



## POSTULAT & INTERPELLATION

10.01.06

Le 26 juin 2017

**Réponse de la municipalité au postulat de Mmes Simonet et Andreutti intitulé : « En faveur de la création d'un axe vertical de mobilité douce » ainsi qu'à l'interpellation de Mme Marie-France Vouilloz Burnier intitulée « quel projet communal pour favoriser la mobilité douce ? »**

Madame la présidente,  
Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers,

Ce postulat et cette interpellation ont été déposés respectivement lors des séances du conseil communal du 12 mai 2015 (prise en considération, rapport déposé et accepté en date du 26 octobre 2015) et 27 février 2017.

La municipalité, estimant que ces deux interventions étaient intimement liées, y répond par un biais identique.

Pour rappel, le postulat sollicitait de la part de la municipalité une recherche de solutions, soit :

1. à court terme, « ... la sécurisation d'un cheminement piétonnier sur la route d'Hauteville sur le tronçon entre le giratoire du Genévrier et le giratoire supérieur de l'autoroute et la sécurisation, sur ce même tronçon, d'une piste cyclable... ».
2. à long terme, « ... la création d'une variante plus attractive et agréable pour relier les quartiers en aval de l'autoroute au centre du village, à pied et à vélo. Le but est de supprimer les risques qui subsisteraient de toute manière sur la route d'Hauteville, en commençant par le franchissement du giratoire du Genévrier avec sa densité de trafic et ses doubles voies qui absorbent l'attention des conducteurs au détriment des piétons... ».

Quant à l'interpellation, elle posait les questions suivantes :

1. quels moyens la municipalité envisage-t-elle de mettre en œuvre concrètement pour favoriser la mobilité douce dans les divers quartiers du village ?
2. le nouveau programme de législature tiendra-t-il compte des piétons et des cyclistes ?
3. comment la municipalité entend-elle améliorer la sécurité des piétons sur les itinéraires menant aux écoles en particulier et aux équipements publics en général ainsi qu'aux EMS ?
4. les zones 30 qui existent aujourd'hui dans la commune ont-elles été homologuées par le canton et si ce n'est pas le cas, le seront-elles en 2017 ?
5. la sécurité des accès à l'école publique est-elle considérée avec la même attention que celle des accès réalisés pour l'Ecole du Haut-Lac (chemin de Pangires) ?

Dès lors, les réponses suivantes peuvent être fournies, en regard de la numérotation des questions et de certaines réponses communes aux deux interventions.

**Points n° 1 et n° 2 :**

**Traversée piétonne de la bretelle de sortie RN A9 Vevey venant de Lausanne**

Dans le cadre de la remise d'ouvrage du giratoire de Ferreyres, la question de la réimplantation du passage pour piétons traversant la bretelle de sortie depuis Lausanne a à nouveau été évoquée.

Sur ce point, l'OFROU (Office fédéral des routes) nous a confirmé, par un courrier du 23 décembre 2016, qu'elle n'accéderait pas à notre demande pour des raisons de sécurité. Toutefois, dans le cadre de nos divers échanges, et malgré le refus de l'OFROU par rapport au passage pour piétons, nous avons sollicité la possibilité d'améliorer les traversées piétonnes à cet endroit par un abaissement de certaines bordures de trottoirs et l'adjonction d'une éventuelle barrière de sécurité en bordure de l'ilot central. Bien qu'il s'agisse de menus travaux de peu d'importance, l'Office en question, structures hiérarchiques obligent, a exigé un dossier étayé.

Ce dossier est en cours de traitement. A ce stade, il doit être avalisé par la DGMR (Direction générale de la mobilité et des routes) pour ensuite être validé par l'OFROU. Ces différents méandres administratifs franchis, nous espérons que ce dossier nous reviendra avec une autorisation nous permettant de réaliser - à nos frais - ces améliorations.

Il y a lieu de préciser que le dossier transmis porte également mention de la réitération de la demande initiale de réimplantation d'un passage pour piétons.

Toujours en rapport avec ce point, il y a lieu de préciser que la végétation assez conséquente bordant la sortie de la bretelle RN A9 Vevey a été enlevée à notre demande. Aujourd'hui, la visibilité est très nettement améliorée et la transition de l'ilot central sur le trottoir aval n'en est que facilitée. Le devoir de la prudence, avec ou sans passage pour piétons, reste toujours de mise !

Pour ce qui est de la traversée piétonne amont, elle n'est pas remise en question, attendu que cette sortie est fermée par des glissières de sécurité depuis de nombreuses années.

