COMMUNE DE MONTREUX

PREAVIS No 08/2014

de la Municipalité au Conseil communal

relatif

à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 2'191'000.00 au maximum pour le réaménagement de l'avenue de Belmont et du carrefour avec la rue de la Gare, la construction de trottoirs et la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux

Date et lieu proposés pour la séance de commission :

le mardi 18 mars 2014

à 19 h. 00 à la Rue de la Gare 30 à Montreux

Table des matières

1 Objet du préavis 5
2 Historique 5
3 Préambule 5
4 Descriptif du projet 5
4.1 Situation actuelle 5
4.2 Aménagements prévus 5
4.3 Limitation de tonnage 6
4.4 Murs de soutènement 6
4.5 Renouvellement et mise en conformité des infrastructures 6
5 Nuisances sonores 8
6 Emprises et droits 8
7 Déroulement et planification des travaux 9
7.1 Déroulement des travaux 9
7.2 Accès et cheminement piétonnier 10
7.3 Programme des travaux 10
7.4 Transports publics 11
7.5 Services d'urgences 11
7.6 Information aux habitants et aux usagers 12
8 Mandats d'ingénieurs 12
9 Coût de réalisation 13
10 Enquête publique 13
10.1 Réponses aux interventions (non-soumises à l'adoption du Conseil Communal) 13
11 Financement et conséquences financières 15
11.1 Financement 15
11.2 Compte d'attente 16
11.3 Participation/subvention 16
11.4 Charges financières et d'entretien 16
11.5 Effets sur le personnel communal 17
11.6 Effets sur l'environnement 17
11.7 Sécurité 17
12 Conclusions 18

Madame la Présidente, 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 2'191'000.00 TTC au maximum pour le réaménagement de l'avenue de Belmont et du carrefour avec la rue de la Gare, la construction de trottoirs et la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux.

L'état de vétusté avancé des conduites des services industriels (eau potable, gaz et électricité) nécessite une remise en état rapide de ces infrastructures souterraines pour éviter des ruptures qui par ailleurs sont en nette augmentation ces dernières années.

2 Historique

Voie historique de Vevey à Villeneuve, l'avenue de Belmont, telle qu'on la connaît aujourd'hui, a été construite entre 1906 et 1910. Cette avenue a toujours été considérée comme une importante voie de communication depuis l'existence des différents hameaux qui caractérisent notre Commune.

Le développement important des hauts de la Commune, et du village de Chernex en particulier, en fait aujourd'hui un axe routier essentiel pour les usagers qui se déplacent entre les hauts (Chernex, Chamby, Brent, Les Avants, etc.) et l'Est de notre Commune. Ainsi, la circulation sur cette avenue a passé de 5'900 véhicules/jour en 1979 à environ 10'300 véhicules/jour aujourd'hui. Il faut souligner que cette valeur est restée relativement stable depuis 1995.

La nécessité d'élargir ce qui avait été nommé le "goulet de Belmont" avait déjà été évoquée lors d'une étude de circulation relative au quartier Belmont-Gare datant de 1980.

3 Préambule

Le présent préavis s'inscrit dans le prolongement des travaux entrepris en 2010 avec la requalification de l'espace public des avenues de Rambert et Belmont (tronçon compris entre le chemin du Petit-Clos et le carrefour de l'Ancien-Stand, préavis No 35/2009).

Les interventions prévues sur l'avenue de Belmont ont fait l'objet d'une consultation et coordination avec l’ensemble des services concernés par les travaux d’infrastructures souterraines et de surface, situés sur le domaine public du périmètre concerné.

Cette concertation a permis d'aboutir à un projet d'ensemble, tenant compte des spécificités de chaque intervenant, d'optimaliser les interventions afin de diminuer les coûts et la gêne pour les riverains et les usagers de l'espace public. Il en résulte que toutes les infrastructures seront complétées et/ou renouvelées.

La vétusté des réseaux souterrains impose un remplacement rapide de ces infrastructures, afin d’éviter des interventions ponctuelles urgentes très pénalisantes pour les usagers de la route, et dont les coûts sont par ailleurs élevés.

4 Descriptif du projet

4.1 Situation actuelle

La superstructure de la chaussée, et notamment sa fondation, n'est pas suffisante pour assurer la planéité de la surface de la route. Avec les années, seules des réfections de

surface (couche de roulement) ont été entreprises afin d'adapter la chaussée aux sollicitations croissantes du trafic automobile, ce qui a contribué à augmenter les déformations de la surface de roulement.

Le gabarit du tronçon de la route actuelle est d'environ 5.25 m, avec une limitation générale de vitesse à 40 km/h. Les piétons empruntent en général le bord amont de la chaussée. Cette situation est particulièrement dangereuse pour les enfants et les écoliers, raison pour laquelle un marquage jaune pour les piétons a été mis en place en attendant la réalisation de trottoirs.

La géométrie du carrefour avec la rue de la Gare n'est pas adaptée aux normes et ne permet pas aux poids lourds d'obliquer sans effectuer des manœuvres. Par ailleurs, il y a des problèmes de sécurité en raison de la mauvaise visibilité et des priorités de circulation peu claires. La situation est ainsi insatisfaisante depuis de très nombreuses années.

