



Préavis municipal n° 35-2026

Concernant la participation de la Commune de Blonay-St-Légier aux travaux nécessaires à l'assainissement du revêtement anticorrosion du Pont de Fenil, pour un montant de CHF 490'000.-

Rapport de la Commission ad hoc

Monsieur le Président
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La commission d'étude dans le cadre du préavis 35-2026 s'est réunie le jeudi 1^{er} octobre 2026 de 20h32 à 22h07 et s'est constituée comme suit :

Présidente
Rapporteur
Membres

Catherine HERRERO
Julien DÉCOMBAZ
Mickaël BONJOUR
Lydie Michailat MAYER
Eric BIORALEY
Jean-Marc NICOLET
Olivier GOTTI

Présences
01-10-26 20h32 à 22h07
✓
✓
✓
✓
✓
✓
✓

Membre consultatif COFIN

Stéphane LERESCHE

Excusé car la CoFin a déjà eu une présentation
--

Préambule et résumé du préavis

La commission s'est réunie dans la salle de Montet à la maison communale de Corsier-sur-Vevey, en présence de notre Municipal en charge M. Jacques Chevaley ainsi que de son homologue de la commune de Corsier-sur-Vevey, M. Michel Ceppi. Étaient aussi présente la CoFin et le municipal des finances de Corsier, M. Bernard Schär, les membres de la commission ad hoc pour le préavis équivalent à Corsier, de M. Philippe Jaberg, ingénieur (Bureau MCR & Associés à Vevey) et M. Frédéric Schneiter du Bureau technique intercommunal (BTI).

Ce préavis concerne la réfection et l'entretien du dessous du pont de Fenil, non traité depuis 1995, la partie supérieure ayant été rénovée en 2009. L'objectif est de prévenir des dégâts structurels futurs nécessitant des interventions plus lourdes.

Le pont de Fenil est un pont métallique de type poutre Cantilever (1902–1903), l'un des derniers en Suisse.

Historique des interventions passées :



- 2009 : remplacement du tablier, traitement partiel de la structure supérieure, remplacement des barrières.
- 2010 : rejointage des maçonneries (6000 m²).
- 2020 : réparation d'une fissure sur un appui.
- 2023 : remplacement d'appuis à rouleaux grippés.

Dernier traitement complet en 1995 (la durée de vie visée de l'époque de 25 ans est dépassée).

Les facteurs de vieillissement principaux sont : les UV, le vent, les sels de déverglaçage, l'humidité, la proximité de la rivière et la végétation.

Il est proposé 2 types de traitement différents, selon l'état des différentes parties et après examen de chacune :

- Traitement A (sablage complet) pour ~3600 m², 3 couches (épaisseur totale normée à min 260 µm).
- Traitement B (surcouchage) pour ~3000 m², brossage + 2 couches (épaisseur total normée à min 300 µm).

Concernant l'échafaudage, ce dernier est complexe (hauteur 3–8 m, pente 4%), avec une structure « emballée » pour créer la bonne surface de travail et pouvoir confiner les résidus et déchets.

Avec une surface totale de ~9000 m², le chantier serait partagé en trois étapes de ~3000 m² chacune.

L'estimation des coûts a été faite selon des recherches sur des structures de travaux similaires depuis 2025. Il y a une surface à traiter de ~6600 m² (cumul des couches ~16 000 m²). Les coûts principaux vont pour les échafaudages (prix très volatils), le confinement, ainsi que pour les contraintes de sécurité (voies de fuite). Les appels d'offres ont été publiés la semaine du 29 septembre 2026 avec une fin du délai de soumission fin octobre 2026.

Plusieurs commissaires des deux communes regrettent que le préavis n'ait pas été établi sur la base de soumissions rentrées et s'inquiètent de potentiels dépassements financiers par rapport aux conclusions du présent préavis.

Des prix plus précis seront communiqués aux 2 CC ainsi qu'aux 2 CoFin avant la séance de CC qui verra le vote sur le préavis.

Parmi les contraintes d'exploitation durant les travaux, outre la largeur qui ne changera pas avec environ 5,45–5,85 m, il y aura une capacité portante réduite, à cause du poids de l'échafaudage, et donc une limitation au véhicule ≤3.5 tonnes (exception à 16t pour les véhicules d'urgence).

Questions et discussion

Concernant la Mobilité douce et l'éclairage piéton

Il est fait rappel de la convention avec l'ATE sur la mobilité douce et les piétons. Dans ce cadre, plusieurs études ont été faites, dont par exemple la construction d'une passerelle dédiée en parallèle au pont de Fenil, mais avec un coût estimé de 12 à 15 millions.

L'élargissement du pont est jugé impossible car la structure n'est pas faite pour cela et il y aurait un déséquilibre de poids qui pourrait tordre voire endommager le pont. Avec tout le travail de recherche effectué, la convention avec l'ATE est devenue potentiellement caduque, une nouvelle base de réflexions serait à envisager.



