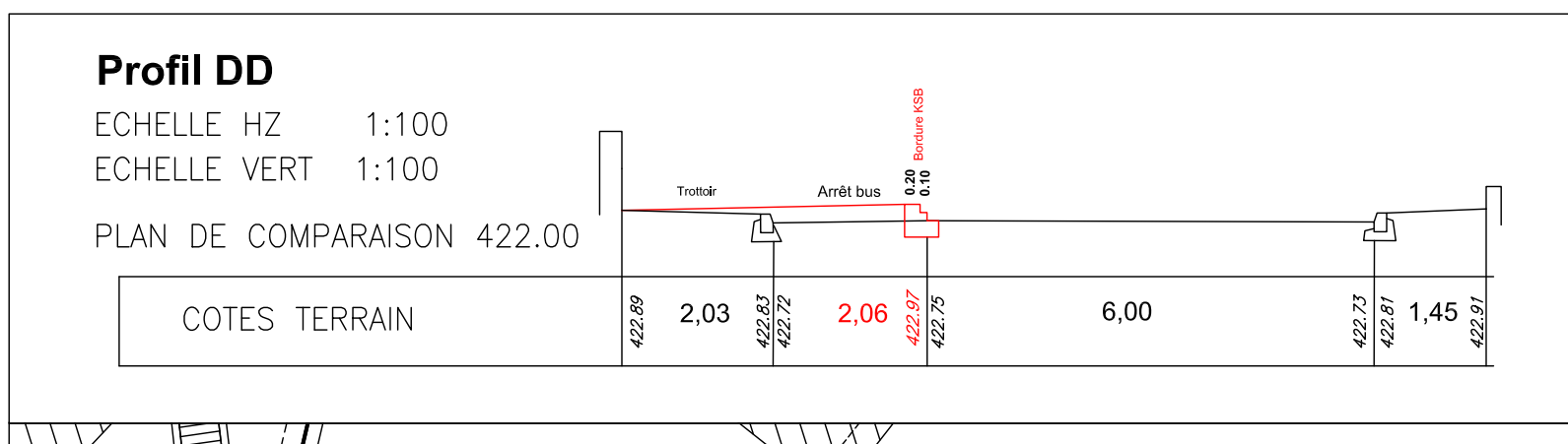
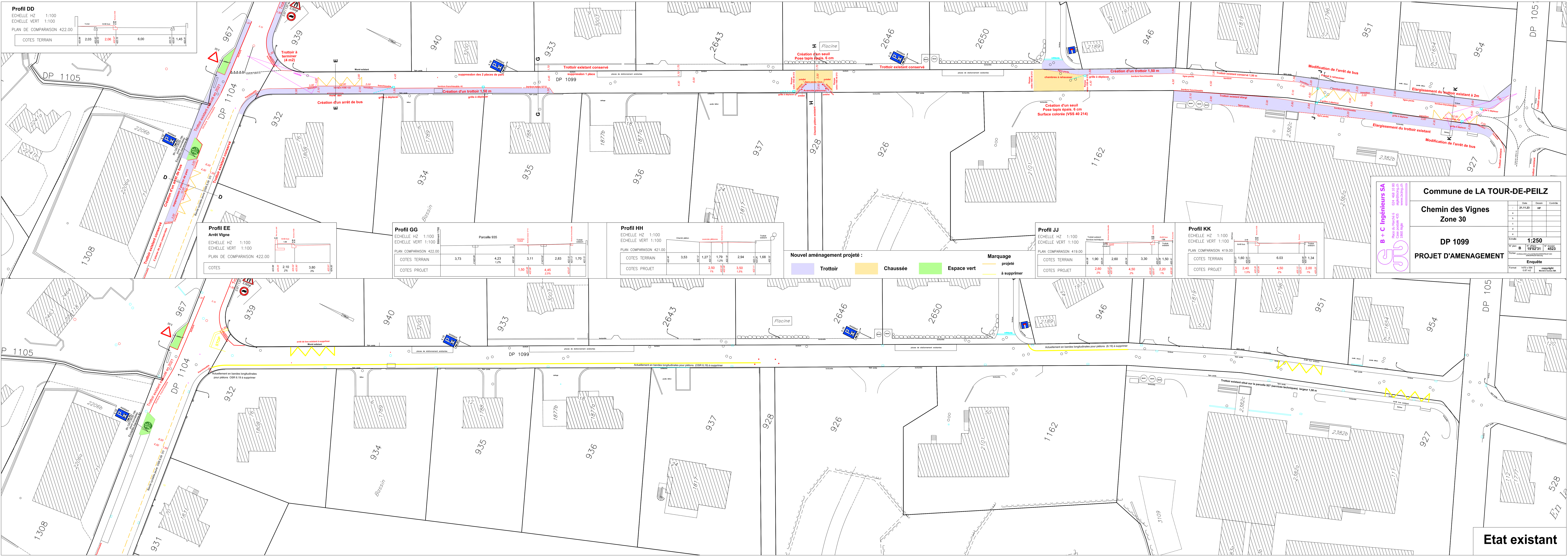
Pierre-A. Dupertuis

Annexes : (uniquement en version informatique ou consultable au Service de l'urbanisme et des travaux publics)

- Plans
- Notices diverses
- Opposition de Mme et M. Dan

Déléguée municipale : Mme Elise Kaiser

Adopté par la Municipalité : le 22 avril 2024



B + C Ingénieurs SA
Rue du Marché 6
Case postale 635
1800 Aigle
024 468 10 80
aigle@bcing.ch
www.bcing.ch

Commune de LA TOUR-DE-PEILZ

Chemin des Vignes Zone 30

DP 1099

PROJET D'AMENAGEMENT

Date	Desin	Contrôle
21.11.23	HF	

Echelle: **1:250**

N° plan: **190231**

N° dossier: **4523**

Fichier: **aménagement-projet-d-amenagement-2023**

Format: **1870 x 104**

copyright: **Martin Besson SA**

Etat existant

B + C Ingénieurs SA

024 468 10 80

alg@bcing.ch

www.bcing.ch

Place du Marché 6

Caise postale 435

1860 Aigle

Logo

Commune de LA TOUR-DE-PEILZ

Chemin des Bulesse

Zone 30

DP 1104

PROJET D'AMENAGEMENT

	Date	Dessin	Contrôle
-	21.10.19	HF	HF
a	18.12.19	HF	
b	02.07.21	HF	
c	06.08.21	HF	
d	07.10.21	HF	
e	21.11.23	HF	

Echelle

1:200

N° plan	N° affaire	N° dossier
C	19'02'31	4523

Fichier

cc:\Arb\4523 La Tour de Peilz BULESSE\PROJET 2023 ZONE\PROJET_4523.png

Enquête

Format 1470 x 594 0.87 m2

copyright Membre bureau SIA

Marquage

projeté

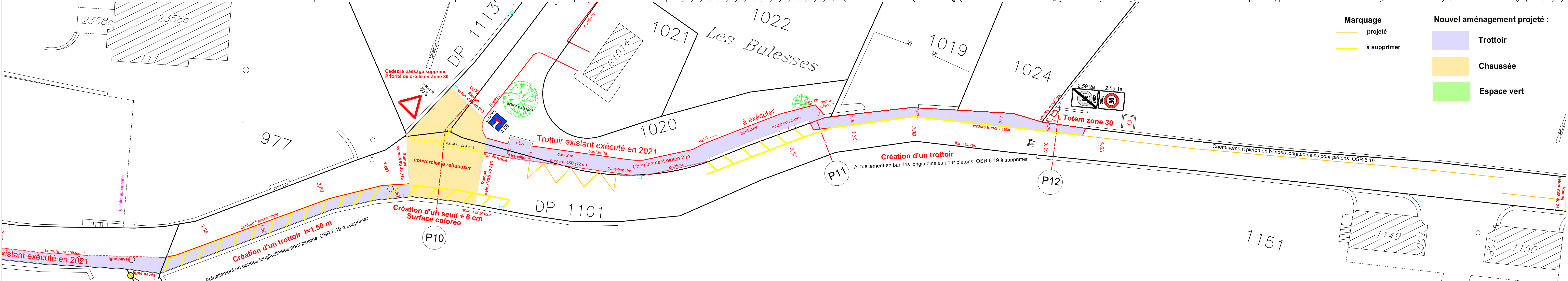
à supprimer

Nouvel aménagement projeté :

Trottoir

Chaussée

Espace vert



- Marquage**
- projeté
 - à supprimer
- Nouvel aménagement projeté :**
- Trottoir
 - Chaussée
 - Espace vert

Profil 10

ECHELLE HZ 1:100
ECHELLE VERT 1:100

PLAN DE COMPARAISON 448.00

COTES TERRAIN NATUREL	449.35		450.66		451.25
DISTANCES CUMULEES	0.00	5%	6.80	10%	12.80
PROJET	449.46	6.80	449.86	6.00	450.46

Profil 11

ECHELLE HZ 1:100
ECHELLE VERT 1:100

PLAN DE COMPARAISON 452.00

COTES TERRAIN NATUREL	453.68		453.60		
DISTANCES CUMULEES	0.00	2%	3.80	2%	7.20
PROJET	453.68	3.80	453.65	2.40	453.72

Profil 12

ECHELLE HZ 1:100
ECHELLE VERT 1:100

PLAN DE COMPARAISON 455.00

COTES TERRAIN NATUREL	456.71		456.70		457.80
DISTANCES CUMULEES	0.00		3.30		7.60
PROJET	456.71	3.30 1.5%	456.77	1.00 2%	457.73

B + C Ingénieurs SA

Place du Marché 6
Case postale 435
1860 Aigle

024 468 10 80
aigle@bcing.ch
www.bcing.ch

Commune de LA TOUR-DE-PEILZ

**Chemin des Buleesses
Zone 30**

PROJET D'AMENAGEMENT

DP 1101

	Date	Dessin	Contrôle
-	21.10.19	HF	HF
a	18.12.19	HF	
b	02.07.21	HF	
c	06.08.21	HF	
d	01.11.21	HF	
e	21.11.23	HF	
Echelle	1:200		
N° plan	N° affaire	N° dossier	
D	19'02'31	4523	
Fichier	K:\ARRES\2023\LA TOUR-DE-PEILZ\BULEES\PROJET 2023\ZONES\PROJET-2023.dwg		
Enquête			
Format	1470 x 584 0.87 m2	copyright Membre bureau SIA	

B + C Ingénieurs SA

024 468 10 80

algie@bcing.ch

www.bcing.ch

Place du Marché 6

Case postale 435

1860 Aigle

BC

Commune de LA TOUR-DE-PEILZ

Chemin des Bulesses

DP 5 et 8

Projet d'aménagement

	Date	Dessin	Contrôle
-	21.10.19	HF	HF
a	18.12.19	HF	
b	02.07.21	HF	
c	06.08.21	HF	
d	30.06.22	HF	
e	21.11.23	HF	

Echelle 1:200

N° plan	N° affaire	N° dossier
E	19'02'31	4523

Fichier s:\Arrière\4523 La Tour de Peilz\Bulesses\PROJET 2023\ZONER\PROJET-0231.dwg

Enquête

Format	1470 x 594 0.87 m2	copyright Membre bureau SIA
--------	-----------------------	--------------------------------

Marquage

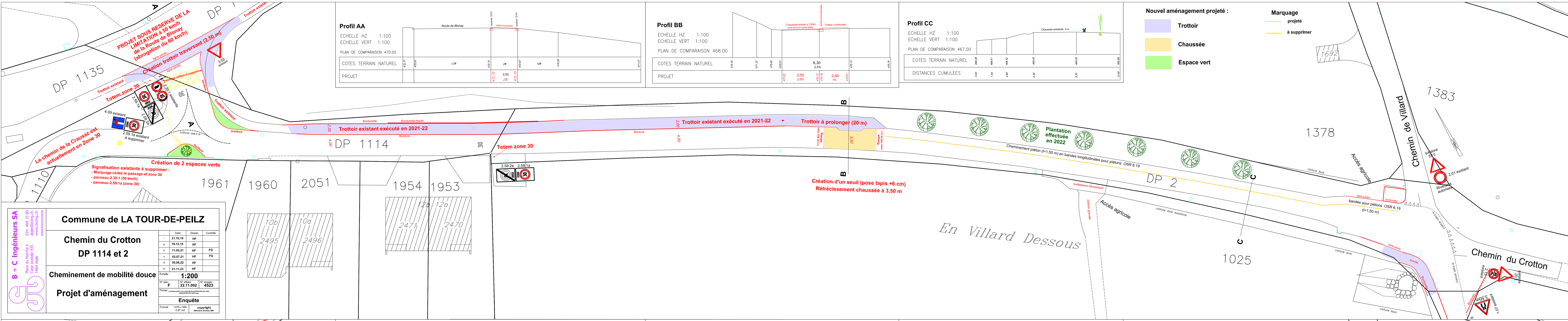
projeté

à supprimer

Nouvel aménagement projeté :

Trottoir

Chaussée



COMMUNE DE LA TOUR-DE-PEILZ

MISE EN ZONE 30 – SECTEUR BULESSES-VIGNES-CROTON

NOTICE MOBILITE

NOVEMBRE 2023

SOMMAIRE

1	OBJET DE L'EXPERTISE	3
1.1	Une démarche participative	3
2	ZONES A VITESSE MODEREE – PRINCIPES	5
2.1	Contexte légal	5
2.2	Objectifs généraux	5
3	SITUATION ACTUELLE	8
3.1	Vitesses pratiquées	8
3.2	Accidentologie	9
3.3	Déficits existants ou prévisibles	9
3.4	Qualités actuelles et souhaitées du lieu	9
3.5	Objectifs	9
3.6	Aménagements existants	10
3.7	Mesures proposées	10
	ANNEXES	14

Date	Modifications	Par
15.06.2023	-	CL/VDS
15.11.2023	Mise à jour suite à la demande de la DGMR	CL/VDS

1 OBJET DE L'EXPERTISE

Le chemin des Bulessees a récemment fait l'objet d'une requalification comprenant la construction d'un trottoir entre le chemin des Vignes et l'arrêt de bus de la Doges. De plus, un cheminement piéton est prévu le long de la partie haute du chemin des Bulessees et du chemin du Crotton. La Commune a convenu qu'il était nécessaire d'accompagner ce renouveau avec une mise en zone 30 de l'ensemble du secteur et des aménagements complémentaires. La présente note détaille les mesures proposées et les effets attendus.

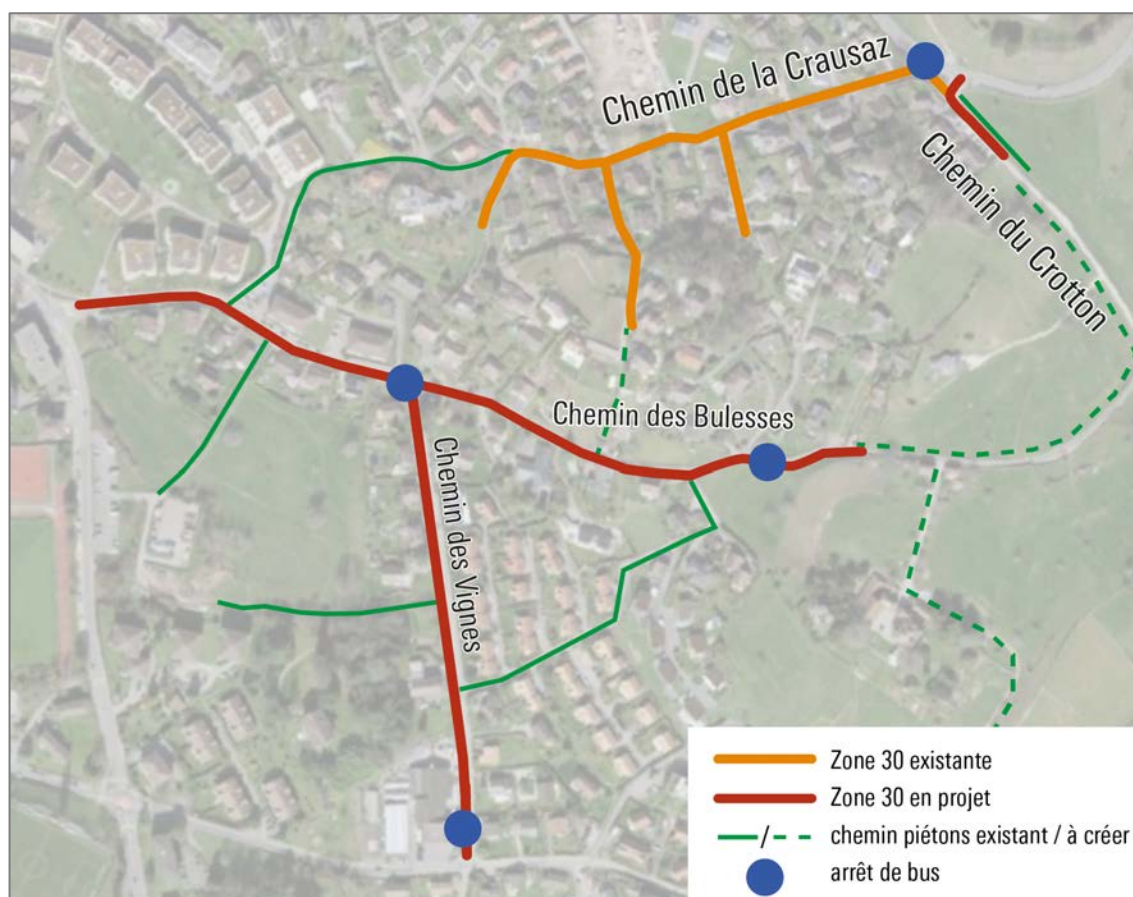


Figure 1 – Zone à vitesse modérée à l'étude à La Tour-de-Peilz

La future zone 30 inclura le chemin de la Crausaz (déjà en zone 30), le chemin du Crotton sur la partie bâtie, le chemin des Bulessees depuis l'avenue de la Perrausaz jusqu'à la fin du bâti, et le chemin des Vignes jusqu'au chemin de Béranges. Trois arrêts de bus sont présents dans le secteur plus un à proximité immédiate sur la route de Blonay. Des cheminements piétons traversent également le secteur notamment en lien avec l'école à proximité, d'autres sont encore à développer.

