

Vevey / La Tour-de-Peilz  
Boulevard d'Arcangier

## Étude de sécurisation et d'aménagement d'une zone 30



Rapport technique

Novembre 2022



Tél : +41 (0)24 425 33 44  
[info@cgingenieurs.ch](mailto:info@cgingenieurs.ch)

Christe & Gyga  
Ingénieurs Conseils SA

Rue du Lac 6 - Case postale  
1401 Yverdon-les-Bains



## 1. CONTEXTE ET BUTS DE L'ÉTUDE

Le Boulevard d'Arcangier, situé sur les territoires des Communes de Vevey et de la Tour-de-Peilz, a fait l'objet d'une pétition de riverains demandant la mise en zone 30 de la rue, afin de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la sécurité des usagers. Les deux Communes ont ainsi décidé de lancer une étude d'aménagement afin de concrétiser ce principe d'exploitation.

Dans ce contexte, le bureau Christophe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, spécialiste en études de mobilité basé à Yverdon-les-Bains, a été chargé de réaliser une étude d'aménagement en vue d'exploiter le Boulevard d'Arcangier en zone 30.

Le **but** de l'étude est d'établir une proposition d'aménagement qui permette de mettre en œuvre une zone 30. La mise en place de cette zone a été validée par la Municipalité de Vevey, tout en demandant que des aménagements légers soient privilégiés, étant donné qu'un réaménagement complet de l'axe n'est pas souhaité à court terme. L'aménagement devra ainsi inciter à une réduction suffisante des vitesses pratiquées, en vue de la légalisation de la zone 30, tout en assurant la sécurité de l'ensemble des usagers et en respectant au mieux les contraintes données par les bords de chaussée existant, l'écoulement des eaux et l'arborisation.

Dans le cadre de l'étude, une soirée participative a été organisée le mardi 28 juin 2022. Lors de cette séance, les riverains ont pu s'exprimer sur leurs pratiques et ressentis, ainsi que sur les premières orientations d'aménagement.

Le **périmètre de l'étude**, concerne l'ensemble du Boulevard d'Arcangier, du carrefour giratoire avec la Rue de Blonay et le Boulevard Paderewsky (Commune de Vevey) au carrefour giratoire de l'Avenue des Alpes et l'Avenue de Perrausaz (Commune de la Tour-de-Peilz).

## 2. DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL

Figure 1

Les aménagements existants sont représentés en Figure 01. Le Boulevard d'Arcangier est aujourd'hui un axe important du réseau routier communal reliant Vevey à la Tour-de-Peilz. L'axe sert notamment de liaison avec la jonction autoroutière de Vevey pour une partie de la Tour-de-Peilz. Le boulevard d'Arcangier est utilisé par beaucoup d'usagers pour éviter la route du Lac, souvent congestionnée.

Le Boulevard (y compris l'Avenue de Rollier) propose aujourd'hui une quarantaine de places de parc (gratuit, max. 3h). 35 places se trouvent sur le territoire de la Ville de Vevey (sur lesquelles il est possible de stationner avec un macaron zone D ou pendulaire) et 7 places se situent du côté de la Tour-de-Peilz (sur lesquelles il est possible de stationner avec un macaron zone A).

Le boulevard est en courbe, ponctué d'arbres espacé d'environ 10m du côté de Vevey. Ces arbres amènent beaucoup d'ombre sur le Boulevard, ce qui réduit la visibilité. Au droit des passages piétons, les visibilités sont insuffisantes en raison de l'épaisseur des troncs. Les places de parc se trouvent toutes du côté amont de la chaussée, à l'extérieur du virage, à cheval sur la chaussée et le trottoir.

Au droit des places, le gabarit restant pour la circulation est de 5,5 m, avec un trottoir de 1,7 m de part et d'autre de la chaussée (insuffisant au sens de la norme VSS 40 070, min. 2m). En dehors des zones de stationnement, la chaussée présente un gabarit de 6m et le trottoir est variable entre 1,7 m (au droit des arbres) à environ 3,10m. Du côté de la Tour-de-Peilz, le gabarit de chaussée est plus généreux avec 6,8m tandis que les trottoirs présentent des largeurs variables entre 1,4m et 2,1m.