En relation avec de nouvelles constructions privées importantes, des interventions ponctuelles sur le domaine public ont été exécutées dans le but d'améliorer ou de renouveler les aménagements situés aux abords de ces nouvelles réalisations. Il s'agit, à l'aval, des immeubles « Avenue de Belmont 3A, 3B » sur la parcelle No 286 et « Résidence Belmont-Lac » sur la parcelle No 288 et, à l'amont, du bâtiment « Résidence Avenue de Belmont 10 » sur la parcelle No 267. Les aménagements extérieurs ont été exécutés par les promoteurs conformément au projet de réaménagement de cette artère, afin de pouvoir terminer les accès à leurs immeubles par l'avenue de Belmont.

Pour ce qui concerne les infrastructures souterraines, les réseaux d'eau potable, de gaz et les collecteurs d'évacuation des eaux datent de 1909 (selon indications les plus probables). Ces conduites ont donc largement dépassé la durée de vie estimée pour ce type d'installation, qui est d'environ 80 ans. De plus, les réparations ponctuelles sont en nette augmentation ces dernières années et risquent de provoquer des perturbations de plus en plus fréquentes sur cet axe routier très sollicité.

4.2 Aménagements prévus

Selon la Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LR) art. 5, l'avenue de Belmont est classée en catégorie « routes du réseau complémentaire (C) », qui ont notamment pour but d'assurer l'accessibilité locale dans les zones fortement urbanisées, d'offrir un complément de maillage routier accessible au trafic des poids lourds pour desservir les pôles économiques secondaires, de favoriser la reprise du trafic depuis les voiries communales et cantonales d'intérêt local ainsi que de délester le réseau de base lorsque celui-ci est saturé. De plus, le Plan Directeur communal (PDcom), adopté par le Conseil communal le 28 juin 2000 et approuvé par le Conseil d'Etat le 26 février 2001, considère l'avenue de Belmont comme une route du réseau collecteur, à vitesse limitée à 50 km/h.

Le présent projet s'inscrit dans la volonté de mettre à disposition des piétons un trottoir sur un tronçon partiel, d'une longueur de 175 m environ jusqu'au droit de la « Villa Bella », en attendant de futures éventuelles possibilités d'élargissement de l'espace public sur le solde des parcelles privées jusqu'au carrefour avec la rue du Centre. Il faut souligner que d'autres cheminements piétonniers sécurisés existent et peuvent servir d'itinéraires de substitution (voir plan annexe 1).

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- construction de deux trottoirs en bordure de la chaussée, avec des largeurs variables, en général de 1.75 à 2.00 m (voir plan de situation annexe 1) ;

- correction de la chaussée, dont la largeur variable est portée à 5.75 ou 6.00 m, avec une petite surlargeur au droit de l'arrêt de bus (voir plan de situation annexe 1).

Le gabarit de la chaussée a été choisi en fonction des réalisations précédentes en amont et en aval du tronçon à réaménager. Il permet le croisement de 2 camions à 20 km/h, conformément à la norme VSS 640201.

Le nouvel aménagement du carrefour est conçu pour donner la priorité à l'axe avenue de Belmont – rue de la Gare inférieure, en déclassant l'axe avenue de Belmont – rue de la Gare supérieure (devant les collèges). La perte de priorité des usagers en provenance de Montreux-Est se dirigeant vers l'avenue de Belmont, associée à la nouvelle géométrie du carrefour, auront un effet modérateur manifeste sur les vitesses.

Marquage et signalisation : la signalisation routière devra faire l'objet d'une enquête OSR[1] qui sera menée par Sécurité Riviera. Celle-ci sera conforme au dossier qui a été mis à l'enquête.

4.3 Limitation de tonnage

La Municipalité souhaite privilégier l'axe Rue Gambetta – Rue du Lac comme itinéraire pour les poids lourds. Ainsi, une analyse globale sur le réseau routier communal est en cours afin de répondre à cette volonté, ce qui devrait aboutir à une limitation plus restrictive pour l'avenue de Belmont.

4.4 Murs de soutènement

L'élargissement nécessite la construction locale de murs de soutènement (voir plan de situation annexe 2) :

A l'aval de l'avenue de Belmont

1. en bordure de la parcelle No 265 : - longueur 6 m, hauteur 1.00 à 1.50 m
2. en bordure de la parcelle No 290 :: - longueur de 10 m, hauteur 1.50 à 2.00 m avec escalier d'accès

Au carrefour Belmont / Gare

3. en bordure de la parcelle No 291 : - longueur 16 m, hauteur jusqu'à 1.00 m
4. en bordure de la parcelle No 269 : - longueur 5 m, hauteur 1.50 à 2.00 m

L'avenue de Belmont figure à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques. La conception des nouveaux murs de soutènement devra répondre aux critères fixés par la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine. Conformément à ces exigences, les murs de soutènement devront avoir un parement en moellons.

4.5 Renouvellement et mise en conformité des infrastructures

4.5.1 Assainissement – Mise en séparatif

L'ensemble du réseau des collecteurs doit faire l'objet d'une mise en système séparatif, selon le PGEE (plan général d'évacuation des eaux). Les conduites existantes sont vétustes et encore en système unitaire pour l'ensemble du périmètre concerné. De plus, il a été constaté lors des derniers contrôles par caméra que des eaux usées s'infiltraient partiellement dans le

[1] Ordonnance sur la signalisation routière

terrain. Ainsi, la totalité du réseau d'assainissement doit être remplacée par la construction de nouvelles canalisations d'eaux claires et d'eaux usées.

Ces travaux permettront d'éviter tout risque de pollution (infiltration d'eaux usées dans le terrain) et diminueront la quantité d'eaux claires traitées inutilement à la station d'épuration du Pierrier à Clarens.