Les rues concernées par la zone 30 sont des routes de quartier dédiées à la desserte locale. Le bas du chemin des Bulessees joue un rôle de collectrice de quartier.

1.1 Une démarche participative

Soucieuse d'intégrer les riveraines et riverains dans le projet, la Commune a tenu à les informer et obtenir leur opinion sur les aménagements proposés lors de deux séances d'information et d'échanges survenues les jeudis 10 et 17 novembre 2022 au soir.

Pour ce faire, deux variantes d'aménagements visant à renforcer l'effet de modération du trafic sans remettre en cause les aménagements récemment réalisés ont été proposées pour chaque tronçon présélectionné, à savoir :

- Le bas du chemin des Bulesses (de l'Avenue de la Perrausaz au chemin des Vignes) ;
- le chemin des Vignes ;
- le carrefour entre le chemin du Crotton, le chemin de la Crausaz et le débouché sur la route de Blonay.

La partie amont du chemin des Bulesses et le tronçon hors urbanisation du chemin du Crotton n'ont pas fait l'objet de proposition de modération en raison du réaménagement prévu déjà partiellement réalisé sur le chemin des Bulesses et en raison de l'absence d'urbanisation, mais ont tout de même été discutés.

Chaque variante proposait une certaine typologie d'aménagement de modération. L'objectif était de d'obtenir des réactions de la part des participants afin de proposer une solution qui satisfasse un maximum de personnes.

Avant les séances, il subsistait un doute quant à l'intégration de la partie non-urbanisée du chemin des Bulesses et du chemin du Crotton à la zone 30. Les riverains se sont montrés favorables à cette intégration car de nombreuses personnes viennent s'y promener et les vitesses constatées y sont élevées.

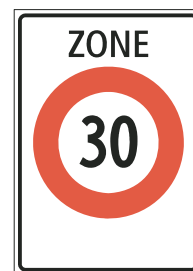
A l'issue des ateliers, les remarques et propositions des participants ont été analysées afin de les intégrer ou non dans le projet en fonction de leur pertinence, faisabilité (normes, contexte), coût, etc. Les mesures retenues et explicitées ci-après sont issues de cette démarche.

2 ZONES A VITESSE MODEREE – PRINCIPES

2.1 Contexte légal

Les zones 30 km/h sont régies par la législation fédérale sur la circulation routière.

Selon l'article 2a, al.5 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979 (Etat le 1^{er} janvier 2021) : Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.



Selon l'art. 22b : le signal « Zone 30 » (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h. La vitesse maximale est fixée à 30km/h L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Dans les faits, l'introduction d'une zone 30 est une application de l'art. 108 de l'OSR, qui précise les conditions d'acceptation d'une dérogation aux limitations de vitesse. Ce même article mentionne la nécessité de procéder à une expertise afin de vérifier que les conditions nécessaires à son introduction sont bien remplies. Néanmoins, depuis le 1^{er} janvier 2023, les autorités ne sont plus tenues de réaliser une expertise pour aménager des zones 30 et des zones de rencontre sur les routes non affectées à la circulation générale. Ce qui est le cas pour le chemin des Bulessees.

Une directive cantonale précise les processus à l'instauration d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre. Pour une route non affectée à la circulation générale, il appartient à la commune de constituer un dossier de demande d'abaissement de vitesse complet et conforme qui sera présenté à la DGMR. Il doit comprendre :

- Un descriptif succinct de la situation actuelle permettant la compréhension des enjeux.
- Une analyse des flux de mobilité douce (non quantifiée) présents ou futurs
- Les plans de signalisation du projet.

Cette notice vise à répondre aux deux premiers points.

2.2 Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une mise en place d'une ou de plusieurs zones à vitesse modérée peuvent s'articuler sur différents points : amélioration de la sécurité routière, limitation des nuisances environnementales, valorisation des espaces publics et effets sur le trafic général.

Sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière par la mise en place de zones à vitesse modérée est une constante dans les objectifs communaux. Il est à relever que cet objectif figure en tête de liste des conditions d'abaissement des limitations de vitesses données par l'art. 108 de l'OSR. Concrètement, l'amélioration de la sécurité routière dans une zone à vitesse modérée est obtenue en grande partie par l'abaissement des vitesses pratiquées, elles-mêmes dépendantes des conditions locales et des aménagements prévus. La zone pourra ainsi se justifier sur la base de deux arguments : l'existence

d'endroits dangereux qui pourront être assainis par l'introduction de la mesure, ou de manière plus générale le besoin de protection spéciale de certains groupes d'usagers.

D'un point de vue plus technique, la distance d'arrêt diminue avec la vitesse. Ainsi, à partir de l'instant où le conducteur perçoit un événement qui l'oblige à effectuer un freinage d'urgence, un véhicule roulant à 30 km/h s'arrêtera sur 21 m, alors que le véhicule circulant à 50 km/h n'aura, après 21 m, pas encore commencé à freiner du fait du temps de réaction. Il lui faudra au total 40 m pour se retrouver à l'arrêt.

Autrement dit, si une collision devait se produire entre la voiture et un obstacle une vingtaine de mètres après l'événement initiant la décision du freinage d'urgence, le véhicule circulant à 30 km/h serait pratiquement à l'arrêt, tandis que le véhicule roulant à 50 km/h serait toujours à cette vitesse-là. A titre de comparaison, un choc à 50 km/h correspond à une chute libre d'une hauteur de 10 m.

Ces considérations de distance d'arrêt et de vitesse résiduelle permettent de plaider de manière générale en faveur d'un abaissement des vitesses de 50 à 30 km/h, voire 20 km/h. Car même si une différence de vitesse de 20 ou 30 km/h peut sembler assez faible, elle prend tout son sens en regard des conséquences sur les piétons en cas de choc. Ainsi, en cas de collision d'une voiture circulant à 50 km/h avec un piéton, le risque de décès du piéton est de l'ordre de 10%. Ce risque tombe à quelque 2% lorsque le choc se produit à 30 km/h.

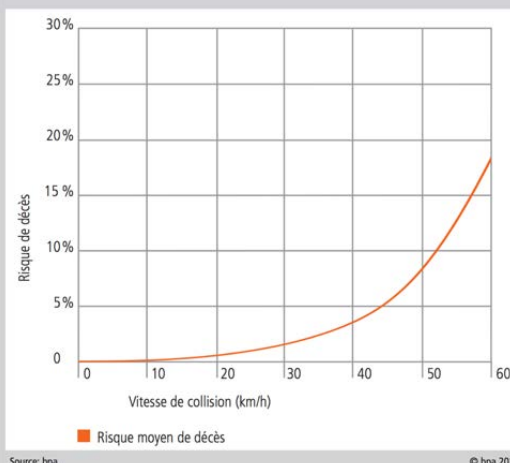
Enfin, en terme d'occurrence d'accidents, une zone 30 correctement aménagée permet de réduire de 27% le nombre d'accidents à 50 km/h.

Nuisances environnementales

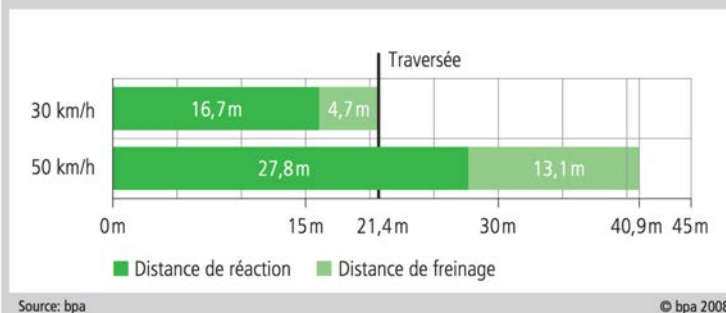
Le passage d'une limitation 50 km/h vers une zone à vitesse limitée réduit l'ensemble des nuisances environnementales. A noter que selon l'art. 108 de l'OSR, la réduction des atteintes excessives à l'environnement (bruits, polluants) constitue une condition suffisante – sous réserve du principe de proportionnalité – pour un abaissement de la limitation de vitesse.

Il est admis que l'introduction d'une zone 30 peut contribuer à une diminution du bruit routier de l'ordre de 2 à 3 dB(A), voire 4 dB(A), le résultat final étant influencé par le type d'éléments modérateurs et les caractéristiques du revêtement routier. Il est important de réaliser qu'une baisse de 3 dB(A) équivaut à une diminution de 50% du trafic automobile. De manière générale, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) soutient ce type de mesure, qui permet de réduire significativement le bruit routier.

Probabilité pour un piéton d'être tué dans une collision frontale avec une voiture de tourisme



Distance d'arrêt à 30 km/h et 50 km/h sur chaussée sèche



Les émissions de substances nocives dans l'atmosphère, telles le gaz carbonique (CO₂), les oxydes d'azote (NO_x) ou les particules fines (PM₁₀), peuvent également être réduites par l'introduction de zones 30 km/h. A titre indicatif, une conduite plus calme (comportement pouvant être la conséquence d'une circulation en zone 30) peut faire diminuer la consommation de carburant de 10 à 20%.

Valorisation des espaces publics

L'introduction d'une zone 30 km/h ou d'une zone de rencontre est souvent l'occasion de revaloriser un quartier par la prise en compte de la continuité de l'espace public au-delà des limites purement routières, tout en intégrant les aspects fonctionnels du secteur. Le terme d'espace public retrouve ainsi tout son sens, puisqu'il est défini comme l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Par la mise en place de zones modérées, on peut ainsi tendre vers une meilleure cohérence spatiale par une unité dans les aménagements. Au final, la qualité de vie des riverains s'en trouvera améliorée, puisque la cohabitation avec le trafic routier sera meilleure et plus sûre.

3 SITUATION ACTUELLE

3.1 Vitesses pratiquées

Trois mesures de vitesse ont été effectuées dans le secteur. Elles sont localisées et synthétisées sur l'illustration qui suit.

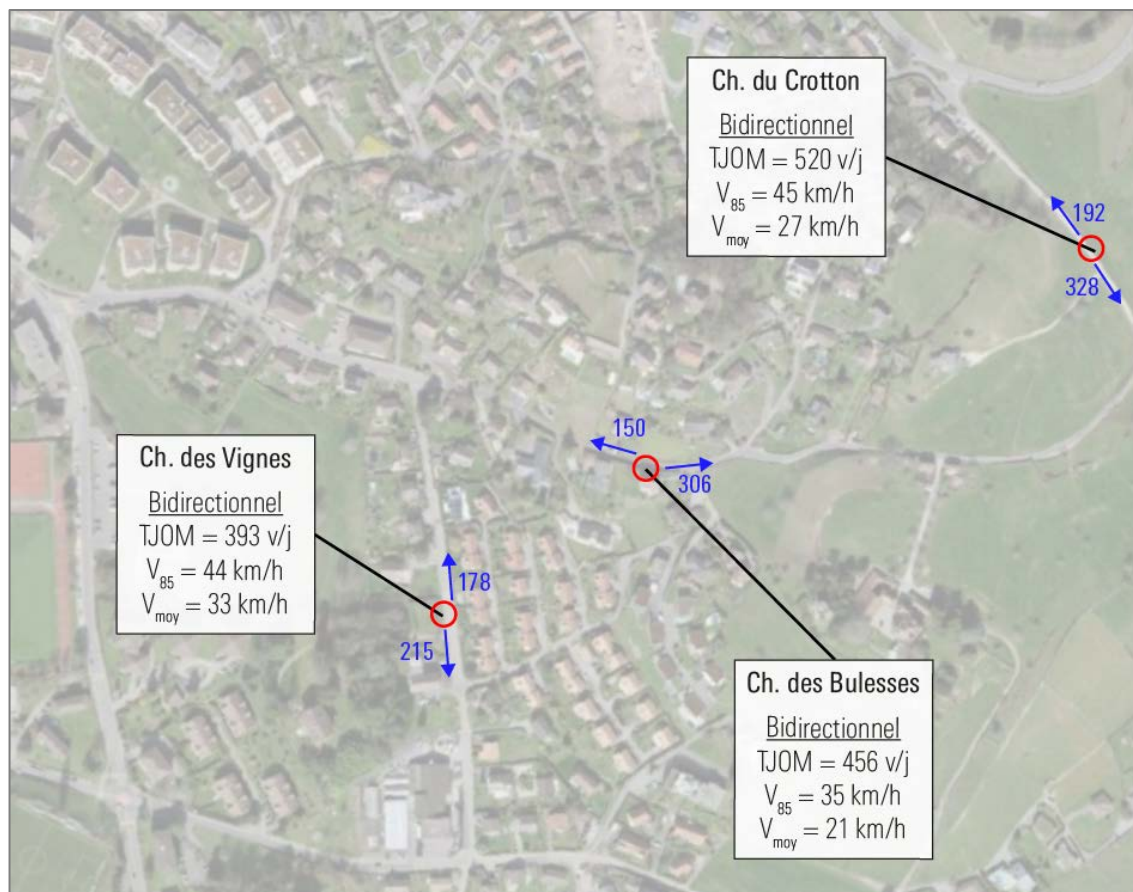


Figure 2 – Vitesses mesurées dans la zone

Selon la pratique, la nécessité et l'ampleur des mesures de modération sont dépendantes des vitesses pratiquées avant la mise en zone. Usuellement, on estime que

- Pour des vitesses $V_{85} \leq 38$ km/h, aucune mesure additionnelle de modération de trafic n'est a priori nécessaire.
- Pour des vitesses 38 km/h $< V_{85} \leq 45$ km/h, les mesures préconisées pour une zone 30 sont généralement les suivantes : marquage de la priorité de droite selon la norme en vigueur (VSS 40 851) et aménagement de dispositifs de modération de type portes d'entrée sur chaussée avec rétrécissement.
- Pour des vitesses $V_{85} > 45$ km/h, les mesures précédentes sont préconisées, complétées d'autres mesures constructives et de modération du trafic.

Pour la zone d'étude, les vitesses pratiquées – selon les critères précités – ne demandent que des mesures légères. Cependant, des participants de l'atelier ont noté que la mesure sur le chemin des Bulesses a été effectuée à un endroit non représentatif des pointes de vitesses constatées au quotidien, à savoir en aval à proximité du carrefour avec le chemin des Vignes. En ce qui concerne la partie aval du chemin des Bulesses, entre le carrefour avec le chemin des Vignes et l'avenue de la Perrausaz, les largeurs de chaussée sont telles que la vitesse de circulation y a d'office été jugée

excessive vis-à-vis de son rôle de desserte de quartier. Des aménagements complémentaires ont donc été proposées sur le tronçon concerné.

3.2 Accidentologie

Sur la période 2012 – 2022, un seul accident (2012) a été recensé dans le secteur, sur la partie privée du chemin des Vignes. Il s'agissait d'un dérapage ou d'une perte de maîtrise avec blessé léger. Si le détail du déroulement de l'accident n'est pas connu, la limitation de vitesse peut difficilement être pointée du doigt au vu de la localisation. Toutefois, on peut raisonnablement penser qu'une mise en zone 30 permettra de sécuriser davantage le secteur.



Figure 3 – Accidentologie

3.3 Déficits existants ou prévisibles

Aucun déficit de sécurité pouvant apparaître après la mise en place de la zone 30 n'a été identifié.

3.4 Qualités actuelles et souhaitées du lieu

La mise en zone 30 est totalement en cohérence avec le caractère résidentiel du lieu et la présence de nombreux écolières et écoliers. La mise en zone 30 permettrait en outre de renforcer l'identité du secteur par le marquage des entrées de la zone. Une diminution du trafic de transit descendant, depuis et vers la route de Blonay, est également attendu suite à l'introduction de la mesure.

3.5 Objectifs

Les objectifs de cette mise en zone 30 sont :

- Améliorer la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, trottinettes et cyclistes) par une réduction des vitesses ;
- Assurer les continuités piétonnes ;
- Dissuader le trafic en transit descendant depuis la route de Blonay ;
- Diminuer les nuisances sonores et environnementales ;
- Valoriser l'espace public : gommage de la composante routière, végétalisation des éléments modérateurs, marquage des entrées de la zone.

3.6 Aménagements existants

Comme mentionné précédemment, certains tronçons du secteur ont récemment fait l'objet d'une requalification. Les autres tronçons seront également prochainement requalifiés afin d'accompagner la mise en zone 30.

Des trottoirs de 1.5 et 2.0 m de largeur ainsi qu'une bande cyclable à la montée ont été aménagés sur le premier tronçon du chemin des Bulesse. Le chemin des Vignes est actuellement équipé de trottoirs et de bandes piétonnes. Un trottoir de 1.5 m de large est nouvellement présent sur le tronçon du chemin des Bulesse entre le carrefour avec le chemin des Vignes et l'arrêt de bus de la Doges. La chaussée a également été refaite sur le haut du chemin des Bulesse et sur le chemin du Crotton ; un trottoir est présent sur une partie de celui-ci ainsi qu'une bande piétonne sur le reste du tronçon.

