COMMUNE DE MONTREUX

Rapport-préavis No 30/2020

de la Municipalité au Conseil communal

relatif

à la demande d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 40'000.– au maximum pour la poursuite de l'élaboration d'un Plan directeur des mobilités douces pour la Commune de Montreux
et
d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 100'000.– pour la mise en œuvre de mesures prioritaires de son volet réseaux cyclables,
à la réponse au postulat de M. Olivier Gfeller demandant d'entreprendre une étude sur les possibilités de développer les cheminements cyclistes sur l'axe est-ouest de notre commune
et
à la réponse au postulat de M. Florian Chiaradia « Pour une stratégie de développement de la mobilité douce »

Date et lieu proposés pour la séance de commission :

le mardi 5 janvier 2021 à 19 heures

à Salle VIP du Centre Omnisports du Pierrier, à Clarens

Table des matières

1 Objet du rapport-préavis 2
2 Historique 2
2.1 Généralités 2
2.2 Contexte national 2
2.3 Contexte cantonal 3
2.4 Contexte régional 4
2.5 Contexte communal 4
2.5.1 Mobilité à vélo 5
2.5.2 Mobilité à pied 5
3 Développement 6
3.1 Ambitions municipales en matière de mobilité douce 7
3.2 Démarche de travail 8
3.3 Volet Réseaux cyclables du plan 8
3.3.1 Réseaux cyclables : diagnostic et analyse 8
3.3.2 Mise en œuvre des mesures prioritaires en faveur des réseaux cyclables 8
3.3.3 Tourner à droite 9
3.3.4 Les impasses perméables pour piétons et cycles 10
3.3.5 Bordiers autorisés avec exceptions pour piéton·ne·s et cycles 11
3.3.6 Les sas cyclables 11
3.3.7 Les bandes cyclables (traditionnelles et rouges ASRC) 12
3.3.8 Les contresens cyclables 13
3.3.9 Le cas spécifique de la Rue du Pont 14
3.3.10 Stationnements vélos 15
3.3.11 Cartoriviera 15
3.3.12 Réseaux cyclables : élaboration du plan directeur 16
3.4 Volet Réseaux piétonniers du plan 16
3.4.1 Réseaux piétonniers : mandat d'étude 16
4 Réponses aux postulats Gfeller et Chiaradia 17
5 Conséquences financières 18
6 Développement durable 18
6.1 Environnemental 19
6.2 Social 19
6.3 Économique 20
7 Position de la Municipalité 21
8 Conclusions 22

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1 Objet du rapport-préavis

Par ce rapport-préavis, la Municipalité sollicite le Conseil communal pour financer la poursuite de l'élaboration d'un Plan directeur des mobilités douces pour la Commune de Montreux. Ce Plan directeur des mobilités douces permet de traduire les ambitions municipales en matière de mobilité douce, dans l'objectif de favoriser et faciliter les déplacements à vélo et à pied sur le territoire de la commune à court, moyen et long terme.

La Municipalité sollicite également les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre à brève échéance de mesures prioritaires, particulièrement dans le milieu urbain de notre commune, du volet réseaux cyclables de ce plan.

Par ce rapport-préavis, la Municipalité entend également répondre au postulat de M. Olivier Gfeller demandant d'entreprendre une étude sur les possibilités de développer les cheminements cyclistes sur l'axe est-ouest de notre commune, pris en considération par le Conseil communal dans sa séance du 9 octobre 2008 ainsi qu'au postulat de M. Florian Chiaradia intitulé « Pour une stratégie de développement de la mobilité douce » pris en considération par le Conseil communal lors de sa séance du 17 mai 2017.

2 Historique

2.1 Généralités

On entend par mobilité douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, grâce à la force musculaire humaine. Les moyens les plus répandus sont le vélo et la marche à pied[1]. Il n'est sans doute plus nécessaire de développer les avantages de la mobilité douce. Ils sont bien connus et nombreux. Citons par exemple les effets bénéfiques sur la santé, sur la pollution atmosphérique ou encore sur la question du stationnement.

La mobilité douce est déjà une réalité nationale, notamment dans le cadre de déplacements multi-modaux. En Suisse, 90% de la population se déplace au moins une fois par jour et 8% de la distance quotidienne moyenne est parcourue à l'aide de la force musculaire, dont 4% pour la marche. Des aménagements urbains adéquats dans le cadre de réfection de quartier ou de la planification de nouvelles zones construites permettent de rendre attractifs les déplacements à pied, et ceci en toute sécurité.

2.2 Contexte national

Lors de la votation fédérale du 23 septembre 2018, l'arrêté fédéral du 13 mars 2018 concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres a été accepté à 73,6 % et par la totalité des cantons. Le soutien est même plus fort dans notre région puisque l'intégration du vélo dans la constitution a été plébiscitée par 86,2 % des Vaudoises et des Vaudois et même 87,15 % des Montreusiennes et des Montreusiens.

Par ailleurs, certains principes d'intervention, souvent relativement simples à mettre en œuvre, se sont multipliés dans les villes suisses ces dernières années. La future révision de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), qui entrera en vigueur au 1er janvier 2021, offrira de nouvelles possibilités[2]. En voici quelques exemples :

[1] https://www.vd.ch/themes/environnement/developpement-durable/dd-au-travail/fiches-dd-info/deplacements-a-pied/
[2] https://www.pro-velo.ch/fr/themes/securite-routiere/regles-pour-le-trafic-cycliste/

Le contresens cyclable est un vrai avantage pour le vélo, souvent simple à réaliser. En Suisse, depuis 2016, l'OSR renverse le fardeau de la preuve : si on crée une nouvelle route à sens unique, il faut prouver que le contre-sens cyclable n'est pas possible, par exemple pour des questions de sécurité.

Le signal impasse s'adressait jusqu'à présent principalement au trafic motorisé. Il ne comprenait pas d'information spécifique pour les piéton·ne·s et les cyclistes. Or il est souvent possible de poursuivre son chemin à pied ou à vélo à travers les impasses. Elles représentent même des liaisons attractives, car elles sont éloignées de la circulation. La modification de l'OSR entrée en vigueur au 1er janvier 2016 permet désormais de signaler la « perméabilité » des impasses de manière différenciée en fonction des modes de déplacement. La continuité pour les piéton·ne·s et les cycles est signalée au moyen de symboles, qui complètent les panneaux à l'aide d'autocollants. Il est par ailleurs également possible d'ouvrir certaines routes **Bordiers autorisés** aux piéton·ne·s et aux cyclistes.

À Bâle, dans le cadre d'un projet pilote de trois ans et demi, les cyclistes ont été autorisé·e·s à bifurquer à droite au feu rouge à certains carrefours. Les expériences positives réalisées ont poussé le Conseil fédéral à proposer en octobre 2018 l'autorisation de **tourner à droite** au feu rouge pour les cyclistes dans le cadre d'une modification du texte de l'ordonnance sur la circulation routière. Cette disposition entrera en vigueur le 1er janvier 2021 dans la nouvelle version de l'OSR.

2.3 Contexte cantonal

Dans la 4ème adaptation du Plan directeur cantonal (PDCN) de janvier 2018, les objectifs pour l'agglomération Riviera – Veveyse – Haut-Lac (Projet Rivelac) mettent clairement en avant la mobilité douce, notamment dans la mesure R14: « Le concept s'appuie sur la construction d'un réseau structurant, sans discontinuité, et bien connecté aux transports publics. Il prévoit de développer des liaisons horizontales continues dans la Riviera, bien connectées aux haltes de chemin de fer, avec une grande liaison structurante le long du littoral qui se poursuit dans le Haut-Lac. Le concept prévoit également des liaisons verticales connectées au chemin de fer avec comme objectif de vaincre l'effet de pente et de favoriser l'intermodalité. Des ouvrages de franchissements sont créés au niveau des grandes infrastructures de transport (axes routiers, voies de chemin de fer) et des cours d'eau. Le réseau cyclable est complété par l'aménagement de stationnements pour les cycles principalement aux arrêts de transport public et dans les centralités[3] ».

Par ailleurs, dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19, le Canton de Vaud a mis en place un dispositif de déconfinement comprenant des mesures visant la promotion du vélo, lancées le 2 juin 2020[4]. Pour faciliter les déplacements à vélo, le Canton prévoit d'accélérer la mise en œuvre de certains projets de mobilité douce et de réaliser des mesures provisoires, en particulier des aménagements cyclables sur le réseau routier cantonal hors traversée de localité, et il invite les communes à une démarche similaire, car c'est dans les milieux urbains et périurbains que le potentiel de la mobilité douce est le plus élevé. Ainsi, les communes sont encouragées à travailler sur plusieurs leviers d'actions : le marquage de bandes cyclables, l'affectation d'une voie de trafic individuel motorisé ou de places de stationnement aux cycles, l'autorisation de circulation des vélos dans les couloirs de bus, le jalonnement d'itinéraires locaux ou encore l'aménagement de parkings à vélos. Dans ce but, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a annoncé des procédures allégées de mise en œuvre des mesures provisoires et un traitement prioritaire des demandes.

[3] https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/territoire/amenagement/PDCn/PDCn4_VSO_180131.pdf, p. 394
[4] https://www.vd.ch/toutes-les-actualites/communiques-de-presse/detail/communique/changement-de-braquet-pour-la-mobilite-cyclable-1591081814/

À noter encore que la révision prochaine de la stratégie cantonale de promotion du vélo, avec les partenaires de la mobilité, devrait permettre d'accélérer le rythme de mise en œuvre d'aménagements cyclables, de compléter le réseau cantonal et d'appuyer les communes de manière plus ambitieuse.

2.4 Contexte régional

Le postulat de Florian Chiaradia «Pour une stratégie de développement de la mobilité douce» a été déposé en 2017 à Montreux. Ce texte a également été déposé dans d'autres communes de la Riviera.

Suite à ces initiatives, un Plan directeur de la mobilité douce a été validé à Vevey, et un mandat de planification sur les mêmes problématiques a été commandé à Blonay.

En parallèle de ces démarches au sein d'autorités politiques de la Riviera, un groupe de travail de Pro Vélo Riviera planche depuis novembre 2018 sur un concept de voie vélo rapide et sécurisée bidirectionnelle côté Lac sur le tronçon Vevey – Villeneuve. La Municipalité de Montreux a par ailleurs été interpellée à ce sujet par courrier en mars 2019 par Pro Vélo Riviera. Suite à la Journée intercommunale des mobilités de septembre 2019, une correspondance a également été adressée par Pro Vélo Riviera le 12 septembre 2019 aux Conseils communaux de notre région pour les inviter à participer aux séances du groupe de travail prévu pour plancher sur le projet de voie vélo rapide[5].