La réduction de gabarit de 6,0m à 5,5m au droit du stationnement n'étant pas assez lisible, les usagers ont tendance à mal estimer les conditions de croisement des véhicules. Il en résulte des chocs de rétroviseurs de véhicules stationnés (débris retrouvés sur la chaussée). Pour pallier à cela, le stationnement s'effectue de manière préventive en empiétant parfois fortement sur le trottoir pour limiter le risque de choc. Il en résulte ainsi une diminution de la largeur disponible de celui-ci (largeur de passage parfois < 1,0 m !).

Un seul point sur le Boulevard invite au séjour des piétons. Une fontaine et un banc se situent sur le trottoir au débouché du Chemin Sous-Champonneyres.

Lors de la démarche participative, ces différents éléments de diagnostic ont été confirmés par une majorité des participants. Les participants relèvent de plus les nuisances sonores dues au trafic. Par ailleurs, l'ombre des arbres est appréciée et permet de rafraîchir la zone.

Le diagnostic par mode est résumé ci-dessous.

<b>Diagnostic:</b>	
 <b>Piétons</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trottoirs satisfaisants au Sud</li><li>• Trottoirs étroits au Nord (1,70m au droit des arbres/stationnement), ponctuellement insatisfaisant en raison du stationnement sauvage empiétant sur le trottoir (&lt;90cm)</li><li>• Distance de visibilité réduite sur la zone d'attente des passages piétons pour traverser la chaussée (besoin 55m)</li></ul>
 <b>Vélos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucun aménagement spécifique et mauvais confort en raison des risques d'ouverture de portières des voitures stationnées</li><li>• Mesure du Plan directeur de la mobilité douce : améliorer la sécurité des cyclistes</li></ul>
 <b>TP</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucune ligne de bus sur le boulevard (excepté quelques courses en début et fin de service)</li><li>• Arrêt à chaque extrémité (Perrausaz et Samaritain)</li></ul>
 <b>TIM</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Boulevard en courbe, réduisant les distances de visibilité, élément renforcé par les arbres plantés des deux côtés de la chaussée (tronc + ombre)</li><li>• Stationnement étroit et contraint entre les arbres, le long d'un axe bien fréquenté</li><li>• Chaussée étroite au droit du stationnement (~5,50m) et variation de gabarit peu lisible =&gt; <i>cas de croisements (voiture/voiture à 50 km/h., voit./camion à 20 km/h. et croisement impossible entre deux camions)</i></li></ul>

Figure 2

En termes de trafic journalier moyen (TJM), le Boulevard est emprunté par 5'000 véh./jour. Ces charges de trafic n'ont pratiquement pas évolué entre 2015 et 2020.

Les relevés de vitesse montrent que le  $V_{85}^1$  se monte à 50 km/h et ainsi qu'env. 15% des usagers sont en excès de vitesse (à >50 Km/h). Les vitesses pratiquées sur le Boulevard sont donc élevées aujourd'hui. Des aménagements de modération des vitesses seront ainsi nécessaires pour réduire les vitesses pratiquées afin d'atteindre les objectifs d'une zone 30 ( $V_{85}$  max. 38 km/h).

