



# RAPPORT

## au Conseil communal de Montreux

de la commission nommée pour l'examen de la prise en considération ou non du préavis relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 430'000.- TTC au maximum, pour réaliser des adaptations dans le cadre des travaux prévus par le Canton pour l'entretien et l'amélioration de la route de Brent sur le réseau routier cantonal RC 737 B-P, entre les routes de la Combe et des Colondalles, en vue de créer un cheminement piétonnier entre Chailly et Fontanivent, de mettre en conformité deux arrêts de bus et de renouveler l'éclairage public

Président : Benoît Ruchet (PLR)  
Membres : Denis Golaz (SOC) Absent(e) excusé(e)  
Dominik Hunziker (UDC)  
Anthony Huys (SOC)  
Susanne Lauber Fürst (ML)  
Florian Manzini (Les Verts)  
Silvano Pozzi (PLR)  
Roland Rimaz (SOC)  
Pierre-André Spahn (PLR)  
Lionel Winkler (PLR)

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La Commission chargée d'examiner l'objet cité en titre s'est réunie le lundi 7 juin 2021 à 19h00, à l'aula du collège de Montreux-Est, en présence de Monsieur Christian Neukomm, Conseiller Municipal, accompagné de Monsieur Enrico Bergonzo, Chef de Service des Travaux publics (ST). En outre, 9 commissaires étaient présents.

### Préambule

La présidence de la Commission a été remise en jeu et M. Benoît Ruchet a été confirmé dans sa fonction de président-rapporteur.

Il est proposé de donner la parole à la Municipalité, avant d'ouvrir une discussion point par point, puis de procéder finalement au vote. La Commission approuve cette façon de procéder.

Dans ce rapport, les termes "commissaire" et "membre" sont utilisés au masculin indépendamment du genre.

### La parole est donnée à la Municipalité

M. Christian Neukomm explique que ce préavis nous est présenté dans le cadre de travaux planifiés par le Canton et qu'il s'agit d'une opportunité des plus intéressantes pour planifier des travaux nécessaires pour la Commune. Un cheminement piétonnier plus sécurisé à cet endroit est nécessaire et la Municipalité

souhaite donc profiter des synergies possibles avec le Canton pour réaliser cet ouvrage à un coût raisonnable. De plus afin d'augmenter la sécurité de nuit, il est prévu d'agrandir le réseau d'éclairage public.

La Municipalité est consciente que la sécurité des piétons ne sera pas encore optimale en raison notamment de l'impossibilité de réaliser des passages piétons aux intersections entre la route et le cheminement piétonnier mais le projet est une amélioration considérable de la situation actuelle.

## **Discussion point par point**

### **1. Objet du préavis**

Un commissaire, habitant du quartier, salue ce préavis et apprécie l'idée tant pour les véhicules que pour les piétons et approuve l'intention. Il émet toutefois quelques réserves quant à la réalisation.

Pour répondre à un commissaire, M. Bergonzo explique que le *moyen terme* exprimé pour la réalisation du cheminement piétonnier peut difficilement être défini et que tout dépend de l'environnement, des crédits, s'il y a urgence ou non...etc. Cependant, il y a une volonté claire de la Municipalité de finaliser ce cheminement piétonnier et de réduire la vitesse de circulation autorisée sur ce tronçon.

### **2. Projet cantonal (DGMR)**

Un membre de la commission souhaite savoir si le préavis cantonal a déjà été validé. Le chef de Service lui répond que oui et que la mise à l'enquête est terminée. Il y avait deux oppositions, mais celles-ci ont été levées.

Un commissaire s'interroge sur *l'étude du bruit* mentionnée dans le préavis et demande des précisions. Il s'agit d'une analyse des secteurs ayant atteint les valeurs limites en terme de nuisances sonores, selon le cadastre du bruit (NR 8). Actuellement, la valeur relevée est légèrement supérieure à la limite légale. Le rapport n'est pas encore publié car il est malheureusement lié au PGA de la Commune récemment annulé au TF. Aussi, le Canton revoit actuellement sa copie et se base sur l'ancien plan de zones de 1972.

Un membre de la commission doute que ce ne soit vraiment le roulement qui produise les nuisances sonores car la vitesse réelle dans cette zone dépasse difficilement les 50-60 km/h, vu le tracé difficile de la route. Aussi, est-ce que l'utilisation d'un revêtement phono-absorbant est vraiment pertinente?

Un commissaire lui oppose que même sur de très courtes lignes droites, quelques casse-cous n'hésitent pas à tirer des pointes d'accélération bruyantes et dangereuses, avant de planter sur les freins, à la dernière minute, à l'entrée du virage.

