COMMUNE DE MONTREUX

Préavis No 11/2022

de la Municipalité au Conseil communal

relatif

à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 3'300'000.00 au maximum pour la réfection et le réaménagement de la rue du Lac à Clarens (RC 780a) sur le tronçon compris entre La Maladaire (limite communale) et le carrefour avec la rue des Vaudrès

Date et lieu proposés pour la séance de commission :

le lundi 11 avril 2022 à 20 h. 00

à la rue de la Gare 30, à Montreux

Table des matières

1 Objet du préavis 2
2 Préambule 2
3 Situation actuelle 3
3.1 Revêtement de la chaussée 3
3.2 Trottoirs 3
3.3 Bandes cyclables 4
4 Descriptif du projet 4
4.1 Réfection du revêtement 4
4.2 Réaménagement des trottoirs et des bandes cyclables 5
4.3 Arrêts de bus 6
4.4 Accès latéraux 6
4.5 Assainissement 6
4.6 Services industriels 7
4.7 Eclairage public 7
4.8 Fibre optique 7
4.9 Protection incendie 7
4.10 Nuisances sonores 8
4.11 Mobilier urbain et arborisation 8
4.12 Serrurerie 8
5 Planification et déroulement des travaux 8
5.1 Remplacement des conduites souterraines 8
5.2 Réaménagement des trottoirs 9
5.3 Réfection du revêtement 9
6 Enquête publique 9
7 Coût de réalisation 10
8 Conséquences financières 11
8.1 Financement 11
8.2 Participation/Subvention 12
9 Développement durable 12
9.1 Social 12
9.2 Economique 12
9.4 Environnemental 13
10 Position de la Municipalité 13
11 Conclusions 14

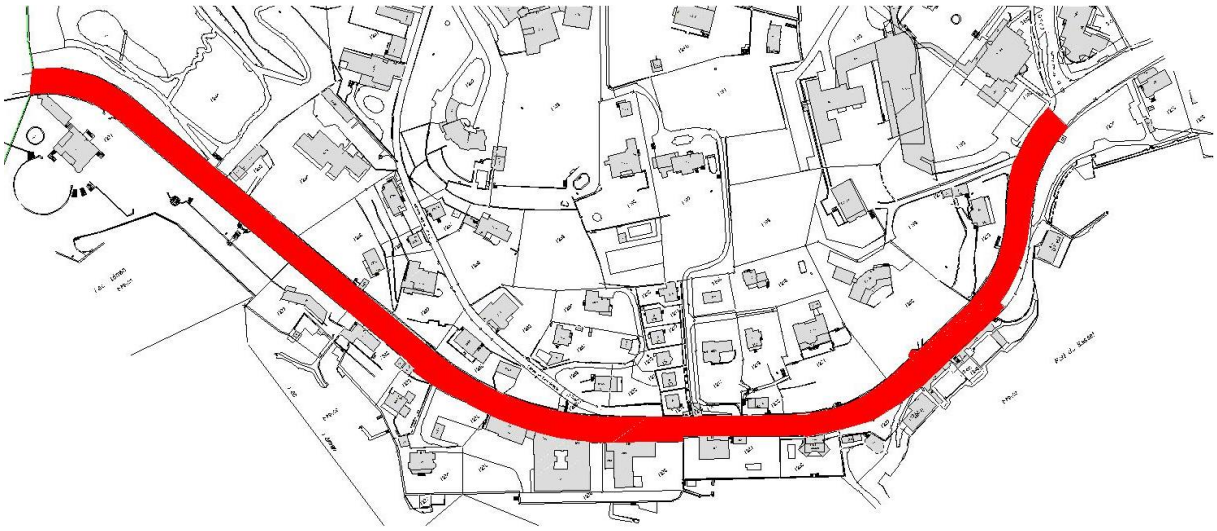
Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1 Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité de Montreux sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 3'300'000.00 au maximum pour la réfection et le réaménagement de la rue du Lac à Clarens (RC 780a) sur le tronçon compris entre La Maladaire (limite communale) et le carrefour avec la rue des Vaudrès, soit sur une longueur d'environ 850 m.

Les travaux envisagés permettront non seulement de réfectionner la surface complète de la chaussée, mais également de réaménager les trottoirs et d'améliorer les itinéraires cyclables, de part et d'autre de la route, qui ne répondent actuellement pas aux normes de sécurité et de confort.

Il est à noter que le tronçon adjacent sur la commune de La Tour-de-Peilz a été entièrement remis à neuf en 2021 et que le projet proposé par le présent préavis a été étudié de manière à assurer une continuité cohérente de l'aménagement.



2 Préambule

Le revêtement actuel du tronçon concerné est en mauvais état et comporte notamment de nombreuses fissures, des nids de poules, ainsi que des affaissements et de l'orniérage. Plusieurs riverains se sont d'ailleurs plaints que les déformations de la chaussée provoquent du bruit lors des passages de véhicules lourds.

La surface concernée étant conséquente, une analyse a été effectuée par un laboratoire spécialisé afin de déterminer la méthode la mieux adaptée pour une réfection pérenne et à moindre coût de ce tronçon.

Les analyses ayant montré que la fondation de la chaussée est encore en bon état, seule sa superstructure sera réfectionnée. Pour certains secteurs, particulièrement sollicités et endommagés, le renouvellement du revêtement doit être complet, soit pour toutes les couches qui le composent, alors que, pour le reste de la chaussée, le renouvellement du revêtement sera partiel, soit uniquement la couche de roulement (tapis).

Les spécialistes ont également souligné l'importance d'intervenir rapidement, afin d'éviter une dégradation plus importante de la chaussée et, par conséquent, une augmentation significative des coûts de réfection, avec la nécessité de refaire totalement la fondation de la route en cas d'attente prolongée.

D'autre part, une étude a été menée quant à l'amélioration des cheminements piétonniers, voies cyclables et de bus ainsi que des largeurs minimales de chaussée à conserver, y compris dans le cadre des convois exceptionnels.

Tous les services susceptibles d'avoir des intentions de travaux dans le sous-sol de la surface concernée ont été approchés, afin de ne pas devoir rouvrir ce tronçon dans les années à venir.