De plus, Montreux est intégré dans l'Agglo Rivelac, avec 18 autres communes du Haut-lac, de la Riviera et de la Veveyse fribourgeoise, dans le but de mettre en place un Plan Directeur Intercommunal, puis à l'horizon 2025 de déposer un Projet d'Agglomération de 5ème génération qui devra contenir un volet transport et urbanisation intercommunal, notamment pour obtenir des subsides confédéraux pour les investissements régionaux, par exemple l'éventuelle voie rapide mentionnée ci-dessus.

2.5 Contexte communal

La Commune de Montreux est depuis longtemps active et exemplaire dans le domaine de l'énergie. Cette politique volontariste a notamment permis à notre Commune d'obtenir le label Cité de l'énergie Gold. Cependant, comme l'ont montré les évaluations réalisées dans le cadre de cette labellisation, le bilan du thème mobilité douce est moins flatteur, résultat notamment d'un siècle de pratique intensive de la mobilité individuelle motorisée et des contraintes topographiques auxquelles les vélos à assistance électrique (VAE) apportent maintenant une réponse potentiellement pour une bonne partie de notre population.

Le développement de la mobilité douce présente un fort potentiel d'amélioration qui se traduirait également positivement dans le bilan Cité de l'énergie Gold.

Par ailleurs, la définition d'une politique d'extension des itinéraires piétonniers et pistes cyclables, ainsi que l'attribution aux modes doux (marche à pied et vélo) des conditions de cheminement offrant confort et sécurité sont un objectif du plan directeur communal[6]. Celui-ci mentionne également un objectif de hiérarchisation du réseau routier pour notamment

[5] Une motion déposée par M. François Grand, transformée en postulat, en lien avec cette démarche a par ailleurs été prise en considération par votre Conseil communal. Le présent rapport-préavis se concentre sur des démarches communales, alors que le postulat demande des démarches au plan régional. Ainsi, même s'il permet de concrétiser des améliorations qui vont dans le sens de ce postulat, ce rapport-préavis n'entend pas y répondre. Il sera traité spécifiquement et la Municipalité y répondra le moment venu.

[6] https://www.montreux.ch/fileadmin/documents/commune-de-montreux.ch/pdf/Urbanisme/PDcom_2_contexte_regional.pdf : p. 9, et https://www.montreux.ch/fileadmin/documents/commune-de-montreux.ch/pdf/Urbanisme/PDcom_8_transports.pdf : p. 57

assurer aux usagères et usagers plus vulnérables (piéton·ne·s et cyclistes) des aménagements de sécurité (trottoirs, passages piétons protégés, bandes ou pistes cyclables).

Enfin, la réalisation d'un plan mobilité à l'échelle communale ou régionale est également une mesure du plan directeur communal des énergies[7], avec pour objectif de réduire l'impact énergétique et les émissions de CO_2 sur le territoire.

2.5.1 Mobilité à vélo

Pentu, le territoire de Montreux présente un profil peu propice au vélo dont la pratique est concentrée sur des axes de transit très fréquentés. Le développement des vélos à assistance électrique (VAE) et le soutien financier offert par la Commune pour l'achat de ceux-ci ont cependant permis de briser en partie cet obstacle. En bientôt 10 ans de politique de subventionnement, le rabais sur les vélos électriques a été plébiscité et plus de 850 vélos électriques ont été soutenus, dont une partie non négligeable chez des résident·e·s des hauts de la commune. L'offre récente de vélos en libre-service ajoute une porte d'entrée supplémentaire aux déplacements en deux-roues.

En 2012, Montreux a commandé une étude au bureau Transitec sur la traversée Est-Ouest à vélo. Cette enquête a mis en évidence certains tronçons et carrefours critiques sur le bas de la Commune et proposer certains aménagements. La principale avancée suite à cette étude a été l'autorisation aux vélos de circuler sur les quais sur le mode de la circulation mixte, octroyée dès 2012. La cohabitation avec les piéton·ne·s impose de facto une vitesse très restreinte sur cet axe, qui cible les cyclistes « flâneurs ». Hormis les marquages cyclistes systématiques sur les voies bus et l'ouverture aux cyclistes de certaines routes limitées aux bordiers, peu d'avancées ont été faites depuis pour les cyclistes « sportifs » et « pendulaires » sur l'axe littoral.

En 2017, la Commune de Montreux a participé à l'enquête « Montreux est-elle cyclophile ? » afin d'évaluer la qualité des infrastructures cyclistes. Le sondage en ligne, réalisé du 1er septembre au 30 novembre 2017, comportait une trentaine de questions. Suite à la campagne de communication, 190 formulaires ont été remplis. À noter que le questionnaire n'était pas seulement ouvert à la population résidente à Montreux mais également aux personnes qui se déplacent à vélo à Montreux sans y résider. La synthèse des réponses[8] a permis de faire ressortir des points importants à traiter pour améliorer la qualité des infrastructures cyclistes.

En 2017 également, la commission de Gestion a demandé à la Municipalité, via son vœu no 8, de se doter d'une stratégie en matière de voies cyclables[9].

2.5.2 Mobilité à pied

Le territoire de Montreux présente un contexte favorable à la marche. Il est possible de rejoindre à pied les centres d'intérêt, qui se situent principalement sur le bas de territoire, et ce avec une durée de marche d'une dizaine de minutes. Les réseaux piétonniers sont bien connectés avec les interfaces de transports publics. Le territoire est toutefois marqué par des coupures clés, en particulier l'autoroute A9 et la ligne CFF, qui constituent des contraintes

[7] PDCEn Montreux, fiche d'action no 11

[8] https://www.villes-cyclables.ch, ce sondage auxquelles peu de villes ont participé démontrent que les infrastructures favorables aux cyclistes sont mieux développées en Suisse allemande. Dans sa catégorie, Montreux a reçu la moins bonne évaluation, à égalité avec Morges.

[9] Voir le rapport sous-commission de gestion Mobilité 2017, p. 11, le vœu porte le numéro 3 dans ce document et le numéro 8 dans le rapport de la commission de gestion.

fortes pour les déplacements à pied. De plus, le développement de certains villages ou de leur périphérie a pu se faire au détriment de la mobilité piétonne, ne serait-ce qu'avec la croissance du trafic.

Concernant le réseau des liaisons piétonnes, le plan directeur communal[10] formule l'objectif de l'améliorer, le compléter et l'étendre en le rendant plus attractif, plus sûr et judicieusement disposé. En effet, la rue est par définition un espace public à partager entre les différent·e·s usagers/ères. Pourtant, l'évolution de la mobilité individuelle en a fait un espace presque exclusivement conçu en fonction de la circulation motorisée, en réduisant au minimum les possibilités pour la pratique d'autres activités. Les déplacements à pied se font souvent dans des conditions d'inconfort, de manque de convivialité, d'exiguïté et parfois d'insécurité. Lorsque la sécurité est assurée, c'est encore au détriment des qualités indispensables à la socialité.

En dehors des itinéraires piétons qui accompagnent les voies carrossables, il existe tout un réseau de liaisons piétonnes, souvent des raccourcis qui dévalent les pentes plus ou moins raides et qui relient le réseau horizontal. Le plus souvent sur domaine public, elles sont parfois aussi sur domaine privé, mais affectées à l'usage public. Elles maillent le territoire et sont pleines de charme et de variétés, résultant de conditions particulières du site où elles se trouvent. Tantôt chemin creux, tantôt passage ou escalier, voire encore passerelle ou ascenseur, ces liaisons passent aussi bien entre les jardins, qu'entre les maisons ou à travers celles-ci. Ce réseau est surtout accessible à l'habitué·e, qui le pratique souvent, car il est mal ou pas du tout signalé. Certaines liaisons ne procurent pas un sentiment suffisant de sécurité et sont peu utilisées en dehors de la journée.

La *marchabilité* à Montreux n'a pas encore fait l'objet de mandat d'étude. Avant d'élaborer un plan d'actions pour améliorer les itinéraires et l'accessibilité des centres d'intérêts pour toutes les usagères et tous les usagers, une étape de diagnostic doit être réalisée pour identifier les besoins. Son financement est demandé à travers ce rapport-préavis.

3 Développement

Aujourd'hui, la Municipalité affirme clairement sa volonté de renforcer l'attractivité des mobilités douces et actives sur le territoire en se basant sur un Plan directeur des mobilités douces. Comme un des objectifs de ce plan est de favoriser la multi modalité et le transfert modal, son périmètre doit correspondre aux zones bâties de notre commune, donc le bas de la commune et ses villages. En plus de ce plan, la Municipalité entend poursuivre la mise en valeur des chemins en forêts ou de montagne, mais avec un objectif d'amélioration de leur attractivité en faveur d'un tourisme doux. Ceux-ci seront donc traités de manière séparée, notamment en vue d'une réponse au postulat Martz « Les chemins pédestres des Hauts de Montreux : un patrimoine à entretenir et à valoriser ».

La Municipalité a déjà instauré diverses mesures liées à la promotion des mobilités douces et visant à encourager le report modal, notamment dans le cadre de l'Agenda 21 communal et de la politique énergétique :

- subventions à l'achat de vélos électriques via le Fonds pour le développement durable (FDD) ;
- bourse aux vélos annuelle, organisée en partenariat avec Pro Vélo ;
- bons de réparation vélo ;
- organisation de Journées de la mobilité ;

[10] https://www.montreux.ch/fileadmin/documents/commune-de-montreux.ch/pdf/Urbanisme/PDcom_7_espaces_publics.pdf, p. 50, p.52

- groupe de travail pour la mobilité douce ;
- informations régulières à la population et marketing des modes doux notamment via le Vivre à Montreux, le site internet communal et la plateforme La Fourmilière Montreux.

Ces mesures doivent être complétées par des interventions sur l'infrastructure des voies de communication et c'est justement l'objectif d'un plan des mobilités douces.

Un plan directeur des mobilités douces est un outil visant à définir des orientations stratégiques et à établir un programme d'actions spécifique pour faciliter et développer la marche à pied et le vélo sur le territoire communal. Ce plan directeur constitue un outil de travail pour la Municipalité et ses services dans la conduite de leurs activités et la réalisation des mesures proposées.

3.1 Ambitions municipales en matière de mobilité douce

L'élaboration d'un plan directeur des mobilités douces s'inscrit dans le cadre des engagements en matière de mobilité durable pris par la Municipalité en 2012, dans sa *Déclaration d'engagement sur la voie du développement durable* :

- participer à la résolution de la problématique climatique ;
- inciter à la réduction du trafic individuel motorisé ;
- augmenter la part de déplacements effectués en transports publics et mobilité douce.

L'amélioration des infrastructures piétonnes et cyclistes fait également partie du programme de législature 2016-2021, et comme mentionné plus haut, du plan directeur communal. La vision municipale pour la mobilité douce est articulée autour des deux principes directeurs suivants :

- garantir des chemins attractifs et sûrs pour que jeunes et moins jeunes puissent se déplacer à pied confortablement ;
- faciliter, optimiser et sécuriser les déplacements à vélo.