**Point n° 2 :**

**Cheminement cyclable**

La route d'Hauteville, entre le giratoire du Genévrier et celui de Ferreyres, bénéficie depuis de nombreuses années d'une piste mixte vélos/piétons. Elle est signalée le long du trottoir bordant le sens de circulation montant de la route d'Hauteville, à la sortie du giratoire du Genévrier, puis elle est répétée toujours du même côté juste après l'entrée sur la bretelle d'autoroute direction Valais. Dans le cadre des travaux de réfection de chaussée le long de cet axe, tout comme dans le cadre des travaux de construction du giratoire de Ferreyres, une attention toute particulière a été vouée par nos services à cette piste mixte afin qu'elle soit conservée.

Nous pouvons compléter ce point des cheminements cyclables en mettant en avant la route du Rio-Gredon, qui relie le giratoire de Gilamont à celui du Genévrier. Cet axe de circulation très important, puisqu'il s'agit d'une desserte aux autoroutes, présente une bande cyclable dans chaque sens de circulation. A noter que dans le cadre du projet de réfection de cet axe, le trafic de bus en trafic de ligne a été pris en compte et nous espérons qu'il pourra être intégré dans le projet. Le GT canton/commune œuvre assidument sur ce dossier.

La municipalité est bien consciente que le souhait d'une grande partie des usagers, et surtout les adeptes de la mobilité douce en deux roues, puisse bénéficier de bandes cyclables (ou encore mieux des pistes cyclables). A chaque fois que cela est possible, nos services cherchent à pouvoir améliorer la situation actuelle.

Malheureusement, une bande cyclable n'est pas qu'un simple marquage sur la chaussée !

Il constitue un aménagement spécifique qui doit impérativement répondre à de nombreux critères selon des normes en vigueur. Parmi ces critères, nous trouvons entre autre celui de la largeur de chaussée (son gabarit), le type d'itinéraire concerné (principal, de liaison, de desserte) et le type de route sur lequel l'aménagement est prévu, ceci afin de garantir un espace de dépassement suffisant. En effet, pour exemple, un véhicule léger n'a pas besoin du même espace pour dépasser qu'un bus.

A noter encore que pour le BPA, une bande cyclable présente, à plat, une largeur de 1,5 m (au minimum 1,25 m). La norme en vigueur porte mention d'une largeur moyenne de 1,5 m. La disposition légale correspondante (OCR 40.3) précise : « Les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables (...), pour autant que la circulation des cycles n'en soit pas entravée ». Pour le marquage d'une bande cyclable, il faut veiller à prévoir une voie de circulation suffisamment large pour le TMI - Trafic motorisé individuel (en général 3 m par sens de circulation).

Il y a lieu de préciser qu'une bande cyclable doit s'intégrer dans un espace routier déterminé et ne doit en aucun cas servir d'aménagement alibi pour faire baisser la vitesse des véhicules et fournir aux usagers deux-roues un faux sentiment de sécurité.

### **Points n° 3 et n° 5 :**

#### **Chemins pédestres**

Il y a lieu de faire une distinction entre les réseaux de chemins pour piétons, qui se trouvent en règle générale, à l'intérieur des agglomérations et les réseaux de chemins de randonnée pédestre, destinés surtout au délasserment, qui se trouvent en règle générale en dehors des agglomérations.

L'établissement des plans des réseaux communicants de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, ainsi que l'aménagement et la conservation de ces réseaux sont régis par une loi fédérale. L'établissement des plans de ces réseaux, tout comme leur révision, est du ressort du canton. Pour l'établissement des plans, l'aménagement et la conservation des réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, la Confédération et les cantons font appel à des organisations privées vouées au développement de ces réseaux (organisations privées spécialisées).

Ce point sera mentionné dans le cahier des charges du dossier « Mobilité douce » actuellement en cours de traitement (voir détail ci-dessous).

### **Point n° 3 :**

#### **Plan général de mobilité douce**

Comme mentionné plus haut, un dossier « Mobilité douce » est actuellement en cours de traitement.

Ce dossier, établi à l'interne, décrit l'état de situation actuelle sous forme d'un résumé et d'une synthèse des différents projets qui ont été entrepris ces dernières années touchant le thème de la circulation en général et de la mobilité douce en particulier. Il détermine les objectifs que l'autorité municipale souhaite en matière de circulation et de mobilité douce. Il présente un cahier des charges et divers objectifs visés qui vont servir de référence au bureau spécialisé qui sera mandaté pour mener une étude et présenter des propositions de mesures selon un plan d'action et une liste de priorités qui devra être avalisée par l'autorité municipale.

