COMMUNE DE
MONTREUX

Montreux, le 08.02.2015

RAPPORT

au Conseil communal de Montreux

de la commission nommée pour l'examen de la prise en considération ou non de la motion Mme Irina Gote : Pour le développement de la mobilité douce sur les hauts de la commune

Président : Alexandre Staeger (ML)

Membres : Patrick Aubort (PLR)
Olivier Blanc (Les Verts)
Joe (Joseph) Filippone (PLR)
Christian Gaignat (UDC) Absent(e) excusé(e)
Claude-Pascal Gay (PLR)
Irina Gote (SOC)
Yanick Hess (PLR)
Anthony Huys (SOC)
Daniel Manzini (SOC)

1. Introduction

Votre commission s'est réunie le lundi 24 novembre 2014 à 19h00 en la salle de séances du Service de l'urbanisme. La Municipalité était représentée par MM. Christian Neukomm, Municipal, et Enrico Bergonzo, Chef du Service des travaux. La commission remercie ces personnes de leur présence ainsi que des réponses apportées aux nombreuses questions qui leur ont été posées. Tous les commissaires étaient présents, sauf un.

2. Rappel de l'objet de la motion

Cela fait déjà quelque temps que la motionnaire cherche à développer la problématique de la mobilité douce. Il faut dire que l'urbanisation des hauts de la commune s'est récemment beaucoup développée, notamment en accueillant plus de familles, ce qui génère plus de trafic. Il y a un certain nombre de zones ou de carrefours qui posent problème, tant du point de vue de l'automobiliste que du piéton.

Mme Gote a participé à une séance consacrée à la mobilité scolaire et a répondu au questionnaire fourni à tous les parents des élèves fréquentant l'école de Chernex. Elle souhaite élargir la problématique, qui concerne non seulement l'école, mais aussi tous les hauts de la Commune.

Parallèlement à la question des cheminements se pose aussi celle de la vitesse. Certains axes pourvus de constructions à leurs abords sont limités à 80 km/h, ce qui correspond à la

vitesse hors localité. Il s'agit certes d'une vitesse maximale, mais certains automobilistes n'adaptent pas toujours leur vitesse aux circonstances, comme l'exige pourtant le droit de la circulation routière.

Elle souhaite d'abord une analyse, par l'ATE[1], du secteur concerné, ce qui lui semble être un outil adéquat. Ensuite, des propositions d'aménagements concrètes doivent être le fruit du travail de la Municipalité. Il est à cet égard nécessaire de prendre des mesures de modération de la vitesse (obstacles et radars).

La motionnaire fournit à la commission plusieurs photos des carrefours qui lui semblent poser problème.

Sur le premier jeu de photos (annexe 1), on remarque le défaut de visibilité dans le carrefour d'une part ainsi que l'absence de trottoir d'autre part.

Sur le deuxième (annexe 2), on observe certes un marquage pour les piétons sous forme de lignes jaunes, mais, de l'avis de Mme Gote, il faut aller plus loin dans la démarche. La route est en effet très étroite à cet endroit.

Sur le troisième (annexe 3), on constate que beaucoup de propriétés disposent d'un accès à la route, mais sans visibilité. Cette situation représente un danger non seulement pour les cyclistes, mais aussi pour les piétons.

Sur un quatrième et dernier jeu de photos (annexe 4), on voit que le trottoir de la Route de Chaulin, direction Chernex, se termine de façon abrupte. Le stationnement, de temps en temps, de camions sur cette portion de route complique et rend d'autant plus dangereux le passage des piétons, parmi lesquels se trouvent des écoliers. La motionnaire a l'impression que la fluidité du trafic a été l'objectif principal de l'aménagement routier réalisé, alors que la réflexion autour de la problématique sécuritaire lui semble peu aboutie.

3. Position de la Municipalité

La Municipalité partage le souci de la motionnaire, non seulement au niveau de la vitesse, mais aussi des cheminements piétonniers. Elle a déjà planifié les interventions sur les cheminements mis en lumière par l'objet de la motion de Mme Gote. L'ATE a déjà été mandatée en ce qui concerne la mobilité scolaire.

Le Service des travaux rejoint d'ailleurs la motionnaire sur les endroits à risques que cette dernière a identifiés. Toutefois, certains projets sont longs à mettre en œuvre, notamment en raison des procédures à engager : acquisition de terrains, autorisations cantonales, mises à l'enquête, etc. Un préavis sera déposé auprès du Conseil communal l'année prochaine, dans le but de sécuriser notamment le carrefour Zéphire/Chaulin. Il aurait notamment fallu, en réponse à certaines exigences imposées par le Canton, replacer des éléments historiques (bouteroues) au milieu du trottoir ! Heureusement, une alternative permettant de déplacer ces éléments le long d'une autre voie a pu être négociée. Un projet était prêt l'année dernière, mais ce dernier a dû être retiré suite à des oppositions de la part de voisins.

Il est aussi prévu de créer un cheminement piétonnier – et non un trottoir à cause de l'étroitesse de la chaussée – sur la Route de Chaulin. L'idée est de faire ralentir les voitures et de créer une zone rétrécie, en ce sens que les voitures ne pourront plus se croiser. L'un des problèmes est l'accès des automobiles depuis les immeubles. Cela ne suppose pas forcément la mise en place d'une zone 30.