Les mobilités douces doivent être prises en compte dans tous les projets urbains ou routiers et ceci dès les premières phases de planification, et pour tout nouvel aménagement ou réalisation. Pour atteindre ces buts, il s'agit aussi d'offrir plus d'espaces de stationnement équipés pour les vélos[11].

Le plan directeur des mobilités douces doit permettre à la Municipalité et à ses services de concrétiser les objectifs suivants :

- assurer des réseaux cyclistes et piétonniers attractifs, fluides, efficaces et sûrs destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs et connectés aux itinéraires régionaux ;
- rendre la ville accessible à toutes les usagères et tous les usagers, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser l'intermodalité, notamment entre les mobilités douces et les transports publics.

[11] Les équipements, typiquement des arceaux, doivent permettre d'y attacher les vélos et d'éviter que ces places soient utilisées par d'autres véhicules à deux roues. À moyen terme, des parking couverts, voire sécurisés sont envisageables.

L'élaboration d'un plan directeur des mobilités douces vise ainsi à octroyer aux modes doux une place à part entière dans la politique des transports, aux côtés des interventions classiques touchant les transports publics, la circulation et le stationnement automobile.

3.2 Démarche de travail

Le plan directeur des mobilités douces doit traduire les ambitions municipales dans une démarche orientée vers l'opérationnel. Pour ce faire, une démarche en deux volets, le premier consacré aux réseaux cyclables et le deuxième aux réseaux piétonniers, est proposée.
Chacun de ces deux volets sera constitué d'un plan sous forme de carte et d'un programme détaillé d'actions à mettre en œuvre, et formera ainsi un outil de travail pragmatique. Afin de permettre sa mise en œuvre, les actions seront scindées entre celles qui pourront être mises en œuvre à brève échéance et celles qui seront à planifier lorsque le secteur concerné fera l'objet d'une requalification.

3.3 Volet Réseaux cyclables du plan

3.3.1 Réseaux cyclables : diagnostic et analyse

Les démarches nécessaires à l'élaboration du volet réseaux cyclables du plan sont plus avancées. En effet, la Municipalité avait déjà octroyé, fin 2018, un mandat d'étude afin d'obtenir une synthèse des études antérieures, une réflexion sur les axes à privilégier, un diagnostic des infrastructures routières sur ces axes et une liste de mesures prioritaires, car simples et efficaces, à mettre en œuvre.

L'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux » a été réalisée en 2019 par Matthieu Chenal du bureau Variétude. Une approche pragmatique, combinant travail de terrain et compilation des travaux déjà menés, a été choisie, avec pour objectif d'identifier les points noirs et les aménagements pouvant être réalisés rapidement afin de faciliter les trajets en vélo.

Le constat général est qu'à l'heure actuelle, l'espace réservé aux cyclistes sur les axes principaux reste modeste et surtout discontinu. Il se concentre presque exclusivement sur les rares tronçons où il y a assez de place sur la chaussée. Le stationnement est également peu satisfaisant, avec une majorité de parkings deux-roues sans système de support et par conséquent plus adaptés aux deux-roues motorisés.

Cette analyse a également fourni une carte des réseaux cyclables primaires et secondaires qui devraient faire l'objet d'une attention particulière. La correction de certains des points noirs identifiés ne peut être envisagée que dans le cadre de travaux plus larges. Ces interventions seront donc à intégrer dans le futur plan des mobilités douces pour qu'elles puissent faire partie intégrante, le moment venu, des travaux de requalification des secteurs concernés, ainsi qu'une liste de mesures à mettre en œuvre.

Cette étude montre qu'il y a par contre une série de mesures simples à mettre en œuvre et, pour autant, efficaces. La Municipalité souhaite les mettre en œuvre prioritairement. Celles-ci sont développées dès le point 3.3.2 du présent rapport-préavis. En annexe, une liste synthétique des mesures prioritaires retenues est proposée.

3.3.2 Mise en œuvre des mesures prioritaires en faveur des réseaux cyclables

Comme évoqué ci-dessus, l'étude consacrée aux réseaux cyclistes a permis d'identifier une importante liste de mesures en faveur de la circulation des cyclistes. Ces mesures ont été

pondérées en fonction de leur apport, coût, priorité, visibilité et état d'avancement. Ces éléments ont été examinés et validés par le groupe de travail Mobilité douce[12], réuni en novembre 2019. Il en est ressorti diverses mesures prioritaires, car elles peuvent être mises facilement et rapidement en œuvre, tout en étant efficaces. La Municipalité propose donc de les concrétiser.

Certaines de ces mesures ont des portées générales, comme l'autorisation systématique accordée aux cyclistes d'emprunter les chemins « Riverains autorisés », ou les « tourner à droite » aux feux autorisés dès janvier 2021 dans l'Ordonnance sur les Règles de la Circulation Routière (OCR). D'autres mesures sont ciblées, par exemple pour assurer la continuité d'une bande cyclable. Les différents types de mesures sont détaillés dans les sous-chapitres suivants.

Les actions prévues à Montreux sont listées et priorisées dans le tableau « Aménagements vélos : liste d'actions validées par le Groupe de travail mobilité douce » ci-annexé. L'élaboration de ce paquet d'actions, permet aux autorités communales de démontrer sa volonté de faciliter, de manière ciblée et pragmatique, les déplacements à vélo à Montreux et de soutenir les cyclistes pour qu'ils puissent circuler de façon efficiente et sûre. Cela assure également un passage à la mise en œuvre de façon globale et efficace, tout en restant pragmatique.

Le coût de ces interventions est précisé en annexe. Par type d'interventions, il se décompose ainsi :

Bandes cyclables et Bandes cyclables rouges ASRC	23'930.–
Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles	
er Impasse perméable	11'750.–
Contrensens vélos	5'460.–
Sas cyclables	18'220.–
Stationnement vélo	22'100.–
Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	13'450.–
Voies de Bus	780.–
Total	**100'000.–**

Le coût de la mise en œuvre du volet réseaux cyclables est ainsi évalué à CHF 100'000.–.
Il est à noter qu'un certain nombre d'autres mesures étudiées, qui n'ont pas été identifiées comme prioritaires, et qui n'ont pas été chiffrées, pourront être mises en œuvre dans un deuxième temps ou être intégrées dans d'autres projets d'aménagement.

3.3.3 Tourner à droite

Les « tourner à droite » autorisent les cyclistes à bifurquer à droite au feu rouge à certains carrefours à partir de janvier 2021, selon un nouveau règlement de l'Ordonnance sur les Règles de la Circulation Routière (OCR).

Un panneau de signalisation a déjà été développé pour indiquer l'autorisation d'obliquer à droite au feu rouge dans le cadre du projet de recherche de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI). Il représente un vélo jaune avec une flèche à droite jaune sur un fond noir. Fixé à droite de l'ampoule rouge des feux de signalisation, il est de forme carrée et doté d'une arête de 20 cm. La couleur jaune indique qu'en tournant à droite, il convient de respecter le trafic prioritaire.

[12] Le groupe de travail mobilité douce est présidé par Caleb Walther, Conseiller municipal. En font partie : Lorraine Wasem, cheffe du service urbanisme, Enrico Bergonzo, chef de service des travaux publics, Hans Spiess, technicien travaux publics, Pascal Mullener, délégué à l'énergie, Sophie Borboën, déléguée à l'agenda 21 et à la mobilité, Julien Chevalley, délégué au sport, et Guy Lacroix, office du stationnement à Montreux (GL)

Illustration : signalisation pour l'autorisation du tourner-à-droite pour les vélos, avec miroir convexe (Trixi) pour éviter l'angle mort. Source : SVI.

Cette autorisation ne donne pas tous les droits aux cyclistes. Pour franchir le feu rouge, les cyclistes doivent faire preuve de prudence et respecter en toute circonstance la priorité accordée aux autres usagères et usagers, particulièrement les piéton·ne·s auxquels ils doivent toujours céder le passage. Cette mesure n'est pas applicable partout car elle nécessite une bonne visibilité. L'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux » a établi une liste de feux spécifiques adaptés à cette implémentation, et pour ceux-ci, une adaptation systématique est proposée.

D'autres feux nécessiteraient la création de feux vélos coordonnés avec les feux du bus. Une étude doit être réalisée pour chaque installation afin de déterminer l'ampleur des travaux et les coûts correspondants, et dans ce cas il est plus pragmatique d'attendre le renouvellement de l'installation des feux pour chiffrer puis implémenter la mesure.

3.3.4 Les impasses perméables pour piétons et cycles

Le signal impasse s'adressait jusqu'à présent principalement au trafic motorisé. Il ne comprenait pas d'information spécifique pour les piéton·ne·s et les cyclistes. Or il est souvent possible de poursuivre son chemin à pied ou à vélo à travers les impasses. Elles représentent même des liaisons attractives, car elles sont éloignées de la circulation. La modification de l'ordonnance sur la signalisation (OSR) entrée en vigueur au 1er janvier 2016 permet désormais de signaler la « perméabilité » des impasses de manière différenciée en fonction des modes. La continuité pour les piéton·ne·s et les cycles est signalée au moyen de symboles, apposée sur les panneaux à l'aide d'autocollants.

Illustration : L'impasse du la ruelle de la Grotte à proximité du Temple St-Vincent .

L'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux » a établi une liste des impasses adaptées à cette implémentation. Il est proposé de les rendre perméables de façon immédiate.

3.3.5 Bordiers autorisés avec exceptions pour piéton·ne·s et cycles

Le panneau « Interdiction de circuler » avec la mention « Bordiers autorisés » est courant à Montreux. Le but est d'ouvrir les rues et chemins grevés de cette interdiction de manière claire à la mobilité douce (piéton·ne·s et cyclistes). Comme pour les impasses, l'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux » a permis de mettre en évidence toute une série d'alternatives aux grands axes routiers très intéressantes pour les cyclistes. Une adaptation systématique, sous réserve d'éventuelles rues qui posent des risques sécuritaires spécifiques, est proposée[13]. Celles-ci seront signalées avec le panneau 2.13 pour permettre le passage des vélos et vélos électriques.

Illustration : Signal de zones interdite au trafic motorisé. Source : SVI.

3.3.6 Les sas cyclables

Aux carrefours, les sas cyclables (appelés « Zone d'attente » dans la prochaine révision de l'OSR) permettent aux cyclistes d'aller devant la file et de partir avant la voiture. Ils ont pour avantage de :

- faciliter les manœuvres des cyclistes aux feux, et notamment le tourne à gauche ;
- rendre les vélos plus visibles des automobilistes ;
- améliorer la visibilité des usagers/ères au niveau des passages piétons.