3 Situation actuelle

3.1 Revêtement de la chaussée

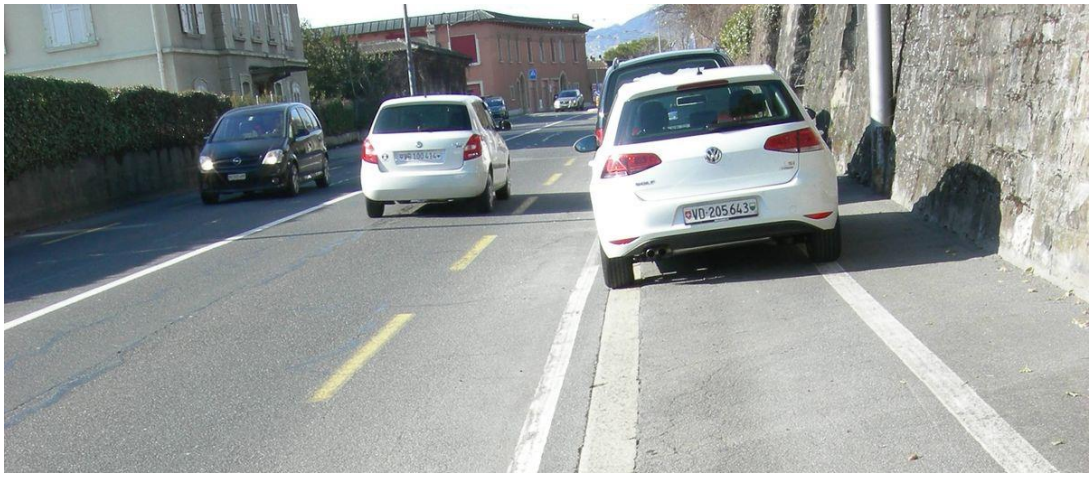
Comme mentionné ci-dessus, le revêtement de la chaussée est en mauvais état et nécessite une réfection complète, non seulement afin de rendre le confort d'utilisation qu'on peut attendre d'une route de cette importance, mais également afin d'éviter une dégradation à court terme de la fondation qui engendrerait des travaux de réfection beaucoup plus onéreux.

3.2 Trottoirs

Le stationnement des véhicules sur le trottoir côté amont réduit fortement le gabarit du cheminement piétonnier, alors que celui côté aval est interrompu par endroits et engendre le passage de piétons sur la chaussée.

3.3 Bandes cyclables

La situation des bandes cyclables au droit des véhicules parqués longitudinalement représente un important danger pour les cyclistes et ne correspond pas aux normes de sécurité en vigueur.



4 Descriptif du projet

4.1 Réfection du revêtement

L'ensemble du revêtement actuel de la chaussée sera raboté sur une épaisseur de 8 cm et remplacé par une géogrille[1] puis d'une couche d'enrobé traditionnel recouvert d'une couche de roulement en enrobé phonoabsorbant[2]. Cette opération permettra non seulement de rendre une surface de roulement plane et silencieuse, mais également de protéger les couches inférieures et l'encaissement existants d'une dégradation due à l'infiltration des eaux de surface.

[1] Géogrille : feuille généralement en matière synthétique renforcée, posée entre deux couches de revêtement d'une route pour améliorer la capacité portante d'une chaussée

[2] Phonoabsorbant : revêtement bitumineux dont les caractéristiques permettent de diminuer le bruit au passage de véhicules

Les zones nécessitant un renforcement plus important seront, quant à elles, reprises sur toute l'épaisseur du revêtement existant, qui sera remplacé par de nouvelles couches de réglage, d'accrochage et de base, sans toucher à l'encaissement existant. La couche de roulement sera également réalisée en revêtement phonoabsorbant.

4.2 Réaménagement des trottoirs et des bandes cyclables

Le trottoir côté lac sera élargi et complété sur le tronçon où le cheminement piétonnier est actuellement interrompu. Les 4 places de parc longitudinales situées à l'Ouest du port devront être supprimées afin de garantir un cheminement piétonnier continu et sécurisé.

Ce trottoir sera adapté aux entrées des bâtiments existants et sera réalisé dans son intégralité selon les normes en vigueur. Tous les contacts avec les propriétaires riverains ont été établis afin de réaliser un ouvrage correspondant au mieux à leurs besoins.

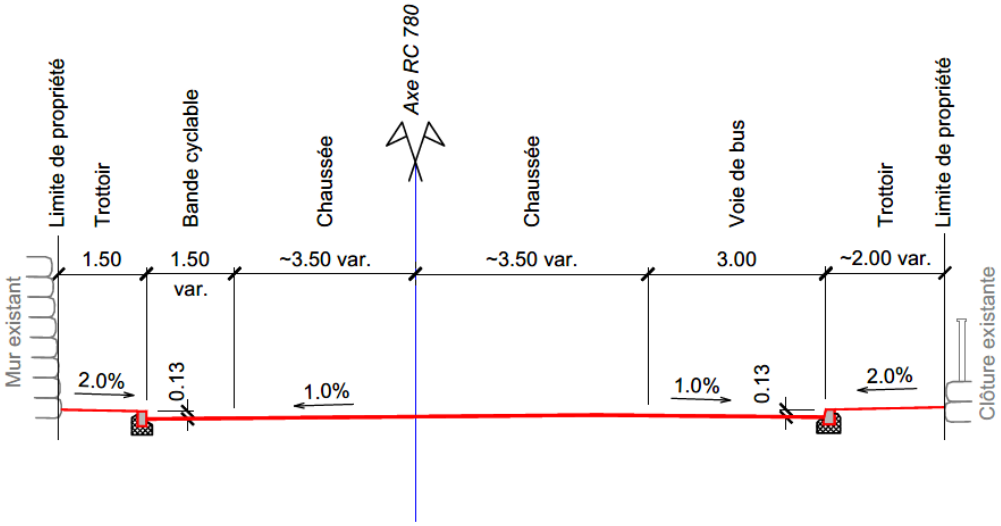
Le projet prévoit de privilégier le cheminement côté lac, le trottoir côté montagne sera, quant à lui, rétréci à une largeur de 1.50 m, voire 1.20 m par endroits, afin de garantir les gabarits routiers entre les fronts bâtis.

La RC 780a fait partie des itinéraires cyclables prioritaires (itinéraire national) ; par conséquent, un aménagement sera mis en place par la matérialisation de bandes cyclables dans les deux sens de circulation sur tout le tronçon concerné. Ces bandes auront une largeur minimum de 1.50 m, ainsi qu'une marge sécuritaire de 0.50 m lorsqu'elles sont situées au droit de places de parc latérales.

Au vu de l'espace disponible entre les fronts bâtis, les 16 places de parc situées en face du port et au droit de l'entrée N° 160 devront être supprimées, afin de garantir la sécurité et le confort du cheminement piétonnier ainsi que de la bande cyclable.

A noter qu'une zone de dépose sera créée au port du Basset à l'intention des navigateurs.

La voie de bus entre la Maladaire et l'arrêt St-Georges sera maintenue, afin de répondre tant aux besoins des transports publics qu'à ceux de la mobilité cycliste, tout en assurant la fluidité du trafic. Le maintien de la voie bus offre aux cyclistes un confort supplémentaire ainsi que des possibilités de dépassements qu'une bande cyclable ordinaire ne présente pas. Enfin, il va dans le sens des attentes formulées par le postulat pour « une voie cycliste sûre et fluide », pris en considération le 18 novembre 2020.