La meilleure manière de modérer le trafic, dans ce cas, n'est pas le panneau 30 km/h, mais l'aménagement, à créer, qui ne permettra plus de se croiser et ralentira ainsi la vitesse des véhicules. La zone 30 doit en effet s'intégrer dans un réseau de routes. Or pour la Route de Chaulin, nous sommes en présence d'une ligne droite uniquement. La condition du réseau de routes n'est donc pas réalisée en l'espèce.

Le croisement Fin du Craux/Chaulin est aussi un projet prioritaire, mais pas encore finalisé (18 propriétaires privés à convaincre, si possible, de mettre une partie de leur terrain à disposition de la commune moyennant paiement, en espérant que tous acceptent et qu'ainsi on évite de devoir envisager une expropriation). La création du trottoir a été devisée environ à un million et demi de francs.
Le mandat donné à l'ATE permet d'espérer des résultats concrets, qui permettront de prendre une décision en toute connaissance de cause.

Ce mandat compte trois étapes :

1. enquête (déjà réalisée)
2. bilan de mobilité (actuellement en cours de réalisation)
3. recommandations et propositions d'aménagements.

On notera que le Service des travaux participe à la démarche conduite par les écoles, qui permet de faire ressortir des problèmes d'ordre général.

La Municipalité est toutefois d'ores et déjà convaincue de la nécessité de sécuriser les endroits concernés.

Concernant la problématique de la vitesse, il faut distinguer les routes communales à 20, 30 ou 50km/h. Il y a encore des reliquats à 40km/h.

Quant aux routes cantonales, il faut distinguer entre celles hors traversée (80km/h) et en traversée de localité (50km/h). Pour les premières, le Canton est responsable de tous les coûts. Pour les secondes, l'entretien est à la charge de la Commune et non du Canton (avec toutefois une très faible subvention de la part du Canton, oscillant entre 8 et 15 % des coûts). Les modifications des limitations de vitesse doivent être soumises au Service cantonal des routes, qui fait évaluer la demande par la Commission consultative de circulation.

Il y a actuellement une tendance à colloquer les routes hors traversée en routes en traversée. Pour les routes neuves, cela ne pose pas de problème, leur état ne nécessitant pas d'importants investissements pour la Commune qui en reprendrait l'entretien, mais la

plupart sont malheureusement loin d'être récentes. Il s'agit donc de tendre vers un certain équilibre.

4. Débat

4.1 Cheminements alternatifs

Un commissaire souhaite que la Municipalité envisage des cheminements alternatifs plutôt que nécessairement des trottoirs, qui seraient selon lui des ouvrages relativement coûteux.

La motionnaire pense quant à elle qu'il faut améliorer la signalisation des cheminements piétonniers, par exemple grâce aux panneaux du tourisme pédestre, et ce notamment s'agissant des anciens câbles, qui permettent de cheminer de façon directe et sécurisée.

Le Collège municipal précise qu'il envisage d'abord les cheminements alternatifs. Il s'agit de déterminer si ceux-ci sont praticables, éventuellement dangereux et s'ils permettent de passer avec une poussette. Dans le cas de la route de Chaulin, il y a d'autres cheminements qui peuvent être améliorés, raison pour laquelle, notamment, il a été renoncé à la construction d'un trottoir. Tous ces cheminements sont répertoriés. Notre Exécutif reconnaît que la signalétique est effectivement déficiente à certains endroits. En particulier, l'enchevêtrement des panneaux jaunes, bruns et de circulation a tendance à semer la confusion. La Municipalité se dit consciente des améliorations à apporter et explique que ses réflexions à ce propos ne sont pas encore aussi abouties qu'en ce qui concerne les trois projets évoqués ci-dessus.

Cette dernière a d'ailleurs décidé de procéder au recensement de toutes les routes et les sentiers pédestres (raccourcis). Dans cet inventaire, il y a une rubrique consacrée à la sécurité des piétons.

De plus, concernant la problématique de la vitesse, il est possible, comme évoqué ci-dessus, de demander que les routes hors traversée soient converties en routes en traversée.

La route de Glion, par exemple, est une route cantonale en traversée de localité. Sa partie supérieure est par contre une route cantonale hors traversée. Il faut donc être conscient que le Canton impose parfois certaines collocations particulières.

La Municipalité précise que, même sans prise en considération de la motion, tous les endroits mis en lumière par cette dernière seraient traités.

4.2 Mobilité douce et cycles

Un commissaire estime que les mesures proposées par la Municipalité ne vont pas assez loin, notamment du point de vue de la mobilité douce. Il convient de prendre en compte les gares et fait que des cyclistes pourraient bénéficier de l'installation de couverts à vélos.

Mme Gote souhaite justement insister sur la problématique de l'accès aux équipements

collectifs (gares), notamment pour les cyclistes. Cela pourrait supposer des vélos en libre-service à Fontanivent ou Chernex, voire à Chamby. La réflexion cycliste lui semble faire défaut, raison pour laquelle elle envisageait un mandat confié à l'ATE.

