



INTERPELLATION

Le 25 avril 2016

Réponse de la municipalité à l'interpellation de M. Yves Filippozzi déposée lors du conseil communal du 26 octobre 2015 intitulée "Quelles suites pour le projet d'agglomération Rivelac ?"

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Suite au dépôt dans plusieurs communes d'une interpellation identique, la CORAT Riviera a élaboré une réponse se trouvant ci-après.

Introduction de l'interpellation

Le contenu de l'introduction de l'interpellation appelle un certain nombre de précisions qui sont développées ci-après.

"Partenaires" du PA Rivelac et cofinancement fédéral

Il est important de rappeler que le projet d'agglomération (PA) Rivelac n'est pas le fait des seules communes, mais dans une large mesure, le fait du Canton de Vaud qui était le pilote du projet. Le Canton de Fribourg a quant à lui participé à son suivi, sans apporter aucun soutien financier.

Ceci a son importance, dans la mesure où les communes et en particulier la CORAT ont régulièrement insisté sur la nécessité d'un contenu plus concret, d'une part pour que le PA soit un réel outil pour les communes et d'autre part, pour qu'il réponde aux directives de la Confédération relatives aux PA de 2^{ème} génération.

C'est précisément pour cette raison qu'à l'automne 2011, la CORAT a envisagé de ne pas déposer le dossier à la fin de l'année, estimant que le PA n'était pas suffisamment abouti, ni au regard des besoins des communes, ni à celui des directives fédérales et qu'en l'état, il n'avait guère de chance d'obtenir un cofinancement de la Confédération. Les nombreuses études à entreprendre par les communes à la suite du PA indiquées dans le cahier de mesures, sont bien la preuve que le contenu du PA reste très généraliste.

A contrario, le Canton de Vaud a toujours estimé qu'il s'agissait d'un bon projet qui obtiendrait un financement de la Confédération et c'est effectivement sur l'insistance du Canton que le dossier a finalement été envoyé à Berne. A noter de surcroît que les communes ont fourni un effort supplémentaire pour que cela soit possible.

S'agissant du résultat global de l'examen de la Confédération sur les PA vaudois, il est intéressant de constater que les deux nouveaux PA déposés fin 2011, soit Rivelac et Chablais, n'ont pas été retenus par la Confédération dans le cadre de son examen technique. C'est au moment de la décision politique sur la libération des crédits pour le financement des PA de 2^{ème} génération que le Chablais a réussi à obtenir un financement partiel portant sur quelques mesures.

Ceci étant, sur les 41 PA de 2^{ème} génération déposés, aucun PA n'a obtenu un taux de financement de 50%, le maximum obtenu étant de 40%. Il faut en outre relativiser l'importance de ce taux, dans la mesure où il n'est appliqué que sur les mesures infrastructurelles prioritaires retenues par la Confédération, et non pas sur le budget global d'un PA.

A titre d'exemple, la CORAT a fait une estimation pour Rivelac sur la base du rapport d'examen définitif de la Confédération de février 2014. Il en résulte qu'avec un taux de financement théorique de la Confédération de l'ordre de 40% pour les mesures infrastructurelles prioritaires A et B qu'elle avait retenues, le taux aurait été ramené en réalité à 15% par rapport à l'ensemble des mesures A et B à réaliser de toute façon par les communes. Il convient donc de relativiser l'apport financier de la Confédération, en regard de ce que les communes auraient dû dépenser pour y "avoir droit". Ce d'autant plus que dans ce "calcul", ne sont comprises ni les dépenses relatives aux études à mener (mandats d'études générales, d'études d'avant-projets, etc), ni les conséquences en termes de ressources humaines et financières pour assurer la gestion et le suivi.

Raisons du refus de cofinancement de la Confédération

Le 2^{ème} § de l'introduction de l'interpellation rappelle quelles étaient en synthèse, les principales raisons du refus de la Confédération, reprises d'une des communications spécifiques de la CORAT, celle de juin 2014.

