



**COMMUNICATION
DE LA MUNICIPALITE
AU CONSEIL COMMUNAL**

C 31/2007

Vevey, le 20 septembre 2007

Réponse à l'interpellation de M. Lionel Girardin "Nouvelle ère ou air défaillant"

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Monsieur l'interpellateur pose 10 questions à la Municipalité concernant la qualité de l'air à Vevey. Nous y répondons comme suit :

1. Quelles sont les artères de transit nord-sud et est-ouest à Vevey ?

Réponse :

Est-ouest

Entre-deux-Villes, rue des Chenevières, rue du Clos, av. de la Gare, Place de la Gare et av. du Général-Guisan

Rue d'Italie, rue du Simplon, rue de l'Hôtel-de-Ville, Quai Perdonnet, Grande-Place, rue du Torrent, av. Nestlé.

Rue d'Italie, rue du Simplon, rue de Lausanne.

Nord-sud

Rte de St.-Légier, Av. de Blonay

Av. de Gilamont

Rte de Châtel-St-Denis

2. Des mesures de qualité de l'air ont-elles été effectuées sur ces artères ? Si oui, quels en sont les résultats ?

Réponse :

L'ordonnance sur la protection de l'air OPair dicte des valeurs limites de concentration de polluants. Ces valeurs limites dites «d'immission» servent de référence pour décrire la qualité de l'air d'une région.

Trois polluants sont suivis de manière rigoureuse, car leurs concentrations mesurées en Suisse dépassent régulièrement les normes. L'ozone en est l'élément le plus délicat, puisqu'il s'agit d'un polluant secondaire, donc difficilement maîtrisable au niveau des émissions et des mesures d'assainissement. Le dioxyde d'azote et les poussières fines atteignent des valeurs de concentration trop élevées dans les centre-ville et sur les sites influencés par le trafic routier.

L'OPair limite de différente manière ces trois polluants, dans l'optique d'un assainissement à long terme (valeurs moyennes annuelles) ou dans celui de valeurs de pointe (moyenne journalière, valeurs horaires). Les limites concernant les trois polluants mentionnés qui sont habituellement prises en compte dans l'analyse de la qualité de l'air d'un site sont présentées ci-dessous.

Polluant	Type de limite	Valeur limite
Dioxyde d'azote NO ₂	Moyenne annuelle	30 µg/m ³
	Moyenne sur 24 heures	80 µg/m ³
Poussières fines PM10	Moyenne annuelle	20 µg/m ³
	Moyenne journalière	50 µg/m ³
Ozone O ₃	95% des moyennes semi-horaires d'un mois	100 µg/m ³
	Moyenne horaire	120 µg/m ³

Campagnes de mesures de dioxyde d'azote

Une campagne de mesures NO₂ avait été entreprise en hiver 2002-2003 sur territoire veveysan, à partir d'un système simple et aisé à installer, soit des capteurs passifs. Cette campagne demandée par la ville de Vevey avait été menée par le SEVEN, Service cantonal de l'Environnement et de l'Energie. Elle comportait quatre postes situés plus ou moins aux quatre extrémités de la Grande Place.

Les moyennes calculées à partir des six mois, de décembre 2002 à mai 2003, présentent des valeurs significativement plus élevées que la limite OPair annuelle (30 µg/m³) en trois sites, soit à la rue de Lausanne (41 µg/m³), à la rue Paul-Cérésole (36.5 µg/m³) et à la rue du Torrent (37.5 µg/m³). Notons que ces moyennes couvrent toute la période hivernale, toujours plus chargée en NO₂ que la période estivale, et que les moyennes annuelles à comparer avec la limite OPair sont supposées leur être inférieures de 2 à 6 µg/m³ pour des concentrations de cet ordre de grandeur. L'on en déduit que les postes du Torrent et de Paul-Cérésole sont probablement en situation de léger dépassement de la limite OPair, alors qu'à la rue de Lausanne cette limite est clairement non respectée.

Il existe depuis 2005 un site de mesures le long de l'artère la plus fréquentée de la ville, à savoir la place de la Gare.

Dès 2005, au vu des résultats de la campagne 2002-2003, le SEVEN a pérennisé ses mesures à la rue de Lausanne, les complétant par un site à la place de la Gare. En voici les résultats :

SITES													Moy. µg/m ³
	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	
2005													
R. Lsne	43.1	43.1	38.2	39.4	30.2	29.9	31.1	31.4	35.1	36.4	34.4	38.0	35.9
PI Gare	38.3	37.0	35.2	33.8	25.6	24.9	24.5	24.2	28.3	33.3	30.8	34.8	30.9
2006													
R. Lsne	43.4	42.2	37.8	36.0	31.5	31.7	29.1	29.2	35.8	35.2	40.5	41.0	36.1
PI Gare	39.0	38.8	32.5	28.8	26.2	23.7	24.1	22.5	29.9	32.1	35.9	37.1	30.9

La moyenne sur six mois, de décembre 2005 à mai 2006, à la rue de Lausanne, s'élève à 38.2 µg/m³, alors que les moyennes annuelles en 2005 et 2006 avoisinent 36 µg/m³. L'on retrouve 2 µg/m³ de différence entre la série incomplète sur six mois et la valeur annuelle, confirmant l'estimation avant plus haut. De plus, cette observation confirme d'une part que les moyennes annuelles estimées en 2003 sont significativement supérieures à la limite OPair, et ce à trois postes de mesures sur quatre.