Coupe type

4.3 Arrêts de bus

La largeur disponible ne permettant pas l'aménagement d'arrêts de bus « baignoire », les arrêts sur chaussée actuels seront maintenus et leurs emplacements resteront, pour ainsi dire, inchangés. En vertu de la LHand[3], les arrêts de bus seront équipés de bordures d'une hauteur variant de 16 cm à 22 cm. L'abribus St-Georges côté lac sera remplacé par un nouvel abri. L'abri actuel côté montagne restera, quant à lui, inchangé, du fait de sa composition et de son encastrement dans une parcelle privée.

4.4 Accès latéraux

Les débouchés sur la route du Lac depuis le chemin de St-Georges et les accès privés seront sécurisés par la mise en place de marquages et signalisations adéquats, déterminés en collaboration avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

4.5 Assainissement

Le système d'évacuation des eaux est déjà actuellement en séparatif.

À la suite d'un contrôle par caméra de tous les collecteurs accessibles dans la zone touchée par les futurs travaux, il a été constaté que de nombreux tuyaux en ciment n'étaient plus aptes à garantir l'étanchéité et un bon écoulement. Il a donc été décidé de profiter des travaux pour les remplacer par de nouveaux tubes en matériaux de qualité, propres à assurer une bonne pérennité du système d'évacuation des eaux.

La surface revêtue restant la même, la quantité et la nature des eaux de surface à évacuer resteront inchangées. Toutefois, pour donner suite à une demande de la division "Protection des eaux", un laboratoire agréé a été mandaté, afin de confirmer que l'évacuation des eaux de ruissellement de la chaussée n'entraîne pas de pollutions aux points de rejet dans le lac.

Une partie du réseau d'évacuation des eaux usées appartient au SIGE et, selon les informations de cette entité intercommunale, ne nécessite pas d'être remplacé.

[3] LHand : Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées

4.6 Services industriels

Tous les services industriels ont été approchés lors de l'établissement du projet. Il en ressort que le SIGE (distribution d'eau potable) et la Romande Energie (fourniture d'électricité) sont intéressés à remplacer leurs conduites existantes.

Le renouvellement de ces conduites sera effectué en parallèle avec celui des collecteurs communaux.

Il est en outre précisé que le projet de mise en place d'un chauffage à distance n'est pas prévu dans ce périmètre d'intervention.

4.7 Eclairage public

Les équipements d'éclairage public sont fixés au sommet des poteaux métalliques qui soutiennent la ligne des transports publics par des consoles. Pour éviter une multiplication de mâts à cet endroit, cette installation sera conservée.

Les lampes d'éclairage public existantes en halogénure métallique seront remplacées par des lampes à LED. Au droit du port du Basset, 8 luminaires sont actuellement positionnés en aval de la chaussée, au-dessus de la couronne des pins parasols plantés en alignement au bord de la route. La voie aval de la route n'est donc pas éclairée de manière optimale, du fait de l'ombrage occasionné par l'opacité des aiguilles des pins.

Cela génère une importante pénombre qu'il faut supprimer pour améliorer la sécurité des usagers de la route dans ce secteur. Il est donc proposé de ramener ces 8 lampes vers l'amont de la chaussée, sur les poteaux des transports publics situés en vis-à-vis, pour garantir une meilleure distribution de la lumière à cet endroit.

Les câbles d'alimentation électrique, posés entre 1949 et 1961 et qui ne correspondent plus au standard actuel, doivent être remplacés sur tout le périmètre du projet. De nouveaux tubes en polyéthylène seront posés pour y tirer les nouveaux câbles.

Une étude luminotechnique a été effectuée pour répondre aux normes d'éclairage en vigueur et permettre d'optimiser la distribution de la lumière diffusée par les lampes à LED, tout en assurant une meilleure réduction de la nuisance lumineuse.

4.8 Fibre optique

Le Centre informatique de la Commune souhaite profiter des travaux pour mettre en place un tube de réserve pour le tirage de la fibre optique.

4.9 Protection incendie

Cinq bornes hydrantes sont présentes sur ce tronçon. Une borne devra être complétement changée et la partie inférieure d'une autre borne sera remplacée.

Les conduites d'eau, qui n'ont pas un diamètre suffisant selon les normes ECA pour l'alimentation des bornes hydrantes, seront remplacées dans le cadre des travaux du SIGE et la Commune prendra à sa charge le 50% des coûts des travaux de génie civil pour cette opération.

4.10 Nuisances sonores

L'étude en relation avec le cadastre du bruit dans ce secteur est actuellement en cours, mais il a d'ores et déjà été prévu de mettre en œuvre un nouveau revêtement phonoabsorbant.

4.11 Mobilier urbain et arborisation

Les arbres et les bancs publics situés au droit du port du Basset seront conservés. Quelques travaux paysagers seront à prévoir par le service des espaces verts de la Commune, ainsi qu'un rafraichissement des bancs publics par le service de voirie.

4.12 Serrurerie

La barrière située sur l'estacade, à l'ouest du bâtiment N° 155, est complétement rouillée et sa hauteur ne correspond pas aux normes de sécurité en vigueur ; il est donc prévu de la remplacer.

5 Planification et déroulement des travaux

La durée totale des travaux est estimée à environ 18 mois, ceci dès août-septembre 2022.

5.1 Remplacement des conduites souterraines

Dans un premier temps, il faudra remplacer les collecteurs d'eaux claires et d'eaux usées, ainsi que les conduites de distribution d'eau potable et d'électricité. Ces travaux nécessiteront des fouilles en tranchées réparties sur l'ensemble du tronçon concerné. Dans la mesure du possible, ces travaux seront effectués tout en conservant un trafic bidirectionnel, mais il n'est pas exclu que, selon l'emprise des fouilles à réaliser, un régime de trafic alterné soit mis en place ponctuellement au droit d'une fouille, pour une courte durée.

Les nouveaux tubes pour l'éclairage public et la fibre optique seront également mis en place lors de cette étape de travaux.

Toutes les fouilles seront ensuite remblayées et un revêtement provisoire sera mis en place jusqu'au niveau fini de la chaussée, afin de permettre un trafic bidirectionnel lors des travaux de réaménagement des trottoirs.

Cette étape aura une durée d'environ 7 à 9 mois.

5.2 Réaménagement des trottoirs

Le trottoir côté montagne sera le premier à être traité. Pour cela, des barrières de protection seront mises en place sur la chaussée, en retrait du trottoir, sur toute la longueur du tronçon à refaire. Si nécessaire, des chanfreins bitumineux provisoires seront mis en œuvre au droit du trottoir côté lac, afin d'assurer le trafic en bidirectionnel pendant l'aménagement du nouveau trottoir côté montagne. Les anciennes bordures en granit seront récupérées, nettoyées et réutilisées.

La même opération sera effectuée pour l'élargissement et la complétion du trottoir côté lac, avec la mise en place éventuelle d'un chanfrein provisoire, comprenant toutes les protections nécessaires, sur le nouveau trottoir côté montagne afin de toujours permettre le trafic bidirectionnel pendant les travaux. Les bordures en ciment actuelles « type Etat » seront remplacées par des bordures en granit.