M. Bergonzo reconnaît qu'il est peu probable que les usagers dépassent les 60 km/h, mais il affirme que la solution phono-absorbante suffira à faire diminuer les nuisances sonores à un niveau acceptable légalement. De plus, le produit choisi représente un rapport qualité/coût très intéressant.

Le Municipal Neukomm ajoute qu'étant donné le contexte politique et sociétal, il est important de se positionner contre les nuisances sonores en envoyant un message clair sur nos intentions de lutter contre le bruit et de montrer qu'un effort est fait.

Pour rappel, c'est au producteur de bruit de régler le problème, donc au propriétaire de la route. La Commune de Montreux n'est pas le maître d'ouvrage ici, c'est la charge du Canton. ST attend encore un planning précis des travaux.

La société villageoise de Brent, par l'intermédiaire d'un commissaire, salue et remercie la Municipalité

pour ce préavis qui était très attendu. Il reste quelques points à éclaircir, mais il s'agit de travaux essentiels pour Brent et Fontanivent. Il est notamment demandé s'il ne serait pas possible de réduire d'office la limitation de vitesse à 50 km/h, dans la mesure où la Municipalité annonce, dans le préavis, sa volonté de diminuer la limite actuelle ou respectivement d'en étudier la faisabilité.

M. Bergonzo répond qu'une diminution à 50 km/h serait certes possible, mais que cela équivaldrait à reprendre ce tronçon de route à la charge de la Commune. Au-delà de 60 km/h, la route demeurerait à charge du Canton. Les contribuables sont les mêmes, mais cela ne ponctionne pas le même budget... Il y a donc un intérêt certain à laisser cet axe en mains cantonales, car cela représente une économie importante pour la Commune.

La commission est surprise qu'il soit impossible de réaliser des passages piétons. Il est expliqué que sur les routes cantonales, hors traversée de localité, il n'est plus autorisé, en principe, de mettre en place des passages piétons. Il reste toutefois encore des exceptions dans le Canton et même à Montreux.

Un membre relève que selon une étude, un tiers des accidents de la route impliquant des piétons surviennent sur les passages piétons (pour 2/3 hors passages piétons), ce qui est considérable.

Le chef de Service précise pour répondre à des commissaires qu'il est possible de créer une aide à la traversée (ex: îlots) mais cette solution n'est pas adéquate à cet endroit. De plus, les conditions des normes de visibilité (VSS) ne sont pas réunies.

La Municipalité reconnaît une nouvelle fois que la sécurité de cette route n'est pas optimale pour tous les usagers mais le but est de faire au mieux, dans la mesure du raisonnable et de profiter de l'opportunité cantonale pour améliorer la situation. Mais elle reconnaît volontiers que certaines décisions dans l'application des normes et contraintes européennes, nationales ou cantonales sont parfois difficilement compréhensibles et cela peut être frustrant. La bonne volonté et le bon sens sont souvent bridés au détriment de la cohérence. Mais il est important de relever que la situation sera tout de même améliorée.

M. Bergonzo ajoute que plusieurs passages piétons sur la Commune ne sont plus aux normes et risquent d'être retirés dans le futur. Le principal risque de ces ouvrages ne répondant plus aux normes est que la Commune devrait assumer une partie de la responsabilité en cas d'accident.

Un membre se permet de relever que parfois une situation reconnue comme dangereuse encourage davantage de prudence et responsabilise mieux les usagers que les meilleures mesures de sécurité.

### **3. Projet communal**

Un commissaire demande pourquoi il est fait mention d'une étude pour une diminution de vitesse plutôt que de directement intégrer cette mesure au présent préavis.

M. Neukomm explique que la Municipalité a décidé de profiter de la fenêtre offerte par le Canton. Une étude supplémentaire risquait de prolonger le délai et augmenterait le risque que le Canton décide de ne pas attendre la Commune pour réaliser ses travaux. Mais encore une fois, la volonté Municipale est très claire, la limitation de vitesse doit être abaissée.

**La commission émet le vœu d'effectuer, dans les meilleurs délais, cette étude pour une diminution de la limite de vitesse maximale dans cette zone à 60 km/h.**

Un membre de la commission tient à relever cependant qu'une diminution de la limitation de vitesse est peu utile car circuler à 80 km/h sur cet axe n'est pratiquement pas possible.

Un commissaire propose ensuite de solliciter l'intervention de l'Association Sécurité Riviera (ASR), durant

la période des travaux, afin de mettre en place un système de contrôle de vitesse sur la Route de la Combe ou même un radar afin de dissuader les fous du volant et inciter à la prudence. Cet axe déjà très fréquenté en temps normal sera encore davantage sollicité durant le chantier. Il faut impérativement éviter les comportements dangereux en encourageant les usagers de la route à lever le pied.

Le chef de Service approuve cette idée et prendra donc contact avec l'ASR.