Il y a un projet d'éclairage dédié aux piétons avec boutons-poussoirs aux extrémités (plus certainement un au milieu) et couplé à un système de temporisation ; il faut éviter les capteurs de mouvements qui seraient certainement presque toujours déclenchés. Le calendrier initial voulait cela pour le 1er novembre mais ce délai n'est pas tenable. Une accélération sera possible début d'année prochaine avec la pose de l'échafaudage car il y a nécessité de poser un câble d'alimentation important. Tout cela sous réserve que les monuments historiques autorisent cette adaptation.

Concernant la régulation de la vitesse et la gestion du trafic

Il est proposé de réduire la vitesse de 50 à 30 km/h pour la sécurité des piétons/cyclistes. Cela a déjà été refusé par la DGMR (compétence cantonale), tenant compte qu'il y a déjà eu une réduction de 80 km/h à 50 km/h réalisée il y a ~5 ans.

L'idée de feux alternés est évoquée mais cette solution pose le problème des zones d'attente des véhicules de chaque côté du pont.

Concernant la durabilité, les inspections et les déchets

La partie rénovée il y a 15 ans est en bon état grâce à l'étanchéité faite sur le pont mais des inspections sont prévues, y compris sur les parties déjà traitées. L'objectif est une durabilité ≥ 25 ans pour l'ensemble de la structure après travaux, il y a la possibilité de remettre une couche sur la structure faite en 2009 pour atteindre les minima de ~300 μm de couche pour uniformiser la durabilité

Des analyses sur l'ancien revêtement (datant de 1925) ont révélé du plomb et du zinc. Les déchets (sable/peinture) seront analysés puis traités en centres spécialisés. Le coût du traitement des déchets sera fixé à l'appel d'offres, mais est déjà compris dans le prix total présenté.

Concernant la stabilité des piles et les risques naturels

Une commissaire pose une question sur les fondations des piles centrales et le risque en cas de débit exceptionnel de la Veveyse.

Les piles sont sur du terrain stable, hors lit de la rivière et les culées sont renforcées par des micropieux. Aucune étude hydrologique spécifique n'a jamais été menée jusqu'alors sur le risque d'érosion ou autres, liés à un débit exceptionnel.

Concernant la répartition des coûts et les aspects financiers/administratifs

Il est confirmé que selon une convention de 1969, la clé de répartition est de 75% pour Corsier, 25% pour (Blonay-)Saint-Légier pour le pont de Fenil.

A la question de savoir combien a été mis dans l'entretien, il est répondu que les investissements totaux depuis 2009 totalisent environ ~5,5 M. (sans ce préavis)

À titre de comparaison, un pont neuf pour cyclistes ~12 à 15 M CHF (+/-30%).

Il y a une divergence entre durée de vie des travaux (30 ans) et l'amortissement (40 ans) imposé par les nouvelles règles MCH2.

C'est Corsier qui payera l'entier de la facture et refacturera 25% à BSTL.

A la question de savoir s'il y aura une subvention des monuments historiques avec ce pont en classe 2, il est répondu que le soutien est très limité, voir absent, il existe des précédents sans contribution financière mais avec des exigences spécifiques qui augmentent les coûts.



Concernant la coordination interservices et la sécurité du chantier

Il est suggéré de contacter les différents services industriels pour synchroniser d'éventuelles interventions et profiter de l'échafaudage. Il y déjà eu un contrôle des infrastructures en 2023, mais ce sera à nouveau fait.

Le coût de l'échafaudage, jugé très élevé, est dû à une hausse des exigences de sécurité après certains accidents arrivés récemment.

La responsabilité en cas d'accident va au maître d'ouvrage (les communes), elles sont assurées pour ça.

Concernant les projets connexes et les alternatives de transport

Il existe un projet de la Confédération de renaissance de la connexion ferroviaire direction Châtel-St-Denis évoquée pour 2050, pas d'approche officielle des municipalités pour le moment.

Il existe une proposition d'alternative de bus directs par l'autoroute entre Châtel et Vevey pour un gain de temps, en parallèle avec les études du Plan d'agglomération PA5.

De son côté, Merck a mis en place un plan dissuadant l'utilisation de la voiture (limitation des places de parking, augmentation du nombre de bus).

Vœu de la Commission Ad Hoc

Pour donner suite aux questions sur les risques naturels et les préoccupations liée aux changements climatiques et mouvements de terrain, la commission pense qu'il serait bien d'envisager prochainement une étude hydrogéologique pour contrôler les fondations des piles. La commission trouve qu'il serait dommage de mettre autant d'argent dans l'entretien de ce pont s'il devait s'affaisser ou s'écrouler.

Conclusions

Ainsi, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, la commission d'étude vous propose, à l'unanimité, d'adopter les conclusions de la Municipalité, comme suit :

Le Conseil communal de Blonay – Saint-Légier décide

➤ d'autoriser la Municipalité à participer aux travaux nécessaires à l'assainissement du revêtement anticorrosion du Pont de Fenil, pour un montant total, pour notre Commune, de CHF 490'000.-.

Blonay, le 8 octobre 2026

Pour la Commission

La Présidente

Mme. Catherine HERRERO

Le Rapporteur

M. Julien DÉCOMBAZ