1

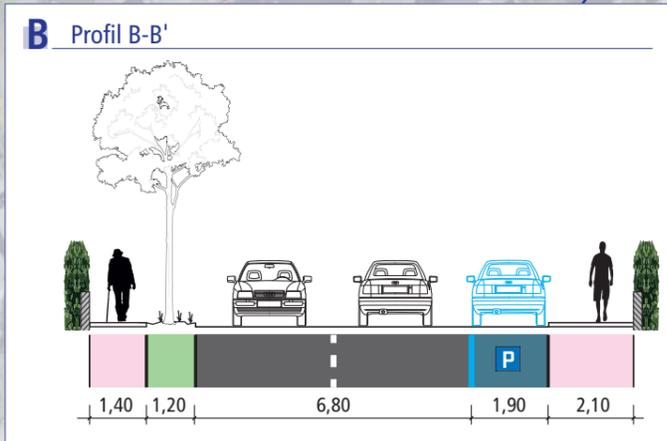
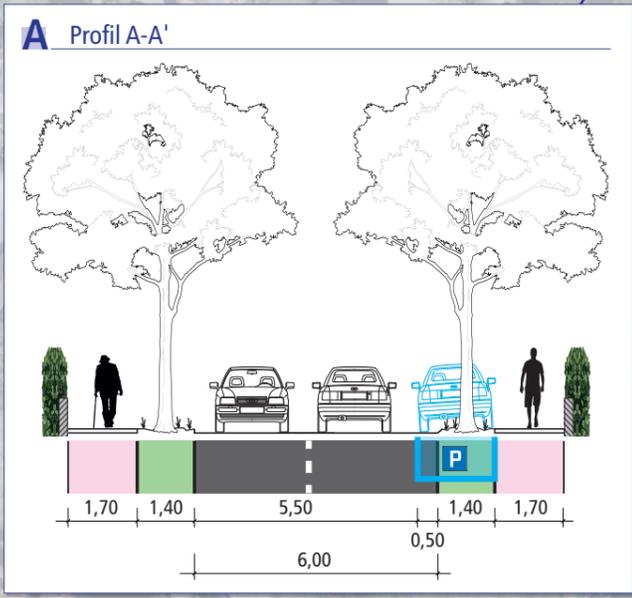
$V_{85}$  : vitesse non dépassée par 85% des usagers.



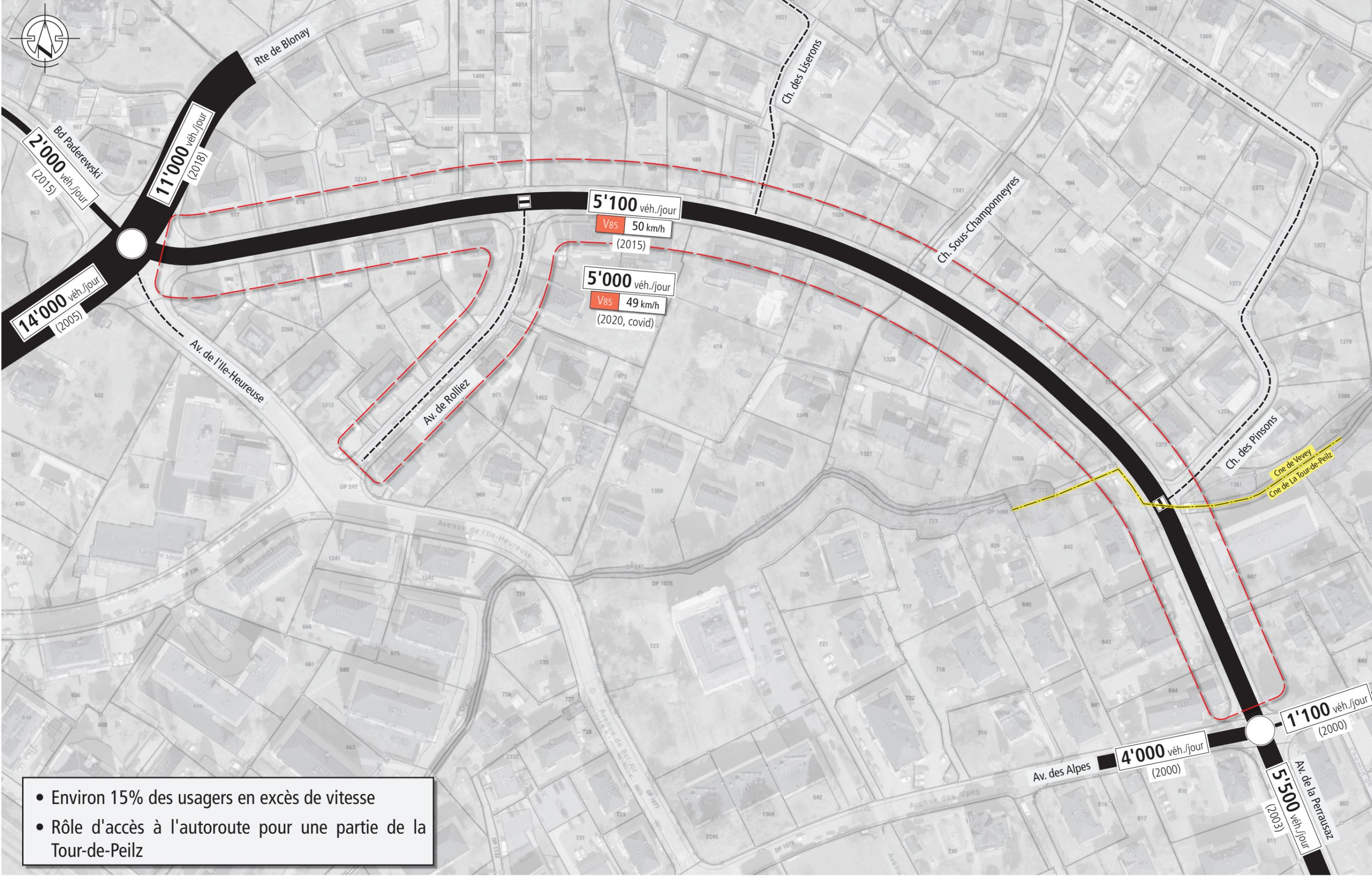
Total: 42 places (35 sur Vevey et 7 sur La Tour-de-Peilz) / 3h, gratuites  
 Zone Macarons E (habitants) et macarons pendulaires sur Vevey  
 Zone macarons A sur La Tour-de-Peilz  
 Source: Cartoriviera