Ces mesures permettent également de constater une tendance à la baisse des charges de NO₂ entre 2003 et 2005/2006.

Le poste de mesures de la Gare, bien qu'en bordure d'une voie très fréquentée par le trafic routier, enregistre de plus faibles charges en NO₂ qu'à la rue de Lausanne, car la place de la Gare est située dans le couloir de la Veveysse et balayée par la bise, alors que le site de la rue

de Lausanne est très encaissé. D'où l'on déduit que les quartiers les plus pollués sont des rues faiblement ventilées où passe cependant une quantité non négligeable de véhicules par jour, plutôt que les grands axes très fréquentés mais nettement mieux ventilés.

La place de la Gare enregistre une concentration de NO₂ proche de celle de la limite OPair (31 µg/m³). La marge d'erreur des capteurs passifs utilisés pour une telle mesure étant de l'ordre de 10%, l'on considérera, et c'est le cas ici, qu'entre 27 et 33 µg/m³, l'on est en situation limite mais pas en dépassement des valeurs légales.

Mesures de poussières fines

La mesure des poussières fines, notées PM10 «particulate matter» dont le diamètre est inférieur à 10 µm), est une affaire nettement plus complexe que celle du NO₂. Le SEVEN ne dispose pas de suffisamment d'appareils susceptibles de mesurer les concentrations de tels polluants pour documenter chaque ville du canton. Les quelques appareils disponibles sont installés dans des endroits considérés comme représentatifs, soit à Payerne, pour les régions éloignées des grands sites urbains, Morges pour une ville de moyenne importance et le centre de Lausanne.

Les concentrations de PM10 sont nettement mieux réparties que celles du dioxyde d'azote, et l'on peut se baser sur les mesures réalisées à Morges et les considérer comme représentatives de celles de Vevey.

SITES	Donnée	Unité	VLI	2002	2003	2004	2005	2006
MORGES (Vaud'Air)	<i>moyenne annuelle</i>	µg/m ³	20	25	28	23	23	27
	<i>nombre de jours > 50 µg/m³</i>	nombre	1	16	28	12	10	40

Des éléments présentés ci-dessus, l'on conclut que les charges de poussières fines à Vevey dépassent très probablement les limites fixées par l'OPair, ce qui est clairement le cas à Morges, tant pour la limite long terme (moyenne annuelle) que pour la limite court terme (moyenne sur 24 heures à ne pas dépasser plus d'une fois par année).

Ozone

L'ozone est un polluant secondaire : il n'est pas directement émis par des sources identifiables mais est le produit d'une réaction photochimique dans l'atmosphère à partir des composés organiques volatils et d'oxydes d'azote. Les mesures d'ozone sont effectuées dans les stations fixes du canton, la plus proche étant située à Montreux. On y enregistre d'importants dépassements des valeurs limites, comme partout ailleurs en Suisse, à basse et moyenne altitude. A titre d'exemple, la valeur limite horaire à 120 µg/m³ est dépassée 180 fois à Montreux en 2006, alors qu'elle ne devrait pas être dépassée plus d'une fois par année. L'on ne s'attend pas à une situation plus saine à Vevey.

3. En cas de réponse négative à la question 2, quelles en sont les raisons et une campagne de mesures est-elle prévue ?

Réponse :

De ce qui est dit plus haut, il découle que les mesures de dioxyde d'azote ont non seulement été prises, et ce également en bordure d'artère à grand trafic, mais qu'elles sont aussi pérennisées, ce qui implique un suivi dans le futur. Concernant les mesures de poussières fines, le SEVEN n'envisage pour le moment pas de campagne sur la région veveysanne, estimant que les mesures à Morges illustrent valablement la situation à Vevey.

4. Vevey se trouvant être une ville offrant tant à ses habitants qu'aux habitants des communes avoisinantes une accessibilité à la culture, aux centres d'achats, etc. y a-t-il eu une analyse de la provenance des véhicules entrants et sortants de Vevey ainsi que des raisons de leur venue à Vevey ?