Cette étape aura une durée d'environ 6 à 8 mois.

5.3 Réfection du revêtement

Le rabotage sur une épaisseur de 8 cm du revêtement actuel sera exécuté en trois étapes longitudinales, ceci afin de pouvoir toujours conserver la circulation en bidirectionnel, avec la possibilité de franchir les nouveaux trottoirs par le biais de chanfreins provisoires.
Les zones à renforcer, où le revêtement devra être remplacé sur toute son épaisseur, seront également traitées par étapes ; cela devrait permettre de conserver autant que possible le trafic en bidirectionnel. Il en sera de même pour la mise en place de la géogrille en fibre de verre ainsi que la mise en œuvre de la couche de liaison.

La mise en œuvre de la couche de roulement en revêtement phonoabsorbant devra, quant à elle, s'effectuer de nuit avec une fermeture complète au trafic. Il est, à ce stade, prévu d'exécuter cette opération en trois étapes sur toute la largeur de la chaussée, afin d'éviter la mise en place de joints longitudinaux et permettre un meilleur refroidissement de l'enrobé avant la réouverture au trafic. Trois nuits seront donc théoriquement nécessaires pour cette opération. Des déviations pour la circulation seront mises en place et le transit des bus VMCV sera défini avec l'entreprise de transport en temps voulu. Cette opération sera finalisée avec l'entreprise mandataire.

Cette étape aura une durée d'environ 2 à 3 mois.

6 Enquête publique

Ce projet a été soumis à l'enquête publique selon les dispositions de la Loi sur les routes (LRou), du 25 novembre au 24 décembre 2020. Il a fait l'objet de deux oppositions (voir pièces jointes).

<u>Résumé de la teneur de la première opposition</u>

La première opposition provient de propriétaires riverains qui souhaitent que :

- la limitation de vitesse actuellement à 60 km/h soit rabaissée à 50 km/h jusqu'à l'arrêt de bus St-Georges ;
- le trottoir côté amont ait une largeur d'au moins 1.70 m depuis le Basset jusqu'au virage de la Karma (alors que le projet prévoit une largeur allant de 1.20 m à 1.50) ;
- les faisceaux de l'éclairage public soient guidés de manière à ne pas incommoder les habitants bordiers ;
- les bandes cyclables soient délimitées par une ligne jaune discontinue ;

- trois places livreurs soient marquées (deux devant les Bains de Clarens et une à proximité de l'arrêt de bus St-Georges).

Proposition de réponse

La Municipalité a adressé une demande à la DGMR pour une réduction de la vitesse sur le secteur mentionné ; une réponse positive lui est parvenue, l'adaptation de la vitesse pourra être mise en place à la fin des travaux. Les demandes concernant l'éclairage public et les bandes cyclables seront respectées. Quant aux requêtes concernant la largeur du trottoir amont et l'aménagement de places pour les livreurs, le cheminement piétonnier qui est privilégié est le trottoir côté lac, qui sera complété, les largeurs disponibles entre les fronts bâtis ne permettent pas de répondre positivement à ces demandes.

La Municipalité propose à votre Conseil d'adopter la présente réponse et de lever l'opposition.

Résumé de la teneur de la deuxième opposition

La seconde opposition a été émise par l'Association centrale Transports et Environnement (ATE) qui souhaite que :

- seules les 20 places de stationnement supprimées soient remplacées, qu'aucune place de stationnement supplémentaire ne soit réalisée et qu'une solution de remplacement sécurisée soit trouvée tant pour les personnes sortant de leur véhicule que pour les cyclises, en évitant le stationnement latéral ;
- la voie bus direction Montreux soit conservée ;
- minimum 15 places vélos, disposant d'un système de sécurisation adéquat, soient créées ;
- une distinction claire soit faite entre les places de stationnement pour cycles et celles pour les deux-roues motorisés.

Proposition de réponse

Le projet mis à l'enquête prévoyait de remplacer les 20 places de parc supprimées au droit du port du Basset par l'aménagement de nouvelles places de stationnement, en lieu et place de la voie du bus jugée alors non indispensable. Or l'ATE a demandé à ce que la voie de bus soit conservée, jugeant que celle-ci est plus confortable et sécuritaire pour les cyclistes. La Municipalité propose de maintenir la voie bus, les places de stationnement à cet endroit n'étant pas idéalement placées et la sécurité serait diminuées pour les usagers.

L'autre demande provenant de l'ATE concerne une augmentation du nombre de places pour les deux-roues non motorisés. Quelques places supplémentaires ont été rajoutées, en fonction des surfaces disponibles, afin de répondre à cette demande. De plus, une étude est actuellement en cours, afin de répondre à l'ensemble de ce besoin sur tout le territoire communal.

La Municipalité propose à votre Conseil d'adopter la présente réponse et de lever l'opposition.

7 Coût de réalisation

Le coût des travaux de génie civil est déterminé sur la base de soumissions rentrées, selon une procédure ouverte conforme à la loi sur les marchés publics.

Les autres prestations ont été évaluées sur la base de renseignements pris auprès des fournisseurs ou d'estimations.

Génie civil – Réaménagement des trottoirs et réfection de la chaussée	CHF	1'540'000.00
Génie civil – Réseau d'évacuation des eaux	CHF	490'000.00
Génie civil – Eclairage public	CHF	165'000.00
Génie civil – fibre optique	CHF	105'000.00
Eclairage public	CHF	185'000.00
Défense incendie – génie civil et bornes hydrantes	CHF	172'000.00
Travaux paysagers et mobilier urbain	CHF	20'000.00
Abri bus	CHF	25'000.00
Déplacement lignes de bus	CHF	65'000.00
Serrurerie	CHF	8'000.00
Marquage	CHF	50'000.00
Signalisation	CHF	15'000.00
Honoraires géomètre	CHF	16'000.00
Divers et imprévus (environ 10%)	CHF	286'000.00
Indexation (environ 5%)	CHF	158'000.00
TOTAL	**CHF**	**3'300'000.00**

8 Conséquences financières

8.1 Financement

Au 28 février 2022, les fonds disponibles en trésorerie s'élevaient à CHF 15 millions. Le total des emprunts bancaires se montait à CHF 85 millions.

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

Il est proposé d'amortir les dépenses relatives aux égouts, d'un montant de CHF 490'000.00, directement sur le compte No 460.3311 et de compenser l'amortissement par un prélèvement sur le compte No 9280.004 « fonds égouts ».

Les participations et subventions seront comptabilisées dans les comptes de recettes du préavis.

Il est proposé d'amortir la dépense non couverte par le fonds égouts ou les participations et subventions par le débit du compte No 431.3311 sur une durée de 30 ans.