Pente <1,5%  
 300m entre deux passages-piétons  
 Alignements d'arbres distances d'env. 10m  
 du côté de la commune de Vevey

- Légende**
- Accès privés "voitures"
  - Accès privés "piétons"
  - Trottoir
  - Passage-piétons
  - Stationnement (3h, gratuit)
  - Périmètre d'étude



Trottoir discontinu  
 (mesure 15 du PDMD)



- Environ 15% des usagers en excès de vitesse
- Rôle d'accès à l'autoroute pour une partie de la Tour-de-Peilz



---

### 3. OBJECTIFS ET CONTRAINTES

#### 3.1. Objectifs d'aménagement

Les objectifs d'aménagement pour le boulevard ont été définis par mode:

##### Trafic individuel motorisé

- diminuer les vitesses pratiquées afin de réduire les nuisances liées au bruit,
- améliorer l'insertion des voitures depuis les parcelles privées (sécurité),
- diminuer le trafic de transit, tout en maintenant la fonction de transit possible,
- maintenir, dans la mesure du possible, l'offre en stationnement existante sur le secteur<sup>2</sup>.

##### Piétons

- assurer un passage longitudinal sécurisé des deux côtés de la chaussée,
- améliorer la sécurité des traversées piétonnes (amélioration des conditions de visibilité et diminution des vitesses pratiquées).

##### Vélos

- renforcer le confort et la sécurité pour les cycles.

##### Transports publics

- assurer le passage des transports publics (également en prévision d'une possible extension de l'offre).