Bien que justes, ces raisons méritent quelques compléments d'informations. En effet, dans son rapport d'examen définitif, la Confédération souligne les points forts / faibles du projet pour chaque critère d'examen. Les critiques les plus virulentes portent sur les points suivants :

- > "La desserte en transports publics du Haut-Lac est insuffisamment coordonnée avec l'urbanisation, réduisant la pertinence du développement de ce site stratégique. Ceci est d'autant plus regrettable que ce site accueillera le futur hôpital Riviera-Chablais pour lequel une desserte optimale par les transports publics ainsi qu'une prise en compte adéquate de la mobilité douce sont nécessaires."
- > "Le projet d'agglomération ne permet pas de limiter la dispersion de l'urbanisation, principalement sur le territoire fribourgeois, et ne permet pas d'infléchir la consommation de surface par rapport à la tendance actuelle. Ce phénomène est renforcé, notamment pour la partie fribourgeoise en dehors du périmètre du projet d'agglomération, par les dispositions du plan directeur cantonal fribourgeois qui ne sont pas assez restrictives et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération."

Ces deux points portent sur des enjeux cantonaux : l'hôpital Riviera-Chablais et sa desserte en TP, respectivement, la dispersion de l'urbanisation sur le territoire fribourgeois, notamment pour les communes situées en dehors du périmètre du PA, et liée aux dispositions du plan directeur cantonal. Dès lors, force est de constater que les principales critiques portent sur des enjeux cantonaux sur lesquels les communes n'ont pas ou peu de maîtrise.

Cela ne signifie pas qu'il n'y a aucun problème à résoudre sur la Riviera, mais de facto il importe de relever que ce n'est pas la Riviera qui a pénalisé la notation du PA.

Enfin, et comme déjà mentionné précédemment, le manque de concret du PA soulevé par la Confédération a été clairement et régulièrement relevé par la CORAT, mais cela est resté sans suite.

Activités de la CORAT

Le 3^{ème} § fait vraisemblablement référence à la fois au rapport d'activités 2014 du Service des affaires intercommunales (SAI) où l'implication de la CORAT dans l'agglomération est en effet explicitée en page 9 du dit rapport, ainsi qu'au rapport d'activités 2014 de la CORAT qui, en page 3, indique effectivement que le réaménagement des RC 744 et 780 sont des priorités.

Questions de l'interpellation

1. Pour quelles raisons la CORAT a-t-elle choisi, suite au projet d'agglomération, de s'en tenir aux seuls réaménagements des RC 744b et RC 780a ?

Il n'est pas correct de dire que la CORAT s'en tient "aux seuls réaménagements de la RC 744b et RC 780a".

En effet, comme explicité dans une information / communication spécifique de la CORAT de mai 2013, ainsi que dans les rapports d'activités 2013 et 2014 de la CORAT et du SAI, auxquels il convient donc de se référer, ces réaménagements ont été considérés avant tout comme des priorités et non comme les uniques réaménagements à entreprendre.

Ces priorités résultent notamment d'un bilan effectué auprès des municipalités de la Riviera à la suite du PA, de l'analyse propre du bureau team+ mandaté pour l'appui et la coordination technique sur les aspects mobilités pour le compte de la CORAT, et des conclusions de l'étude d'accessibilité Ouest de l'agglomération - chantier URB 7, menée par les bureaux Transitec / RR&A / Farra & Zoumboulakis.

Dans les faits, ces deux axes sont fondamentaux dans le système de desserte de la Riviera et qui représentent des enjeux importants en termes d'approche multimodale, s'agissant pour l'un, du lien entre la sortie d'autoroute et le centre de Vevey, et pour l'autre, de la traversée Ouest - Est de toute la partie riveraine de la Riviera (env. 13 km), desservant notamment les 3 centre-ville de Vevey, La Tour-de-Peilz et de Montreux. Il s'agit d'une grande partie des mesures 41 du PA (paquet de mesures 414).

Par ailleurs, la Confédération relève que les mesures prévues par le PA pour l'axe de la RC 780a constituent une force dans l'évaluation du critère d'efficacité "Amélioration de la qualité des systèmes de transport".