8.2 Participation/Subvention

Les travaux liés à l'assainissement du bruit routier feront l'objet d'un subventionnement cantonal. Pour le tronçon concerné, le subside appliqué devrait être de 32 % du coût lié au revêtement phonique, soit une subvention totale estimée à environ CHF 30'000.00.

S'agissant d'une route cantonale en traversée de localité, le Grand Conseil a accepté de mettre fin au moratoire décidé en 2003. Ainsi, depuis 2014, l'Etat subventionne à nouveau les chantiers sur ces routes dont l'entretien est à charge des communes.

Le taux de subvention varie selon la nature des travaux et selon les communes. Il est établi en additionnant quatre taux :

1. Le taux de base, qui dépend du type de travaux (couche d'usure, reconstruction, ouvrages d'art).
2. Le complément traversée, qui est défini en fonction de la longueur du tronçon divisé par la population.
3. Le complément capacité financière va aux communes aux ressources les plus faibles.
4. Le complément trafic tient compte de la charge de trafic.

Le taux de subvention d'un projet communal est la somme des quatre taux, mais ne peut dépasser 50%, sauf exception prévue par l'art. 56[4] de la loi sur les routes. Le montant final de la subvention est établi sur la base du décompte relatif au coût réel des travaux routiers de génie civil. Ce montant peut être estimé à environ CHF 400’000.00.

Dans le cadre de la défense incendie, l'ECA subventionne à 50% le remplacement des bornes hydrantes ainsi que 10% de la participation de la Commune aux travaux de génie civil du SIGE, ce qui représente un montant d'environ CHF 20'000.00.

9 Développement durable

9.1 Social

Le réaménagement de ce secteur de route permettra de compléter et améliorer les cheminements piétonniers et cyclables, en offrant une continuité sur le trottoir côté lac et en améliorant la sécurité pour l’ensemble des usagers, avec une mise aux normes actuelles des différents aménagements.

9.2 Economique

Une intervention pour l’entretien de l’infrastructure routière effectuée au bon moment permet de s’assurer un juste équilibre entre les montants investis et la qualité attendue.

---

[4] Art. 56 Traversées de localités
1 Dans la traversée des localités, les dépenses de construction, de correction et d'entretien des routes cantonales sont à la charge des communes territoriales.
2 Ces travaux, à l'exclusion des travaux d'entretien, peuvent être subventionnés à concurrence de 50 % au maximum de la dépense.
3 Ce taux peut être augmenté pour les routes à fort trafic, lorsque les nécessités de la circulation imposent aux communes territoriales des frais excessifs par rapport à leurs possibilités financières.
4 Les travaux de renouvellement des revêtements de chaussées peuvent en outre être mis au bénéfice d'une subvention à taux réduit.

9.4 Environnemental

La mise en œuvre d'un nouveau revêtement de type phonoabsorbant réduira passablement les nuisances sonores dues au trafic.

Le renouvellement et l'amélioration du parc d'éclairage public, avec la mise en place des nouvelles technologies LED, diminuera la consommation électrique de la Commune et réduira les nuisances lumineuses dont se plaignent certains riverains.

L'aménagement de trottoirs continus et de bandes cyclables conformes améliorera considérablement la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

Le remplacement des anciens collecteurs assurera une bonne pérennité du système d'assainissement de la zone en supprimant les risques de pollution du terrain et du lac.

10 Position de la Municipalité

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la planification générale de l'entretien du réseau routier communal, avec pour objectifs principaux, l'amélioration de la sécurité des usagers ainsi que le respect des normes en vigueur, tout en tenant compte des besoins du port, par la création d'une zone de dépose. Il s'agit également d'un axe principal d'entrée sur la Commune de Montreux depuis l'Ouest, qui doit donner une image attractive.

L'assainissement de la chaussée, avec réduction du bruit routier, la mise à jour des infrastructures dégradées, la sécurisation de la circulation des cyclistes ainsi que la création de trottoirs continus sont les points forts de ce projet. A ce titre, la Commune doit réaliser ces travaux au plus vite, afin d'éviter une dégradation du soubassement de la chaussée qui nécessiterait par la suite une intervention beaucoup plus coûteuse.

Le remplacement des conduites d'assainissement donnera une garantie de bon fonctionnement et de pérennité du système d'évacuation des eaux. De plus, la coordination avec les services industriels ayant également des conduites à remplacer évitera d'avoir à rouvrir ce tronçon régulièrement pour des réparations ponctuelles.

11 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 préavis No 11/2022 de la Municipalité du 18 mars 2022 au Conseil communal relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 3'300'000.00 au maximum pour la réfection et le réaménagement de la rue du Lac à Clarens (RC 780a) sur le tronçon compris entre La Maladaire (limite communale) et le carrefour avec la rue des Vaudrès

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

DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux de réfection et de réaménagement du tronçon situé entre La Maladaire et le carrefour avec la rue des Vaudrès de la rue du Lac à Clarens ;
2. d'adopter les réponses aux oppositions déposées durant l'enquête publique relative au projet de réfection et de réaménagement du tronçon situé entre La Maladaire et le carrefour avec la rue des Vaudrès de la rue du Lac à Clarens ;
3. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 3'300'000.00 au maximum ;
4. de couvrir toute 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 ;
5. d'amortir les dépenses relatives aux égouts, d'un montant de CHF 490'000.00 directement sur le compte No 460.3311 et de compenser l'amortissement par un prélèvement sur le compte No 9280.004 « Fonds égouts » ;
6. de comptabiliser les participations et subventions dans les comptes de recettes du préavis ;
7. d'amortir cet investissement sous déductions des points 5 et 6 par le compte No 431.3311 sur une période de 30 ans au maximum ;
8. de donner tous pouvoirs à la Municipalité pour plaider, signer tous actes ou conventions, transiger, compromettre devant toutes instances dans le cadre de tout litige consécutif à l'adoption du projet de réfection et de réaménagement du tronçon situé entre La Maladaire et le carrefour avec la rue des Vaudrès de la rue du Lac à Clarens.