Il est demandé s'il serait possible de créer une signalétique colorée au sol, dans le style des routes attenantes aux écoles? Le chef de Service lui répond que cela n'est malheureusement pas autorisé.

La Municipalité est consciente du risque que représente cet axe pour les usagers de la route les plus vulnérables et fera tout ce qui est possible pour sécurisé au mieux ce secteur.

### **3.1 Cheminements piétonniers envisagés**

*point 4*: Un commissaire demande ce que signifie exactement le terme *hors murs*. Il lui est répondu que la réfection du mur est à charge cantonale et que la Commune n'assumera que les coûts relatifs au cheminement piétonnier (ex: garde-corps).

Le même commissaire demande si la possibilité suivante à été étudiée: Contourner la Route de Brent et les *points 1 à 4* pour dessiner un sentier piéton plus bas sur la Route des Collondales qui rejoindrait la Route de la Combe, en évitant ainsi le virage potentiellement dangereux. La distance serait à-peu-près équivalente.

La Municipalité y a pensé, mais cela décale considérablement le cheminement et risque ainsi de desservir les principaux intéressés en les éloignant, ce qui péjorerait le projet.

Le chef de Service signale une petite erreur sur le dernier plan du préavis, relatif au *point 4*. L'angle droit du cheminement piétonnier (en jaune), à l'emplacement de l'escalier, ne sera pas réalisé dans l'immédiat.

Un membre relève qu'il est regrettable de ne pas connaître le coût de l'ensemble du projet (avec l'ensemble du cheminement piétonnier), ce qui permettrait de mieux se projeter sur les prochaines étapes du projet.

M. Bergonzo répond que le projet global n'existe pas encore et qu'il serait donc difficile d'avancer des chiffres proches de la réalité et crédibles. Pour le *point 3* sur le plan, cela serait envisageable car peu de travaux sont nécessaires. En revanche, les *points 5 et 6* nécessitent des études pour la réalisation du trottoir et de la passerelle qui représentent de gros travaux.

### **3.2 L'éclairage public**

Un commissaire émet une réserve, partagée par son groupe politique, quant à l'utilité de l'éclairage public sur la route (L'éclairage du cheminement piétonnier n'est pas remis en cause). D'abord d'un point de vue financier, car cela représente un coût important. Ensuite, quelle utilité sur cette route? Les véhicules sont tous équipés de phares. En outre, cela représente une augmentation de la pollution visuelle pouvant perturber la faune environnante.

MM. Neukomm et Bergonzo lui rétorquent que l'absence d'éclairage représente un risque important de nuit pour les piétons et les cyclistes pour qui l'important est de voir et surtout d'être vu. De plus, il y a un certain nombre d'habitations dans le secteur et un quartier sans lumière peut être angoissant et augmenter le sentiment d'insécurité. Enfin, il est relevé que d'immenses progrès ont été faits ces dernières années en matière d'éclairage public en terme notamment d'économie d'énergie et de diminution de la pollution lumineuse avec un meilleur ciblage.

M. Bergonzo ajoute que pour le cheminement piétonnier un éclairage intelligent est prévu avec détection de mouvement afin d'adapter la luminosité à la fréquentation du lieu. Pour la partie route, la Municipalité prévoit d'installer un dispositif à luminosité réduite. Une minuterie sera installée afin de réduire l'intensité de l'éclairage entre environ 23h et 6h (selon la période de l'année), afin d'éviter un effet "discothèque" désagréable pour le voisinage avec un éclairage intelligent.

Justement, un commissaire s'inquiète de perturber le confort du voisinage, il y a-t-il un risque? Il demande si la Commune a déjà reçus de plaintes ou des doléances à ce sujet ou si une étude/sondage pour connaître la position des habitants de ce quartier à été réalisée.

Monsieur Bergonzo lui répond qu'il n'y a pas de plaintes connues et aucun sondage n'a été conduit à ce jour. Ce genre de sondage n'est pas jugé très pertinent, en raison d'expériences peu concluantes par le passé.

Le commissaire pense qu'il serait intéressant de connaître la position des personnes directement concernées.

M. Manzini propose un amendement afin de retirer l'éclairage public routier de ce préavis. Celui-ci sera voté en fin de séance, avant les conclusions.

Le Municipal rappelle que le but premier de cet éclairage est d'augmenter la sécurité.

Un commissaire suggère une proposition plus modérée en privilégiant un éclairage partiel sur une zone stratégique qui permettrait de réduire le nombre de sources lumineuses de moitié. Il souhaiterait illuminé uniquement le tronçon supérieur , entre les deux derniers virages (dans le sens de la montée).

La solution esquissée semble fédérer une majorité autour d'un certain consensus, mais il n'est pas certain que l'économie réalisée soit suffisamment intéressante. ST étudiera cette option et M. Bergonzo fournira à la commission, dans les meilleurs délais, une estimation des coûts pour cette option partielle. Si l'économie est importante, un amendement sera certainement déposé en plénum, sur la base des informations fournies dans la mesure où la commission ne peut pas voter un amendement sans en connaître les conséquences.