[13] Cette adaptation ne concerne que des routes réservées aux bordiers et ne concerne donc en particulier pas les quais pour lesquels seuls les vélos sans assistance active sont tolérés.

Illustration : Exemple de sas vélo. Source : Brochure de la DGMR, Fiches aménagements cyclables commune.

Les sas cyclables offrent par ailleurs un précieux espace de répit pour les cyclistes, fluidifient leur progression et renforce la place des vélos sur la chaussée pour les automobilistes. L'étroitesse des gabarits de routes à Montreux conduit à aménager des sas pour certains carrefours sans bande cyclable, selon la liste proposée par le Groupe de travail mobilité douce ci-annexée.

3.3.7 Les bandes cyclables (traditionnelles et rouges ASRC)

Le Bureau de prévention des accidents (BPA) recommande que si la chaussée a une largeur de 4,2 m ou davantage par sens de circulation, une bande cyclable peut être marquée. Ces conditions sont rarement présentes à Montreux, ou des pistes cyclables ont déjà été marquées. Seuls deux aménagements immédiats ont été retenus par le groupe de travail mobilité douce.

Les portions de bandes cyclables peintes en rouge s'adressent aux automobilistes, les rendant attentifs aux dangers potentiels et les incitant à accorder la priorité aux cyclistes avant de bifurquer. Dans ce contexte, il est important de procéder avec parcimonie. Les bandes cyclables peintes en rouge doivent clairement signaler les endroits dangereux. Ils sont des marquages et ne doivent pas être interprétés comme un aménagement (cf. ASRC).

Illustration : Exemple de bande cyclable rouge à Lausanne (Avenue de la Gare)

Un seul exemple existe à Montreux aujourd'hui : le carrefour de la RC780 et l'Avenue du Midi à Territet. Un petit nombre d'aménagements est proposé dans l'immédiat. Les autres aménagements de bandes cyclables rouges, identifiés comme ayant du potentiel dans l'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux », devront être pris en compte à l'occasion de futurs travaux d'aménagements.

3.3.8 Les contresens cyclables

Le contresens cyclable est un vrai avantage pour le vélo, souvent simple à réaliser. C'est une mesure qui se généralise un peu partout en Europe, en particulier dans les Zones 20 et 30, car il permet de créer des alternatives paisibles aux axes motorisés. Il aurait aussi un effet bénéfique sur la vitesse et sur la sécurité. Il peut même être installé sur des chaussées étroites. En Suisse, depuis 2016, l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) renverse le fardeau de la preuve : si on crée une nouvelle route à sens unique, il faut prouver que le contre-sens cyclable n'est pas possible. Il reste évidemment des cas où on ne les ouvre pas.

On peut les classer par degré de faisabilité en commençant par ceux qui sont les plus évidents :

- les sens uniques où il suffit d'ajouter un marquage (bande de 1.50 m min. ou pictogrammes vélos selon le contexte) et panneaux (y compris sur les rues adjacentes/perpendiculaires pour autoriser les vélos à tourner par exemple).
- les sens uniques où la largeur suffit mais où il faudra remanier l'espace public pour améliorer la visibilité ou supprimer des obstacles.
- les sens uniques où la largeur ne suffit pas et où il faut imaginer des possibilités de croisement ou fermer la rue au trafic motorisé si on veut faire passer les vélos dans les deux sens.

Illustration : exemple d'un contresens cyclable à Lausanne avec marquage minimal. Source : Ville de Lausanne.

Suite à l'analyse du Groupe de travail mobilité douce, un certain nombre des contresens cyclables identifiés dans l'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux » peuvent être aménagés immédiatement, soit ceux de la première puce ci-dessus, alors que d'autres devront attendre la réalisation de travaux de requalification de l'espace public.

3.3.9 Le cas spécifique de la Rue du Pont

La rue du Pont dans la Vieille-Ville est actuellement à sens unique (sens montant). Alors qu'elle permettrait de relier très efficacement le haut du quartier des Planches à la Gare de Montreux, le détour par l'Avenue des Planches, la Rue de la Corsaz et la Rue industrielle est non seulement long et sinueux mais surtout impose un dénivelé pénible. À tel point que, malgré l'interdiction, la Rue du Pont est régulièrement empruntée à la descente par les cyclistes, parfois en utilisant le trottoir.

La création d'un contre-sens cyclable sur une telle rue peut aussi avoir un effet positif sur le respect effectif de la vitesse des véhicules et constituer ainsi un élément modérateur du trafic automobile.

Jusqu'à présent, la Commune a toujours refusé cette autorisation. Même si sa fréquentation n'est pas très élevée (un peu moins de 2000 véhicules/jour), la Rue du Pont présente une visibilité faible et elle est utilisée par un service de bus qui rend effectivement très délicat le croisement avec les cyclistes. L'utilisation du trottoir par les cyclistes n'est pas non plus souhaitable, compte tenu de leur largeur déjà restreinte.

Le problème de visibilité concerne le tiers de la rue situé entre le pont et la place des Planches. L'aménagement d'un contresens pourrait donc être partiel en exigeant que les cyclistes poussent leur vélo sur ce tiers de la rue. Cela nécessiterait une signalisation au moyen de panneaux et marquages :

- à la descente, signalisation installée avant le Pont, « Descendre du vélo et marcher sur 100 m » jusqu'au Pont inclus.
- à la descente, Signalisation après le Pont, « Cyclistes autorisés ».
- à la montée, panneau au début de la zone 30 pour signaler l'éventuelle présence de cyclistes à contresens.
- pictogramme Vélo accompagné d'une flèche sur le sol pour signaler les cyclistes aux automobilistes. Ce marquage au sol ne serait ajouté qu'en entrée de zone, car il n'apparaît pas pertinent de rappeler ce marquage tout le long de la rue notamment pour des raisons visuelles.

Illustration : Pictogramme au sol. Source : Transitec dans la brochure de la DGMR, Fiches aménagements cyclables commune.

3.3.10 Stationnements vélos

Des infrastructures adaptées au vélo sont par ailleurs nécessaires. Un stationnement deux-roues sans autre spécification que le marquage sur la chaussée ne suffit pas. Les besoins spécifiques des vélos sont :

- un support, car beaucoup de vélos n'ont pas de béquille ;
- la possibilité de cadenasser le cadre et la roue avant à ce support pour éviter le vol de l'un ou l'autre, et limiter ainsi les cadenassages sauvages ;
- une structure à laquelle les véhicules deux-roues motorisés ne puissent pas prendre la place à des vélos, en tout cas pour les parcs fortement utilisés par ces derniers (exemple : resserrer les arceaux comme les vélos nécessitent moins de place) ;
- un parking abrité dans les lieux à forte fréquentation est un atout.

Bien que la demande ne soit pas encore là, la question du stationnement des vélos-cargos et des vélos avec remorque va certainement devoir se poser à l'avenir. Les futurs aménagements devront donc aussi tenir compte de ce type de véhicules.

Illustration : Infrastructure de stationnement. Source : ReCYCLO dans la brochure de la DGMR, Fiches aménagements cyclables commune.

L'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux » montre qu'à quelques rares exceptions près, il n'y a pas de véritables parkings vélos à Montreux, mais des emplacements deux-roues principalement utilisés par les deux-roues motorisés. C'est pourquoi l'achat et la pose d'arceaux à vélos, ainsi que l'amélioration de la signalisation, sont prévus.

Dans le cadre des mesures prioritaires prévues dans ce rapport-préavis, des arceaux seront installés là où c'est possible dans le milieu urbain et dans les villages de notre commune.

Le stationnement pour les vélos à la Gare de Montreux et à la Gare de Clarens nécessite des améliorations spécifiques afin de mettre à disposition une offre en parkings couverts et sécurisés. Cependant, la Commune de Monteux n'étant pas propriétaire de ces espaces, des études complémentaires seront nécessaires et ces projets devront faire l'objet de budgets et préavis spécifiques. De même, d'éventuelles créations de parking couverts dans d'autres lieux stratégiques seront étudiées ultérieurement.

3.3.11 Cartoriviera

La cyclocarte sur Cartoriviera a déjà été adaptée de manière à refléter les itinéraires vélos optimaux identifiés dans l'étude « Traverser et circuler en vélo à Montreux ».

D'autres adaptations de Cartoriviera seront nécessaires, une fois les mesures proposées concrétisées, afin de pouvoir visualiser les aménagements cyclables réalisés, tels que bandes cyclables et contresens et emplacements de pompes à vélos.

De plus, la catégorie Cartoriviera pour le parking « deux-roues » devrait être scindée en sous catégories telles que « parking vélos couvert », « parking vélo » et « parking deux-roues motorisés », afin que les utilisateurs/trices puissent consulter les infrastructures de parking pour les vélos.
Ces modifications nécessitent un développement par le responsable de la plateforme, idéalement en accord avec les autres partenaires de Cartoriviera.

Les aménagements piétons réalisés devront également être intégrés dans un deuxième temps.

3.3.12 Réseaux cyclables : élaboration du plan directeur

L'étude mentionnée ci-dessus et sur laquelle la Municipalité se base pour proposer des mesures immédiates est déjà une base solide pour établir les axes à privilégier à long terme. Elle ne constitue pas pour autant le volet réseaux cyclables du plan des mobilités douces. Il faut en effet y ajouter des réflexions sur les mesures à mettre en œuvre à terme afin de garantir des voies de circulation attractives pour les cyclistes.

Il s'agit donc de compléter cette étude, pour établir un plan cartographique qui traduit les ambitions municipales pour le développement de la mobilité cycliste et un programme d'actions comprenant une planification des aménagements nécessaires à l'atteinte de ces objectifs. Ce document devra permettre de planifier toutes les mesures qui devront être prises lors de nouveaux aménagements ou travaux.

Il s'agira également de vérifier que ces documents s'intègrent avec le volet réseaux piétonniers du plan des mobilités douces, mais aussi de s'assurer de sa cohérence avec les autres instruments de planifications communaux ou régionaux. L'objectif étant d'avoir un document synthétique qui soit utilisable et utilisé de manière systématique.

Le coût de la finalisation du volet réseaux cyclables est évalué à CHF 10'000.–.

3.4 Volet Réseaux piétonniers du plan

3.4.1 Réseaux piétonniers : mandat d'étude

Le deuxième volet du plan directeur des mobilités douces, consacré aux réseaux piétonniers, sera conçu selon le même schéma. Il doit permettre d'identifier, de signaler et d'adapter les infrastructures piétonnes pour garantir des chemins attractifs et sûrs pour que chacune et chacun puisse se déplacer à pied confortablement et efficacement.