Ainsi adopté le 18 mars 2022

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic		La secrétaire a.i.
O. Gfeller	L.S.	F. Grec

Annexes : 5 plans de situation

Délégation municipale : M. Florian Chiaradia, Conseiller municipal

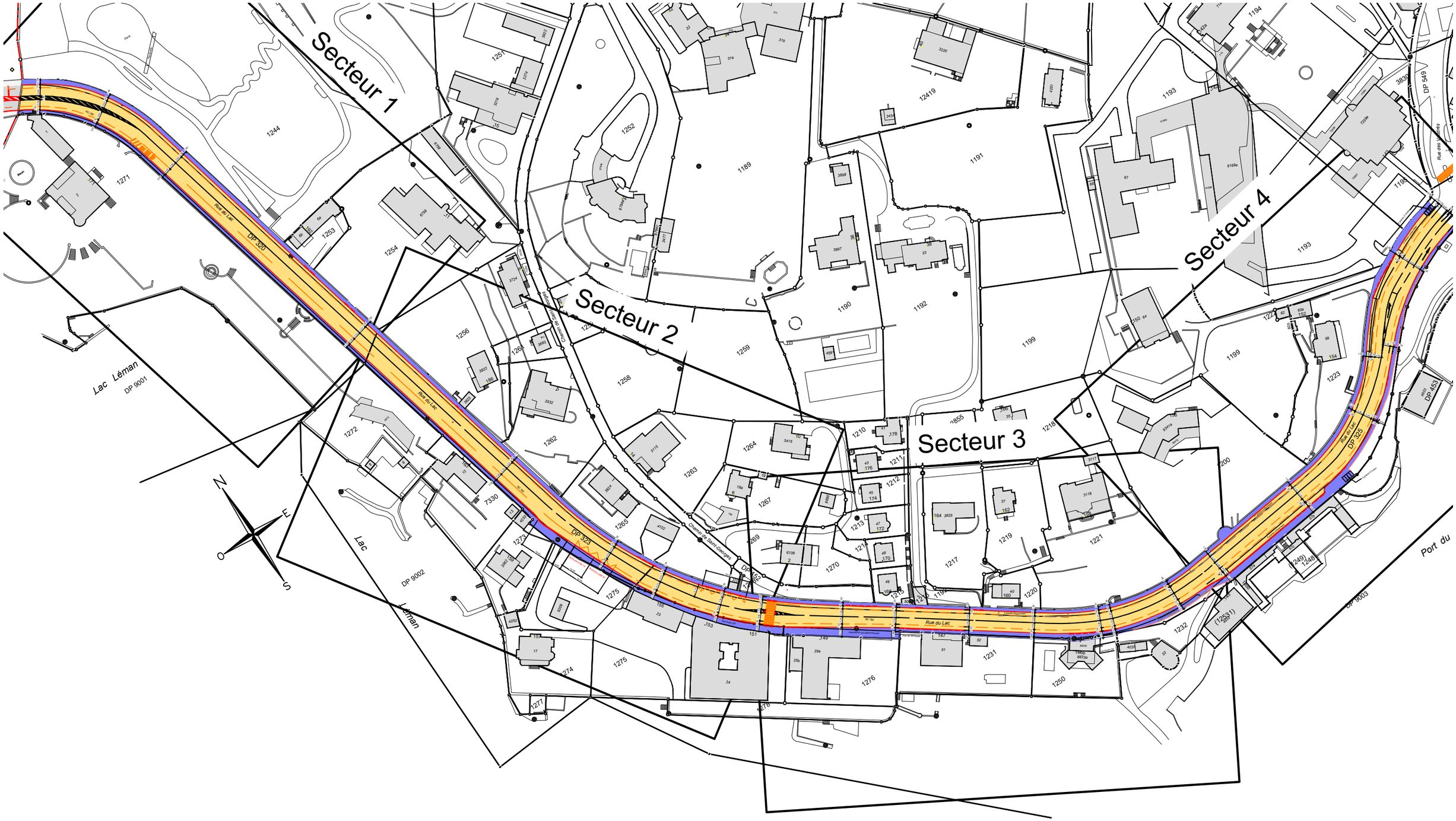
COMMUNE DE MONTREUX

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

RUE DU LAC A CLARENS RC 780
TRONCON MALADAIRE-VAUDRES
Réaménagement de la chaussée et des trottoirs

PLAN DE SITUATION

- Réfection de la chaussée
- Réfection des trottoirs
- Couloir à bus
- Piste cyclable
- Bordures nouveaux trottoirs



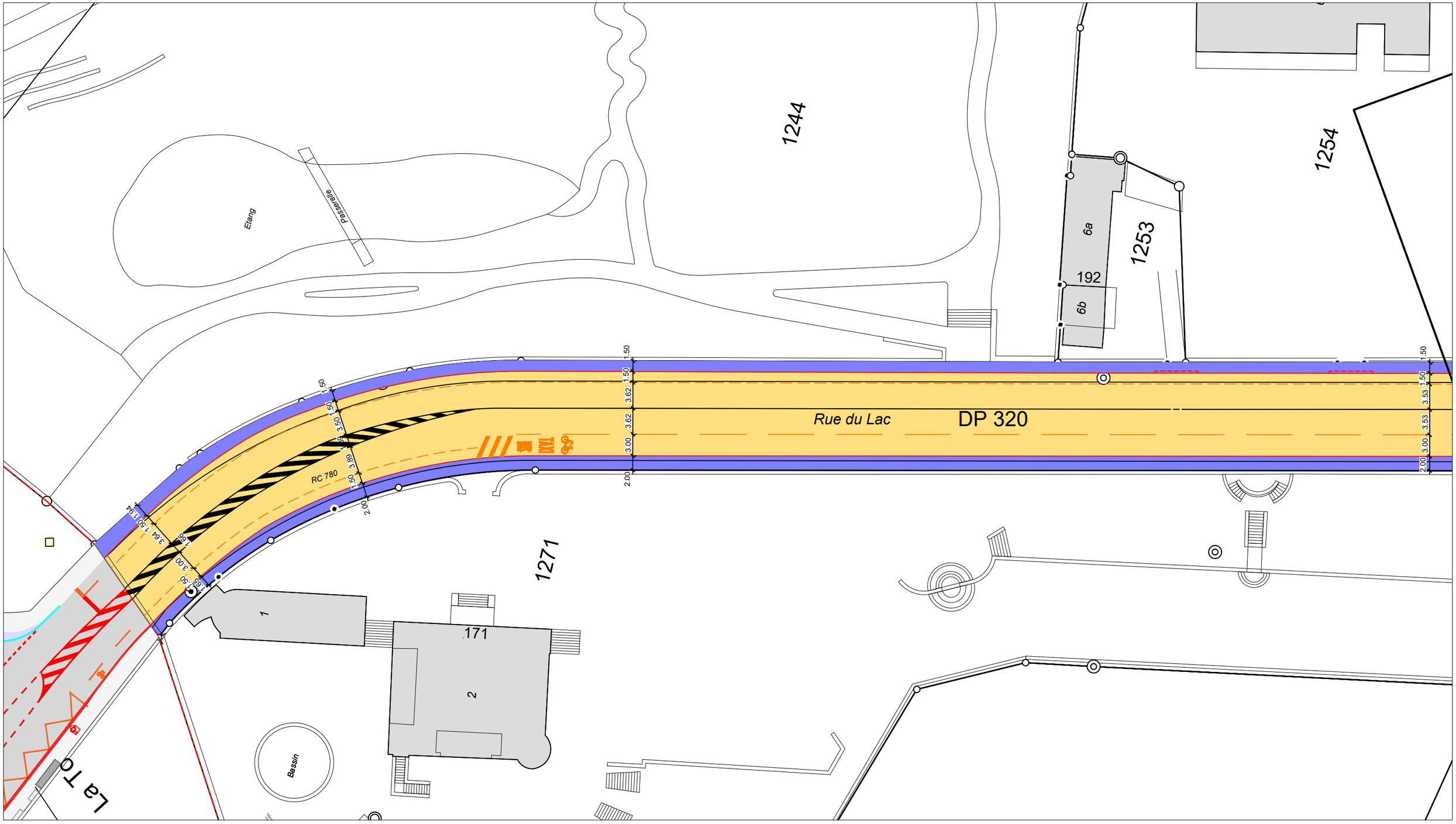
COMMUNE DE MONTREUX

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

RUE DU LAC A CLARENS RC 780
TRONCON MALADAIRE-VAUDRES
Réaménagement de la chaussée et des trottoirs