3.7 Mesures proposées

Les mesures issues de la démarche précédemment explicitée sont listées ci-après, les plans sont en annexe.

- Mesure 1 : entrée/sortie de zone avec totem (signaux OSR 2.59.1 et OSR 2.59.2), le passage piétons sera placé sur un seuil et réduit à 3.5 m de large ;
- Mesure 2 : seuil (10 m de long) et aide à la traversée piétonne ;
- Mesure 3 : arrêt de bus LHand ;
- Mesure 4 : aménagement d'un cédez-le-passage à la descente en raison des mauvaises conditions de visibilité et de l'impossibilité de croiser sur le début du chemin des Vignes ;
- Mesure 5 : arrêt de bus LHand et trottoir ;
- Mesures 6 : maintien de 3 places de parc (au lieu de 4), maintien du trottoir existant ;
- Mesures 7 : remplacement du passage piétons (conformément à l'art 4 al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre) par un rétrécissement latéral (3.5 m de large) et un seuil (10 m de long) ;
- Mesure 8 : renforcement du débouché de l'accès privé par l'aménagement d'un seuil, trottoir traversant (il est impossible de garantir les distances de visibilité sur le trottoir depuis l'accès privé en raison des murets et de la végétation présents sur les parcelles privées, le trottoir traversant permettra néanmoins d'améliorer la sécurité des passants ; une taille de la végétation et éventuellement la pose d'un miroir pourraient également améliorer la situation) ;
- Mesure 9 : remplacement de la bande piétonne par un trottoir, arrêts de bus LHand ;
- Mesure 10 : mise en évidence du carrefour par un seuil, arrêt de bus LHand ;
- Mesure 11 : cheminement piéton (1.0-2.0 m de large) ;
- Mesure 12 : bandes longitudinales pour piétons ;
- Mesure 13 : bandes longitudinales pour piétons et seuil (10 m de long) ;
- Mesure 14 : seuil (10 m de long) et rétrécissement latéral (3.5 m de large) ;

- Mesure 15 : entrée/sortie de zone avec totem et trottoir traversant (2.5 m de large), mise en évidence de la priorité de droite par un marquage conforme à la norme VSS SN 640 281, réaménagement du carrefour.

La mesure 4, plus complexe, est développée ci-après.

Mesure 4 : signal « cédez-le-passage » à la descente

En raison des mauvaises conditions de visibilité et de l'impossibilité de croiser sur la dernière partie du chemin des Vignes, il est impossible de placer le carrefour en priorité de droite conformément aux règles en vigueur dans une zone 30. Par conséquent, un cédez-le-passage (signal OSR 3.02) devra être aménagé pour les véhicules descendants.

En effet, en priorité de droite les véhicules sortant du chemin des Vignes devraient céder la priorité aux véhicules descendants. Or, lorsqu'un bus (ou un camion) descend et tourne à gauche, le véhicule sortant du chemin des Vignes doit lui céder la priorité mais ce faisant lui bloque le passage.

Une telle mesure présente de surcroît l'avantage de modérer fortement les véhicules descendants, dont la vitesse excessive a été pointée du doigt par de nombreux participant-es de l'atelier.

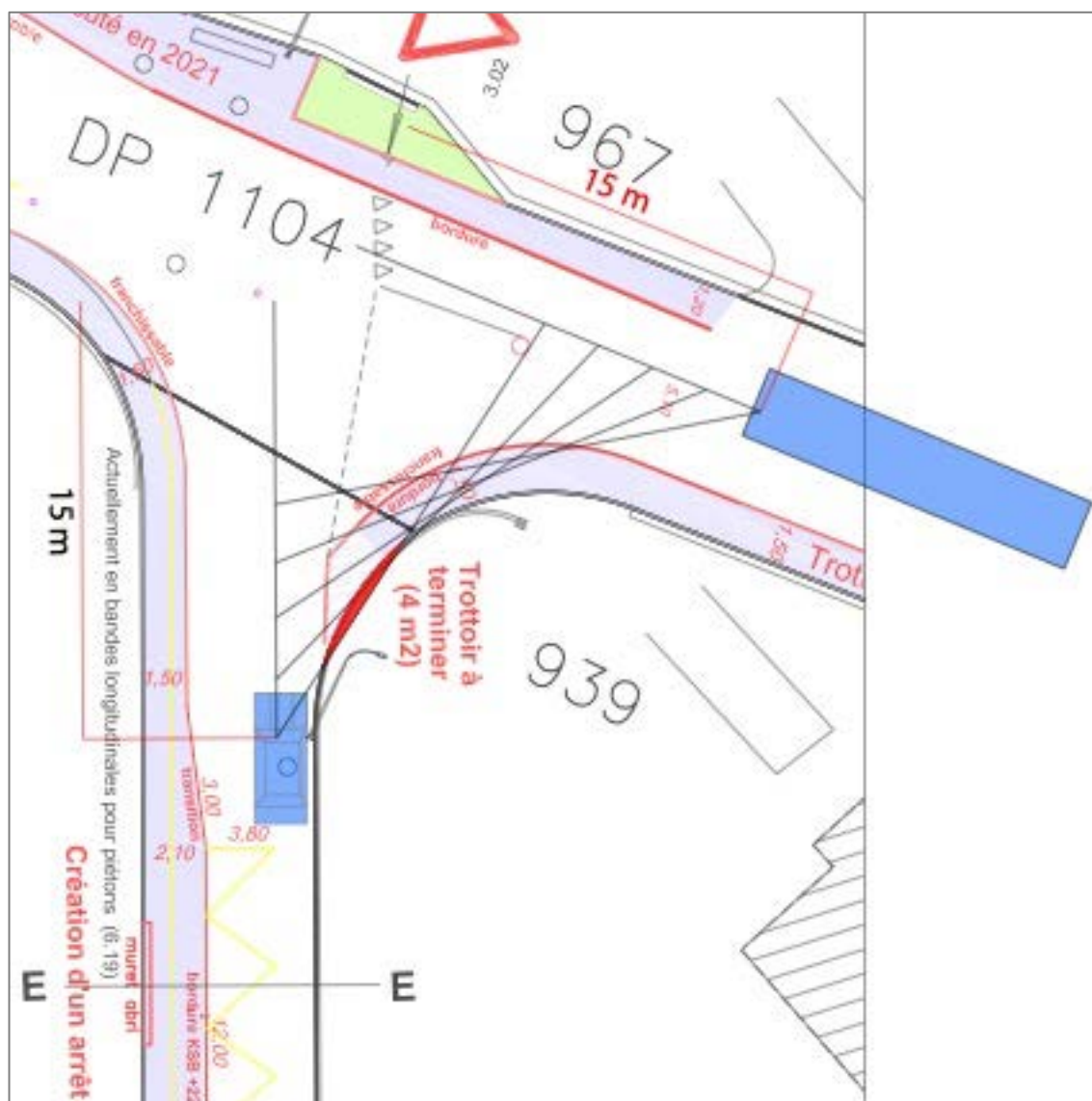


Figure 4 – Berme de visibilité des véhicules sortant du chemin des Vignes

Mentionnons encore que le tourne-à-gauche d'un bus (modèle de 12 m utilisé alors que les bus en service sur cette ligne sont légèrement plus petits) a été vérifié à l'aide du logiciel Autoturn. La faisabilité du mouvement est garantie, avec néanmoins un balayage sur les trottoirs avec l'avant et l'arrière de la carrosserie, mais pas avec les pneus.

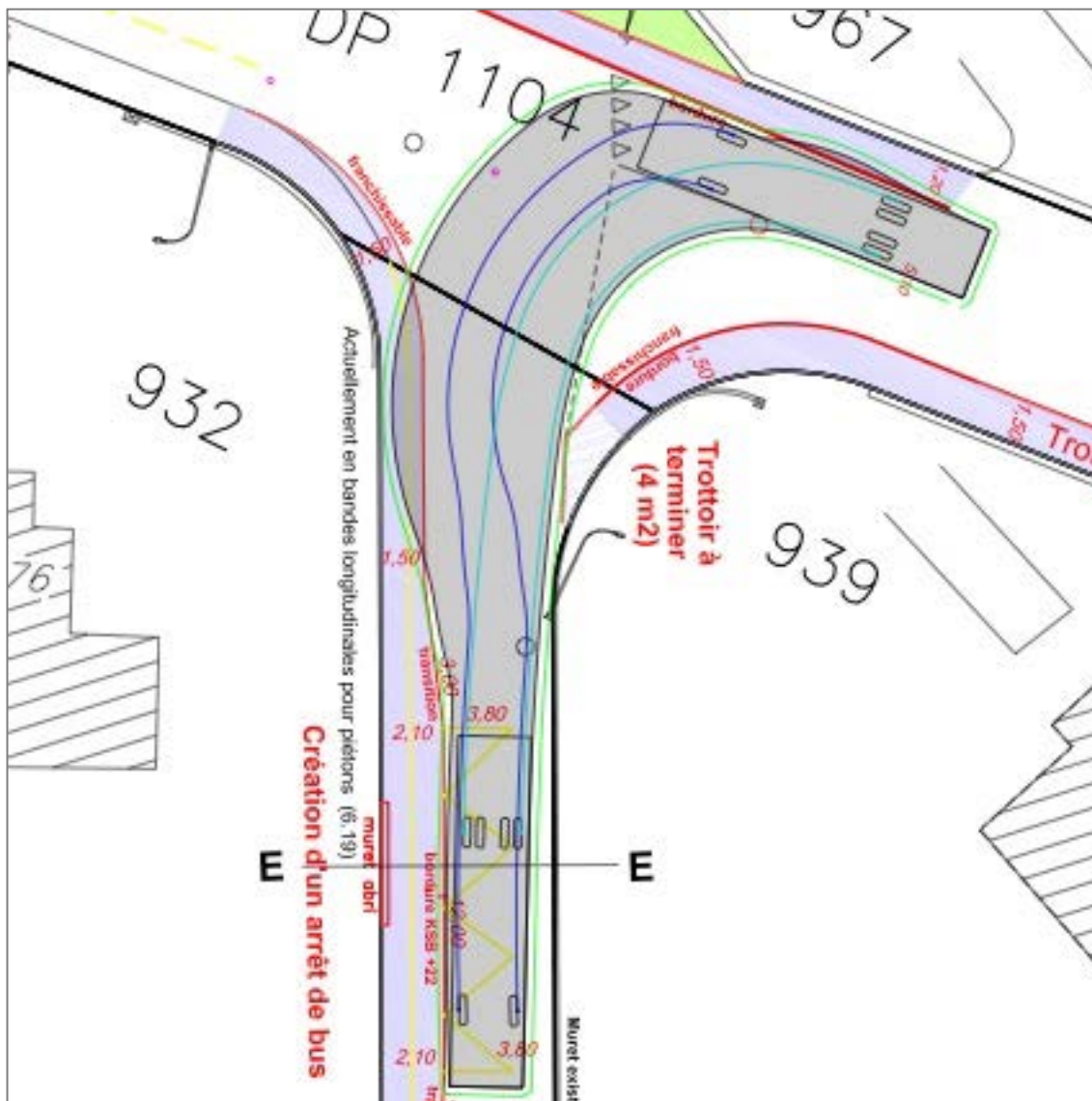


Figure 5 – Tourne-à-gauche d'un bus descendant

Mesure générale : marque « ZONE 30 » aux entrées et rappel de la limitation avec marquage au sol

La norme VSS SN 40 851 indique « qu'il n'est permis de recourir à cette marque que si les moyens requis d'aménagement de l'espace routier ou de modération du trafic [...] ne mettent pas assez en évidence le caractère de zone et, partant, la limitation de vitesse en vigueur.

L'opportunité est à examiner et à pondérer en fonction notamment des critères suivants :

- perceptibilité de la signalisation par zones
- étendue et apparence de la zone
- apparence des tronçons routiers dans la zone – vitesse pratiquée par les véhicules à moteur ».

La mise en évidence et le rappel de la zone 30 sont recommandés aux entrées ainsi que sur les tronçons plus longs. La figure ci-après tirée de la norme VSS SN 40 851 indique que la distance entre le marquage « 30 » au sol et le bord de la chaussée transversale doit se situer entre 10 et 15 mètres. En outre, le marquage « ZONE 30 » doit être disposé entre 5 et 10 mètres après le totem de signalisation d'entrée de zone.

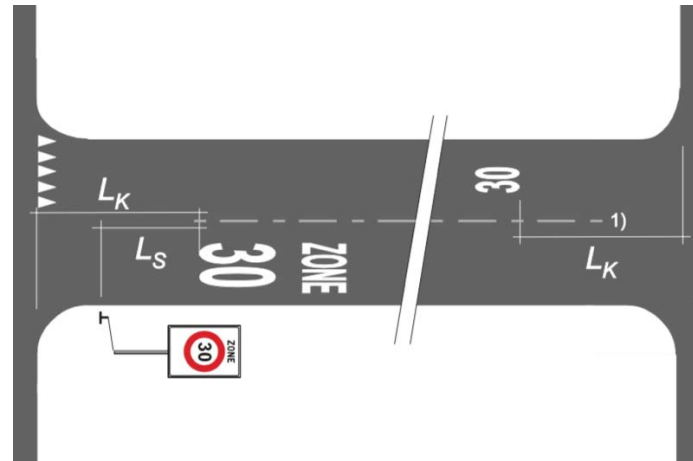


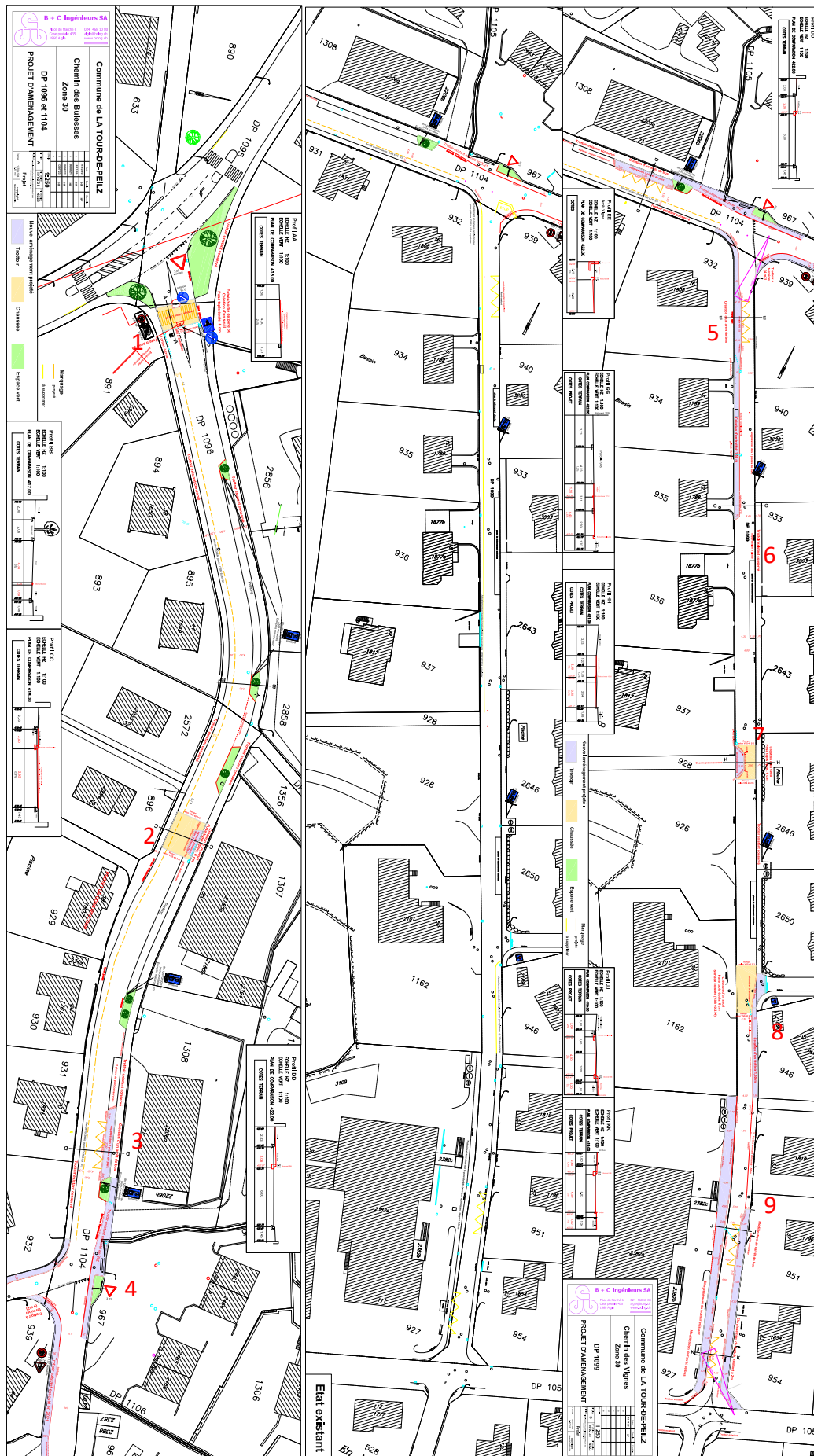
Figure 6 – Extrait de la norme VSS SN 40 85 (Fig.3)