Les propriétaires des parcelles – encore raccordées en système unitaire (eaux claires et usées mélangées) – devront effectuer la mise en séparatif de leurs propriétés, et ceci à leurs frais.

4.5.2 Remise en état de l'espace public

Pour corriger la déformation de la surface de roulement, l'ensemble de la chaussée sera excavé et une nouvelle couche de fondation sera mise en place. Les revêtements bitumineux seront entièrement dégrappés et remplacés sur l'ensemble de la surface du projet.

4.5.3 Arborisation et plantations

L'espace disponible sur le domaine public est insuffisant pour envisager la plantation d'arbres sur le tronçon réaménagé. Toutefois, des plantations d'arbustes et de plantes tapissantes sont prévus au droit du carrefour Belmont / Gare et de l'arrêt de bus "rue de la Gare" amont. De plus, il est prévu de planter un arbre à l'intérieur de la courbe du carrefour Belmont / Gare et un autre au droit de l'arrêt de bus "rue de la Gare" amont; les essences de ces deux spécimens reste à définir.

4.5.4 Mobilier urbain et serrurerie

Trois nouvelles poubelles "requins" sont prévues sur le tronçon, ainsi qu'un banc au droit de l'arrêt de bus "rue de la Gare" aval.

Des barrières garde-corps sont prévues sur les nouveaux murs 1, 2 et 4. Une main courante est nécessaire pour le nouvel accès au bâtiment Belmont n°1 et le long du gradin prévu à l'intérieur du raccordement Belmont – Gare. Une nouvelle barrière garde-corps doit être mise en place au droit de la parcelle 442, en remplacement de l'équipement provisoire actuellement en place.

4.5.5 Collecte des déchets

Aucune nouvelle installation de collecte des déchets n'est prévue dans le cadre de ce projet, ceci pour des questions évidentes de place.

4.5.6 Eclairage public

L'emplacement de l'éclairage public sera maintenu à l'amont de la chaussée. Le renouvellement d'une grande partie des installations est nécessaire et l'adaptation des foyers à la largeur de la route est prévue. Tous les luminaires seront remplacés par une technologie LED qui permettra une économie sensible de la consommation d'énergie.

4.5.7 Défense incendie

Le calibre du réseau d'eau existant n'est pas suffisant selon les normes de sécurité en vigueur, ceci sur une longueur d'environ 200 mètres. La Commune devra donc participer pour le renouvellement du réseau d'eau potable.

De nouvelles bornes hydrantes doivent être mises en place. La Commune prendra à sa charge les frais de génie civil (fouilles) et d'appareillage de ces éléments.

4.5.8 Services industriels

SIGE – conduite d'eau potable
La conduite de distribution existante datant de 1909 doit être remplacée sur tout le tronçon à l'exception d'une partie située au droit de la rue du Centre, soit sur une longueur totale d'environ 400 mètres. Afin d'assurer l'alimentation durant les travaux, des conduites provisoires (by-pass) seront mises en place en fonction de l'avancement des interventions. Tous les branchements privés seront remplacés jusqu'à la façade des immeubles.

Compagnie Industrielle et Commerciale du Gaz SA
La conduite existante de gros diamètre (DN 350 mm) datant de 1909 doit être remplacée sur tout le tronçon. Afin d'assurer l'alimentation durant les travaux, des conduites provisoires (by-pass) seront mises en place en fonction de l'avancement des interventions. Tous les branchements privés seront remplacés jusqu'à la façade des immeubles.

Swisscom
Les installations doivent être complétées. Des nouveaux tubes seront mis en place en coordination avec les travaux prévus pour les autres infrastructures souterraines.

Cablecom
Le réseau sera complété afin d'équiper l'ensemble des habitations situées sur le tronçon concerné par les travaux.

5 Nuisances sonores

L'avenue de Belmont est située dans une zone d'habitations où le degré de sensibilité attribué est DS III (article 43 OPB[2]) appliqué aux zones où sont admises des entreprises moyennement gênantes, notamment dans les zones d'habitation et artisanales (zones mixtes), ainsi que dans les zones agricoles.

S'agissant d'un projet d'amélioration et de réfection de route existante, les valeurs d'immissions seront appréciées conformément à l'art. 81 OPB. Dans le cas présent, les travaux projetés ne sont pas de nature à modifier sensiblement la situation actuelle et future des nuisances dues au bruit.

Enfin, un revêtement en béton bitumineux phono-absorbant de type macrorugueux est prévu. Ce type de revêtement fait l'objet d'un subventionnement cantonal dans le cadre des mesures d'assainissement du bruit.

6 Emprises et droits

Les emprises sur les parcelles privées nécessaires à la réalisation du projet ont toutes été négociées lors des 10 dernières années environ. Toutes les surfaces nécessaires à la réalisation du projet qui fait l'objet du présent préavis ont donc été obtenues et figurent sur le plan ci-après.

Dans le cadre des négociations liées à des mises à l'enquête sur des parcelles privées, les réfections des accès aux immeubles ont été promises aux propriétaires ; celles-ci seront donc réalisées dans le cadre du présent préavis.