*N.D.R. Le courriel avec les informations transmises par M. Bergonzo, après la séance de commission, est joint au présent rapport.*

### **3.3 Mise en conformité de deux arrêts de bus**

Un commissaire relève l'incohérence dans l'application de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) pour cet arrêt de bus car il sera possible à une personne en situation de handicap de descendre du bus, une fois le trottoir mis aux normes, mais qu'il sera complexe, voire impossible de quitter ce même arrêt de bus car l'environnement alentour ne se prête guère à des personnes à mobilité réduite.

M. Bergonzo admet que c'est parfois le problème avec la LHand qui ne permet pas toujours d'avoir une approche pragmatique.

Un autre commissaire demande s'il est envisageable de prévoir un léger décrochement aux niveau de l'arrêt de bus côté route ascendante, afin de permettre le passage des véhicules à deux roues lorsque le bus est à l'arrêt.

Il lui est répondu que la demi-mesure n'est pas possible. Il est permis de faire un arrêt "baignoire" (un décrochement complet) ou un arrêt sur la route, mais pas de demi-décrochement.

### 3.4 Conduite du projet

Il est demandé si un propriétaire du quartier pourrait profiter de ces travaux pour une réalisation privée s'il le souhaitait. Si oui, comment pourrait-il procéder?

M. Bergonzo lui répond que c'est tout à fait possible. Il convient de contacter l'entreprise générale en charge des travaux. ST fera volontiers le lien avec l'entreprise mandatée.

### 3.5 L'entretien des infrastructures

Il est constaté par un commissaire que des haies ne sont pas entretenues en bordure de cette route et gêne la visibilité de certains usagers. Il interpelle le Municipal sur cette inaction.

Il est répondu que c'est une mission de la Voirie et Espaces Verts (VEV). Il convient d'annoncer le cas au VEV, si une telle situation est observée, afin qu'ils interviennent. Il sera ensuite demandé au propriétaire de faire le nécessaire pour tailler sa haie. En cas d'absence de réaction, les travaux d'hélagage seront commandés par la Commune et facturés au propriétaire.

## Amendement(s)

Amendement de Florian Manzini

À la majorité des membres présents, la commission vous propose d'amender les conclusions du préavis N°17/2021 comme ceci: biffer la toute dernière partie du point 1, soit "et de renouveler l'éclairage public", ce qui implique par conséquent également une modification du point 2.

Le point 1 deviendrait:

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux d'adaptation dans le cadre des interventions prévues par le Canton pour l'entretien et l'amélioration de la route de Brent, sur le réseau routier cantonal RC 737 B-P, entre les routes de la Combe et des Colondalles, en vue de créer un cheminement piétonnier entre Chailly et Fontanivent et de mettre en conformité deux arrêts de bus ;

Le point 2 deviendrait:

2. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 250'000.- au maximum ;

Les points 3 à 5 restent inchangés.

4 oui, 3 non, 2 abstention, 0 bulletin blanc.

## Conclusion

En conclusion, c'est à la majorité des membres présents que la Commission vous recommande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes, telles qu'amendées :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MONTREUX

vu le préavis No 17/2021 de la Municipalité du 7 mai 2021 au Conseil communal relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 430'000.- TTC au maximum, pour réaliser des

adaptations dans le cadre des travaux prévus par le Canton pour l'entretien et l'amélioration de la route de Brent, sur le réseau routier cantonal RC 737 B-P, entre les route de la Combe et des Colondalles, en vue de créer un cheminement piétonnier entre Chailly et Fontanivent, de mettre en conformité deux arrêts de bus et de renouveler l'éclairage public

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

DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux d'adaptation dans le cadre des interventions prévues par le Canton pour l'entretien et l'amélioration de la route de Brent, sur le réseau routier cantonal RC 737 B-P, entre les routes de la Combe et des Colondalles, en vue de créer un cheminement piétonnier entre Chailly et Fontanivent et de mettre en conformité deux arrêt de bus ;
2. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 250'000.- au maximum ;
3. de couvrir tout ou partie de cette dépense par les fonds disponibles en trésorerie et d'autoriser la Municipalité à recourir si nécessaire à l'emprunt pour le solde, à souscrire aux meilleures conditions du marché ;
4. d'amortir cet investissement par le compte No 431.3311 sur une période de 30 ans au maximum ;
5. d'autoriser la Municipalité à signer tous actes ou conventions en rapport avec cette affaire.

8 oui, 0 non, 1 abstention, 0 bulletin blanc.

Le président-rapporteur  
Benoît Ruchet (PLR)