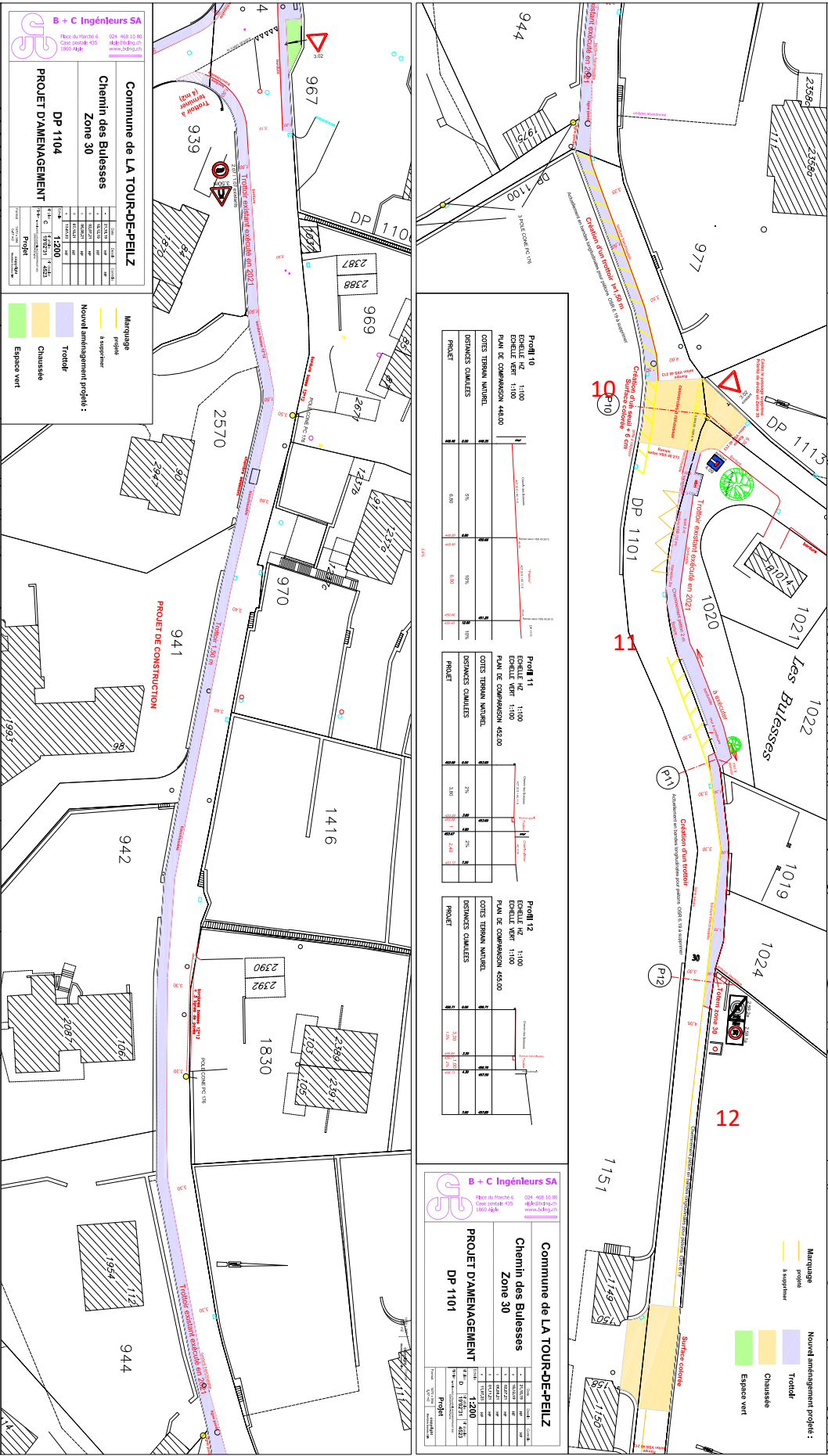
Lausanne, le 18 juillet 2023

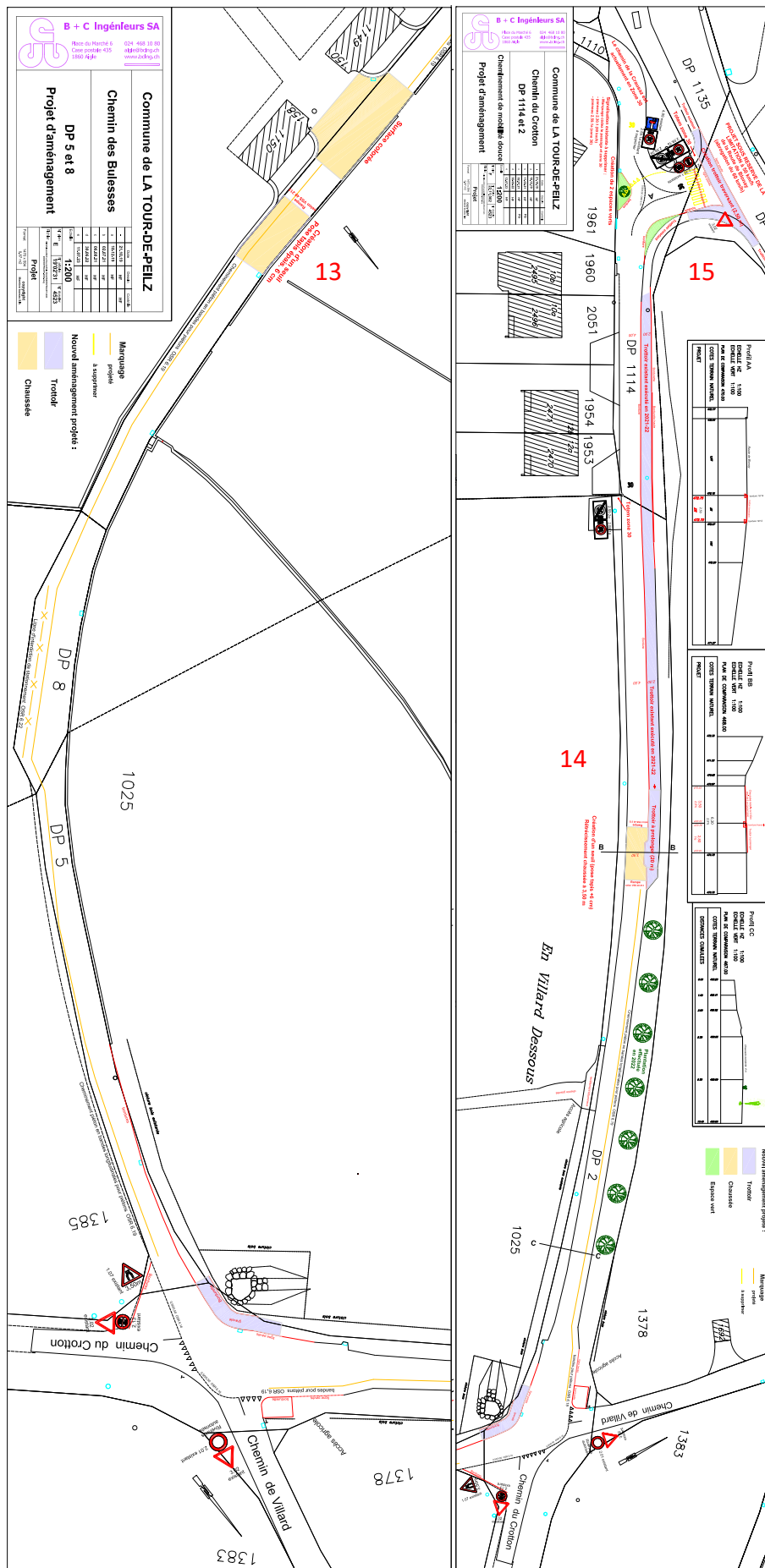
› **team+**

Camille Lepetit, dipl. géogr. UNINE
Véronique de Sepibus, ing. civil dipl. EPFL

ANNEXES







Aménagement Z30 - Gregnolet et Béranges

Maître d'ouvrage:
Ville de La Tour-de-Peilz

Adresse chantier:
Chemin de Béranges et ch. du Gregnolet



sollertia
groupe d'ingénieurs

Format: 420 x 297 mm
Echelle: 1/25'000
Niveau Ref: -

Phase de Projet:

33 - Enquête

N° de plan:
300088-501

Indice:

-

Signalisation et marquage

Situation générale

Indice	Modification	Date	Dessiné	Contrôlé
-	Emission	17.04.2023	Boz	Sch
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-

Pièce 1

Requérant:
Ville de La Tour-de-Peilz

Sceau et signature:

Date:
.....

.....

Auteur du projet:
Bureau d'ingénieurs Sollertia

Sceau et signature:

Date:
.....

.....



VILLE DE
LA TOUR
DE PEILZ

Adresse chantier:
Chemin de Béranges et ch. du Gregnolet



Phase de Projet:

33 - Enquête

Indice:

Etat actuel

Indice	Modification	Date	Dessiné	Contrôlée
-	Emission	11.05.2023	Boz	Sch
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-

Requérant:
Ville de La Tour-de-Peilz

Date: _____

Auteur du projet:
Bureau d'ingénieurs Sollertia

Date:

Sceau et signature:

Sceau et signature:

Bâtiment	
Chaussée	
Trottoir	
Zone forêts	



Aménagement Z30 - Grengolet et Béranges

Maitre d'ouvrage:
Ville de La Tour-de-Peilz

Adresse chantier:
Ch. de Béranges et ch. du Grengolet

VILLE DE
LA TOUR-DE-PEILZ



Format: 1470 x 450 mm
Echelle: 1:1'000 /
1: 500 / 1:50
Niveau Ref: -

Phase de Projet:
33 - Enquête

N° de plan:
300088-503

Indice:
B

Signalisation et marquage
Etat futur

Indice	Modification	Date	Dessiné	Contrôlé
-	Emission	11.05.2023	Boz	Sch
A	Modifications selon la commune	23.05.2023	Win	Sch
B	Modifications panneaux et visibilité	05.07.2023	Win	Sch

Pièce 3

Requérant:
Ville de La Tour-de-Peilz

Date:

Auteur du projet:
Bureau d'ingénieurs Sollertia

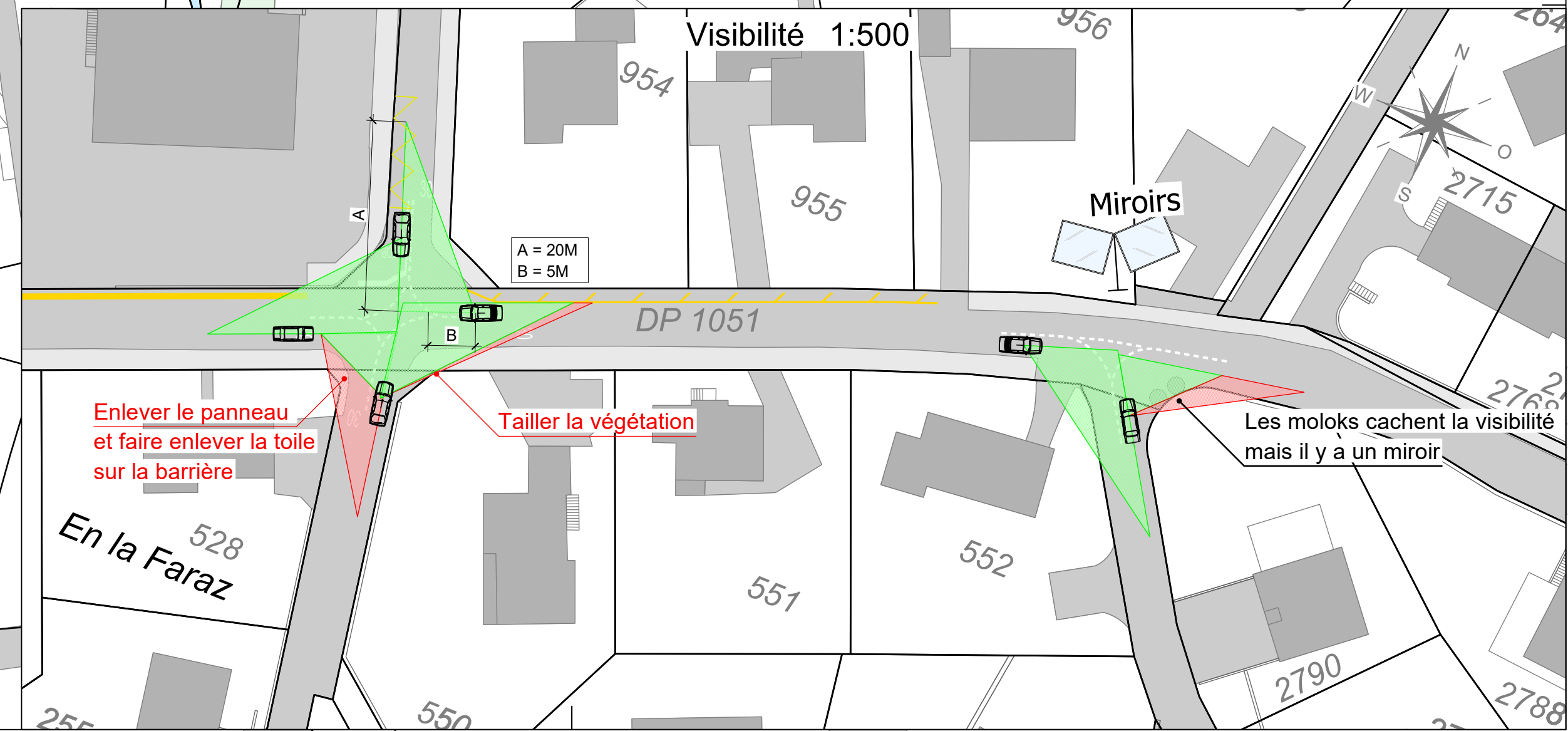
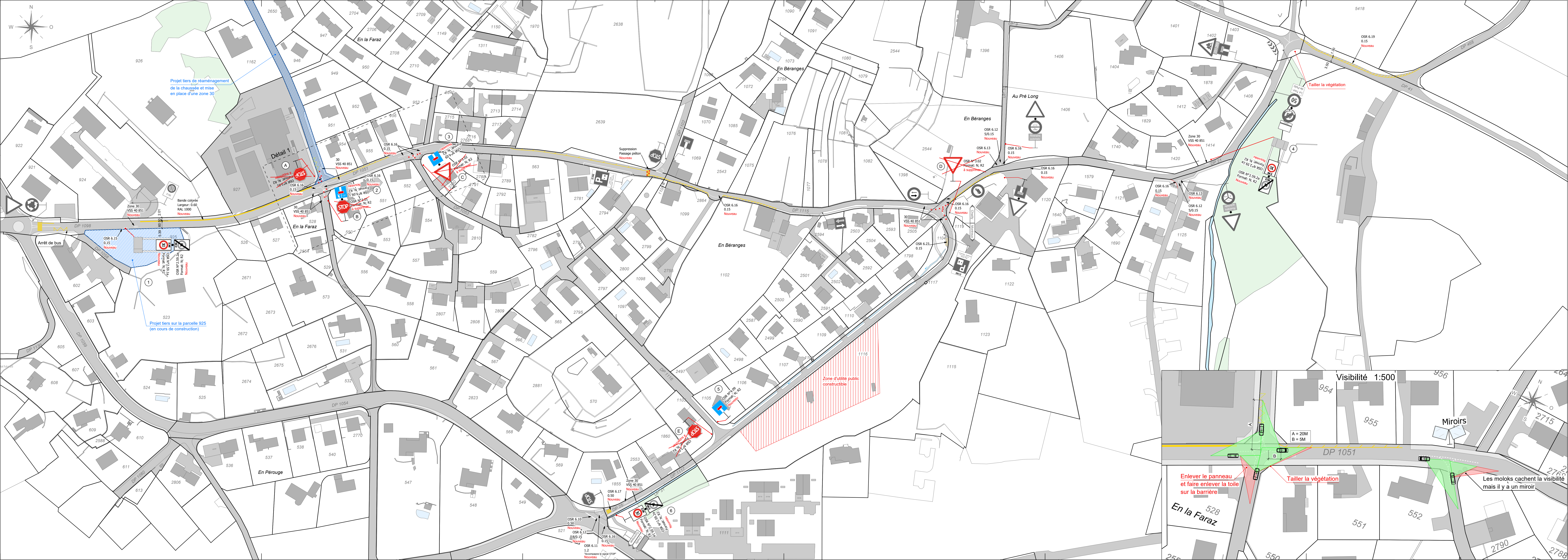
Date:

Sceau et signature:

Sceau et signature:

LEGENDE DES SURFACES

- Bâtiment
- Chaussée
- Trottoir
- Zone forêts



Commune de La Tour-de-Peilz
À l'att. de M. Maximilien Walter
Urbanisme et travaux publics
Grand-Rue 46
1814 La Tour-de-Peilz

Corseaux, le 23 novembre 2023

COMMUNE : AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30 SUR LES CHEMINS DU GREGNOLET ET DE BÉRANGES

Le bureau Sollertia a été mandaté par la commune de La Tour-de-Peilz pour l'établissement du dossier de mise à l'enquête publique du projet d'aménagement d'une zone 30 sur les chemins du Gregnolet et de Béranges. Le plan 300088-502 du dossier de mise à l'enquête montre l'état actuel du secteur concerné par la mise en place d'une zone 30. En outre, les caractéristiques actuelles des chaussées sont :

Hiérarchie de la route dans le réseau :	Route collectrice de quartier.
Trafic journalier moyen (TJM) :	500 vhc/j pour le chemin du Gregnolet et 1'500 vhc/j pour le chemin du Gregnolet.
Vitesses (V85)	47 km/h pour le chemin de Béranges (2022).
Largeur de la chaussée circulée :	3.30 m pour le chemin du Gregnolet et 3.50 à 6.50 m pour le chemin de Béranges.
Largeur des trottoirs :	1.60 m franchissable pour le chemin du Gregnolet et 1.00 à 2.00 m discontinu pour le chemin de Béranges.
Typologie des carrefours :	Perte de priorité partout.