2 En vert sur le plan ci-dessous, les emprises obtenues

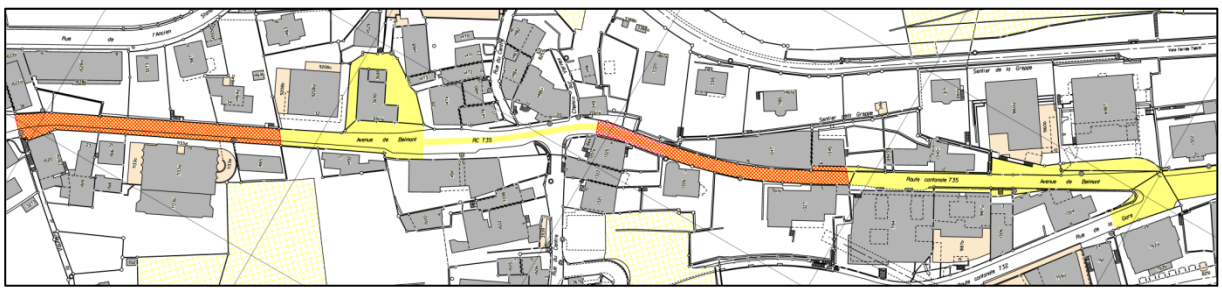
7 Déroulement et planification des travaux

7.1 Déroulement des travaux

L'objectif principal est de trouver le juste équilibre entre la durée de l'intervention et la gêne engendrée par ces travaux. Il est bon de rappeler que l'optimum pour l'efficacité du chantier (durée, coût et sécurité) serait d'interdire toute circulation à tous véhicules et bénéficier ainsi de tout l'espace pour travailler.

L'avenue de Belmont est une route cantonale en traversée (RC 735c) avec un fort trafic (10'300 v/j). Cet axe routier constitue l'accès principal pour les habitants des hauts de la commune provenant de l'est comme déjà relevé plus avant. Les itinéraires de substitutions obligent les automobilistes à emprunter la route du bord du lac jusqu'au carrefour de Gambetta à Clarens. Ce détour charge un axe déjà fortement sollicité et prolonge largement la durée des trajets. De plus, les services d'urgence seraient fortement pénalisés s'ils ne pouvaient plus emprunter cette route. Tout sera donc mis en œuvre pour limiter la durée des travaux au maximum.

Toutefois, sur deux tronçons d'environ 100 mètres de longueur (en rouge sur le plan ci-après), il est nécessaire de fermer la route au trafic pour pouvoir réaliser les travaux prévus, en raison d'une largeur réduite de l'espace public sur ces secteurs. Ces phases très pénalisantes pour le trafic seront réalisées en grande partie durant les vacances estivales où la charge de trafic est largement réduite. De plus, durant ces périodes, il sera demandé à l'entreprise de travailler avec des horaires élargis et ceci 6 jours par semaine.



7.2 Accès et cheminement piétonnier

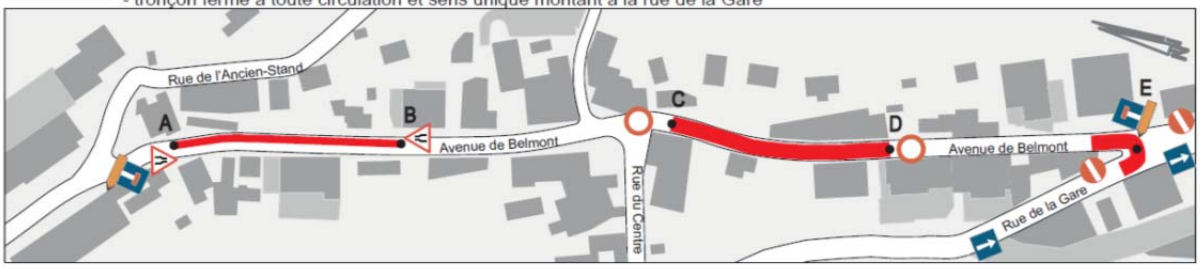
L'accès aux propriétés riveraines sera en principe assuré en tout temps, y compris aux places de parc privées. Lorsque les travaux ne permettront plus l'accès aux garages ou places privées pour quelques jours, les propriétaires seront avertis individuellement et des solutions seront proposées de cas en cas. Les parkings privés plus importants (>6 places) resteront accessibles en tout temps.

7.3 Programme des travaux

Les travaux pourront débuter à mi-mai 2014, pour une durée totale d'environ 12 mois.

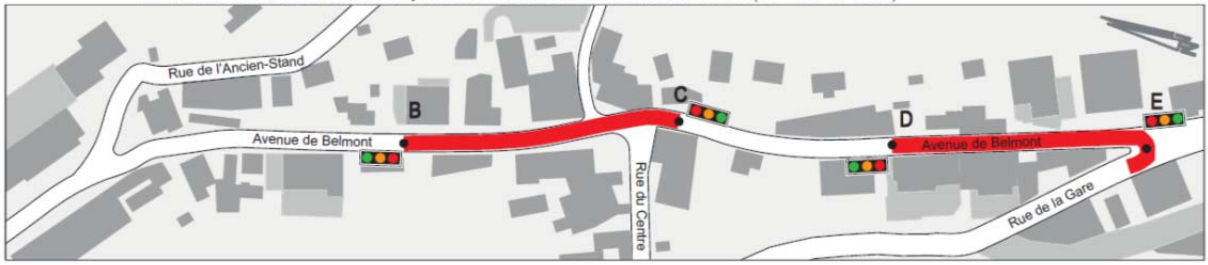
Phase 1 - de mai au 18 juillet 2014
- circulation alternée **si nécessaire**, mais rétablie dès le 4 juillet 2014 (Montreux Jazz)