La marchabilité et les infrastructures piétonnes de Montreux n'ayant pas encore fait l'objet de mandat d'étude[14], il y a lieu dans un premier temps d'identifier les besoins en matière de liaisons piétonnières et de définir les itinéraires clés pour les chemins particulièrement efficaces puis d'analyser les problèmes et les lacunes existants en matière de liaisons piétonnières, tant en matière d'infrastructure que de signalisation. Il s'agira aussi de préciser les mesures concrètes et immédiates à mettre en œuvre, ainsi que les principes d'aménagement à suivre afin de résoudre les problèmes existants, développer les réseaux piétonniers, améliorer l'accessibilité pour toutes les usagères et tous les usagers et promouvoir la marche sur le territoire communal. Ces principes seront traduits sous forme de carte montrant les réseaux piétonniers et différenciant les besoins des différent·e·s usagers/ères.

[14] À l'exception des plans de mobilité scolaires qui ont fait l'objet d'études puis de mises en œuvre localisées centrées sur la sécurité de l'accès aux sites scolaires.

Sur les réseaux prioritaires (itinéraires principaux, centres d'intérêt) une analyse plus poussée devra être menée pour identifier les aménagements nécessaires pour répondre aux besoins de tous les usagers[15]. Il est prévu de mener cette analyse complémentaire en collaboration avec une ou plusieurs organisations représentant les droits de ces différents usagers, telles que Mobilité Piétonne, l'AVACAH ou l'ATE[16].

Naturellement, dans l'objectif de favoriser le transfert modal, cette étude tiendra particulièrement compte du réseau de transports publics afin de favoriser la complémentarité de ces modes de déplacement. Ce plan tiendra également compte des démarches entamées dans le cadre d'*Enjoy Montreux*[17], qui visent à mettre en valeur les lieux d'intérêts sur notre Commune.

De manière à assurer une démarche cohérente, il est proposé de procéder selon la même méthodologie que pour les réseaux cyclistes et de poursuivre la collaboration avec le même mandataire pour accompagner l'élaboration de ce volet réseaux piétonniers.

Sur la base de l'étude, comme pour le volet réseaux cyclables, un programme de mesures détaillées et un plan sous forme de carte seront ensuite élaborés.

Un crédit spécifique, pour la mise en œuvre du paquet d'actions en faveur des piétons, sera demandé dans un deuxième temps.

Sur la base d'offres reçues, le coût de l'élaboration du volet réseaux piétonniers est évalué à un montant de CHF 30'000.– TTC.

4 Réponses aux postulats Gfeller et Chiaradia

Dans sa séance du 9 octobre 2008, le Conseil communal a accepté la prise en considération du postulat de M. Olivier Gfeller demandant d'entreprendre une étude sur les possibilités de développer les cheminements cyclistes sur l'axe est-ouest de notre commune[18]. La Municipalité avait alors attribué un mandat à des spécialistes pour envisager des améliorations et une des mesures phares, l'ouverture des quais aux cyclistes, a été mise en œuvre en 2012.

Dans sa séance du 17 mai 2017 le Conseil communal a accepté la prise en considération du postulat de M. Florian Chiaradia « Pour une stratégie de développement de la mobilité douce » et son renvoi pour étude et rapport à la Municipalité. Comme annoncé dans ses communications relatives aux motions et postulats en suspens, la Municipalité avait souhaité répondre à ces deux postulats en même temps, considérant que le deuxième postulat englobe dans sa demande les buts du premier postulat.

[15] Notamment, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les enfants, les personnes malvoyantes et les promeneurs avec poussette

[16] AVACAH, Association Vaudoise pour la Construction Adaptée aux personnes Handicapées ; ATE, Association Transports et Environnement

[17] A l'image de ce qui s'était réalisé à Vevey, la Municipalité et MVT ont initié fin 2017 le projet « Enjoy Montreux », qui a pour objectif d'améliorer l'expérience client dans la destination, notamment par une signalétique ainsi qu'un accueil améliorés grâce à des visites thématiques, notamment autour du patrimoine musical. Ce projet, à l'instar de « Enjoy Vevey », est piloté par Montreux-Vevey Tourisme (MVT) afin d'avoir une approche globale et régionale du projet. Le financement est partiellement assuré par la Commission intercommunale de la taxe de séjour. Cependant, comme il a notamment un impact sur la détermination d'itinéraires pédestres à favoriser, ces démarches devront être prises en compte dans l'élaboration du volet pédestre du plan de mobilité.

[18] Le développement de ce postulat figure en annexe.

La Municipalité estime que ce rapport-préavis répond à ces postulats, avec les démarches entreprises pour son volet réseaux cyclables et en demandant les montants à la fois nécessaires pour finaliser le plan des mobilités douces et pour la mise en œuvre rapide de mesures jugées prioritaires pour améliorer les déplacements à vélos.

5 Conséquences financières

Au 31 octobre 2020, les fonds disponibles en trésorerie s'élevaient à CHF 14 millions. Le total des emprunts bancaires se montait à CHF 105 millions.

Sur la base du budget adopté pour l'année en cours et des crédits d'investissement en cours de réalisation, le financement de cette dépense devrait être assuré, partiellement, par la trésorerie, et pour le solde par de l'emprunt.

L'investissement se résume ainsi :

Finalisation du plan de Mobilité douce
Volet Réseaux Cyclables

• finalisation du volet réseaux cyclables :	CHF 10'000.–

Volet Réseaux Piétonniers

• mandat d'étude :	CHF 20'000.–
• journée de terrain participative :	CHF 10'000.–
Total	**CHF 40'000.–**

Mise en œuvre des actions prioritaires du volet Réseaux Cyclables (voir 3.3.2)

TOTAL	**CHF 100'000.–**

Ces montants n'incluent pas la mise en œuvre des mesures prioritaires en faveur de la mobilité piétonne. Le crédit nécessaire sera sollicité par la Municipalité le cas échéant, soit une fois le plan des mobilités douces réalisé.

Il est proposé d'amortir cet investissement par le débit du compte No 431.3311 sur une durée de 5 ans.

6 Développement durable

Le développement de la mobilité durable est un axe important de la politique de développement durable de la Commune de Montreux. C'est un thème qui fait partie, d'une part du programme de politique énergétique communal, et d'autre part du programme Agenda 21 communal.

L'axe mobilité durable répond à un engagement global pris par la Commune de Montreux, dans le cadre de sa déclaration d'engagement sur la voie du développement durable, à participer à la résolution de la problématique climatique en incitant à la réduction du trafic individuel motorisé et en augmentant la part de déplacements effectués en mobilité douce.

La mobilité durable est également un des six domaines du label Cité de l'énergie, et c'est un champ d'actions à renforcer dans le cadre du renouvellement du label Gold en 2020.

Au niveau national, l'encouragement de la mobilité douce correspond au champ d'action infrastructure, mobilité et développement urbain de la stratégie de la Confédération pour le développement durable 2016-2019, ainsi qu'aux objectifs de développement durable (ODD) no 9, 11 et 13 de l'Agenda 2030 :

Le vélo et la marche sont deux des moyens les plus performants pour se déplacer en ville : rapide, maniable, économe, silencieux et non polluant. Ces deux modes de déplacement garantissent une activité physique quotidienne et permettent ainsi de maintenir son capital santé.

6.1 Environnemental

Les transports sont responsables d'un peu plus du tiers des émissions de CO_2 en Suisse et il convient donc de réfléchir à des modes de transports durables et de limiter l'usage du transport individuel motorisé. L'augmentation des déplacements à pied et à vélo améliore la qualité de l'air, facteur essentiel de qualité de vie en ville, en diminuant les nuisances engendrées par le trafic automobile. Les démarches prévues dans le présent rapport-préavis visent directement à favoriser ces éléments.

6.2 Social

Le vélo ou la marche procurent bien-être et améliorent la santé de celles et ceux qui les pratiquent. Au travail comme à la maison, nombreux sont celles et ceux qui ne bougent pas assez. Or l'immobilité est néfaste pour la santé. On considère actuellement que le manque d'exercice est aussi malsain que le tabagisme. C'est aussi le premier facteur de risque d'accidents cardiovasculaires[19]. Se rendre à son travail en couplant marche à pied, vélo et transports publics permet donc de préserver sa santé, l'environnement et son porte-monnaie.

En ce qui concerne la marche en particulier, un autre enjeu social est la prise en compte des besoins des différent·e·s usagers/ères : les personnes actives et mobiles, certes, mais aussi les enfants, les conducteurs/trices de poussette, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les touristes accompagné·e·s de bagages, etc.

Enfin, selon des études récentes, assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et la facilitation des parcours de ces derniers est également une mesure qui permet aux femmes de se réapproprier l'espace public[20]. En effet, on constate par exemple que la nuit les femmes adoptent des stratégies d'évitement des rues piétonnières dont la fréquentation diminue de l'ordre de 25% à 50%. Par ailleurs, les femmes ont des modalités de transport multiples, elles sont moins souvent seules (avec enfants, ou accompagnant des personnes âgées ou malades), elles utilisent les transports en commun plutôt que la marche ou le vélo, ou elles privilégient la voiture.

[19] https://www.vd.ch/themes/environnement/developpement-durable/dd-au-travail/fiches-dd-info/deplacements-a-pied/
[20] Voir études de Yves Raibaud, par exemple son entretien dans Le Temps https://www.letemps.ch/societe/yves-raibaud-lamenagement-villes-construit-linegalite au sujet de son étude «La Ville faite par et pour les hommes», Ed. Belin, 2015.

6.3 Économique

Les modes de mobilité doux sont à la fois peu coûteux à l'usage et peu coûteux en infrastructure et en investissement (surface routière, parcage, achat de véhicule). Le vélo et la marche sont également très performants pour les courts trajets, tout en permettant beaucoup de souplesse. En milieu urbain, le vélo est plus rapide que la voiture sur les trajets inférieurs à six kilomètres.[21]

Sur le plan touristique, un plan des mobilités douces permet de renforcer l'attractivité de notre commune en élargissant l'offre de séjour accessible sans voiture et en améliorant l'expérience touristique grâce à une meilleure qualité de l'air, un faible niveau sonore et une plus grande liberté de mouvement dans les rues. Le plan des mobilités prendra également compte les lieux touristiques afin de les mettre en valeur et les rendre plus accessibles.

[21] https://www.vd.ch/themes/environnement/developpement-durable/dd-au-travail/fiches-dd-info/velo/

7 Position de la Municipalité

La Municipalité est convaincue qu'il est nécessaire d'encourager la population de Montreux et nos visiteurs à faire tout ou une partie de leurs déplacements à pied ou à vélo, et que des aménagements sont nécessaires pour qu'ils/elles puissent le faire de manière efficace et sûre. Elle s'est déjà engagée dans ce sens.

Au vu du contexte climatique actuel, le report modal des transports individuels motorisés vers des modes de transports doux est un axe central d'une politique énergétique et climatique durable puisque 39% des émissions de CO_2 sont imputables aux transports dans la consommation totale d'énergie en Suisse (valeurs 2016, OFS)[22].