Selon l'art. 3, al. 4 de la loi sur la circulation routière, l'abaissement de la vitesse dans le secteur considéré se justifie pour :

- Sécuriser les cheminements piétons et cyclistes ;
- Sécuriser les usagers motorisés ;
- Intégrer le trafic ;
- Diminuer les nuisances sonores et de pollutions pour les riverains ;
- Revaloriser la qualité de l'habitat et de l'espace-rue ;
- Sécuriser les abords de la zone d'utilité publique constructible de la parcelle 1116, sur laquelle la construction d'une garderie est envisagée.

Compte tenu du contexte local et des bénéfices attendus, il est recommandé d'instaurer une zone 30 tel que décrite dans le dossier.

Annexes :

- Pièce n°1 : Plan 300088-501 Situation générale
- Pièce n°2 : Plan 300088-502 Situation - Signalisation et marquage – Etat actuel
- Pièce n°3 : Plan 300088-503B Situation - Signalisation et marquage – Etat futur

.....
Bastien SCHOBINGER
Inspecteur et auditeur de sécurité
routière (RSI et RSA)

COMMUNE DE LA TOUR-DE-PEILZ – ZONE 30 SECTEUR DES
BULESSES

SEANCE D'INFORMATION ET D'ECHANGES AVEC LES
RIVERAIN·ES

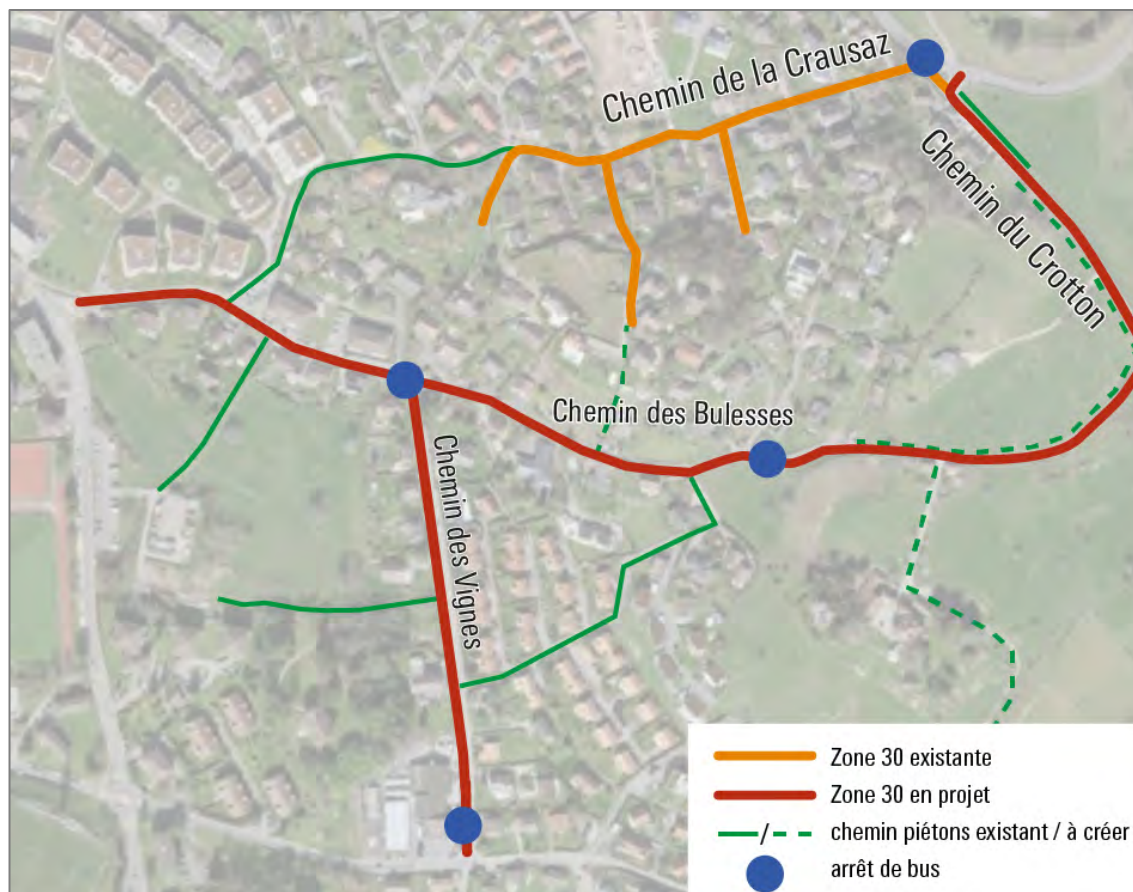
NOTE DE SYNTHESE

DECEMBRE 2022

1 CONTEXTE

Le chemin des Bulessees a récemment fait l'objet d'une requalification comprenant la construction d'un trottoir entre le chemin des Vignes et l'arrêt de bus de la Doges. De plus, un cheminement piéton est prévu le long de la partie haute du chemin des Bulessees et du chemin du Crotton. La Commune a convenu qu'il était nécessaire d'accompagner ce renouveau avec une mise en zone 30 de l'ensemble du secteur et des aménagements complémentaires.

Dans ce cadre, la Commune de La Tour-de-Peilz a tenu à consulter les riverains afin de les informer et obtenir leur opinion sur les aménagements proposés lors de deux séances d'information et d'échanges survenues les jeudis 10 et 17 novembre au soir.



La future zone 30 inclura le chemin de la Crausaz (déjà en zone 30), le chemin du Crotton jusqu'au carrefour avec le chemin des Bulessees et le chemin de Villard, le chemin des Bulessees jusqu'à l'avenue de la Perrausaz et le chemin des Vignes jusqu'au chemin de Béranges. Trois arrêts de bus sont présents dans le secteur plus un à proximité immédiate sur la route de Blonay. Des cheminements piétons traversent également le secteur notamment en lien avec l'école à proximité, d'autres sont encore à développer.

Les objectifs de la mise en zone 30 sont diverses :

- Améliorer la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, trottinettes et cyclistes) par une réduction des vitesses ;
- Diminuer les nuisances sonores et environnementales ;
- Dissuader le transit ;
- Valoriser l'espace public : gommage de la composante routière, végétalisation des éléments modérateurs, marquage des entrées de la zone ;

En conformité avec la procédure de mise en zone 30, des mesures de vitesse ont été effectuées par la police communale en plusieurs points. Les vitesses pratiquées permettent de déterminer si des aménagements de modération devront accompagner la mise en zone 30 et dans quelle proportion.

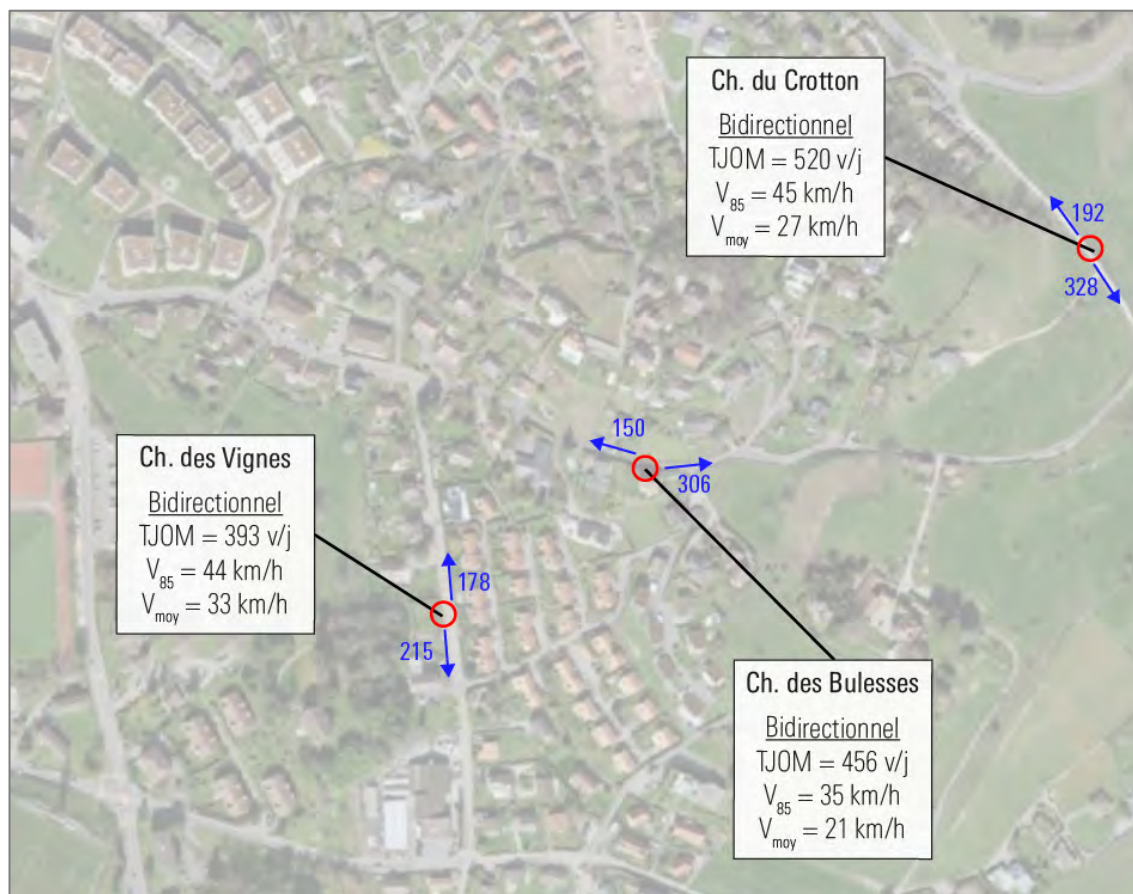


Figure 2 – Mesures de vitesse

Les vitesses constatées sont relativement élevées sur les chemins du Crotton et des Vignes ce qui justifie l'aménagement d'éléments de modération afin de faire respecter la vitesse de projet (30 km/h).

La mesure sur le chemin des Bulesses fait état de vitesses adaptées par rapport au projet de mise en zone 30. Cependant, les participants ont remarqué que la mesure a été effectuée à un endroit non représentatif des pointes de vitesses constatées, à savoir plus en aval à proximité du carrefour avec le chemin des Vignes.

En ce qui concerne la partie aval du chemin des Bulesses, entre le carrefour avec le chemin des Vignes et l'avenue de la Perrausaz, les largeurs de chaussée sont telles que la vitesse de circulation y a d'office été jugée excessive vis-à-vis de son rôle de desserte de quartier.

2 SYNTHESSES DES ECHANGES

La zone a été découpée en 4 tronçons :

- › Le bas du chemin des Bulesses (de l'Avenue de la Perrausaz au chemin des Vignes),
- › le haut du chemin des Bulesses (du chemin des Vignes au chemin du Crotton),
- › le chemin des Vignes
- › le chemin du Crotton.

Deux variantes d'aménagement contrastées ont été présentées pour chacun d'eux, visant à renforcer l'effet de modération du trafic sans remettre en cause les aménagements récemment réalisés.

La partie amont du chemin des Bulesses et le tronçon hors urbanisation du chemin du Crotton n'ont pas fait l'objet de proposition de modération en raison du réaménagement prévu déjà partiellement réalisé sur le chemin des Bulesses et en raison de l'absence d'urbanisation, mais ont tout de même été discutés.

Chaque variante proposait une certaine typologie d'aménagement de modération. L'objectif était de d'obtenir des réactions de la part des participants afin de proposer une solution qui satisfasse un maximum de personnes.

Les positions des arrêts de bus de Bulesses n'ont pas fait l'objet de discussion en raison des fortes contraintes liées à leur aménagement (espace disponible pour un trottoir conforme à la LHand, rayons de giration, etc.).

Avant les séances, il subsistait un doute quant à l'intégration de la partie non-urbanisée du chemin des Bulesses et du chemin du Crotton à la zone 30. Les riverains se sont montrés favorables à cette intégration car de nombreuses personnes viennent s'y promener et les vitesses constatées y sont élevées.

2.1 Bas du chemin des Bulesses

Propositions

La variante 1 propose des rétrécissements latéraux disposés à différents endroits stratégiques (traversées, éléments paysagers présents, carrefours, etc.). Les croisements entre deux voitures sont impossibles au droit des rétrécissements, ceux entre une voiture et un vélo sont possibles.

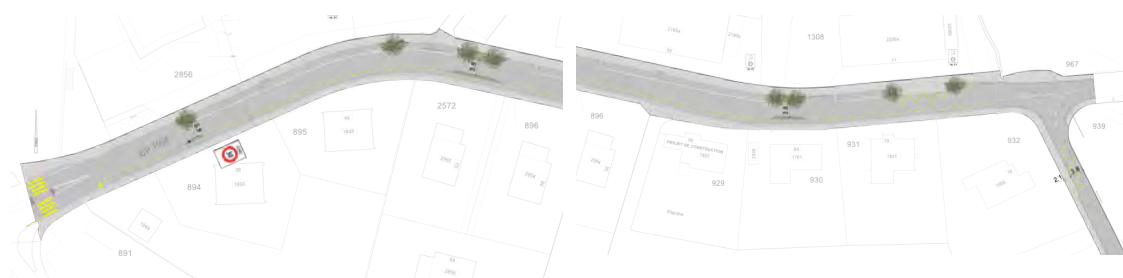


Figure 3 – Chemin des Bulesses, variante 1

La seconde propose des seuils disposés selon la même logique. Les croisements entre deux voitures sont possibles au droit des seuils.

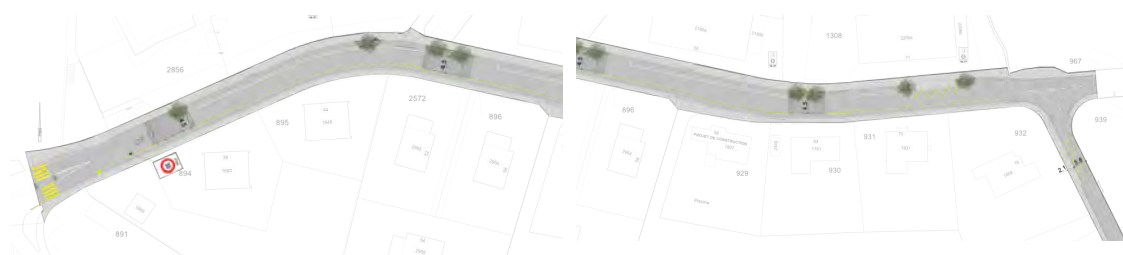


Figure 4 – Chemin des Bulesses, variante 2

Les deux variantes cherchent à maintenir la continuité de la bande cyclable marquée à la montée jusqu'au carrefour avec le chemin des Vignes. Trois places de stationnement sont supprimées dans les deux variantes afin de libérer l'espace nécessaire à l'arrêt de bus.

Discussions – tronçon du bas

De manière générale, les mauvaises conditions de visibilité sont pointées du doigt (pour les véhicules montants, débouchés des accès privés, traversées, carrefour). La modération prévue permettra d'améliorer la situation avec la diminution des distances visibilité nécessaires qui sont proportionnelles à la vitesse de circulation.

Il ne s'est pas dégagé de préférence nette entre une ou l'autre variante. Les éléments peuvent néanmoins être mis en évidence :

Problèmes identifiés / demandes	Réponse
Problèmes de visibilité sur l'ensemble du tronçon (débouchés accès, traversées).	La zone 30 et les éléments modérateurs permettront d'améliorer les conditions de visibilité. La végétation présente devra être entretenue de manière à garantir la visibilité
Problèmes de visibilité au niveau du carrefour Bulesses-Vignes en particulier sur les piétons descendant le chemin de Bulesses, pour les véhicules sortant du chemin des Vignes.	Le trottoir sur le tronçon du haut du chemin des Bulesses va être poursuivi sur une partie du virage ce qui permettra de sécuriser davantage les piétons descendants et traversant la chaussée pour rejoindre le trottoir sur le chemin des Vignes ou pour continuer sur le chemin des Bulesses. Les contrôles de visibilité ne sont pas satisfaisants pour la mise en place d'une priorité de droite (visibilité insuffisante entre le bus descendant et un véhicule sortant de Vignes) considérant l'impossibilité de croisé. Le maintien d'un cédez le passage ou d'un stop est recommandé.
Mauvaises conditions de visibilité pour les bus descendants et s'engageant sur le chemin des Vignes. Des situations conflictuelles ont été observées entre voitures sortantes et bus entrants, notamment car les bus auraient tendance à couper le virage.	La réduction des vitesses et l'aménagement de trottoirs permettront d'améliorer la situation. Un contact doit être planifier entre la Commune et les transports publics VMCV pour affiner le projet dans le secteur.
Proposition d'aménager un seuil sur le carrefour Bulesses-Vignes.	En raison du coût important et de la chaussée refaite à neuf récemment, il est proposé d'accentuer la perceptibilité du carrefour en le revêtant d'une surface colorée. La mise en zone

	30 et le prolongement de trottoir planifié participent à améliorer la situation.
Passage piéton ou trottoir traversant demandé, notamment à proximité du carrefour.	En principe pas de passage piétons dans les zones 30 car cela force à l'utiliser lorsqu'on est à moins de 50 m alors qu'il est possible de traverser partout dans les zones 30. Déplacement d'un seuil proposé en combinaison avec une avancée du trottoir pour servir d'aide à la traversée.
Carrefour avec Perrausaz : Accentuation de l'entrée de la zone 30	Afin de ne pas modifier l'aménagement récent, mise en place d'un seuil à la place du passage pour piétons pour marquer l'entrée dans la zone 30. .
Accentuer l'effet modérateur par la réalisation de seuils et de rétrécissement (simultanément)	Les seuils sont désagréables pour les transports publics. Un remaniement du projet est proposé qui retient l'élément le plus adapté à l'effet recherché : ➤ Seuils (avec ou sans rétrécissement) pour marquer les traversées piétonnes ➤ Rétrécissement pour modérer les vitesses.
Décalage vers l'aval de l'élément modérateur afin de ralentir les véhicules montant avant la courbe. Sécurisation de la traversée piétonne dans la continuité du sentier. Accès privé Bulesses 54 : attention à l'élément intermédiaire de modulation (ne pas péjorer l'entrée et la sortie, ni les conditions de visibilité).	Les positions des éléments de modulation ont été adaptées pour prendre en compte ces remarques.
Mise en place d'un radar pédagogique	A évaluer par la commune, une fois que la zone 30 aura été mise en place.
Elargissement des trottoirs	La chaussée ayant été récemment refaite, une reprise complète impliquerait des coûts disproportionnés.