PLAN SECTEUR 1

- Réfection de la chaussée
- Réfection des trottoirs
- Couloir à bus
- Piste cyclable
- Bordures nouveaux trottoirs



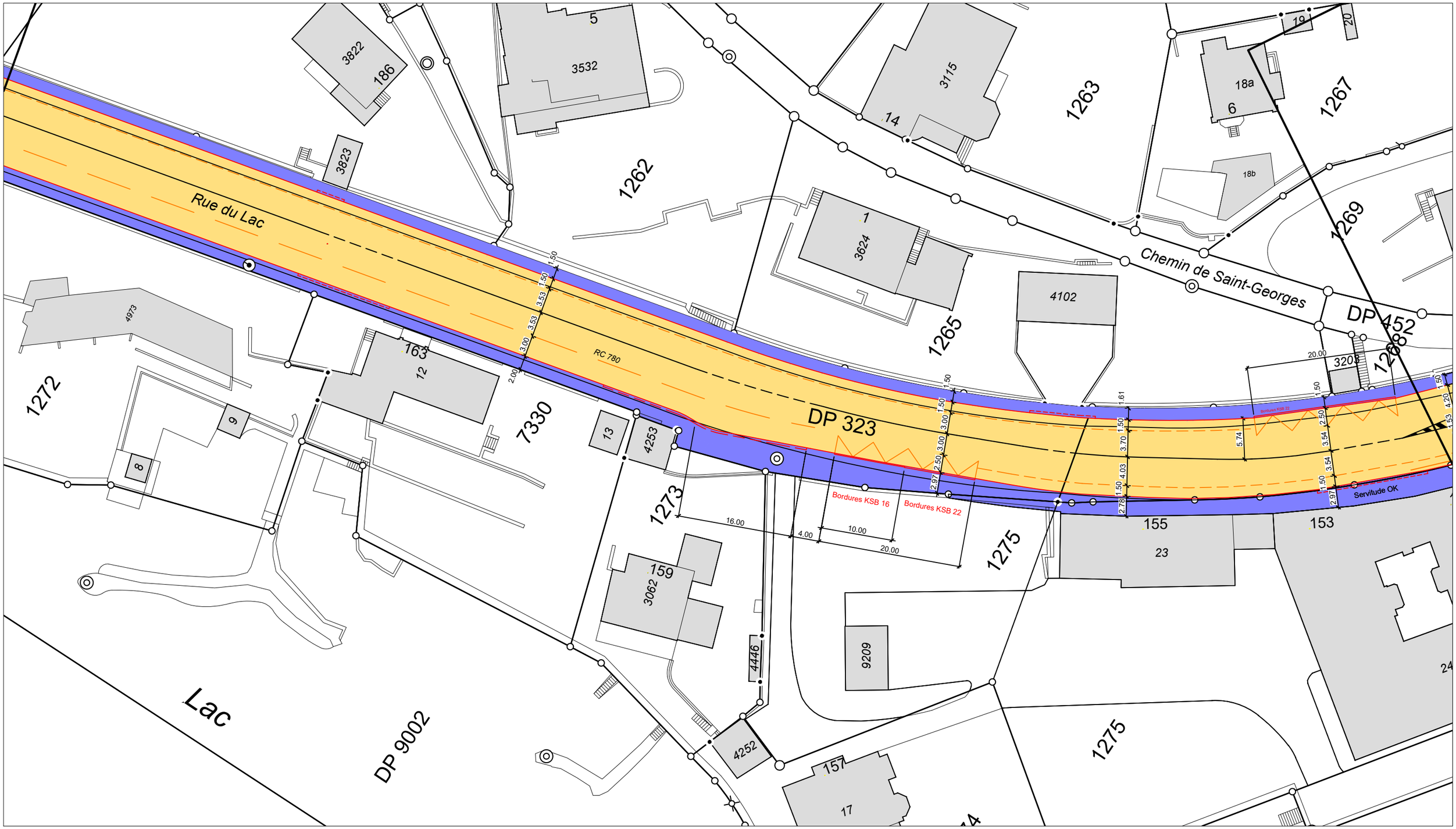
COMMUNE DE MONTREUX

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

RUE DU LAC A CLARENS RC 780
TRONCON MALADAIRE-VAUDRES
Réaménagement de la chaussée et des trottoirs

PLAN SECTEUR 2

- Réfection de la chaussée
- Réfection des trottoirs
- Couloir à bus
- Piste cyclable
- Bordures nouveaux trottoirs