Par ailleurs, il s'agit de travailler en parallèle du dispositif du Canton de Vaud visant la promotion du vélo par des aménagements simples et rapides, lancé en juin 2020.

Au travers du développement de réseaux cyclables et piétonniers performants, la Commune de Montreux a l'opportunité de donner les moyens à ses habitantes et ses habitants d'adopter un comportement adapté aux enjeux climatiques futurs et de participer à la transition énergétique qui est en cours. La réalisation d'un plan des mobilités douces est nécessaire pour garantir une vision cohérente sur la durée. Il permettra une mise en œuvre des mesures nécessaires pour favoriser la mobilité douce et ceci en ne se basant pas que sur une approche théorique générale, mais aussi et surtout sur une prise en compte de notre territoire (notamment avec nos villages, nos transports publics et autres centres d'intérêts) et des opportunités qu'il offre pour notre mobilité. En complément, la mise en œuvre des mesures immédiates permettra de poursuivre et d'intensifier les démarches déjà entreprises ces dernières années.

[22] www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports.assetdetail.1131-1800.html

8 Conclusions

En conclusion, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MONTREUX

vu le rapport-préavis No 30/2020 de la Municipalité du 4 décembre 2020 au Conseil communal relatif à la demande d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 40'000.– au maximum pour la poursuite de l'élaboration d'un Plan directeur des mobilités douces pour la Commune de Montreux et d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 100'000.– pour la mise en œuvre de mesures prioritaires de son volet réseaux cyclables, à la réponse au postulat de M. Olivier Gfeller demandant d'entreprendre une étude sur les possibilités de développer les cheminements cyclistes sur l'axe est-ouest de notre commune et à la réponse au postulat de M. Florian Chiaradia « Pour une stratégie de développement de la mobilité douce »

vu le rapport de la commission chargée d'examiner cette affaire,

DECIDE

1. de prendre acte que le présent rapport-préavis répond au postulat de M. Olivier Gfeller demandant d'entreprendre une étude sur les possibilités de développer les cheminements cyclistes sur l'axe est-ouest de notre commune ;
2. de prendre acte que le présent rapport-préavis répond au postulat de M. Florian Chiaradia « Pour une stratégie de développement de la mobilité douce » ;
3. d'octroyer un montant de CHF 40'000.– en vue de la finalisation d'un plan directeur communal des mobilités douces, volet réseau cyclable et volet réseau piétonnier ;
4. d'autoriser la Municipalité à mettre en place des mesures immédiates en faveur des cyclistes, selon les descriptions du présent rapport-préavis et de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 100'000.– au maximum ;
5. de couvrir tout ou partie de cette dépense par les fonds disponibles en trésorerie ;
6. d'autoriser la Municipalité à recourir si nécessaire à l'emprunt pour le solde, à souscrire aux meilleures conditions du marché ;
7. d'amortir cet investissement par le compte de fonctionnement 431.3311 sur une période de 5 ans au maximum ;
8. d'autoriser la Municipalité à signer tout acte ou convention en rapport avec cet objet.

Ainsi adopté le 4 décembre 2020

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic La secrétaire a.i.

L. Wehrli L.S. F. Grec

Annexes : Postulats de MM Olivier Gfeller et Florian Chiaradia
Tableau synthétique des mesures immédiates proposées et validées par le groupe de travail Mobilité douce
Rapport « Traverser et circuler en vélo à Montreux » disponible sur le site internet du Conseil communal.

Délégation municipale : MM. Christian Neukomm et Caleb Walther, Conseillers municipaux

Postulat de M. Olivier Gfeller
demandant d'entreprendre une étude sur les possibilités de développer les cheminements cyclistes sur l'axe est-ouest de notre Commune

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Dernièrement, lors du débat sur les propositions de M. Walther pour favoriser l'utilisation du vélo, nous avons entendu l'argument suivant : « Montreux n'est pas une ville de vélo ». Cette phrase semble résumer le point de vue de ceux qui estiment notre commune trop pentue pour être attractive pour les cyclistes.

Si c'est là l'argument pour refuser de mesures en faveur des deux-roues, je me suis dit qu'il était temps d'étudier les possibilités qu'offrent l'axe est-ouest, qui, je l'espère, ne rebutera pas trop ceux qui craignent les montées ou peut-être aussi les descentes.

Il me semble que nous pourrions enfin nous donner les moyens d'aménager des cheminements cyclistes continus sur cet axe.

Sans préjuger des résultats de l'étude que je demande, nous pouvons sérieusement estimer qu'il existe des possibilités sur le bas de la commune et à mi-hauteur, c'est-à-dire légèrement au-dessus des voies du chemin de fer.

Ces cheminements amélioreraient la circulation cycliste entre Clarens et Montreux, les deux plus grandes localités de notre commune, permettant par exemple aux habitants de Clarens travaillant à Montreux d'envisager plus facilement d'utiliser un vélo pour leur déplacements. De tels aménagement favoriseraient aussi le cyclisme de loisir puisque l'accès aux magnifiques possibilités qu'offre la plaine du Rhône en serait facilité.

Une telle étude devrait être réalisée par une société spécialisée dans le domaine de la mobilité dite douce. Un regard neuf permettrait de savoir si vraiment les obstacles que nous imaginons immédiatement après l'évocation d'un tel projet sont fondés ou non. Sachant les nombreuses réticences à faire de la place aux deux-roues, j'ai l'impression que cette proposition ne va pas échapper au passage par une commission. Cependant, si on me prouve le contraire, je veux bien qu'elle soit transmise directement à la Municipalité.

Postulat de M. Florian Chiaradia
Pour une stratégie de développement de la mobilité douce

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Ces dernières années, notre commune a publié une cyclocarte, a autorisé une cohabitation des cyclistes et des piétons sur les quais, a aménagé plusieurs petits parkings à vélo supplémentaires et s'apprête à mettre en place un réseau de vélos en libre service : nous nous en réjouissons. Un contresens cycliste à la rue du Pont ainsi qu'une onde verte pour les vélos, là où il n'y a aucun danger, seraient également bienvenus. En ce qui concerne les flux piétons, même si dans le cadre de l'assainissement des passages à niveaux du MOB certains itinéraires ont été condamnés, il faut saluer l'aménagement du nouveau sentier de la Pâquière qui relie l'Av. des Collondalles à l'Av. Belmont.

Le projet de 4e adaptation du Plan directeur cantonal prévoit un accroissement de la population de 20'310 habitants de 2014 à 2030 pour la Riviera, c'est-à-dire une augmentation de 24% de la population en 16 ans. Durant cette même période, les postes de travail augmenteront aussi, du moins nous l'espérons. Une intensification des déplacements et de l'engorgement du trafic aux heures de pointe sont à prévoir. Influer sur l'augmentation de la population et des déplacements n'est pas du ressort des communes.

Pour agir efficacement sur les effets de ces augmentations, le 4e Plan directeur cantonal fait de la mobilité multimodale une ligne d'action stratégique. Des mesures sont déjà prises pour faciliter le flux des véhicules et intensifier les transports publics. Il reste à soutenir la mobilité douce dans une perspective de report maximal du trafic routier sur d'autres modes de déplacement.

Les flux de cyclistes et de piétons sont à penser à l'échelle intercommunale. Ils nécessitent le développement d'itinéraires interconnectés entre les communes où les déplacements des habitants ne se limitent pas aux frontières communales. En tant que moyens de déplacements, mobilité douce et trafic automobile ne sont pas contradictoires, mais complémentaires.

Ce report sur la mobilité douce implique de développer, de sécuriser et de rendre attractifs les trajets à vélo et à pied. Pour ceux qui veulent les pratiquer, ces déplacements ont l'avantage d'être à la fois plus efficaces, plus économiques, plus économes en énergie et plus favorables à la santé.

Pour que l'utilisation du vélo se propage davantage, il est nécessaire de développer des aménagements cyclables de qualité, des itinéraires directs, sécurisés et si possible isolés du trafic. Pour l'augmentation des déplacements à pied, il est non seulement utile d'aménager des itinéraires piétonniers qui incitent à marcher, mais aussi d'entretenir, réhabiliter et compléter les chemins piétonniers existants ou ayant existé.

En effet, on observe que plus les voies cyclistes sont sécurisées, plus les cyclistes sont nombreux et moins il y a d'accidents. Par ailleurs, en aménageant des itinéraires piétonniers plaisants, on accroît aussi l'attrait et l'utilisation des trajets par les transports publics.
La mobilité douce ne peut devenir une solution viable que si elle est pensée à l'échelle communale et intercommunale. Des aménagements ponctuels sur quelques mètres de trottoirs ou sur un petit tronçon de route ne sont guère utiles, voire contre-productifs, aux buts poursuivis.

De ce fait, afin d'avoir une vision globale et stratégique des parcours à pied et à vélo, nous demandons que :

- soit établi un plan général de la mobilité douce (ou une feuille de route) à l'échelle de la commune et, si possible, de la Riviera vaudoise.
- que ce plan (ou feuille de route) fixe notamment les grands principes, ainsi que les mesures qui seront prises à court, moyen et long termes pour favoriser les déplacements à vélo et à pied.
- que ce plan (ou feuille de route) soit régulièrement mis à jour, en tenant compte des actions entreprises et projetées.

Pour information, ce texte est également déposé dans toutes les communes de la Riviera ainsi qu'à Villeneuve.

Je demande donc Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président, que ce postulat soit renvoyé en commission pour étude et rapport.