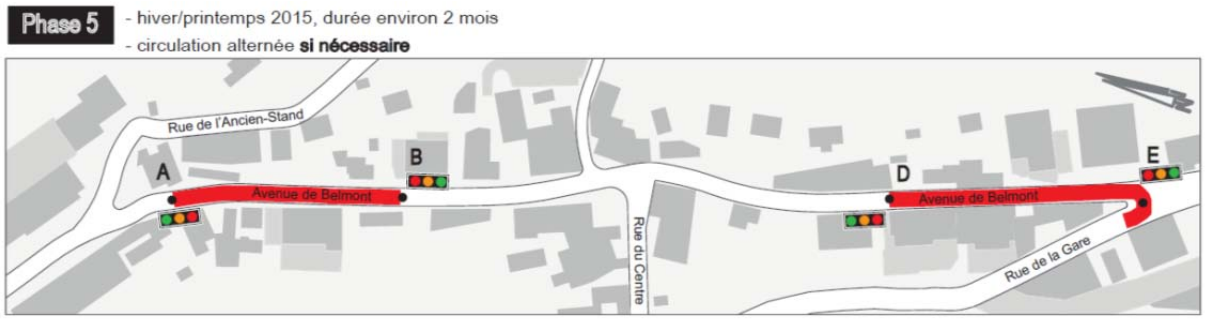
Phase 2 - du 21 juillet au 22 août 2014
- tronçon fermé à toute circulation et sens unique montant à la rue de la Gare



Phase 3 - du 25 août au 13 septembre 2014
- tronçon fermé à la circulation excepté les services d'urgences

Phase 4 - du 15 septembre au 5 décembre 2014
- circulation alternée **si nécessaire,** mais rétablie dès le 21 novembre 2014 (Marché de Noël)





7.4 Transports publics

Les lignes VMCV 204 et 205 seront déviées par Clarens durant la fermeture de la route, soit pour 8 semaines au minimum. Les VMCV ont donné leur accord pour cette mesure et doivent encore finaliser les détails de ces déviations. Les usagers seront informés en temps utiles par les VMCV.

La déviation des lignes VMCV engendrera l'engagement de bus supplémentaires avec des trajets plus long. Les coûts engendrés par ces adaptations, devisés par les VMCV à CHF 50'000.-, sont intégrés dans le présent préavis.

7.5 Services d'urgences

Les services d'urgences pourront passer par l'avenue de Belmont durant toute la période du chantier, excepté du lundi 21 juillet au samedi 23 août 2014 (5 semaines).

Le SDIS a été consulté et a donné son accord. Il faut préciser, selon les calculs effectués par ce dernier, que les temps d'intervention dans certains secteurs des hauts sont légèrement

supérieurs aux exigences mais peuvent être acceptés au vu de la durée réduite de cette contrainte à 5 semaines.

L'accès à l'hôpital sera maintenu durant toute la durée du chantier, à l'exception des 5 semaines de fermeture de la route pour la réalisation des travaux durant les vacances scolaires (du 21 juillet au 22 août 2014).

Durant la période de fermeture de ce tronçon de l'avenue de Belmont aux services d'urgence, les ambulances et le personnel du SDIS pourront passer par la rue du Centre. L'hôpital a été consulté et a aussi donné son accord sur cette manière de faire.

7.6 Information aux habitants et aux usagers

Une séance d'information est planifiée avec les riverains et les usagers de l'avenue de Belmont afin de les informer sur les contraintes liées à la circulation et aux accès. Les informations seront transmises selon le plan de communication ci-dessous :

- une séance d'information au public avant l'ouverture du chantier ;
- un communiqué de presse ;
- deux panneaux d'information sur le chantier ;
- un tout-ménage ;
- une affichette disponible au greffe et dans les autres services communaux ;
- un article dans le Vivre à Montreux ;
- des informations sur le site Internet de la Commune avec des mises à jour régulières.

De plus, une information régulière sur l'avancement de ces travaux sera donnée aux habitants, aux usagers, ainsi qu'à votre Conseil, par le biais de différents moyens de communication.

8 Mandats d'ingénieurs

Un mandat de gré à gré a été confié au bureau d'études Sacha Mei à Clarens pour la préparation de l'appel d'offres (soumission) relatif aux réseaux souterrains.

Deux autres mandats d'ingénieurs seront nécessaires pour l'exécution des travaux, de manière à compléter les prestations qui seront réalisées par le service des travaux publics. Il s'agit des mandats suivants :

- projet et suivi de la réalisation des murs de soutènement;
- suivi du chantier (métrés, contrôles et direction locale).

Le montant total de ces différents mandats est inclus dans le présent préavis.

9 Coût de réalisation

Le coût des travaux de génie civil est déterminé sur la base de soumissions rentrées (selon procédure ouverte des marchés publics).

Les autres prestations ont été évaluées sur la base des prix pratiqués actuellement lors d'offres récentes.

-	Génie civil - réfection de la chaussée, ouvrages et aménagements de surface	CHF	970'000.00
-	Génie civil - mise en séparatif du réseau des collecteurs	CHF	494'000.00
-	Arborisation et plantations	CHF	10'000.00
-	Mobilier urbain et serrurerie	CHF	54'000.00
-	Défense incendie	CHF	65'000.00
-	Eclairage public	CHF	157'000.00
-	Marquages et signalisation	CHF	15'000.00
-	Déviation des lignes de bus VMCV	CHF	50'000.00
-	Honoraires ingénieurs [3]	CHF	95'000.00
-	Géomètre, état des lieux, assurance, communication et frais divers	CHF	38'000.00
-	Divers et imprévus	CHF	200'000.00
-	Indexation, environ 2%	CHF	43'000.00
Total (TTC)		CHF	2'191'000.00

10 Enquête publique

S'agissant d'aménagements routiers modifiant sensiblement la situation et la géométrie de la route actuelle, une mise à l'enquête a été nécessaire, selon les articles 3, 13 et 14 de la loi sur les routes (LRou).