2.2 Haut du chemin de Bulesses

Un trottoir a été récemment aménagé le long du chemin des Bulesses entre l'arrêt de bus de la Doges et le carrefour avec le chemin des Vignes. Le carrefour où se situe l'arrêt de bus de la Doges sera aménagé en seuil. Un cheminement piéton partira de là en direction du chemin du Crotton.

Les éléments les plus mentionnés ont été les vitesses pratiquées à la descente, le manque de visibilité dans les virages, l'étroitesse du chemin ou encore des conflits constatés sur le trottoir (piéton-vélo, voiture-piéton).

L'étroitesse du chemin rend impossible l'aménagement de rétrécissements latéraux, il est en revanche envisageable de sécuriser le cheminement piéton par des potelets sur certaines portions et d'aménager des seuils en certains endroits.

Problèmes identifiés / demandes	Réponse
Mauvaises conditions de visibilité pointées du doigt (virage aveugle)	La réduction des vitesses permet d'assurer les distances de visibilité. (annexes 2)
Feux de circulation à la montée activable par le bus descendant ?	A évaluer avec les VMCV
Barrière le long du cheminement piéton planifié pour éviter les chutes car en surplomb	Cet élément sera traité lors de la réalisation du cheminement.
Aménagement d'un seuil supplémentaire entre l'arrêt de bus de la Doges et le carrefour Bulesses-Vignes	Il est proposé d'accentuer la perceptibilité de deux accès en revêtant la chaussée d'une surface colorée. La mise en zone 30 améliorera également la situation.
Sécurité des vélos à la montée.	La bordure biaise permet aux cycles d'utiliser le trottoir en cas de croisement avec un véhicule descendant.
Empêchement du transit (riverains autorisés)	Le chemin de Bulesses appartient au domaine public, il n'est pas possible de le réserver aux riverains. Le trottoir traversant sur Crotton et la mise en zone 30 devraient permettre de réduire l'attractivité de cet itinéraire.

2.3 Chemin des Vignes

Propositions

Dans les deux variantes, le trottoir côté amont est maintenu et le passage pour piétons est supprimé mais la traversée piétonne est sécurisée par un rétrécissement latéral.

La rue qui dessert le quartier d'habitation est un chemin privé. Un accord des propriétaires doit être obtenu pour l'intégrer dans la zone 30.

La variante 1 propose des rétrécissements des largeurs de chaussée disposés à différents endroits stratégiques (traversées, éléments paysagers présents, carrefours, etc.). Le carrefour au milieu du tronçon est placé en priorité de droite afin de ralentir les véhicules arrivant depuis le chemin de Béranges, sept places de parc sont maintenues. Tous les arrêts de bus sont mis en conformité avec la LHand.



Figure 5 – Chemin des Vignes, variante 1

La seconde propose un trottoir continu entre le chemin des Bules et le débouché du sentier de la Faraz ce qui a pour conséquence la suppression de toutes les places de parc. Un seuil est proposé au niveau du carrefour pour ralentir tous les véhicules et renforcer la priorité de droite. L'arrêt de bus Vignes côté montagnes n'est pas mis en conformité avec la LHand car n'étant desservi que par quelques courses par jour.



Figure 6 – Chemin des Vignes, variante 2

Discussions

Les points les plus discutés ont été la sécurité des piétons notamment lors des traversées, ainsi que le traitement du carrefour en raison du statut privé de la rue débouchant sur le chemin des Vignes.

Problèmes identifiés / demandes	Réponse
Si le fait d'avoir un trottoir continu des deux côtés a été vu positivement car de nombreux élèves passent dans le secteur, son utilité a été relativisée au vu du peu d'habitation desservie et des pertes de place de parc que cette variante engendre.	ok
Maintien de passage piétons	La mise en zone 30 et les rétrécissements prévus à la hauteur des traversées devraient suffire à sécuriser les piétons.
Conformité de tous les arrêts avec la LHand	ok

Le fait de mettre le carrefour en priorité de droite a été mal vu par une majorité de riverains car c'est un accès privé. Il a été proposé de mettre un trottoir traversant.	Cette mesure sera maintenue en raison de l'effet modérateur de cette mesure. Le chemin privé dessert près de 40 habitations, soit plus que les deux autres branches du carrefour. Les conditions de visibilité ont été vérifiées et sont satisfaisante pour peu que la végétation soit suffisamment taillée. Un seuil permettra d'accentuer la perceptibilité du carrefour et ralentir davantage les vitesses. La mise en zone 30 du chemin privé doit être validée par les propriétaires, dans le cas contraire, un trottoir traversant sera proposé
---	--

2.4 Chemin du Crotton

Les deux variantes proposent une réduction de la composante routière du carrefour afin de modérer les vitesses d'insertion en cassant la linéarité, de végétaliser et de sécuriser les piétons. La présence d'un trottoir traversant ou d'un passage pour piétons distingue les deux propositions.

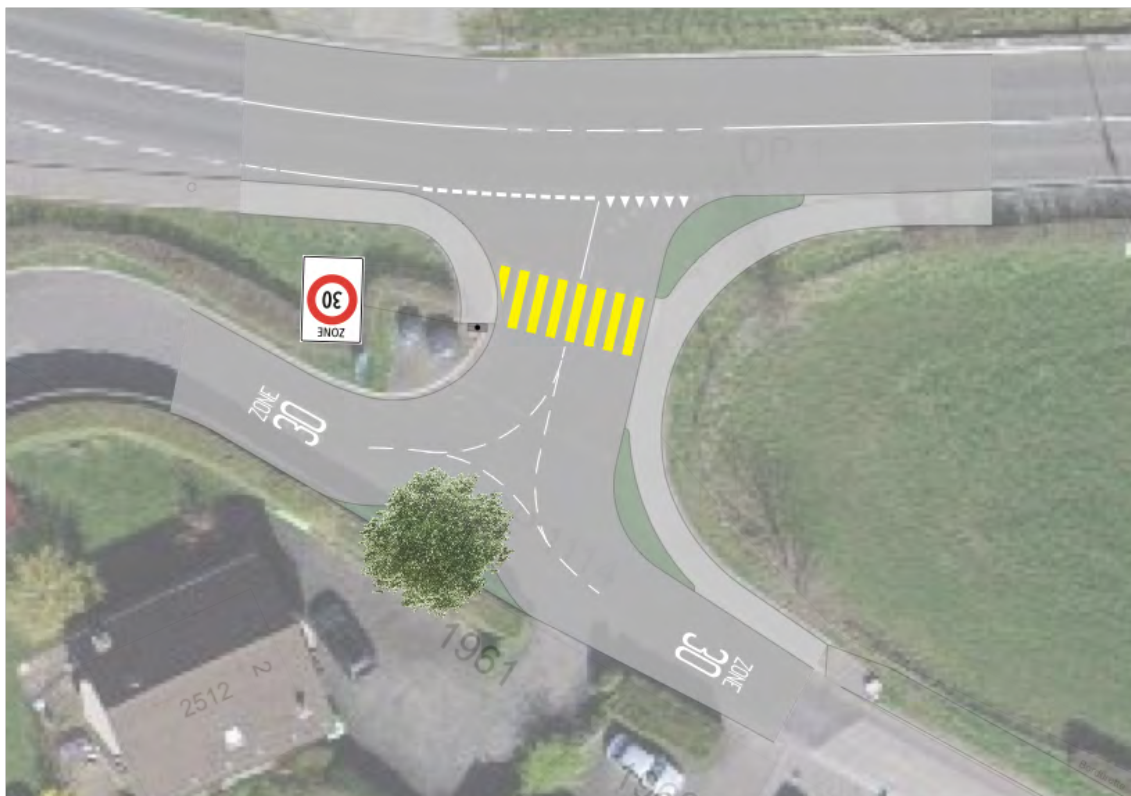


Figure 7 – Chemin du Crotton, variante 1



Figure 8 – Chemin du Crotton, variante 2

Discussions

Les points de discussion pour ce tronçon sont principalement la sécurité des piétons, que ce soit au niveau de la traversée du débouché du chemin du Crotton, mais également ceux se dirigeant vers le Crotton depuis Crausaz.

Problèmes identifiés / demandes	Réponse
Trottoir traversant plébiscité à l'unanimité.	
Changement de côté du cheminement piéton planifié n'est pas optimal car de nombreux piétons restent du côté montagne. Il est proposé de marquer davantage la traversée avec un seuil ou un rétrécissement latéral.	Aménagement proposé.
Attention aux conditions de visibilité dans le carrefour, choix et entretien de la valorisation paysagère (végétation). Arbre pas trop grand demandé (habitantes du n° 2).	Ok.
Vélos circulant sur le trottoir de la RC	Ce point ne peut être traité dans le cadre de la zone 30.
La modification du carrefour pourrait poser des problèmes de croisement	La viabilité de l'aménagement sera vérifiée.

3 ANNEXES

3.1 Plan d'ensemble des interventions retenues

3.2 Schémas de visibilité

Lausanne, le 22 décembre 2022

› **t e a m +**

Véronique de Sepibus, ing. civil dipl. EPFL
Camille Lepetit, dipl. géogr. UNINE

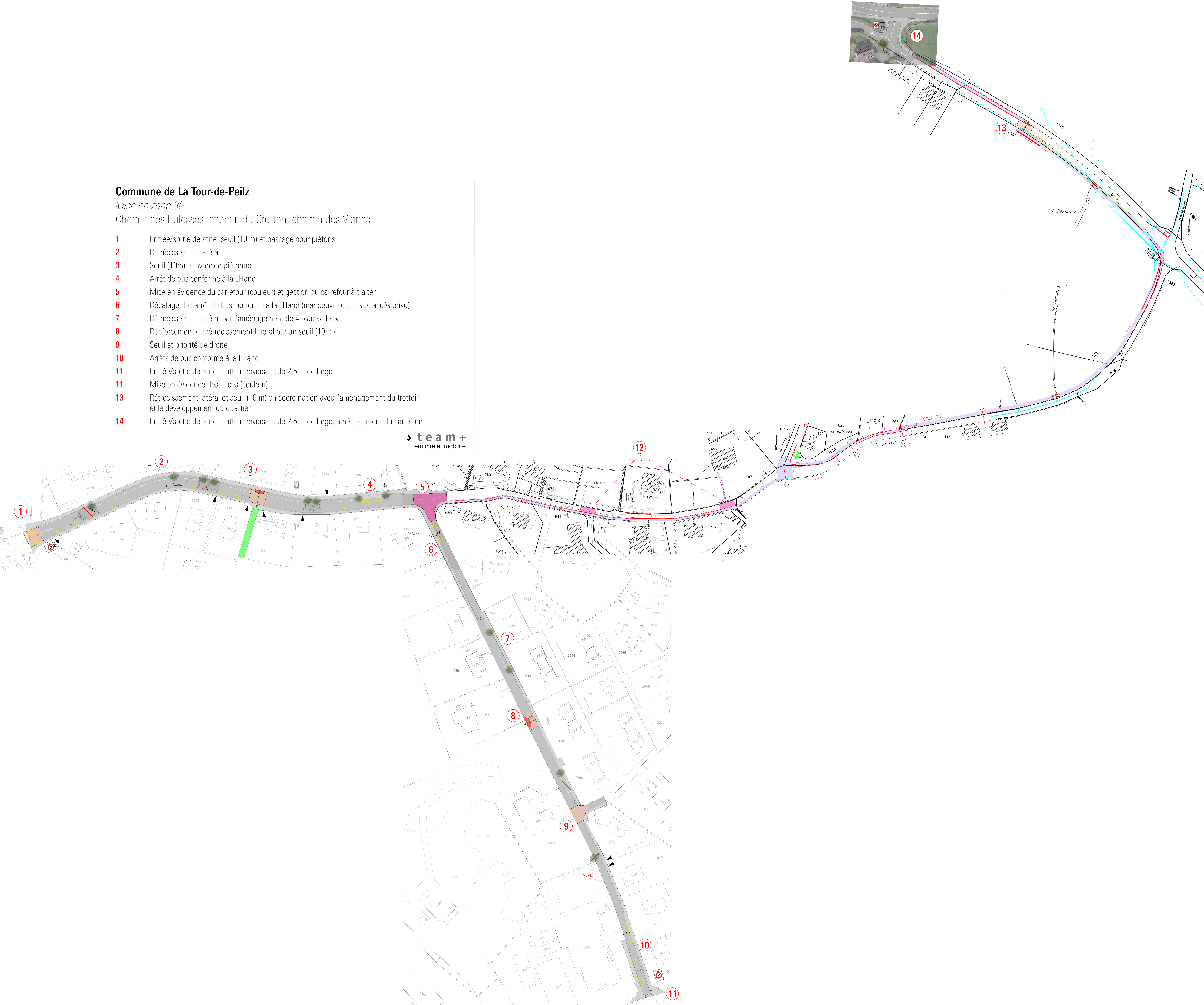
Commune de La Tour-de-Peilz

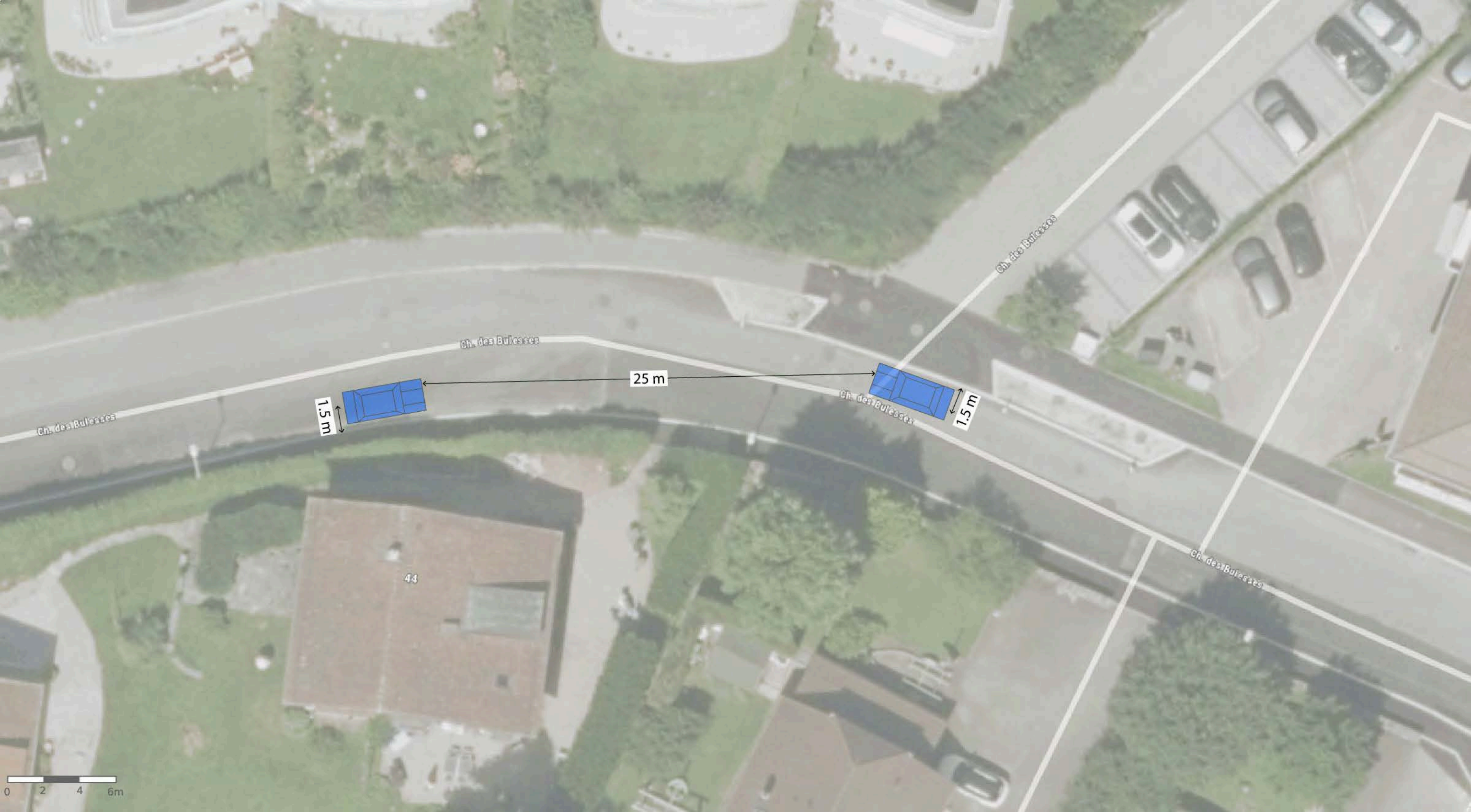
Mise en zone 30

Chemin des Bulesses, chemin du Crotton, chemin des Vignes

- 1 Entrée/sortie de zone: seuil (10 m) et passage pour piétons
- 2 Rétrécissement latéral
- 3 Seuil (10m) et avancée piétonne
- 4 Arrêt de bus conforme à la LHand
- 5 Mise en évidence du carrefour (couleur) et gestion du carrefour à traiter
- 6 Décalage de l'arrêt de bus conforme à la LHand (manoeuvre du bus et accès privé)
- 7 Rétrécissement latéral par l'aménagement de 4 places de parc
- 8 Renforcement du rétrécissement latéral par un seuil (10 m)
- 9 Seuil et priorité de droite
- 10 Arrêts de bus conforme à la LHand
- 11 Entrée/sortie de zone: trottoir traversant de 2.5 m de large
- 11 Mise en évidence des accès (couleur)
- 13 Rétrécissement latéral et seuil (10 m) en coordination avec l'aménagement du trottoir et le développement du quartier
- 14 Entrée/sortie de zone: trottoir traversant de 2.5 m de large, aménagement du carrefour