Un autre commissaire pense que la mise à disposition de vélos relève certainement d'une autre démarche. Il ne sert d'ailleurs à rien de prévoir une mise à disposition de cycles dans les hauts, s'il n'y en pas déjà en bas.

La Municipalité estime pour sa part que sa position répond à la motion. Elle précise aussi qu'un plan de mobilité scolaire est plus contraignant qu'un plan de mobilité général.

L'ATE résume les objectifs du concept de mobilité scolaire en cinq points :

1. Améliorer la sécurité des déplacements des écoliers
2. Adapter les chemins aux besoins spécifiques des enfants
3. Sensibiliser tous les acteurs aux impacts des déplacements
4. Encourager la mobilité douce
5. Améliorer la convivialité du quartier.

L'étude de l'ATE porte donc déjà sur l'aspect cycliste. La Municipalité peut cela dit demander un complément de mandat ou insister sur la nécessité de prendre en compte les besoins des amateurs de la petite reine.

4.3 Périmètre d'étude

Un membre de la commission déclare soutenir la motion de Mme Gote, mais regrette que l'objet de cette proposition ne s'étende pas plus du côté de Caux ou de Haut-de-Caux. Il rappelle les postulats « Sécurité et convivialité » aux Avants et à Glion (déposés respectivement par MM. Stéphane Barbey et Anthony Huys).

Un autre commissaire s'intéresse au coût de la démarche, qui semble a priori relativement simple, mais que le point 4 du développement pourrait élargir à d'autres secteurs. Par conséquent, l'absence de limitation de l'étendue du mandat confié à l'ATE le dérange.

La motionnaire insiste sur la hiérarchisation et la priorisation des objectifs. Il faut d'abord procéder à une analyse, qui ne doit concerner que le secteur décrit, et ce n'est qu'ensuite, si le résultat de cette analyse se révèle être un outil de travail adéquat, que la démarche pourrait être étendue au reste de la commune.

La Municipalité précise qu'il est d'ores et déjà prévu d'étendre le mandat aux autres écoles de la commune. Elle craint cela dit un élargissement du périmètre d'étude, ce qui rendrait la réponse à la motion difficile, voire même impossible, de par la quantité d'objets à étudier. Notre Exécutif préconise le fait d'agir par secteurs, tout en reconnaissant le retard pris dans cette problématique pendant les années 80.

4.4 Choix du mandataire

Un commissaire explique ne pas s'opposer à la prise en considération de la présente motion et affirme partager toutes les préoccupations évoquées par Mme Gote. Il a cela dit un problème avec le fait que ce soit l'ATE qui soit mandatée, car cette dernière défend avant tout les intérêts de la mobilité douce. Il se dit choqué du fait qu'une association se substitue à un bureau d'études. Une association devrait selon lui se contenter d'intervenir et éventuellement de faire opposition. Il estime que l'ATE a à la fois la position de juge et de partie dans un tel dossier.

La Municipalité précise que ce sont les écoles qui ont choisi l'ATE jusqu'ici et non elle-même. Il semble que la Commune ait financé cette étude par le biais de la commission scolaire. Notre Exécutif pourra de toute façon choisir le mandataire librement.

La motionnaire avoue quant à elle avoir été séduite par le travail de l'ATE, raison pour laquelle elle s'est permis de citer le nom de cette association par enthousiasme. Il s'agissait aussi d'orienter l'esprit de l'analyse vers la mobilité douce.

Un autre commissaire estime que le choix du mandataire appartient à la Municipalité. Il précise que l'association n'agit d'ailleurs directement pas comme mandataire, mais sous-traite ces aspects à un cabinet d'études spécialisé.

Un autre membre de la commission rappelle que *Transitec* avait réalisé l'étude de la zone 30 à Chernex. Il estime que cette étude pourrait déjà représenter une réponse au point 2 du développement. La Municipalité explique cela dit qu'il s'agit d'une étude complémentaire, qui se base sur d'autres critères et apporte d'autres réponses que celles dont il est question ici.

4.5 Transformation de la motion en postulat

La présente proposition demande une étude visant à obtenir une vision globale des problèmes et solutions dans ce secteur. Le mandataire finalement choisi se contentera d'émettre des recommandations. La réponse de la Municipalité consisterait, en plus de l'étude demandée, en un préavis supposant des travaux et un crédit d'investissement.

Selon certains commissaires, le résultat demandé peut être obtenu avec un postulat.

La Municipalité affirme qu'elle répondra avec la même assiduité s'il s'agit d'une motion ou d'un postulat.

Mme Gote ne voit pour sa part aucun inconvénient à transformer sa motion en postulat, transformation qu'elle accepte formellement.

---

[1] Association Transports et Environnement.

Conclusion

C'est par 7 OUI et 2 abstentions que votre commission vous recommande, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre en considération le postulat de Mme Irina Gote « Pour le développement de la mobilité douce sur les hauts de la Commune ».

7 oui, 0 non, 2 abstention, 0 bulletin blanc.

Le président-rapporteur
Alexandre Staeger (ML)