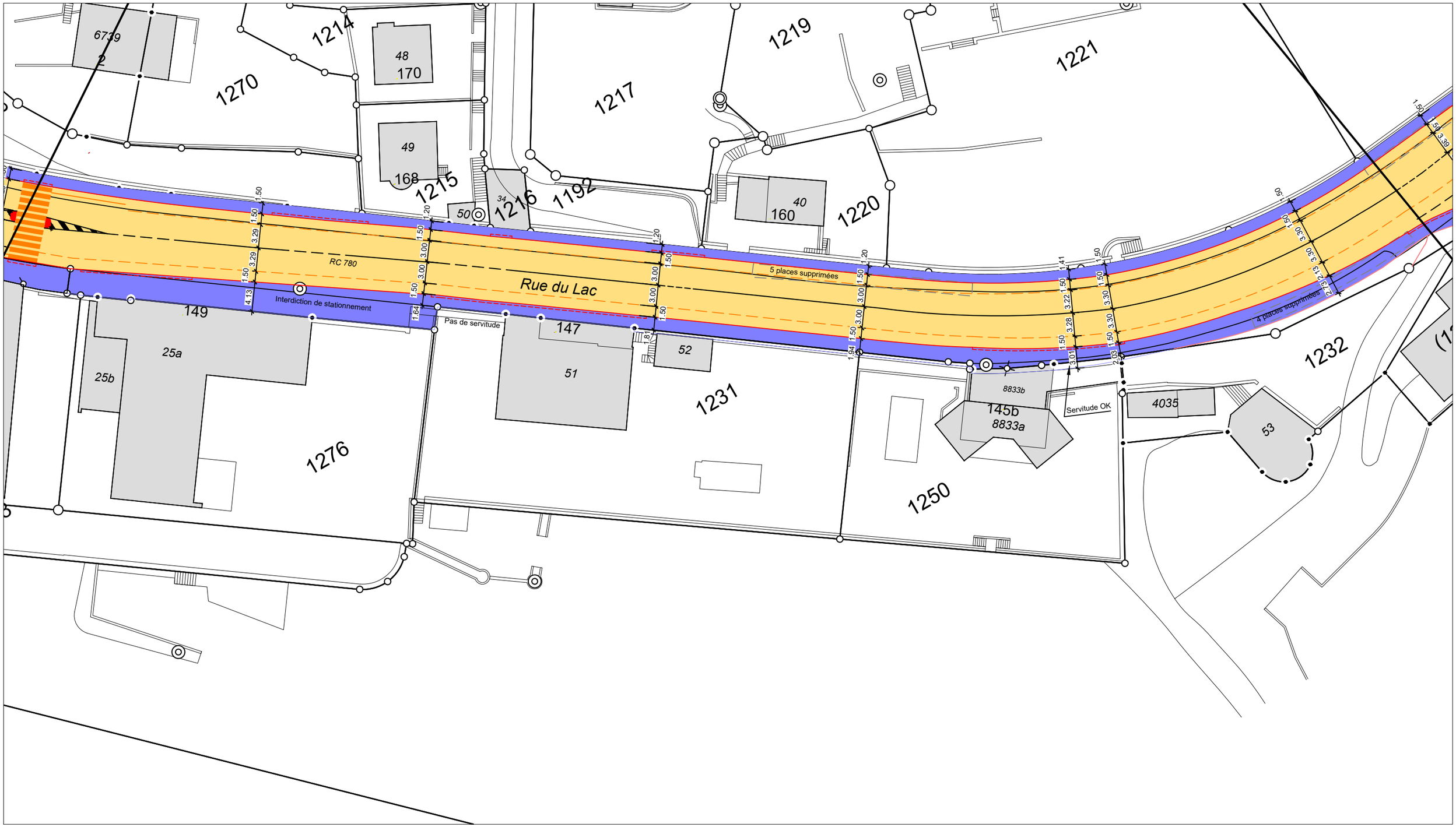
COMMUNE DE MONTREUX

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

RUE DU LAC A CLARENS RC 780
TRONCON MALADAIRE-VAUDRES
Réaménagement de la chaussée et des trottoirs

PLAN SECTEUR 3

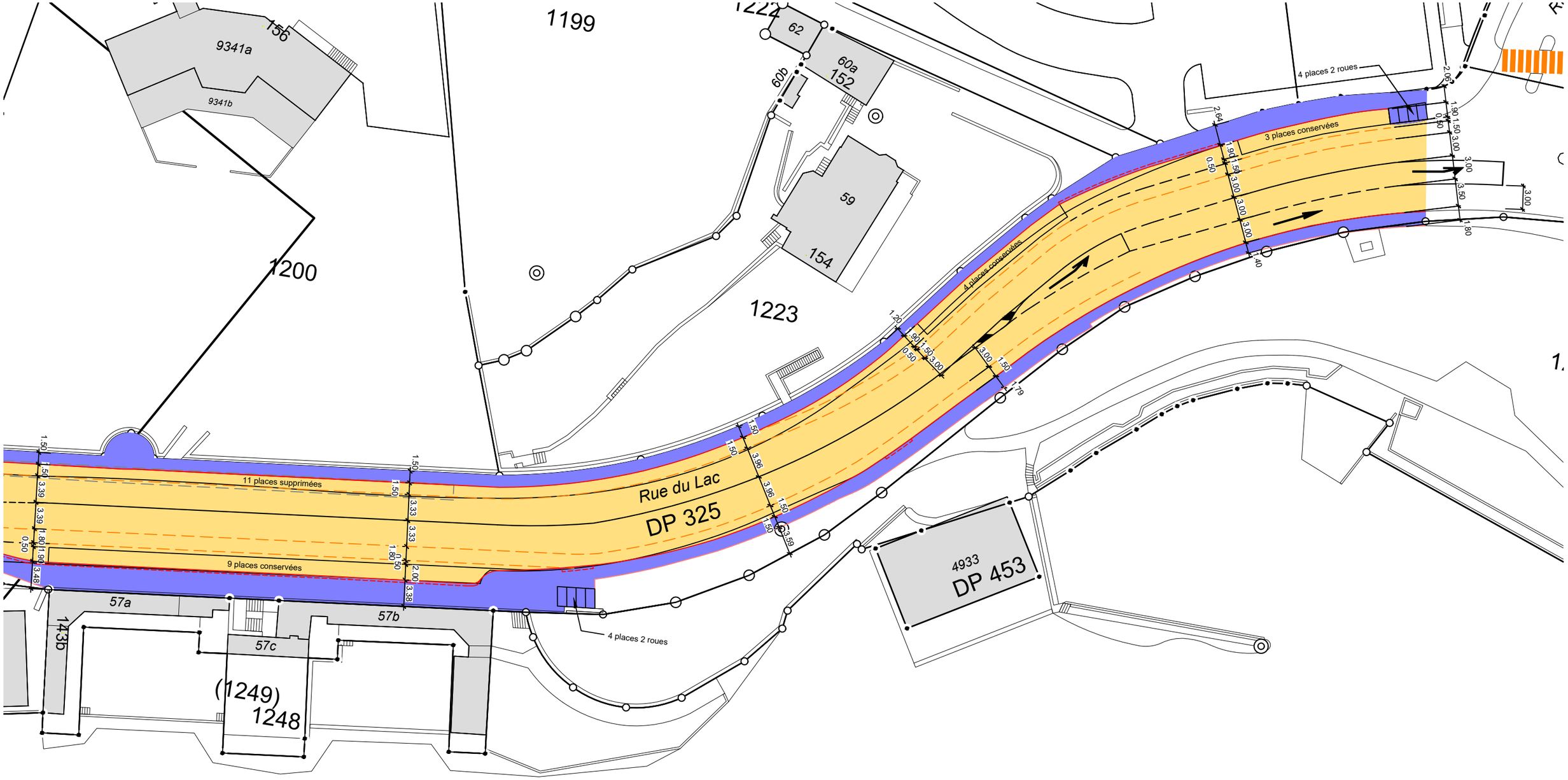
- Réfection de la chaussée
- Réfection des trottoirs
- Piste cyclable
- Bordures nouveaux trottoirs



COMMUNE DE MONTREUX

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

RUE DU LAC A CLARENS RC 780
TRONCON MALADAIRE-VAUDRES
Réaménagement de la chaussée et des trottoirs

PLAN SECTEUR 4

- Réfection de la chaussée
- Réfection des trottoirs
- Piste cyclable
- Bordures nouveaux trottoirs