#### 3.2. Contraintes d'aménagement

Les Communes ont émis plusieurs contraintes à prendre en compte :

- L'exploitation future doit se faire en zone 30,

---

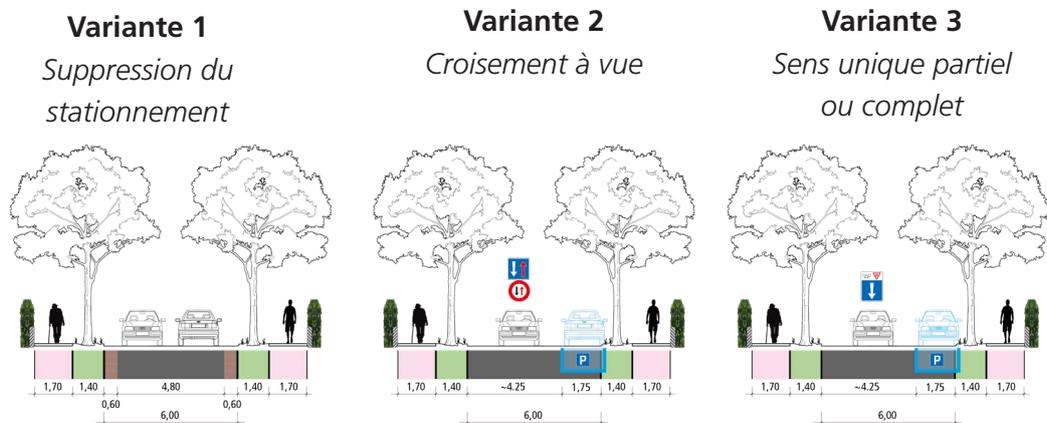
2

A noter qu'une dizaine de places de stationnement privées seront prochainement réalisées en bordure du Boulevard d'Arcangier et permettront de satisfaire une partie de la demande en stationnement utilisant actuellement les places sur chaussée

- Pas de réaménagement global, seules des actions ponctuelles sont à proposer. Ce qui implique notamment de conserver autant que possible les bordures actuelles,
- L'alignement d'arbres est à maintenir de part et d'autre de la chaussée, seul un abattage ponctuel pour des motifs impérieux de sécurité pourra être proposé.

#### 4. VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Sur la base des objectifs et contraintes, trois variantes d'aménagement ont été proposées sous forme de profils contrastés :



La variante 1 ne permettant pas de conserver de stationnement sur l'axe, alors que ce stationnement répond à un besoin et qu'une alternative ne peut pas être proposée, cette variante n'a pas été retenue.

La variante 3 implique une modification conséquente du schéma de circulation pour la ville de La Tour-de-Peilz avec la mise en place d'un sens unique. Le boulevard joue aujourd'hui un rôle important de transit. La vitesse visée (30km/h) sera plus difficile à faire respecter en sens unique. De plus le boulevard d'Arcangier pourrait à terme accueillir une nouvelle ligne de bus, ce qui serait rendu impossible par le sens unique. Ainsi cette variante n'a pas non plus été retenue.

La variante 2 proposant des croisements à vue est ainsi retenue. La variante a été affinée avec notamment l'analyse des cas de croisements. La première proposition à 4,25m permet le croisement de deux voitures à vitesse réduite (env. 25 km/h) mais pas le croisement poids-lourd - voiture. Deux sous-variantes sont venues compléter cette

première proposition. Les deux proposent un gabarit de 5m au droit des rétrécissements (permettant le croisement poids-lourd - voiture à 20 km/h), avec une variante en stationnement alterné et une variante en stationnement du même côté (tel qu'aujourd'hui).

Si la variante avec gabarit de 4,25m au droit du stationnement permet de garder presque toutes les places de stationnement actuelles sur le Boulevard, elle a tout de même été écartée en raison du risque qu'elle représente pour les arbres. En effet elle prévoit un stationnement sur la bande herbeuse de l'arbre, qui pourrait fragiliser ce dernier.

Suite à la comparaison, la variante avec stationnement alterné et gabarit de 5m au droit des rétrécissements est retenue. Cette variante présente un meilleur effet sur la diminution des vitesses tout en maintenant la fonction de transit de l'axe.