Elle s'est déroulée du 18 décembre 2013 au 16 janvier 2014 et a provoqué 5 interventions et aucune opposition.

10.1 Réponses aux interventions (non-soumises à l'adoption du Conseil Communal)

10.1.1 **Monsieur Walter Gallinari,** propriétaire, PPE Avenue de Belmont 2, intervient sur la feuille d'enquête le 19 décembre 2013 en déclarant : *« En complément du dossier que j'avais déjà adressé à votre service, je reconfirme la nécessité de mettre un stop sur la rue de la Gare en direction de l'avenue de Belmont (Vevey) pour une question de sécurité lors des manœuvres de sortie des places de parc de la parcelle No 268 .»*

Réponse :
La signalisation routière fera l'objet d'une publication dans la FAO qui sera menée par Sécurité Riviera, conformément aux dispositions de l'art. 107 de l'OSR (Ordonnance sur la Signalisation Routière). La perte de priorité des usagers en provenance de

[3] Montant comprenant la régularisation du compte d'attente

Montreux Est se dirigeant vers l'avenue de Belmont, associée à la nouvelle géométrie du carrefour, auront un effet modérateur manifeste sur les vitesses. Dès lors, le projet de signalisation qui fera l'objet de la publication proposera certainement la mise en place d'un cédez le passage, restant donc très proche de la situation actuelle. En effet, un stop ne se justifie pas à cet emplacement et sera difficile à faire respecter au vu de la bonne visibilité pour les automobilistes provenant de l'Est en direction de l'avenue de Belmont. De plus, il faut préciser que les manœuvres de stationnement pour accéder ou sortir des places de parc privées doivent tenir compte du trafic sur le domaine public.

10.1.2 **Monsieur Pierre Glohr,** propriétaire, PPE Avenue de Belmont 2, intervient sur la feuille d'enquête le 8 janvier 2014 en déclarant : *« Est-ce que la plantation de quelques arbres est prévue ? Y-a-t-il possibilité de faire un mini rond-point ? »*

Réponse :
L'espace disponible sur le domaine public n'est pas suffisant pour envisager la plantation d'arbres sur le tronçon réaménagé. Toutefois, des plantations d'arbustes et de plantes tapissantes sont prévues au droit du carrefour Belmont / Gare et de l'arrêt de bus "rue de la Gare" amont. De plus, il est prévu de planter un arbre à l'intérieur de la courbe du carrefour Belmont / Gare et un autre au droit de l'arrêt de bus "rue de la Gare" amont; les essences de ces deux spécimens reste à définir.

En référence à la norme VSS 640271a, la géométrie du carrefour n'est pas adaptée à la mise en place d'un mini-giratoire (rayon de giration du bus). De plus, la déclivité et la disposition du carrefour ne permettent pas de tirer profit des avantages visés par un tel dispositif.

10.1.3 **Monsieur Pierre-André Traub,** propriétaire, PPE Avenue de Belmont 2, intervient sur la feuille d'enquête le 8 janvier 2014 en déclarant : *« Je soutiens le commentaire visant à examiner la création d'un mini-giratoire avec les services concernés de la police de la circulation. L'acceptation du principe d'un mini-giratoire par la police de circulation (avec les règles qui gèrent ce type d'ouvrage) serait de nature à améliorer la situation sans devoir modifier les plans actuels puisqu'il s'agirait d'un mini-giratoire fictif (cercle à poser sur la chaussée avec la pose appropriée des signaux de circulation). »*

Réponse :
En référence à la norme VSS 640271a, la géométrie du carrefour n'est pas adaptée à la mise en place d'un mini-giratoire (rayon de giration du bus). De plus, la déclivité et la disposition du carrefour ne permettent pas de tirer profit des avantages visés par un tel dispositif.

10.1.4 **Monsieur Jean-François Laroche,** propriétaire, PPE Résidence Belmont-Lac, rue de la Gare 15, intervient sur la feuille d'enquête le 9 janvier 2014 en déclarant : *« Pour des raisons de sécurité routière, mon souhait était de voir établir une limitation de passage à certains types de véhicules (camions à fort tonnage) ! Y-aura-t-il aussi des ralentisseurs de vitesse sur la chaussée ? Manque de précision sur le carrefour rue de la Gare/avenue de Belmont. Combien de passages piétons et à quel endroits ? »*

Réponse :
Des panneaux indiquant des limitations de tonnage existent déjà au départ ouest de l'avenue de Rambert et à l'amont de la route des Colondalles. Ceux-ci indiquent la

limitation effective à partir de la rue du Pont, de manière à dissuader les chauffeurs de poids lourds. Une analyse globale sur le territoire communal est en cours afin de donner une cohérence d'ensemble aux limitations de tonnage sur nos routes.

Il n'y a pas de ralentisseurs prévus sur ce tronçon de route. En effet, la géométrie de cet axe routier garantit déjà des vitesses réduites. De plus, le passage des transports publics et de véhicules d'urgence (pompiers, ambulances) associé à la déclivité de la route diminueraient le confort des usagers et engendreraient une augmentation des nuisances sonores.

La priorité sera donnée à l'axe Belmont – Gare inférieure afin de tranquilliser le secteur de l'avenue de la Gare passant devant les deux collèges.
Avec la construction d'un nouveau trottoir à l'aval de la route de Belmont depuis le carrefour avec l'avenue de la Gare et ceci jusqu'au No 3, les piétons pourront bénéficier d'un espace sécurisé à l'aval de la route sur environ 120 mètres. Les trois passages piétons existants à proximité du carrefour Gare/Belmont seront maintenus.