Réponse :

Non, mais la Municipalité entreprendra une étude visant à réactualiser le diagramme d'écoulement qui a été effectué en 1994. Il y a lieu de relever que journalièrement quelques 100'000 mouvements traversent la ville et qu'une étude de ce type créerait des difficultés considérables en matière de fluidité de trafic.

5. En l'absence d'une analyse telle qu'évoquée en question 4, quels ont été les critères permettant de déterminer les besoins en parking public ou privé ?

Réponse :

Les besoins en parking privé sont déterminés par l'art. 67bis du Règlement communal sur les constructions (RCW). Ce règlement est basé sur les normes de l'Union des professionnels suisses de la route (UPSR). En ce qui concerne les parkings publics, aucune règle ne régit ce type d'installation.

6. En prenant pour exemple, le trafic sur l'avenue Général-Guisan le vendredi soir et le samedi, on peut sans hésiter parler de pollution ou dans tous les cas de concentration de particules fines dans ce quartier. Peut-on négliger cet aspect par les potentiels/éventuels apports économiques fournis par le nombre de voitures traversant Vevey ?

Réponse :

Mettre en balance un taux de pollution avec des avantages économiques est une opération fort périlleuse. La Municipalité se contentera de donner l'information suivante, basée sur les données d'émissions 2005 du Cahier de l'Environnement N° 136, «Mesures de réduction des émissions de PM10», publié par l'OFEFP (actuellement OFEV, office fédéral de l'environnement).

Au niveau suisse, le trafic routier représente 22% des émissions de PM10 (5646 to/an sur 25'693 to/an). Dans une ville sans grande industrie ni terrain d'aviation ni agriculture ni UIOM ni centrale de production d'énergie comme Vevey, il représente environ 40% des émissions de PM10 (5646 to/an sur 14'643 to/an), alors que les chauffages sont responsables d'environ 9% des émissions, le rail de 20% et la construction, machines de chantier comprises, 30%.

L'on constate ainsi qu'il est justifié d'envisager des mesures d'assainissement concernant le trafic, si l'on cherche à diminuer les immissions de PM10.

Autre précision à ce sujet : seuls les véhicules équipés d'un moteur diesel émettent des poussières fines. Les mesures d'assainissement concernant les véhicules utilitaires et le trafic de marchandises auront donc plus d'impact que celles touchant aux voitures de tourisme. Par contre toute mesure visant à diminuer le trafic de personnes ou de marchandises aura un impact bénéfique sur les charges de NO₂.

7. Les communes avoisinantes étant assurément les plus grandes fournisseuses de véhicules au sein de Vevey, des contacts ont-il été pris avec ces communes afin de les faire participer à l'effort urbanistique que Vevey doit mettre en place pour permettre à ses habitants de vivre au mieux au milieu des voitures ?

Réponse :

Des contacts informels ont été pris depuis quelques années avec les communes avoisinantes sur ce sujet. Actuellement, des discussions ont lieu au sujet du chemin des Boulingrins à St.-Légier-la-Chiésaz qui devrait permettre une diminution du trafic sur la route de St.-Légier à Vevey.

8. Quels sont les contacts pris avec les milieux économiques de Vevey afin de connaître leur contribution à l'amélioration des conditions de circulation à Vevey, comme par exemple un transport identique au Riponne Express de Lausanne ?

Réponse :

Un contact a été pris avec l'entreprise Nestlé SA afin de créer un parking à vélos sur leur propriété. Des contacts seront pris avec d'autres entreprises afin d'améliorer les conditions de circulation à Vevey.

9. Une diminution des véhicules à Vevey passerait obligatoirement par une augmentation de l'offre des transports publics. Dans cette optique, des discussions sont-elles en cours avec les communes avoisinantes ainsi que les entreprises de transports ?

Réponse :

Actuellement, l'entreprise des transports publics VMCV étudie un plan directeur afin d'améliorer la desserte de la région. Par ailleurs, une communauté tarifaire "Mobilis" devrait voir le jour en 2009. Une nouvelle ligne de bus est actuellement à l'étude qui devra relier Vevey aux zones industrielles de Fenil à Corsier et de La Veyre à St.-Légier.

10. Le territoire de Vevey étant exigu, des discussions sont-elles en cours avec les communes avoisinantes afin de mettre en place des parkings d'échanges ?

Réponse :

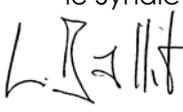
La commune de Blonay dispose d'un parking à proximité de la gare. Un parking d'échange de 33 places est projeté par la commune de St.-Légier au débouché du chemin des Boulingrins à proximité de la halte CEV de Hauteville.

Quant au problème général des "transports et de l'urbanisation", un projet d'agglomération va être lancé en 2008.

Un préavis sera déposé incessamment auprès des Conseils communaux de la région.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, le 20 septembre 2007.

Au nom de la Municipalité
le Syndic le Secrétaire



Laurent Ballif P.-A. Perrenoud