



RAPPORT

au Conseil communal de Montreux

de la commission nommée pour l'examen de la prise en considération ou non du postulat
Pour des zones de rencontre compatibles avec les automobiles à Montreux

Président : Raduljica Olivier (SOC)
Membres : Charlotte Chevallier (SOC)
Florian Chiaradia (Les Verts)
Francis Gonzalez (PLR)
Jean-Bernard Kammer (SOC)
Pablo Menzi (UDC)
Pierre-Yves Nicoulaz (PLR)
Jean-Baptiste Piemontesi (PLR)
Pierre-André Spahn (PLR)
Vincent Tschopp (ML)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La commission s'est réunie le mardi 30 avril 2013 à Rue de la Gare 30 en présence de M. Christian Neukomm, Municipal, et M. Enrico Bergonzo, chef de service des travaux publics, que nous remercions pour la qualité et la pertinence des informations fournies.

A cause d'une incompatibilité d'agendas, le postulant n'est pas présent. Son collègue de parti donne quelques éléments supplémentaires sur le postulat.

Les pionniers de ces zones de rencontres ont été les habitants de Berthoud (BE). Il en existe actuellement 13 dans notre canton (selon le site zonederencontre.ch) dont une à Blonay (En Bahyse) et une à la Tour-de-Peilz (Rues de Sicho et de la Crausaz, partiellement la Route de Blonay) pour les plus proches de Montreux.

Ces zones sont limitées à 20 km/h et induisent la priorité aux piétons (ne devant pas gêner inutilement les véhicules), la généralisation des priorités de droite, la disparition de passages pour piétons mais aucune restriction de trafic. La principale différence avec une zone 30 km/h réside dans la priorité aux piétons.

Plusieurs zones de Montreux s'y prêteraient bien dans le but d'apaiser la circulation et les conflits, de favoriser les rencontres ainsi que d'augmenter la qualité de vie et la convivialité des espaces.

Ce postulat demande donc une étude du cadre juridique et d'un projet pilote pour constater les avantages et les inconvénients de telles zones sur notre Commune.

M. Neukomm nous apprend que la Municipalité a déjà planché sur la réalisation de zones 30 km/h. Elle a mené une étude de faisabilité de telles zones il y a environ 6 ans. A ce jour, pratiquement toutes les zones susceptibles qui en sont ressorties ont été étudiées puis réalisées ou abandonnées.

Le Municipal reprend les deux exemples mentionnés dans le postulat et indique que le centre du village de Chailly se prêterait bien à une zone de rencontre (20 km/h) puisqu'il s'agit d'une zone villageoise aux rues étroites dans lesquelles les véhicules ne peuvent pas rouler très vite, que le village possède une entrée et une sortie bien définies et qu'il ne s'agit pas d'une zone de transit. De plus, une telle zone à vitesse réduite permettrait de sécuriser un lieu que les habitants se sont déjà en partie approprié. Il s'agirait ainsi dans ce cas d'une introduction naturelle.

Alors que pour Tavel, la zone villageoise ne s'y prête pas, car elle perdrait la classification « Riverains autorisés », ce qui augmenterait la fréquentation et nécessiterait de nombreux aménagements pour limiter la vitesse.

Il évoque également l'inconvénient important selon lui que représente le risque de confusion des usagers, notamment des enfants, lors de proximité ou de cohabitation de zones 20 et 30 km/h par rapport à leur différence de priorité des piétons.

Selon M. Neukomm, il n'y a pas eu d'accident dans les zones 30 km/h de la Commune depuis leur mise en place.

M. Bergonzo nous rappelle le cadre juridique de ces zones de rencontres : ces zones ne s'appliquent en principe qu'à un ensemble de rues, ces rues perdent la possibilité d'être classées « Riverains autorisés » (comme pour la zone 30 km/h), l'objectif de la V_{85} (85% des automobilistes doivent respecter la limitation de vitesse sous peine de déclassement) doit être atteint et pour finir la procédure de validation est similaire à celle d'une zone 30 km/h (dossier, commission, expertise).

Il rappelle que de tels projets sont souvent associés à la réalisation de projets d'aménagement urbain ou à la mise en état du réseau souterrain. La demande du postulat de faire un essai en créant un projet pilote lui paraît dès lors peut adéquate.

Tous les intervenants se lancent dans des propositions de lieux : Rue du Petit Clos (dans l'agenda de la Commune), Rue du Quai et Rue du Théâtre, Rue de l'Eglise Catholique (réflexion en cours), Chailly (dans l'agenda de la Commune), Tavel. Pas tant que ça pour les uns, plusieurs projets potentiels pour les autres.

La confusion engendrée par la différence de priorité des piétons dans les zones 20 km/h et 30 km/h fait réagir plusieurs commissaires. Selon eux, la majorité des gens et les enfants ne sauraient plus comment se comporter ce qui engendrerait des risques.

Certains commissaires estiment superflu la mise en place de zones à vitesse réduite dans des lieux où la configuration oblige déjà les automobilistes à circuler lentement. D'après eux, ces zones devraient plutôt être utilisées comme « médicaments » si des excès sont constatés.

Au final, plusieurs commissaires expriment leur volonté de ne pas entrer en matière pour ne pas charger inutilement l'administration avec l'étude d'un objet qui a été empoigné par la Municipalité récemment. M. Neukomm propose au postulant de revenir le moment venu avec un postulat sur un lieu précis.

D'autres voient dans l'acceptation de ce postulat la possibilité pour la Municipalité de rendre visible ses démarches et de l'encourager à poursuivre sur sa lancée en engageant une réflexion sur le long terme pour améliorer l'ambiance de quartiers.

Conclusion

Au terme des discussions, la commission rejette la prise en considération du postulat par 2 oui et 8 non.

2 oui, 8 non, 0 abstention.

Le président-rapporteur
Raduljica Olivier (SOC)