Aménagements vélos : liste d'actions validées par le Groupe de travail mobilité douce
22.oct.20

Légende faisabilité
1 : pas d'étude et peu de coûts
2 : petite étude néc. et certains coûts
3: à planifier lors de nouveaux aménagements
4: pas approprié / pas réalisable

No	Type intervention	Axe / Secteur	Lieu	Cyclocarte cartoriviera	Action	Estimation coût	remarques budgets	Priorité	Faisabilité	synthèse	Commentaire
1	Bandes cyclables	Clarens Chailly	Pertuiset	Parcours cyclable	Av. des Bosquets de Julie : marquer la présélection avec un pictogramme vélo (itinéraire cyclable conseillé).	130		2	1	3	Accepté
2	Bandes cyclables	RC 780 Est-Ouest	RC 780 Est-Ouest	Parcours cyclable	Renforcement du marquage vélo sur la voie bus le long des Villas Dubochet	520		2	1	3	Accepté
3	Bandes cyclables rouges ASRC	Clarens Chailly	Pertuiset	Parcours cyclable	Secteur de Pertuiset : Au carrefour de la Rue du Sacre -du-Printemps, il faudrait idéalement peindre la bande cyclable en rouge . Et comme celle -ci débouche dans l' arrêt de bus de Pertuiset, il faudrait ajouter une indication de réinsertion sur la voie principale.	3480		2	1	3	Accepté, très bien
4	Suppression marquage central	Gare de Montreux / Fontanivent	Rte des Collondales	Parcours cyclable	Entre le N°86 et le N°100 de la Rue des Colondalles, supprimer le marquage central pour garder la même philosophie de conduite.	500		2	1	3	Accepté
5	Bandes cyclables rouges ASRC	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Carrefour Gambetta	Parcours cyclable	Carrefour Gambetta et Rue du Port : Marquage d'une bande à partir du débouché de la Rue Byron quand la chaussée côté Nord s'élargit et se subdivise en deux pistes, pour éviter le goulet d'étranglement entre le carrefour de Gambetta et la Rue du Port. Création d'un feu prioritaire pour les vélos au carrefour de la Rue du Port, permettant aux cyclistes qui ont emprunté la voie bus jusqu'à l'arrêt Rue du Port de se réintégrer plus facilement dans la circulation	10110		2	1	3	Accepté En lien avec travaux
6	Bandes cyclables rouges ASRC	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Carrefour Rue du Léman	Parcours cyclable	Carrefour Rue du Léman : Le marquage d'une bande rouge sur la chaussée principale serait bienvenu dans le sens Montreux-Vevey	4740		2	1	3	Accepté
7	Bandes cyclables rouges ASRC	RC 780 Est-Ouest	Métropole	Parcours cyclable	Des marquages en rouge aux entrées/sorties du parking vers le Métrpole semblent judicieux, après le Greffe (danger du parking)	4450		2	1	3	Accepté
8	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Baugy-Les Crêtes	Chemin des Crêtes, Chemin de la Maladaire, partie inférieure du Chemin du Crépon, Chemin de Champ- Riond.	Itinéraire cyclable recommandé	Rendre autorisés aux cycles tous les chemins bordiers autorisés, à l'image de ce qui a été déjà signalé au Chemin de Madame-de-Warens et au Chemin des Cornaches : Chemin des Crêtes, Chemin de la Maladaire, partie inférieure du Chemin du Crépon, Chemin de Champ- Riond.	1900		1	1	2	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
9	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Chailly-Planchamp	Route de Plan-Chailly	Itinéraire cyclable recommandé	Rendre autorisée aux cycles la Route de Plan-Chailly entre Chailly et le stade de la Saussaz, car cette route est déjà balisée comme itinéraire cyclable recommandé.	500		1	1	2	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
10	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Chernex-Sonzier	Ch. Du Bochet	Itinéraire cyclable recommandé	A Chernex, le Chemin du Bochet est signalé d'un côté comme une impasse et de l'autre comme accès interdit (?). Rendre perméable aux piétons et aux cycles le Chemin du Bochet depuis le Chemin du Couvent pour accéder à la Gare du MOB.	550		1	1	2	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
11	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Clarens-Centre	Av. Mayor Vautier / rue des Vaudrès	Itinéraire cyclable recommandé	Au carrefour de l'Avenue Mayor-Vautier – Rue des Vaudrès, rendre l'impasse traversante pour les cycles et piétons (issue : passage sous voies à la gare). Améliorer la signalisation (?) pour favoriser cet itinéraire, le plus confortable pour accéder à vélo à la gare.	650		1	1	2	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
12	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Baugy-Les Crêtes	Chemin du Crépon	Itinéraire cyclable recommandé	Signaler les impasses traversantes pour cycles et piétons a à Baugy, pour le bas du Chemin du Crépon (les cyclistes doivent descendre du vélo en débouchant sur le trottoir à l'arrêt Pertuiset).	650		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
13	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Baugy-Les Crêtes	Chemin des Ecoliers	Itinéraire cyclable recommandé	Signaler les impasses traversantes pour cycles et piétons au bas du Chemin des Ecoliers (dans ce cas, les cyclistes doivent descendre du vélo pour passer la barrière)	550		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
14	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Chailly-Planchamp	Route des Châtaigniers, Chemin de la Foge, Chemin du Crépon, Chemin de Béguex, Chemin de Planchamp-dessous, Chemin des Portaux, Sentier du Châtelard.	Itinéraire cyclable recommandé	Rendre accessibles tous les bordiers autorisés : Route des Châtaigniers, Chemin de la Foge, Chemin du Crépon, Chemin de Béguex, Chemin de Planchamp-dessous, Chemin des Portaux, Sentier du Châtelard.	2850		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
15	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Chailly-Planchamp	Zone collège de Chailly	Itinéraire cyclable recommandé	Rendre perméables (piétons et cycles) toutes les impasses traversantes dans la zone du collège de Chailly : Route du Stade, Route des Châtaigniers jusqu'à Planchamp, Chemin des Ecoliers.	860		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13

Aménagements vélos : liste d'actions validées par le Groupe de travail mobilité douce
22.oct.20

Légende faisabilité
1 : pas d'étude et peu de coûts
2 : petite étude néc. et certains coûts
3: à planifier lors de nouveaux aménagements
4: pas approprié / pas réalisable

No	Type intervention	Axe / Secteur	Lieu	Cyclocarte cartoriviera	Action	Estimation coût	remarques budgets	Priorité	Faisabilité	synthèse	Commentaire
16	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Clarens-Centre	Chemin du Pierrier liaisons entre la Rue des Vaudrès à la Rue du Lac Rue Marc-Dufour Rue des Vergers	Itinéraire cyclable recommandé	Autoriser aux cycles tous les bordiers autorisés	1190		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
17	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Tavel	Chemin de l'Oche-Thorens et Chemin de l'Ancien-Four	Itinéraire cyclable recommandé	Autoriser aux cycles tous les bordiers autorisés du hameau (Chemin de l'Oche-Thorens, Chemin de l'Ancien-Four).	950		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
18	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Tavel	Ch. de Clarenjaux	Itinéraire cyclable recommandé	Ouvrir l'impasse pour piétons et cyclistes sur le Chemin de Clarenjaux sur l'Avenue Eugène-Rambert pour rejoindre le Chemin des Vignes	300		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
19	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Tavel	CH. des Vignes	Itinéraire cyclable recommandé	Ouvrir l'impasse pour piétons et cyclistes sur le Chemin des Vignes qui mène au Collège Rambert (sortie par le Chemin de Clarenjaux)	300		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
20	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable	Territet	Chemin de l'Eaudine	Itinéraire cyclable recommandé	autoriser la circulation des vélos au Chemin de l'Eaudine, raccourci bien pratique entre la RC 780 et l'Avenue de Collonges	500		2	1	3	Accepté de façon systématique. Signalisation avec panneaux 2.13
21	Cartoriviera modifications	partout	partout	Cartoriviera modifications	- Scission de la catégorie de parc « deux roues » en : « Vélostation », « Parking vélos couvert », « Parking vélo » et « Parking deux-roues motorisés » pour simplifier l'utilisation du site web et la qualité de l'indicateur mobilité douce référent aux vélos - Ajouter les emplacements Velospot avec le nombre de places - Ajouter les emplacements des pompes à vélo - Définition de critères pour la description de parcs à vélo	0		1	1	2	Accepté
22	Cartoriviera modifications	partout	partout	Cartoriviera modifications	Mettre à disposition sur Cartoriviera une deuxième carte des aménagements cyclables, basée sur la carte SIT de Montreux : avec visualisation de bandes cyclables et contresens (voir ex. de Lausanne, rapport Matthieu Chenal, p. 10)	0		1	1	2	Accepté
23	Cartoriviera modifications	partout	partout	Cartoriviera modifications	Faire évoluer la Cyclocarte de Cartoriviera (parcours jaunes et oranges) avec réseaux primaires et complémentaires selon propositions Matthieu Chenal Annexe 1	0		1	1	2	Accepté
24	Contresens à autoriser pour les vélos	Baugy-Les Crêtes	ch. de la Minjarde	Itinéraire cyclable recommandé	Autoriser le contre-sens cyclable au Chemin de la Minjarde depuis le Chemin de Baugy (étroit mais bonne visibilité)	580		1	1	2	Accepté
25	Contresens à autoriser pour les vélos	Brent-Fontanivent	Route des Plantières	Itinéraire cyclable recommandé	La Route des Plantières est signalée comme Bordiers autorisés et à sens unique à la descente dans la portion entre la Route du Zéphire et la Route de Chaulin. Il serait judicieux de rendre cette route accessible aux cycles et autoriser le contre sens.	0	Préavis Zéphire	1	1	2	Accepté
26	Contresens à autoriser pour les vélos	Clarens-Centre	Rue du Collège	Itinéraire cyclable recommandé	Rue du Collège : l'accès au collège de Clarens-Gare, à la gare CFF et à la poste de Clarens n'est pas optimal à vélo. Il faudrait rendre la portion ouest de la Rue du Collège en contre-sens cyclable sur le pont des voies CFF. Cela permettrait aux cyclistes descendant la Rue du Grammont de bifurquer à droite sur la Rue du Collège (mettre le signal d'impasse traversante) puis à gauche sur le pont (sens interdit sauf cycles).	840		1	1	2	Accepté
27	Contresens à autoriser pour les vélos	Glion	Rte du Pré	Itinéraire cyclable recommandé	Rendre perméable la **Route du Pré** depuis la Route de Glion à Mont-Fleuri pour piétons et vélos, à condition de rendre cet axe aussi autorisé aux vélos à la montée (contre-sens cyclablé). Itinéraire bien moins raide que la Route de Glion pour monter à Glion à vélo.	1200		1	1	2	Accepté
28	Contresens à autoriser pour les vélos	Montreux-Centre	Rue de l'Église catholique	Itinéraire cyclable recommandé	Autoriser un contresens cyclable à la descente. Contresens cyclable réalisable moyennant un marquage clair et la suppression éventuelle d'une place de stationnement	580		1	1	2	Accepté
29	Contresens à autoriser pour les vélos	Montreux-Centre	Rue du Théâtre	Itinéraire cyclable recommandé	Ouvrir le contresens cyclables à la Rue du Théâtre pour rendre le quartier entièrement perméable à la circulation des vélos.	580		1	1	2	Accepté
30	Contresens à autoriser pour les vélos	Montreux-Centre	Rue Igor-Stravinski	Itinéraire cyclable recommandé	Ouvrir le contresens cyclables à la Rue Igor-Stravinski pour rendre le quartier entièrement perméable à la circulation des vélos.	580		1	1	2	Accepté
31	Contresens à autoriser pour les vélos	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Carrefour Gambetta	Parcours cyclable	Carrefour Gambetta et Rue du Port : La dangerosité de ce tronçon plaide en faveur de l'ouverture de la Rue du Port comme contresens cyclable à la montée: les cyclistes venant de Montreux et se dirigeant vers la Gare de Clarens éviteraient ainsi ce secteur risqué	1100		2	1	3	Accepté
32	Sas cyclables	Clarens Chailly	Rue Gambetta / Oche-Thorens	Parcours cyclable	Rue Gambetta/Oche-Thorens : sas cyclables pour chaque présélection	2400		1	1	2	Accepté
33	Sas cyclables	Clarens Chailly	Rue Gambetta	Parcours cyclable	Gambetta : Création de sas cyclables aux carrefours avec feux.	1600		1	1	2	Accepté Lien avec giratoire

