

COMMUNE DE MONTREUX

REPONSE DE LA MUNICIPALITE

à l'interpellation de Madame la Conseillère communale Irina GOTE intitulée
« Pourquoi les transports des matériaux en vue de l'assainissement du tunnel du
MOB aux Avants doivent-ils se faire par la route? »

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

PREAMBULE

Lors de la séance du 21 janvier 2015, Madame la Conseillère communale Irina GOTE a déposé l'interpellation suivante:

«Monsieur le Président, Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux,

J'ai été interpellée par des citoyens des Avants suite à la procédure ferroviaire de mise à l'enquête publique de l'assainissement du tunnel des Avants.

L'étude du dossier d'enquête publique fait ressortir que tous les transports seront effectués par camion (Transport de chantier par route uniquement entre 6 et 17 heures). Les volumes à traiter pour la réalisation de l'ouvrage projeté sont considérables: 7200 m³ de sol, dont 3000 m³ de matériaux de démolition, 6000 m³ de remblais, 600 m³ de maçonnerie, 420 m³ de béton armé et 470 t d'enrobés bitumeux. Il a été constaté qu'à la lecture du rapport environnemental (pièce n° 5), qu'une grande liberté entrepreneuriale a été laissée à l'entreprise adjudicatrice pour la gestion des déchets de terrassement, la logistique du transport et le stockage des matériaux. En considération des volumes évoqués, on peut affirmer, vraisemblablement, selon un professionnel de la branche, que ce chantier engendrerait un trafic d'au moins 500 trajets aller/retour plaine-montagne, soit un transit de 1000 camions qui monteraient pour arriver au village des Avants!

Or, je viens de déposer une motion que j'ai transformée en postulat sur la mobilité douce sur les hauts de la Commune, dans le développement duquel j'ai clairement démontré la dangerosité et les faiblesses de nos infrastructures routières sur les hauts.

Dès lors, ce trafic lourd supplémentaire serait une grande source d'insécurité pour la catégorie la plus vulnérable des usagers de la chaussée publique : les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les animaux domestiques et la faune sauvage.

J'attire également votre attention sur le fait que le village des Avants est compris dans le périmètre du Parc naturel de la Gruyère et du Pays d'Enhaut et qu'à mon sens cela est incompatible avec des va-et-vient incessants de camions.

Ainsi je pose les questions suivantes à la Municipalité :

- 1. Quelle est la marge de manœuvre de la Municipalité de Montreux dans ce dossier?*
- 2. Peut-elle demander à la société MOB qu'au vu de la dangerosité pour tous les usagers de la route que cela entraînerait, que les transports des matériaux pierreux se fassent par le rail?*
- 3. Peut-on estimer le surcoût du transport par chemin de fer en regard des moyens qui devront être mis en œuvre pour la reconstruction de la route des Narcisses, de la Route de Chaulin, et de celle du Zéphir, défoncées par les trajets incessants des camions?*

Je remercie la Municipalité pour ses réponses.»

REPONSE DE LA MUNICIPALITE

Afin de répondre à ces questions, en particulier la deuxième, la Municipalité a pris contact avec le groupe MOB, en charge de ces travaux. Les citations de la réponse municipale sont tirées de sa réponse.

De manière générale, l'appel d'offres n'a pas encore eu lieu. Des conditions particulières concernant la gestion des matériaux de terrassement seront exigées lors de celui-ci par le groupe. Il n'est donc à ce stade pas possible de confirmer que l'entreprise qui sera mandatée disposera d'une grande liberté.

- 1. Quelle est la marge de manœuvre de la Municipalité de Montreux dans ce dossier?*

La marge de manœuvre de la Municipalité est faible. Elle n'est pas responsable de ce chantier. Elle n'est même pas responsable de la mise à l'enquête publique, qui est de la compétence de l'Office Fédéral des Transports (OFT).

La Municipalité est cependant pleinement consciente à la fois de la nécessité de ces travaux et des nuisances qu'ils risquent de provoquer. Elle ne s'est pas opposée à ceux-ci dans le cadre de la mise à l'enquête et a privilégié le dialogue avec le groupe afin que celui-ci étudie toutes solutions pour diminuer les nuisances de ce chantier de dimension importante.

- 2. Peut-elle demander au groupe MOB qu'au vu de la dangerosité pour tous les usagers de la route que cela entraînerait, que les transports des matériaux pierreux se fassent par le rail?*

La Municipalité ne peut pas l'exiger. Le groupe avait cependant déjà étudié cette possibilité. Il ressort de ses études que le transport de ces matériaux par le rail n'est techniquement et financièrement pas réaliste.

Comme aucun lieu de stockage ne se trouve à proximité de la ligne du MOB, un transport bimodal (rail puis route) devrait de toute façon être mis en place. Cela exige une infrastructure provisoire de chargement/déchargement lourde inexistante à ce jour. Aucun financement n'est prévu à ce jour pour de telles réalisations.