## **5. VARIANTE RETENUE**

### **5.1. Principes généraux**

La variante finale retenue propose une zone 30 sur un tronçon du réseau routier à orientation trafic au sens de la Directive 01/2021 de la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud (DGMR). Les critères d'éligibilité sont satisfaits :

- réseau d'intérêt local prévu d'être exploité en zone 30 (Avenue de Rollier et Chemin des Pinsons) ;
- maintien des priorités aux intersections avec le réseau d'intérêt local (trottoirs traversants prévus) ;
- transition depuis la périphérie vers l'intérieur en passant du régime général à 50 km/h vers le régime à 30 km/h ;
- bâti résidentiel, bien que moyennant dense, valorisé par les alignements d'arborisation, mettant en évidence la caractère distinct du Boulevard d'Arcangier ;
- portes d'entrées internes de la zone 30 matérialisées par des rétrécissements de chaussée.

Cette mise en zone 30, qui permet non seulement d'améliorer la sécurité, augmente également la qualité de vie des riverains, avec notamment une diminution du bruit du trafic.

## 5.2. Aménagements proposés

*Plan P01*

Les aménagements retenus figurent sur le plan P01 (en annexe) et sont brièvement décrits ci-dessous.

### Rétrécissements

La largeur de 5m au droit du stationnement alterné permet le croisement voiture / poids-lourds à 20km/h. Au débouché du Chemin des Pinsons, la mise en place d'un nouveau passage piétons (décalé par rapport à l'existant) nécessite un rétrécissement bilatéral afin d'améliorer les visibilitées (actuellement gênées par les troncs d'arbres). Le décrochement horizontal physique est de 80cm de chaque côté. De plus, un rétrécissement visuel de 20cm (à l'aide d'un marquage au sol par exemple) permet de rendre parfaitement perceptible le passage étroit. Ceci laisse une chaussée physique de 4,4m de largeur, ce qui correspond à un croisement voiture / voiture à 30km/h.

### Passages piétons

Aucune intervention n'est prévue sur le passage piéton existant au droit du carrefour giratoire de la route de Blonay.

La visibilité de et vers la zone d'attente du passage piéton au droit de l'Avenue de Rollier est légèrement insuffisante pour les véhicules qui viennent de Vevey en raison de l'arbre existant. Toutefois, la situation est grandement améliorée par rapport à l'état actuel avec un éloignement de l'arbre gênant (dont la Commune souhaite le maintien) et une diminution attendue des vitesses.

Le passage piétons au débouché du Chemin des Pinsons répond aux normes tel que proposé, tout comme celui au droit du carrefour giratoire de l'Avenue des Alpes, qui a été décalé de quelques mètres afin notamment de disposer d'un trottoir d'une largeur suffisante.

### Accès motorisés privés

Le projet ne modifie pas les visibilitées pour les nombreux accès motorisés privés sur le Boulevard du côté de Vevey. Du côté de la Tour-de-Peilz, l'élargissement du trottoir Nord améliore la situation actuelle pour les

accès privés concernés, sans pour autant résoudre le déficit dû au mur existant en parcelle 846.

#### Offre en stationnement

Le projet réduit l'offre en stationnement à disposition des usagers. Le bilan de stationnement détaillé est le suivant:

- Commune de Vevey
  - Offre en stationnement existante : 36 pl.
  - Offre en stationnement projetée : 26 pl.
  - Suppression : 10 pl.
- Commune de La Tour-de-Peilz
  - Offre en stationnement existante : 7 pl.
  - Offre en stationnement projetée : 4 pl.
  - Suppression : 3 pl.

## 6. CONCLUSION

Le Boulevard d'Arcangier fait face aujourd'hui à un trafic de transit non négligeable et des vitesses de circulations élevées, engendrant des nuisances pour les riverains. Par ailleurs, les conditions de sécurité des croisements actuels sur chaussée et des visibilitées aux passages piétons ne sont pas assurées.

La mise en zone 30 ainsi que les propositions d'aménagement présentées plus haut permettent de corriger cet état de fait en sécurisant les déplacements des piétons et des cycles, tout en améliorant la qualité de vie des riverains.

Christe & Gyga  
Ingénieurs Conseils SA



A. Poltier



T. Wegmann

Yverdon-les-Bains, le 15.11.2022

8043/TW/AP/PM/tw