Aménagements vélos : liste d'actions validées par le Groupe de travail mobilité douce
22.oct.20

Légende faisabilité
1 : pas d'étude et peu de coûts
2 : petite étude néc. et certains coûts
3: à planifier lors de nouveaux aménagements
4: pas approprié / pas réalisable

No	Type intervention	Axe / Secteur	Lieu	Cyclocarte cartoriviera	Action	Estimation coût	remarques budgets	Priorité	Faisabilité	synthèse	Commentaire
34	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Carrefour Av. Nestlé	Parcours cyclable	Au carrefour de l'Avenue Nestlé et de l'Avenue du Casino, la largeur de la chaussée est contraignante. Avant les travaux en cours, un sas avec une brève bande cyclable avait été aménagé sur la RC780 avant le feu dans le sens Territet - Montreux. Il devra être replacé. D'autres sas cyclables probablement sans bande cyclable devraient être ajoutés en sens inverse et sur l'Avenue Nestlé.	0	exécuté	1	1	2	Accepté En cours d'étude, SAS prévu dans préavis
35	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Carrefour de la Paix	Parcours cyclable	Carrefour de la Paix : créer des sas cyclables pour chaque présélection, sur la RC780 et sur la Rue de la Paix, en l'absence de bandes cyclables étant donné le gabarit de la chaussée. La densité du trafic et l'affluence des piétons empêche ici la possibilité du tourner-à-droite au feu.	1200		1	1	2	Accepté En cours d'étude, SAS prévu dans préavis
36	Sas cyclables	Clarens Chailly	Rue Gambetta / Rue du Port	Parcours cyclable	Aménager un sas cyclable à la descente de la Rue Gambetta pour tourner à gauche sur la Rue du Port.	400		2	1	3	Accepté
37	Sas cyclables	Clarens Chailly	Rue Gambetta / Av. Châtelard	Parcours cyclable	Rue Gambetta/ Av. du Châtelard : sas cyclables pour chaque présélection	2000		2	1	3	Accepté
38	Sas cyclables	Clarens Chailly	Rue Gambetta / Gare	Parcours cyclable	A la montée, bande cyclable pour faciliter la pré-sélection à gauche à la Rue du Collège, et sas cyclable pour continuer tout droit A la descente, sas cyclable et éventuellement, un Tourner -à-droite sur la Rue du Collège ; la visibilité le permet.	1820		2	1	3	Accepté
39	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Carrefour Avenue des Alpes	Parcours cyclable	Carrefour de l'Avenue des Alpes devant le 2m2c : création de sas pour cyclistes (sans bande cyclable d'approche) devant chaque feu. Dans le sens Montreux – Vevey, le sas doit permettre aux vélos de rester sur le côté droit pour traverser le carrefour tout droit, au même titre que les bus.	2000		2	1	3	Accepté
40	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Carrefour Gambetta	Parcours cyclable	Carrefour Gambetta : sas cyclables dans les deux sens et sur la Rue Gambetta pour les deux présélections	2000		2	1	3	Accepté Attente giratoire
41	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Carrefour Rue du Léman	Parcours cyclable	Carrefour Rue du Léman : Sas cyclables dans les deux sens.	2400		2	1	3	Accepté
42	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre / Rue du Torrent	Parcours cyclable	Sas cyclable pour continuer tout droit sur la RC 780 en restant à droite sur la présélection de la Rue du Torrent (les cyclistes le font déjà)	800		2	1	3	Accepté
43	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Est-Ouest Côté montagne	Parcours cyclable	Sas cyclable pour la chaussée principale et le tourner-à-droite sur l'Avenue Rousseau	400		2	1	3	Accepté
44	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre / Rue du Torrent	Parcours cyclable	Sas cyclable sur la Rue du Torrent pour entrer sur la RC 780	400		2	1	3	Accepté
45	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Est-Ouest Côté montagne	Parcours cyclable	Sas cyclable pour la présélection de la Rue du Torrent à gauche	400		2	1	3	Accepté
46	Sas cyclables	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre / Av. Rousseau	Parcours cyclable	Sas cyclable pour le tourner à gauche de l'Avenue Rousseau (à la montée il y a des feux voitures	400		2	1	3	Accepté
47	Stationnement vélo	partout	partout	Stationnement vélo	Améliorer la signalétique			1	1	2	Accepté
48	Stationnement vélo	partout	partout	Stationnement vélo	Transformer des places deux-roues motorisées en places vélos spécifiques avec système d'accroche dès que l'opportunité se présente : mettre des arceaux systématiquement dès qu'il y a plus de 4 places	22 100	pose de 60 arceaux (déjà achetés sur budget communal)	1	1	2	Accepté
49	Stationnement vélo	Clarens-Centre	Gare	Stationnement vélo	Proposer un parking vélo à la Gare de Clarens	étude nécesaire		1	3	4	Accepté Pas uniquement dans le camp de Montreux, projet spécifique à faire avec étude et budgetisation
50	Stationnement vélo	Montreux-Centre	Gare	Stationnement vélo	Améliorer les possibilités de parking vélos à la Gare de Montreux au bout du quai en négociant avec les CFF et le MOB	étude nécesaire		1	3	4	Accepté Pas uniquement dans le camp de Montreux, projet spécifique à faire avec étude et budgetisation
51	Stationnement vélo	Montreux-Centre	Gare	Stationnement vélo	Améliorer les possibilités de parking vélos à la Gare de Montreux en vue de la mise en place d'une Vélostation en négociant avec les CFF et le MOB	étude nécesaire		1	3	4	Accepté Pas uniquement dans le camp de Montreux, projet spécifique à faire avec étude et budgetisation
52	Stationnement vélo	Brent-Fontanivent	Gare Fontanivent	Stationnement vélo	Travailler avec le MOB pour des emplacements vélo à la gare de Fontanivent (prévu semble-t-il en 2020)			2	3	5	Accepté Pas uniquement dans le camp de Montreux
53	Stationnement vélo	Chernex-Sonzier	Gare Chernex	Stationnement vélo	Travailler avec le MOB pour des emplacements vélo à la gare de Chernex (prévu semble-t-il en 2020)			2	3	5	Accepté Pas uniquement dans le camp de Montreux

Aménagements vélos : liste d'actions validées par le Groupe de travail mobilité douce
22.oct.20

Légende faisabilité
1 : pas d'étude et peu de coûts
2 : petite étude néc. et certains coûts
3: à planifier lors de nouveaux aménagements
4: pas approprié / pas réalisable

No	Type intervention	Axe / Secteur	Lieu	Cyclocarte cartoriviera	Action	Estimation coût	remarques budgets	Priorité	Faisabilité	synthèse	Commentaire
54	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	Clarens Chailly	Rue Gambetta / Oche-Thorens	Parcours cyclable	Rue Gambetta /Oche-Thorens : Etudier la possibilité d'un Tourner-à-droite au feu depuis l'Avenue Eugène-Rambert pour monter sur la Rue Gambetta , et à la descente de la Rue Gambetta pour tourner sur l'Avenue des Brayères.	1120		2	1	3	Accepté de façon systématique dès janvier 2020. Feux anciens : implémenté au fur et à mesure des changements des feux
55	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre / Pierrier	Parcours cyclable	Créer éventuellement un Tourner-à-droite autorisé en direction du Pierrier. La visibilité le permettrait	560		2	1	3	Accepté de façon systématique dès janvier 2020. Feux anciens : implémenté au fur et à mesure des changements des feux
56	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	RC 780 Est-Ouest	Carrefour Avenue des Alpes	Parcours cyclable	Carrefour de l'Avenue des Alpes devant le 2m2c : Moyennant une signalisation adéquate (feux + panneaux), le tourner-à-droite au feu pourrait être autorisé pour les cyclistes pour prendre l'Avenue des Alpes, et depuis l'Avenue des Alpes pour s'engager sur la RC 780. La visibilité pour laisser la priorité aux piétons est bonne.	1120		2	1	3	Accepté de façon systématique dès janvier 2020. Feux anciens : implémenté au fur et à mesure des changements des feux
57	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	Clarens Chailly	Rue Gambetta / Av. Châtelard	Parcours cyclable	Rue Gambetta / Av. du Châtelard : Etudier la possibilité d'un Tourner-à-droite au feu à la montée pour tourner sur la Rue du Sacre -du-Printemps. A la descente , une bande cyclable serait aussi bienvenue , avec une présélection sur le pont de la Baye de Clarens à marquer (bande en rouge ?) pour continuer tout droit.	10650		2	2	4	Accepté de façon systématique dès janvier 2020. Feux anciens : implémenté au fur et à mesure des changements des feux
58	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	RC 780 Est-Ouest	Clarens-Centre, Est-Ouest Côté montagne	Parcours cyclable	Un feu vélo coordonné (voire anticipé) avec le feu du bus de l'arrêt Clarens-Centre permettrait aux cyclistes de se positionner en tête du trafic pour le passage des carrefours et feux suivants	a intégrer dans autre projet		2	3	5	Accepté de façon systématique dès janvier 2020. Feux anciens : implémenté au fur et à mesure des changements des feux
59	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge	RC 780 Est-Ouest	carrefour du Chemin du Pierrier	Parcours cyclable	Création d'un feu vélo au carrefour du Chemin du Pierrier coordonné avec les feux des bus pour permettre aux cyclistes de ne pas gêner les bus et de se remettre sur la chaussée principale après le carrefour. Idem dans le sens inverse, en l'absence de voie bus	a intégrer dans autre projet		2	2	4	Accepté de façon systématique dès janvier 2020. Feux anciens : implémenté au fur et à mesure des changements des feux
60	Voies de bus	Clarens Chailly	Pertuiset	Parcours cyclable	Voie bus à la descente à autoriser aux vélos entre le giratoire de la Saussaz et l'arrêt Pertuiset.	780		2	1	3	Accepté
										0	
Total par type intervention										*0*	
	Bandes cyclables et Bandes cyclables rouges ASRC					23930				*0*	
	Bordiers autorisés avec exceptions pour piétons et cycles / Impasse perméable					11750				0	
	Contrensens vélos					5460				0	
	Sas cyclables					18220				0	
	Stationnement vélo					22100					
	Tourner-à-droite / cédez-le-passage cycliste au feu rouge					13450				*0*	
	voies de bus					780				*0*	
	Réserve et arrondi					*4310*					
										0	
Total estimation coûts						**100 000.00 CHF**					