10.1.5 **Madame et Monsieur Patrice Savoie,** propriétaires, rue du Centre 12bis et avenue de Belmont 11, interviennent par lettre en date du 8 janvier 2014 en déclarant : *« Suite à la réception du courrier daté du 16 décembre 2013 relatif à l'enquête publique dont l'objet est cité en référence, en qualité de propriétaires d'un appartement situé dans une maison au 12bis rue du Centre et 11 avenue de Belmont et d'un droit d'usage de parking à la Résidence Belmont-Lac en contrebas, nous sommes amenés à emprunter à pied l'avenue de Belmont dans sa partie la plus étroite où deux voitures ne peuvent pas se croiser en présence d'un piéton. Nous pensons que cette situation est dangereuse et que la création de trottoirs dans cette zone serait une excellente décision vis-à-vis de la sécurité. Nous pensons également qu'en conséquence l'avenue de Belmont devrait être en sens unique. »*

Réponse :
Le projet prévoit la construction d'un nouveau trottoir sur la partie inférieure de l'avenue de Belmont afin d'offrir un espace piétonnier sécurisé sur environ 120 mètres à l'aval de la route. Pour le tronçon situé entre les numéros 14 et 20bis de l'avenue de Belmont, le domaine public n'est pas suffisamment large pour pouvoir construire un trottoir. Le projet ne permet donc pas de sécuriser les cheminements piétonniers sur l'ensemble du tronçon de manière optimale, mais la Municipalité saisira toutes les opportunités qui se présenteraient pour pouvoir aménager un nouveau cheminement sécurisé lors d'une prochaine étape.

La mise en sens unique de l'avenue de Belmont n'est pas envisageable au vu de l'importance de cet axe routier pour les habitants des hauts de la commune. Les importants détours que de telles dispositions engendreraient ne sont pas profitables à l'environnement et génèreraient une surcharge sur d'autres axes déjà fortement sollicités. De plus, une mise en sens unique engendrerait une augmentation des vitesses avec les risques qui en résultent.

11 Financement et conséquences financières

11.1 Financement

En date du 31 décembre 2013, les fonds disponibles s'élèvaient à CHF 13.5 mios et le total des emprunts s'élèvaient à CHF 3.2 mios. Sur la base du budget adopté de l'exercice 2014 et des crédits d'investissements en cours de réalisation, le financement du présent préavis est assuré par la trésorerie, mais le solde pourrait devoir être assuré partiellement par l'emprunt.

11.2 Compte d'attente

Un mandat a été attribué au bureau technique Sacha Mei à Montreux pour la préparation de l'appel d'offres (soumission) relatif aux réseaux souterrains, pour un montant de CHF 12'602.30. Le financement de ces prestations a fait l'objet de l'ouverture d'un compte d'attente de compétence municipale (compte No 9139.048). Le montant de ces dépenses est intégré dans le présent préavis.

11.3 Participation / subvention

Les travaux liés à l'assainissement du bruit routier feront l'objet d'un subventionnement cantonal. Dans le cas de l'avenue de Belmont, le subside appliqué devrait être de 32 % du coût lié au revêtement phonique, soit une subvention totale estimée à environ CHF 20'000.00.

S'agissant d'une route cantonale en traversée de localité, le Grand Conseil a accepté de mettre fin au moratoire décidé en 2003. Ainsi, dès 2014, l'Etat subventionnera 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 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 300'000.00 à CHF 400'000.00.

11.4 Charges financières et d'entretien

a) Prélèvement sur le fonds des égouts

   Un montant de CHF 660'000.00 sera financé par le fonds des égouts – compte No 9280.004, pour la mise en place d'un nouveau collecteur séparatif (eaux usées et eaux claires).

b) Charges financières annuelles

   La dépense de CHF 1'531'000.00 sera amortie sur une période de 30 ans au maximum. La charge financière annuelle sera de CHF 51'033.33 dans les comptes de fonctionnement et l'annuité théorique s'élèverait à CHF 74'763.83 (amortissement + intérêts sur 30 ans à 3%).

c) Charges d'entretien annuelles nouvelles.

   Aucuns frais supplémentaires ne seront générés par ces aménagements.

11.5 Effets sur le personnel communal

La réalisation du projet n'aura pas d'effet sur l'effectif du personnel communal.

11.6 Effets sur l'environnement

La mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux diminuera la quantité des eaux claires à traiter inutilement à la STEP de Clarens. Le remplacement du collecteur existant qui n'est plus étanche permettra d'éviter une pollution du terrain par les eaux usées.

Le nouveau revêtement bitumineux diminuera légèrement le bruit routier aux abords de l'avenue.

Le renouvellement de l'éclairage public par une technologie LED permettra une sensible économie de la consommation d'énergie.

11.7 Sécurité

La construction d'un nouveau trottoir permettra d'améliorer la sécurité des piétons.