team+
territoire et mobilité





Ch. des Buleesses

Ch. des Buleesses

25 m

1.5 m

44

Ch. des Buleesses

1.5 m

Ch. des Buleesses

Ch. des Buleesses

0 2 4 6m



111

Ch. des Buleesses

Ch. des Buleesses

Ch. des Buleesses

1.7 m

25 m

1.5 m

Ch. des Buleesses

0 2 4 6m



111

Ch. des Buleesses

25 m

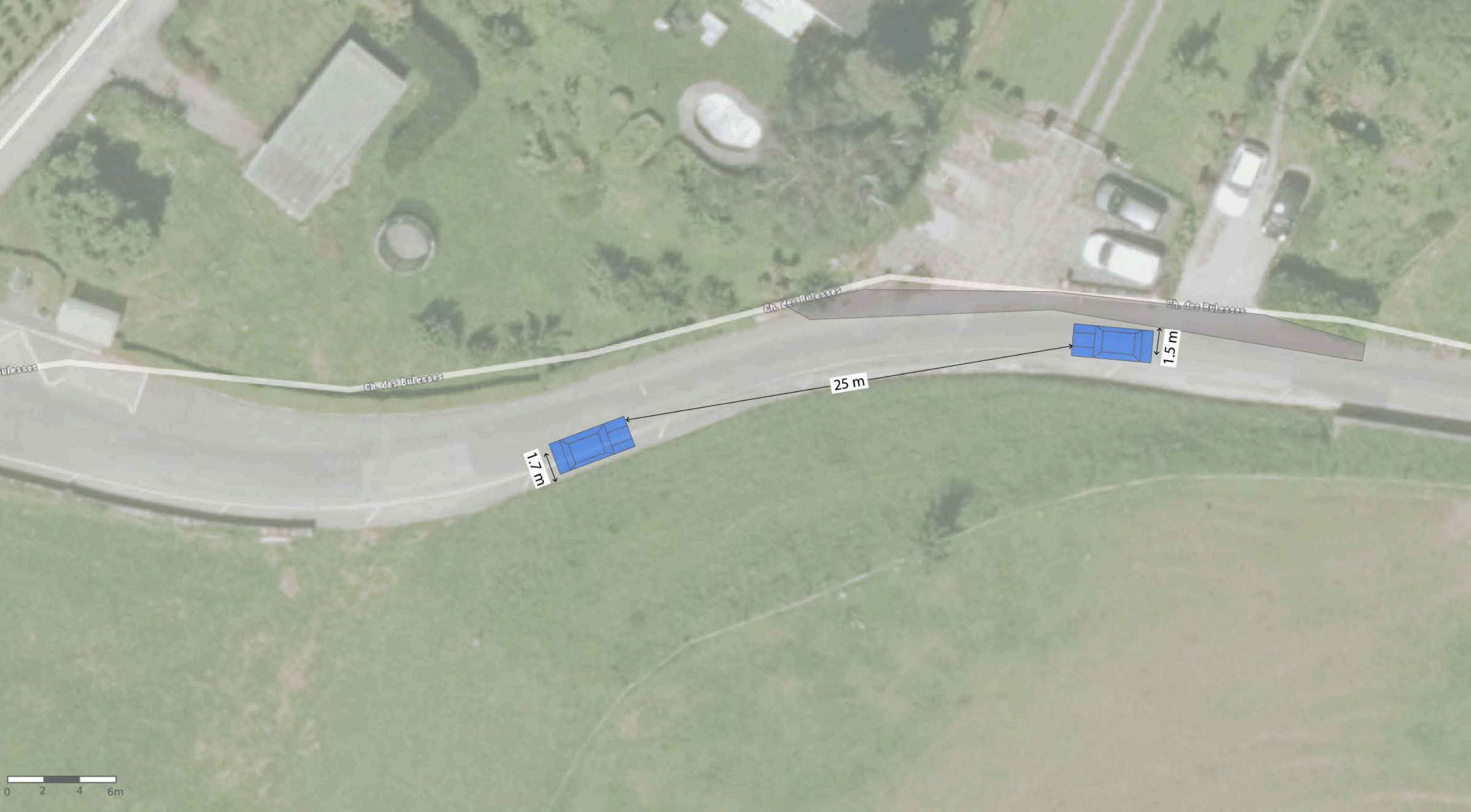
Ch. des Buleesses

1.5 m

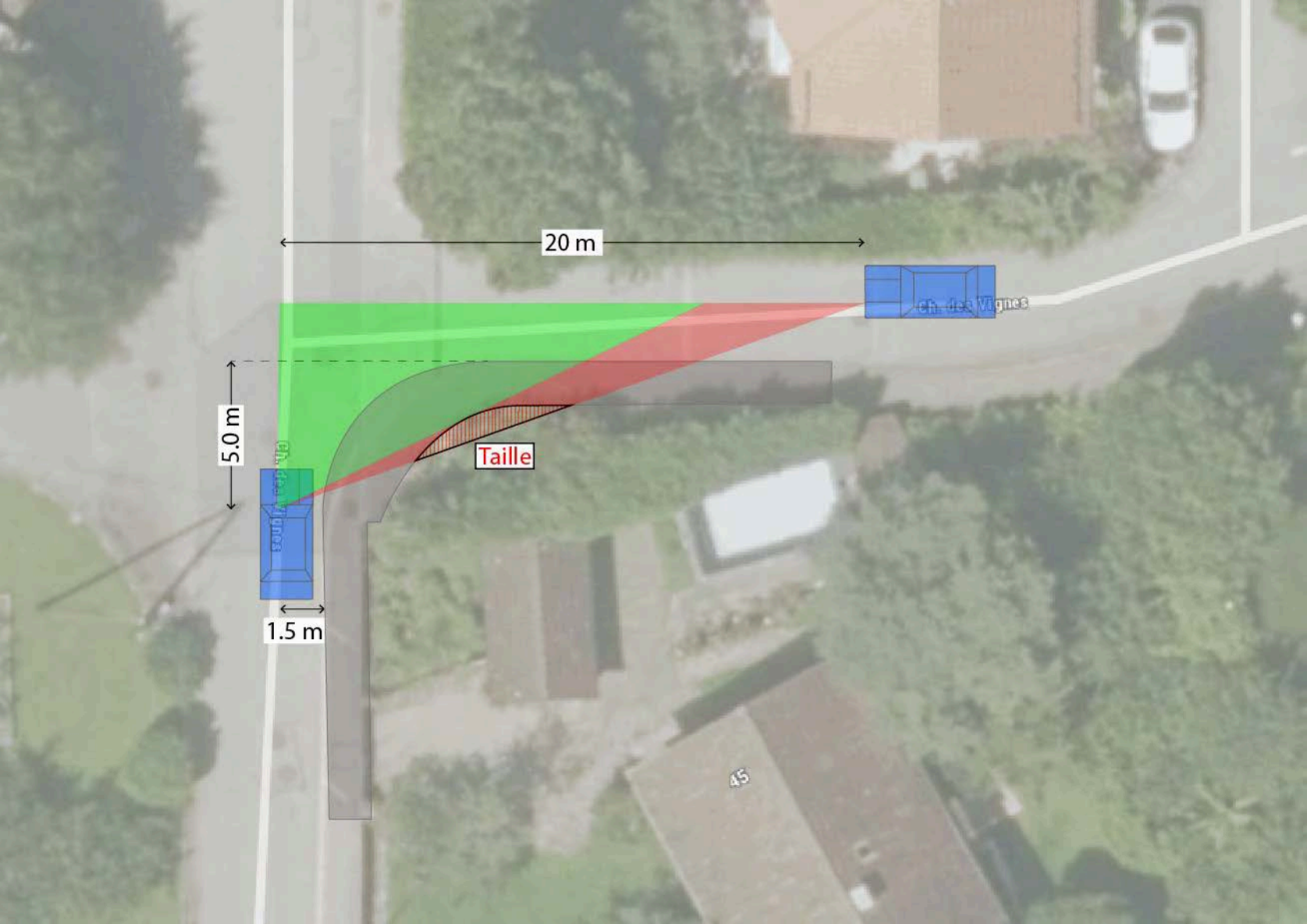
Ch. des Buleesses

Ch. des Buleesses

0 2 4 6m



0 2 4 6m



20 m

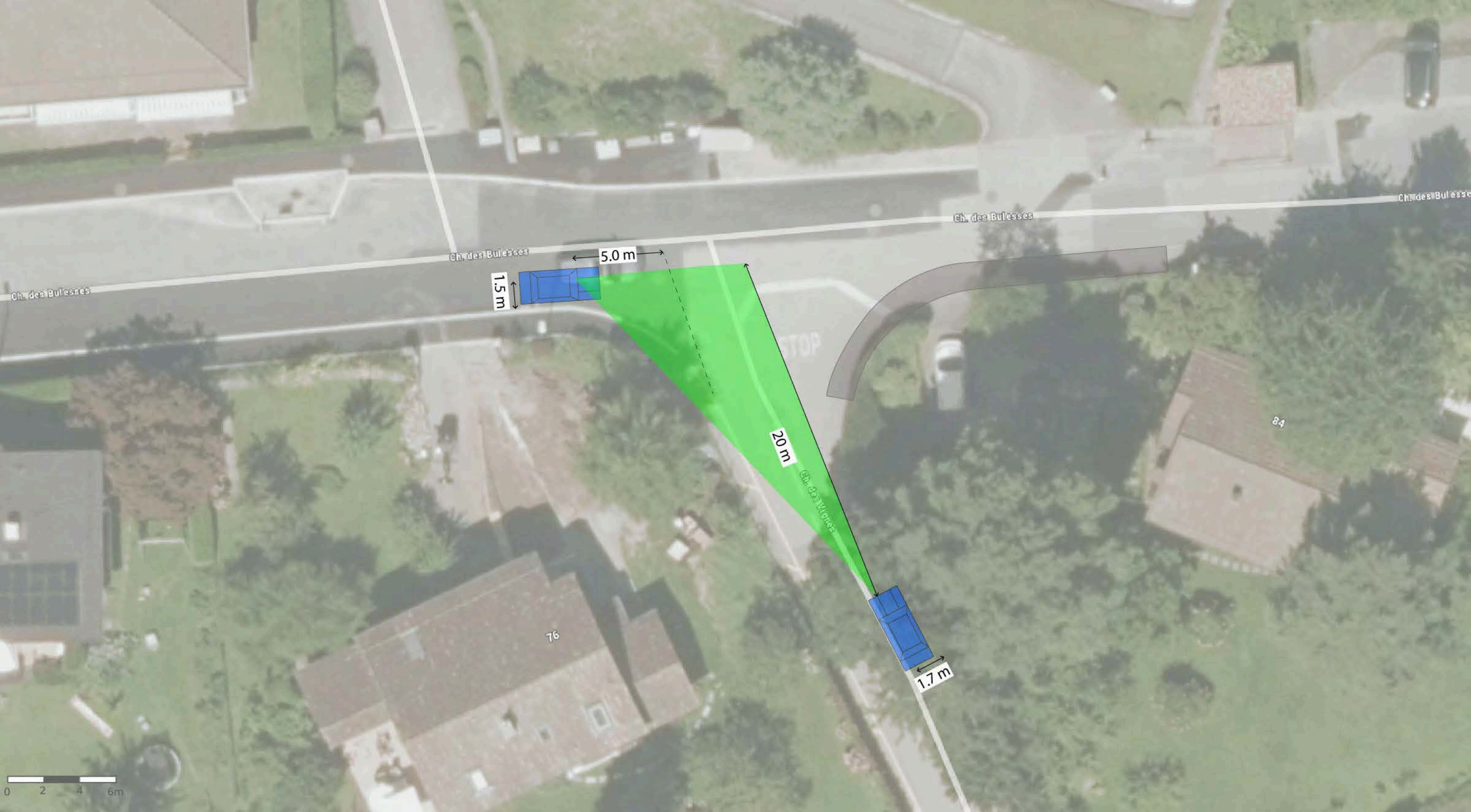
5.0 m

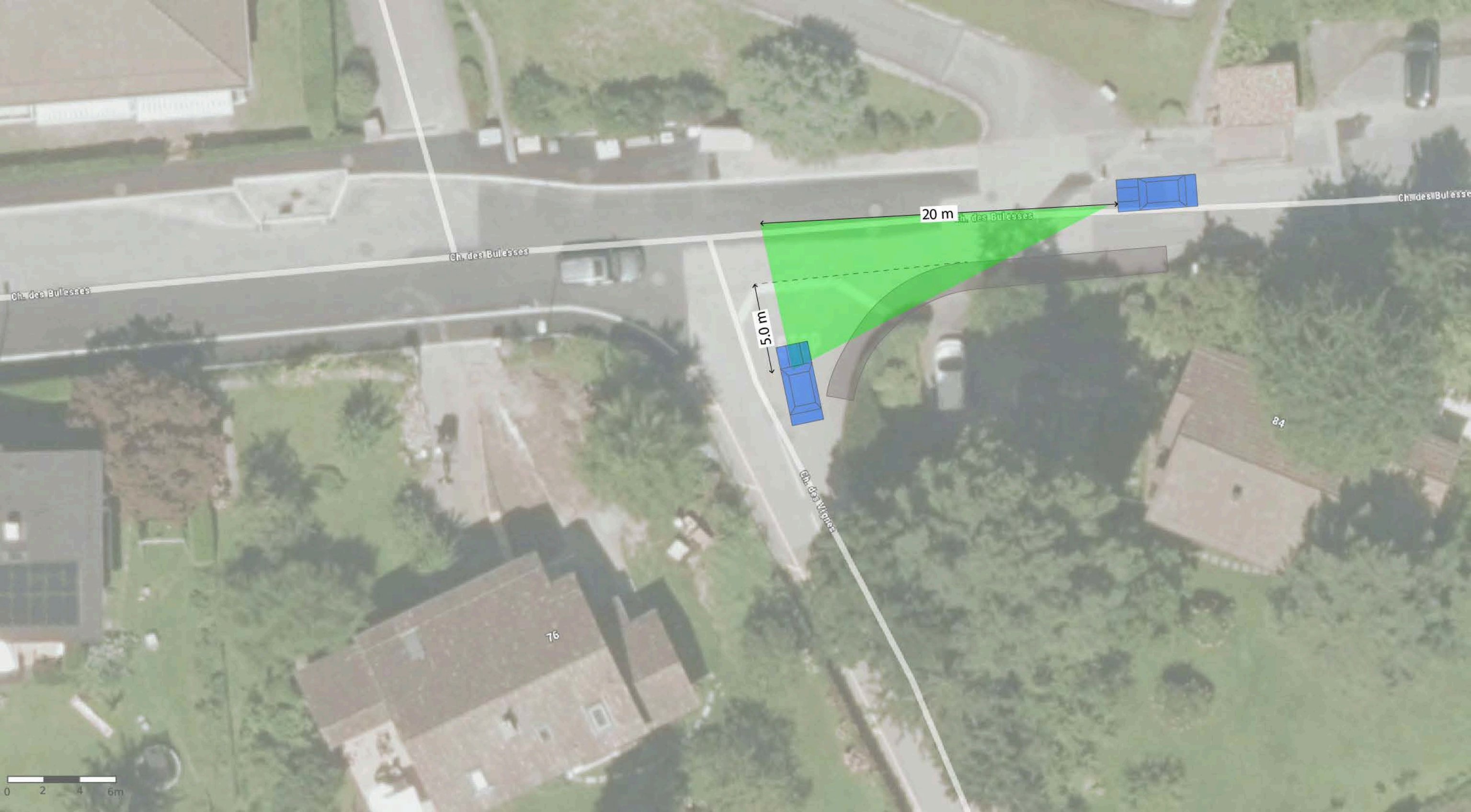
1.5 m

Taille

Ch. des Vignes

45





Ch. des Buleesses

20 m

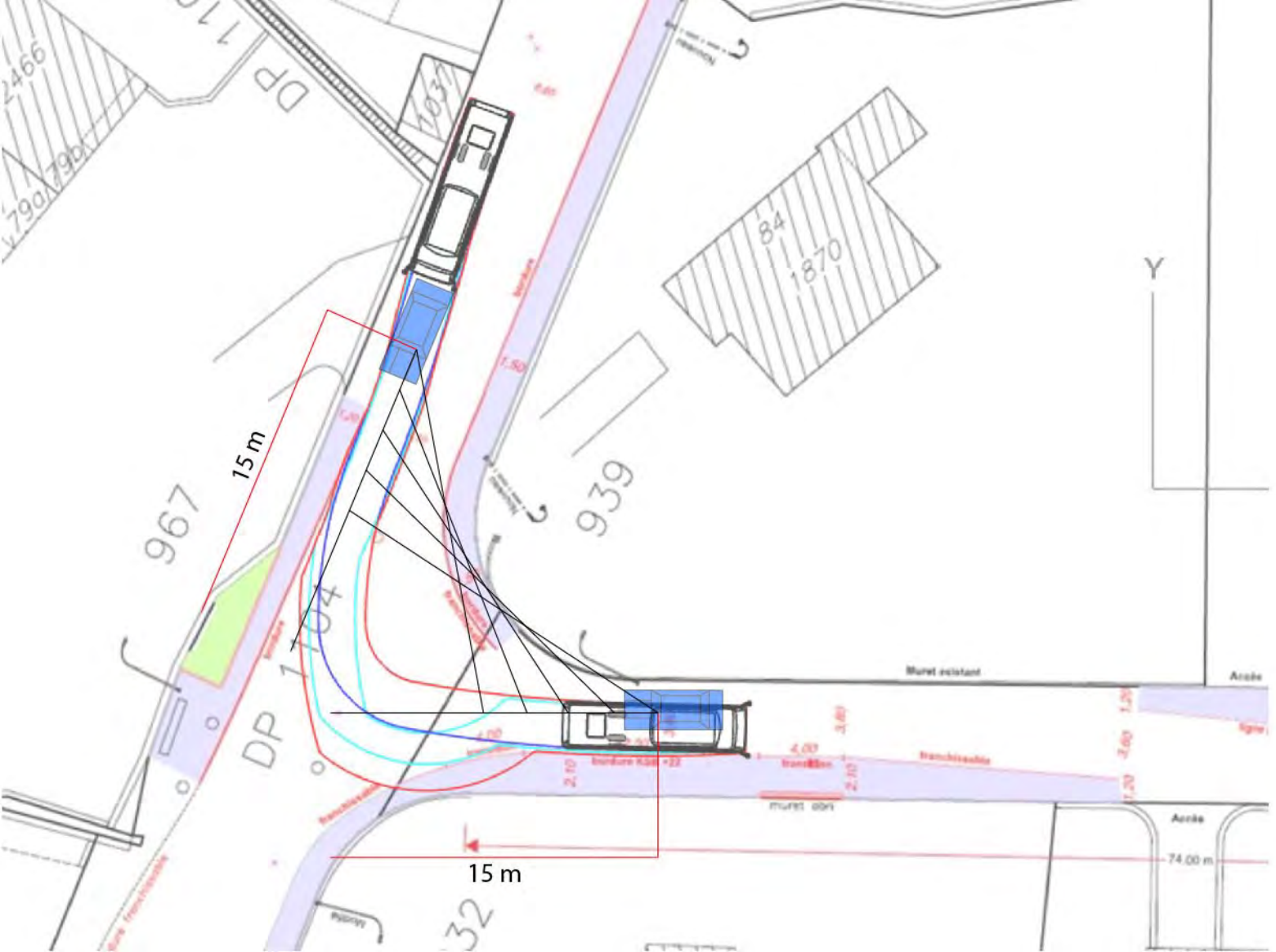
5.0 m

Ch. des Vignes

76

84

0 2 4 6m



REÇU 10 JAN. 2024

Radu et Diana Dan
Chemin des Vignes 12
1814 La Tour de Peilz

	Original	Copie
Municipalité		
MW	✓	
JN	X	
SD		
GL		
RT		
PK		
AS		
AI		
VM		
PV		
Espaces publics		
Garde-Port		
Police constructions		

Recommandé

Madame Elise Kaiser
Monsieur Maximilien Walter
Urbanisme et travaux publics
Maison de commune
Grand Rue 46
CP 304
1814 La Tour de Peilz

La Tour de Peilz, le 9 janvier 2024

Opposition au projet 30 km/h ch. des Buleesses, des Vignes

Madame, Monsieur,

À la suite de la mise à l'enquête de l'aménagement d'une zone 30 km/h sur les chemins des Buleesses, des Vignes etc. du 12 décembre 2023, nous déclarons former opposition au projet.

En général, nous prenons connaissance d'un projet qui tente de résoudre des problèmes inexistants. La Notice de mobilité même l'avoue, les vitesses pratiquées dans le secteur « ne demandent que des mesures légères » pour les chemins des Vignes et du Crotton, respectivement « aucune mesure additionnelle » pour le reste des chemins. Concrètement, on ne constate pas de lacune de sécurité, de surcharge de trafic ou de pollution excessive. Tout de même, en plus de la limitation de vitesse, en soi inoffensive, le projet propose des mesures inutiles, voire contraires aux objectifs du projet.

Concrètement, nous invoquons les raisons suivantes pour notre opposition :

1. « Cédez-le-passage » dans la descente du chemin des Buleesses

Cette mesure remplace un risque par un autre, plus important. Certes, la visibilité aujourd'hui n'est pas idéale. Mais un simple miroir suffirait amplement pour résoudre le problème.

La mise en place d'une voie prioritaire en courbe semble intéressante sur la planche du bureau d'ingénieurs, mais dans la pratique tout conducteur sait que ça rend une intersection plus susceptible aux erreurs. Les conducteurs risquent donc de griller le panneau « céder le passage » dans la descente du chemin des Buleesses. Encore plus grave, les conducteurs montant le ch. des Buleesses seront confrontés à un manque de visibilité à droite et risquent, eux aussi, d'ignorer la priorité du ch. des Vignes.

Un exemple flagrant se trouve à l'intersection av. Muller / av. du Clos d'Aubonne. La modification effectuée il y a quelques années selon la même logique pose un vrai problème de sécurité routière

depuis. Les conducteurs arrivant de l'av. Muller et tournant à gauche se font systématiquement couper la route par les véhicules venant de gauche par manque de visibilité.

2. Création d'un trottoir franchissable dans la partie nord du ch. des Vignes

La logique derrière la création d'un trottoir franchissable n'est pas évidente. Quel est le gain de sécurité pour les piétons, comparé à la situation actuelle ? Minime, si les véhicules continueront à pouvoir rouler sur le trottoir, voire y seront obligés.

Si c'est vraiment la sécurité qui anime ce projet, il faut aller au bout de la réflexion et construire un trottoir non-franchissable qui protège les piétons et en même temps mettre en place un sens unique sur le ch. des Vignes.

3. Arrêt de bus sur le Chemin des Vignes

Pour rappel, après le réaménagement du ch. des Bulessees, l'arrêt de bus Bulessees n'a jamais été remis à l'état antérieur, à savoir avec suffisamment de place sur la chaussée et sur le trottoir, un abri pour les passagers et une bonne sécurité. Pourtant, ce projet-là promettait que « les haltes seront rénovées et mises en conformité », non pas déplacées, avec une fin des travaux en décembre 2021. Nous voilà en janvier 2024, le provisoire dangereux et exposé y est toujours au ch. des Vignes, donnant l'impression que la décision de déplacer l'arrêt était prise avant de consulter la population.

Pour nous, il suffit de tenir les promesses du projet susmentionné et remettre en place l'ancien arrêt. Déplacer la halte d'un endroit suffisamment large à un autre plus étroit, tel que l'entrée nord du ch. des Vignes, ne pourra jamais donner le même niveau de confort et sécurité aux passagers. Sur un trottoir large de 2.20 m, un abri minuscule et n'offrira pas assez de protection contre les intempéries.

4. Plan d'alignement du chemin « Bulessees-Sully » du 09.10.1929

Le projet propose une dérogation au plan d'alignement du chemin « Bulessees-Sully ». Avec la création du trottoir, certaines parties de ce plan n'ont plus lieu d'être.

Notamment, le projet devrait aller plus loin et spécifier la levée l'interdiction de bâtir au long du ch. des Vignes. Les propriétaires devraient pouvoir utiliser ces surfaces, en conformité avec la police des constructions.

Comme exemple, les maisons jumelées du Chemin des Béranges 160-162 ont pu aménager des abris voiture proches de la route, ce qui devrait possible aussi au ch. des Vignes.

5. Avancée piétonne et rampe à la hauteur du chemin pédestre no. 928 sur le ch. des Vignes

Actuellement la sécurité de l'endroit est exemplaire et le chemin pédestre très peu utilisé. La modification proposée n'est pas justifiée par un besoin concret et introduit un risque additionnel.

La mise en place de l'avancée et de la rampe donnera la fausse impression aux piétons, surtout aux enfants, d'avoir la priorité à la traversée de la route. Pourtant, la loi est claire sur ce point, à savoir, que dans une zone 30 km/h ce sont les voitures qui sont prioritaires, sauf sur les passages piétons que le projet propose de supprimer. Donc une situation propice aux incidents, comme le montre

l'aménagement dans l'intersection av. Clos d'Aubonne/av. de la Gare/av. de Traménaz où une rampe est présente. Tous les jours il y a des malentendus entre les conducteurs prioritaires et les piétons, qui pensent être prioritaires, mais ne le sont pas.

6. Différentes rampes dans le secteur en cause

Différentes rampes sont proposées, alors que dans une zone 30 km/h, l'amélioration qu'elles apportent à la sécurité routière est minime. En même temps, l'effet négatif sur la pollution est non négligeable. Une telle rampe force les conducteurs à freiner et réaccélérer, ce qui pollue davantage. Et surtout, les trains de roulement des véhicules sont extrêmement bruyants lors de l'impact avec la rampe.

En outre, le projet mentionne la norme VSS 40 213, ce qui laisse entendre que les rampes seront éventuellement peintes. Si tel est le cas, selon les normes, la peinture au sol devrait avoir une bonne adhérence. Pourtant, un contrôle pratique à différents endroits dans la commune révèle le contraire. Cette situation présente un danger aussi bien pour les piétons que pour les deux roues.

7. Suppression des places de stationnement

Le projet propose la suppression des places de stationnement sans examiner un remplacement.

Sur un espace de 200 m, sur le ch. des Vignes et le ch. des Bulesse, nous comptons huit places de stationnement qui disparaissent au total. Des places de parc sont indispensables dans un quartier où il fait bon vivre. Entre les artisans, les visites, les véhicules de la commune ou de la protection civile, les rive-reins etc. les places susmentionnées sont toujours bien utilisées. Compte tenu de la densification du quartier, la demande de stationnement ne pourra qu'augmenter. En revanche, la suppression de ces places engendrait des difficultés inutiles dans le quotidien des habitants et risque d'augmenter le trafic, pendant que les conducteurs cherchent un stationnement. Une répercussion sur la valeur des propriétés est à craindre.