A noter que ce point rejoint la réponse du 7 juin 2017 de la CORAT au postulat Les Verts « Renforcer la mobilité douce » où il est notamment précisé que :  
... La réponse de la CORAT se limite à l'échelle de la Riviera, l'échelle communale n'étant pas de sa compétence.  
... L'étude de développement d'un réseau de transports publics sur la Riviera, finalisée en 2016, ne traite pas spécifiquement de la mobilité douce, mais est complémentaire, en ce sens qu'elle propose notamment des mesures qui permettent de renforcer les axes TP Nord-Sud, ce qui est un « plus » indéniable, considérant la topographie de la Riviera.

**Point n° 6 :**  
**Zones 30 km/h**

La mise en place d'une zone 30 km/h se fait en plusieurs étapes.

Une demande formelle doit être déposée auprès du service cantonal de référence qui est la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La demande doit être accompagnée d'une expertise et doit répondre à de nombreux critères selon la législation en vigueur. L'autorisation d'instaurer une zone 30 km/h est octroyée pour autant que tous les critères soient respectés. A ce stade c'est le cas pour toutes nos zones 30 km/h ; à noter qu'il s'agit d'une autorisation (qui doit être perçue comme étant octroyée à titre provisoire).

Ensuite, la zone 30 km/h en question doit être validée de manière définitive. Pour ce faire, un contrôle des mesures doit encore être effectué dans un délai donné.

Ce contrôle des mesures concerne le niveau des vitesses des véhicules (vitesse appelée v85) qui, selon la norme en vigueur, doit correspondre à des critères d'efficacité. Pour une zone 30 km/h la vitesse v85 est expliquée comme suit :

*La vitesse appelée V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules observés.*

*La mesure des vitesses s'effectue à l'insu des conducteurs, en dehors des vacances scolaires et sur une semaine.*

*La limite a été définie à 38 km/h pour les zones 30km/h.*

Dans le cadre du processus de validation de nos zones 30 km/h, l'autorité municipale a choisi, avec l'accord de la DGMR, de les faire valider à la suite en tenant compte de certains critères d'importance. La zone qui nous occupe actuellement et la zone comprenant le secteur Tirage/Areneys/Pangires/Lussy.

Les dernières mesures soulèvent un problème le long du chemin de Pangires. En effet, malgré la création d'un trottoir franchissable, la pose de potelets de sécurité en bordure dudit trottoir, une chaussée qui présente une largeur qui ne peut pas être encore rétrécie par endroit, les mesures des vitesses effectuées dans le cadre du processus de validation sont en-dessus de la limite fixée à 38 km/h. Même si nous nous trouvons dans une situation où la limite n'est dépassée que de très peu, la DGMR ne valide pas la zone. Les contrôles de vitesse qui pourraient être effectués par la police ne peuvent pas être utilisés comme pseudo alibi pour pouvoir faire diminuer ces vitesses.

Pour tenter de remédier à ces problèmes et faire prendre conscience aux usagers de la route de l'importance de l'objectif que souhaite atteindre l'autorité par rapport aux zones 30 km/h, deux appareils de mesure et d'affichage de la vitesse des véhicules ont été acquis. Ces appareils, à caractère pédagogique et dotés d'une nouvelle technologie, seront dans une première phase installés le long du chemin de Pangires, aux endroits qui nous posent actuellement un problème. Nous espérons que les usagers seront sensibilisés et, dans le cadre des mesures qui seront effectuées après la prochaine rentrée scolaire, nous espérons pouvoir enfin faire valider définitivement cette zone 30 km/h.

En ce qui concerne la sécurité des accès à l'école publique (collèges du Clos-Béguin et de la Chiésaz), en rapport à l'école privée du Haut-Lac, nous pouvons affirmer que nous y vouons une attention toute particulière et sans aucune différence de quelque sorte que ce soit. Toutefois, il ressort que de par leur situation respective ces différents établissements ne rencontrent pas forcément les mêmes problèmes et n'ont pas les mêmes attentes. Pour ce qui est de l'établissement du Haut-Lac, nous avons constaté et pouvons assurer que les efforts effectués par Direction de l'école en terme de mobilité ont été conséquents. Nous restons toutefois vigilants et, si nécessaire, sommes en contact direct pour remédier à des situations particulières.