De plus, l'obligation d'envisager un transport bimodal ne ferait que repousser le problème de quelques kilomètres, comme l'écrit la compagnie: *«Dans notre cas, il est nécessaire d'intégrer un quai de chargement avec stockage des wagons, car la ligne doit rester en exploitation. De ce fait, le transport côté Montbovon est à exclure, seule la possibilité d'un transport ferroviaire jusqu'à Chernex avec transbordement sur camion est envisagée. Le trafic routier serait donc reporté quelques kilomètres plus bas. Dans ce cas également, un quai de chargement devrait être construit à Chernex.»*

L'autre problème concerne l'allongement de la durée des travaux. En effet, *«quelle que soit la direction du déchargement — Montreux ou Zweisimmen — une rampe importante de l'ordre de 70 ‰ limite la capacité des trains et induit une augmentation du nombre des transports»*

De manière plus précise, la compagnie a évalué le nombre de trajets nécessaires en train. *«Une première analyse montre que la seule unité de transport à prendre en compte est la benne du fait de la logistique bimodale. Nous avons 6 wagons qui ont la capacité de transporter une benne de 7m³ chacun. Un convoi permettrait de transporter environ 40m³ par voyage à raison de 2 convois par jour. Cela représenterait environ 250 trains ou 125 jours de transports. Ni le surcoût de plusieurs centaines de milliers de francs ni la faisabilité au point de vue disponibilité du personnel et du matériel ne sont pris en compte à ce stade de l'analyse.»*

Si la solution d'un transport par rail ne semble en conséquence pas pertinente et que le transport par route devait être confirmé, le groupe MOB s'est déjà engagé à intégrer un professionnel de la sécurité routière dans la phase de préparation du dossier d'appel d'offres, afin de fixer en amont les règles à respecter pour contenir au mieux les risques sécuritaires de ce chantier.

Une autre solution est encore à l'étude, à savoir le stockage aux Avants même de cette importante quantité de matériaux d'excavation. Cette solution n'est pas exclue par la direction du groupe, qui y verrait même des avantages. Il faut cependant trouver une parcelle à proximité et faire accepter ceci par les habitants du village. En effet, même si toute comparaison a ses limites, le stockage sur place de gravats lors de précédents travaux a fait l'objet de plaintes d'habitants, compte tenu notamment des horaires du chantier. Ce poste doit donc encore faire l'objet de réflexion, en partenariat notamment avec la Société des Intérêts des Avants.

3. Peut-on estimer le surcoût du transport par chemin de fer en regard des moyens qui devront être mis en œuvre pour la reconstruction de la route des Narcisses, de la Route de Chaulin, et de celle du Zéphir, défoncées par les trajets incessants des camions?

Il est tout d'abord nécessaire de rappeler que les camions respecteraient la Loi sur la Circulation Routière (LCR) et que *«tant la signalisation mise en place pour le chantier que la limitation de tonnage des routes seront respectées.»* Ces exigences seront au besoin rappelées dans l'appel d'offres.

Il ne s'agit pas de négliger l'importance de ce chantier. Mais en mettant en regard les chiffres avancés par Madame l'interpellatrice, soit 1'000 trajets en camion sur deux ans, avec le trafic journalier actuel, soit 10 poids lourds par jour selon les données du Canton¹, on constate que ce chantier ne conduirait *qu'à* une hausse de la circulation de poids lourds de

¹ <http://www.vd.ch/themes/mobilite/routes/le-reseau-routier/trafic-journalier-moyen-tjm/>

l'ordre de 15 à 20 % pour atteindre un trafic journalier moyen poids-lourds (TJMO PL) de moins de 12 PL/j alors que certaines routes cantonales avoisinantes sont à plus de 100 PL/J.

Les éléments ci-dessus montrent que l'impact de ce chantier sur les infrastructures routières serait limité. Le transport par rail exigerait, lui, la création d'une rampe de chargement aux Avants, d'une rampe de déchargement à Chernex, l'éventuel achat de bennes compatibles avec le train, l'allongement de la durée du chantier et les charges supplémentaires en personnel. Ces éléments tendent à montrer que la facture serait importante et devrait probablement être financée par la Commune si celle-ci exigeait de déplacer ainsi les gravats. Enfin, et comme expliqué ci-dessus, l'impossibilité d'envisager un transport par rail n'est pas que financière, mais pour beaucoup technique.

En conclusion, la Municipalité continue à discuter avec le groupe afin de trouver des solutions pour diminuer au maximum l'impact de ces travaux, nécessaires. Si le déplacement par rail n'est techniquement pas une solution, la Municipalité continue à encourager le groupe MOB à étudier d'autres solutions, par exemple le stockage des gravats à proximité du chantier, tout en gardant à l'esprit que cela ne serait pas sans nuisance pour autant.

CONCLUSION

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à l'interpellation de Madame la Conseillère communale Irina GOTE intitulée « Pourquoi les transports des matériaux en vue de l'assainissement du tunnel du MOB aux Avants doivent-ils se faire par la route? »

Ainsi adoptée le 17 avril 2015

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic

Le secrétaire

L. Wehrli

L.S.

O. Rapin