Un regard vers la commune voisine de Vevey, où les conditions de trafic et de sécurité routière sont désastreuses, entre autres à cause de la diminution du nombre de places de stationnement, suffit pour anticiper les conséquences de cette mesure.

Nous concluons dès lors à ce qu'il vous plaise refuser le projet dans son état actuel.

Veillez croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.

A blue ink signature, appearing to be 'Radu Dan', written in a cursive style.

Radu Dan

A blue ink signature, appearing to be 'Diana Dan', written in a cursive style.

Diana Dan

Madame et Monsieur
Diana et Radu Dan
Chemin des Vignes 12
1814 La Tour-de-Peilz

La Tour-de-Peilz, le 4 mars 2024

Traité par : J. Neveu

42.03-SUTP-2403-JN-vm-03-014-09-zone-30-conciliation-retour-Dan.docx

Opposition à l'enquête LRou – Réaménagement et création d'une zone 30 km/h aux chemins des Bulesse, du Crotton, des Vignes, de Béranges et du Gregnolet

Madame, Monsieur,

Suite à votre opposition du 9 janvier dernier et conformément à l'art. 13 de la Loi sur les routes (LRou) et à l'art. 40 de la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC), nous vous avons conviés à une séance de conciliation le jeudi 22 février 2024 à 08h30 en présence de Mme V. de Sepibus, ingénieure du bureau de mobilité Team Plus SA et de M. F. Guex, ingénieur civil du bureau B+C Ingénieurs SA.

En réponse à votre opposition du 9 janvier, et comme évoqué lors de cette séance, nous souhaitons vous transmettre les éléments suivants.

« Cédez-le-passage » dans la descente du chemin des Bulesse

Dans une zone 30 km/h, la priorité de droite est la règle. Néanmoins, dans ce carrefour, la visibilité pour un véhicule sortant du chemin des Vignes sur un véhicule descendant du chemin des Bulesse n'est pas garantie, même à 30 km/h. Dès lors, une exception à ce principe a pu être discutée avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et un cédez-le-passage est prévu.

Cette modification du régime de priorité permettra également de diminuer de façon importante la vitesse des véhicules descendant du tronçon raide du chemin des Bulesse, qui ne seront plus prioritaires.

Par rapport à la problématique de visibilité des véhicules montant du chemin des Bulesse que vous évoquez, une signalisation adéquate sera mise en place lors des travaux afin que les usagers s'habituent au nouveau régime de priorité.

Création d'un trottoir franchissable dans la partie nord du chemin des Vignes

Le gabarit de la route étant étroit, il ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ce cas de croisement devant pouvoir être possible, la variante de trottoir franchissable a été retenue ; il est impossible de prévoir un trottoir « normal ». Le trottoir franchissable permet une meilleure sécurisation des piétons par rapport à la situation actuelle (bande jaune marquée au sol). Si la situation l'exigeait, des potelets ponctuels pourraient être posés ultérieurement afin d'améliorer la sécurisation des piétons et éviter que des véhicules ne circulent sur ce trottoir de façon non-ponctuelle.

Arrêt de bus sur le chemin des Vignes

Plusieurs variantes ont été étudiées quant au positionnement des arrêts de bus et celle présentée est la meilleure option aux yeux de la Municipalité, qui l'a retenue pour le projet. La position de l'arrêt de bus sur le chemin des Vignes permet de mettre ce dernier en conformité avec la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), ce qui est obligatoire. Cela n'aurait pas été possible si l'arrêt avait été placé dans la descente du chemin des Bulessees, juste avant le carrefour.

Plan d'alignement du chemin « Bulessees-Sully » du 09.10.1929

La mise à jour des plans d'alignements est prévue au programme de législature de la Municipalité. Dans l'intervalle, consciente de la vétusté de ce document, la Municipalité peut entrer en matière sur des dérogations justifiées à ce plan.

Avancée piétonne et rampe à la hauteur du chemin piédestre n° 928 sur le chemin des Vignes

Actuellement, les piétons n'ont quasiment pas de visibilité sur la route depuis le cheminement piétons menant à La Faraz. Lors des ateliers participatifs avec les habitants, ce type d'aménagement a été sollicité. Une avancée piétonne permet d'offrir une zone de dégagement et améliore la visibilité sur et pour les piétons.

Dans une zone 30 km/h, les piétons n'ont effectivement pas la priorité mais il est demandé aux conducteurs de rouler de manière prudente et prévenante. La création d'un seuil au droit de cette traversée piétonne permet à tous les usagers de visualiser qu'il s'agit d'une traversée préférentielle et que toute la prudence requise est donc de mise.

Différentes rampes dans le secteur en cause

Ces seuils seront d'une hauteur de 6 cm selon la norme. Les pentes seront confortables pour les transports publics, et donc également pour les usagers en voitures. Les voitures respectant la future limitation de vitesse prévue de 30 km/h ne devraient pratiquement pas ralentir au droit de ces seuils. Ceux-ci permettent également de rendre plus visibles plusieurs intersections ou points d'attention pour les conducteurs.

Par ailleurs, la peinture prévue des surfaces colorées sera effectuée selon la norme et de type rugueuse.

Suppression des places de stationnement

La nombre des places supprimées a été réduit au strict minimum pour les besoins du projet. Il n'a pas été possible de les compenser dans le quartier au vu des normes de visibilité, des accès privés et du faible espace disponible sur le domaine public. Par ailleurs, il est rappelé que le parking de la Faraz est situé à une distance raisonnable du chemin des Vignes.

Mise en sens unique du chemin des Vignes

Evoquée en séance, la mise en sens unique du chemin des Vignes n'est pas envisageable en raison du trafic des bus qui se fait dans les deux sens. Par ailleurs, la gêne pour les riverains serait importante et un sens unique peut avoir un effet contraire à celui recherché (augmentation de la vitesse de par la certitude de ne pas avoir de véhicule dans le sens inverse). Cette option a donc été écartée.

Au vu de notre retour sur vos remarques, nous vous proposons de retirer votre opposition par retour de ce courrier signé et daté.

Nous vous prions de nous donner réponse pour le **15 mars 2024** au plus tard.

Pour votre information, le projet sera prochainement transmis au Conseil Communal. Ce dernier sera sollicité pour approuver le projet et lever les éventuelles oppositions encore pendantes. Pour autant que le Conseil communal puis la Direction générale de la mobilité et des routes approuvent le projet, les oppositions encore pendantes seront levées et une voie de recours au Tribunal cantonal sera ensuite possible selon la Loi sur les routes et selon la loi sur la procédure administrative (LPA-VD).

Dans l'intervalle, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

URBANISME ET TRAVAUX PUBLICS

La municipale :

Le chef de service :

Elise Kaiser

Maximilien Walter

Retrait d'opposition

Nous soussignés,
confirmons retirer notre opposition du 9 janvier 2024 formulée à l'encontre du projet de réaménagement et de création d'une zone 30 km/h aux chemins des Bulesse, du Crotton, des Vignes, de Béranges et du Gregnolet, mis à l'enquête publique du 13 décembre 2023 au 11 janvier 2024 selon la Loi sur les routes

Lieu, date et signatures :

.....