12 Conclusions

En conclusion, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MONTREUX

vu le préavis No 08/2014 de la Municipalité au Conseil communal du 14 février 2014 relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 2'191'000.00 au maximum pour le réaménagement de l'avenue de Belmont et du carrefour avec la rue de la Gare, la construction de trottoirs et la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux

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

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux de réaménagement de l'avenue de Belmont et du carrefour avec la rue de la Gare, la construction de trottoirs et la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux ;
2. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 2'191'000.00 au maximum, et sous déduction des subventions à recevoir ;
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 du financement, à souscrire aux meilleures conditions du marché;
4. d'amortir le montant de CHF 660'000.00 pour les travaux d'assainissement, par un prélèvement correspondant sur la provision « fonds des égouts » - compte No 9280.004 ;
5. d'amortir le solde de l'investissement par les comptes de fonctionnement, sur une période de 30 ans au maximum ;
6. de donner à la Municipalité tout pouvoirs pour signer tous actes ou conventions en rapport avec cette affaire.

Ainsi adopté le 14 février 2014

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic — La secrétaire

L. Wehrli — L.S. — C. Martin

Annexe(s) : 1 plan de situation général (annexe 1)
1 plan de situation du carrefour Gare/Belmont (annexe 2)

Délégation municipale : M. Christian Neukomm, Conseiller municipal

COMMUNE DE MONTREUX

PLAN ACCOMPAGNANT

LE PREAVIS N° 08. / 2014

Situation - annexe 1

Service des travaux publics, le 7 février 2014

Echelle 1 : 1250

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m

LEGENDE

- Trottoirs
- Chaussée
- Accès et raccordements
- Zone de verdure
- Cheminements piétoniers alternatifs

COMMUNE DE MONTREUX

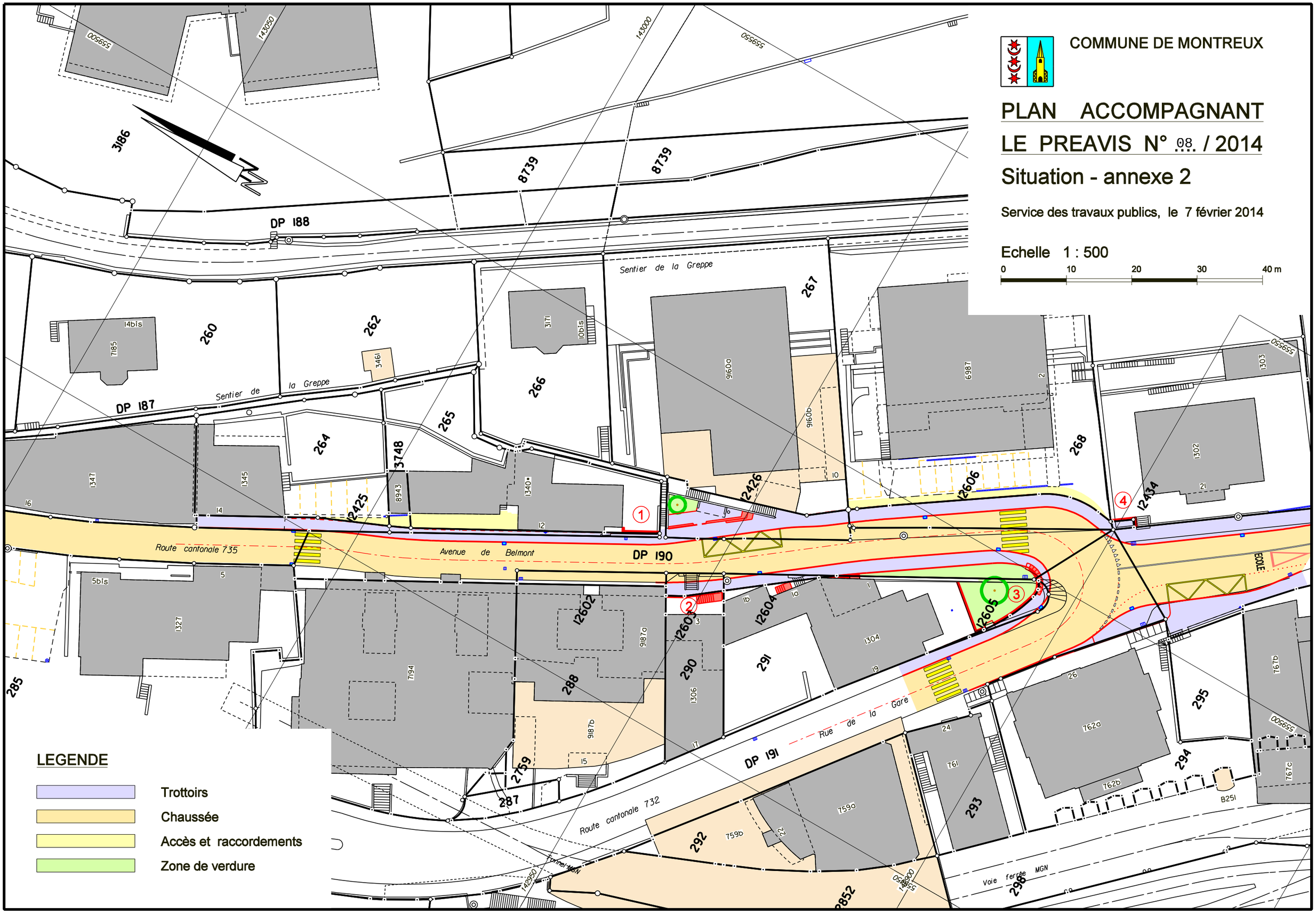
PLAN ACCOMPAGNANT LE PREAVIS N° 08. / 2014

Situation - annexe 2

Service des travaux publics, le 7 février 2014

Echelle 1 : 500

0 10 20 30 40 m



LEGENDE

- Trottoirs
- Chaussée
- Accès et raccordements
- Zone de verdure