Enfin, il n'est tout simplement pas possible "d'ouvrir tous les chantiers" à la fois, considérant ce que les mandats d'études impliquent en termes de ressources humaines et financières tant à l'échelle régionale que communale. En effet, il paraît peu réaliste de penser que les communes concernées par la mise en œuvre des mesures qui découlent des études de réaménagement suite au PA vont pouvoir tout financer et réaliser simultanément.

2. Dans leur projet de requalification des routes entre Vevey et Châtel-St-Denis, et entre Vevey et Villeneuve, voire le futur hôpital du Chablais, les communes concernées envisagent-elles de renforcer la coordination entre les réseaux de transport public et l'urbanisation, comme le suggère le rapport d'évaluation de la Confédération ? Si oui, par quelles mesures ? Si non, pourquoi ?

En préambule, il convient de relever qu'il n'est pas question de réaménager l'axe Vevey - Châtel-St-Denis, mais bien la route de Châtel-St-Denis (RC 744b); la CORAT s'en tenant au périmètre d'intervention qui correspond aux communes de la Riviera.

Ceci étant précisé, tous les mandats d'études lancés par la CORAT depuis fin 2012 - début 2013 ont bel et bien cet objectif central de coordination transports - urbanisation.

La nécessité de lancer une étude d'accessibilité pour tout l'Ouest de l'agglomération en 2013 est justement née du constat que le PA ne permettait pas d'identifier clairement les impacts de l'urbanisation sur les mesures de transport et réciproquement, pour cette partie importante de la Riviera.

A noter d'ailleurs que la CORAT et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud ont privilégié la coordination entre l'aménagement du territoire et les transports dans le cadre de cette étude, en dépit de la position du Groupe opérationnel des pôles de développement économique (GOP-SDT VD) qui demandait à traiter ces deux domaines séparément pour le site stratégique de La Veyre.

A la fin du rapport d'étude, le chapitre 6 présente les différentes mesures préconisées, ainsi que des fiches établies pour chaque secteur identifié; ceci en vue d'aider les communes dans les démarches à entreprendre, puisqu'il appartient aux communes territoriales de prendre le relais, suite aux études régionales. On y trouve notamment toutes les mesures préconisées sur l'axe de la RC 744, en relation avec le développement du site stratégique de La Veyre - Fenil.

Cf. <http://www.sai-riviera.ch/CORATetudeaccessibiliteOuestAgglo.pdf>.

En résumé, l'étude en question met en évidence que le développement de l'Ouest de l'agglomération est conditionné à un report modal volontaire sur les transports publics, accompagné de mesures de régulation du trafic sur l'axe de la RC 744. Le tronçon le plus délicat étant celui qui va du carrefour du Délassement jusqu'à celui des Bergères.

A noter que l'étude d'accessibilité Ouest de l'agglomération a été finalisée début 2014.

L'étude du schéma directeur d'aménagement de la RC 780a, dont le périmètre s'étend de Chardonne à Veytaux est en cours et développe une approche multimodale sur l'ensemble de l'axe (p.m. env. 13 km), avec une priorité sur la performance de la ligne VMCV 201. Les bureaux RR&A, ingénieurs transports, et Hüsler architectes paysagistes, mandataires de l'étude, ont identifié des séquences, selon les caractéristiques de la route, de son environnement bâti et paysager et proposent des mesures en fonction de ces caractéristiques. Cette étude est menée en partenariat entre les communes de la Riviera par le biais de la CORAT, et la DGMR. Au stade actuel de l'étude, il apparaît clairement, qu'à moins de redéfinir les alignements, il est impossible de prioriser tous les modes de transports sur l'ensemble de l'axe et qu'il faudra par conséquent opérer des choix.

Quant au futur hôpital Riviera-Chablais, les réflexions sur les solutions de desserte en transports publics ont été menées par le Canton. Celle d'un transport hectométrique a finalement été abandonnée suite à l'étude de plusieurs variantes, le rapport coût-utilité de cette solution n'étant pas considéré comme performant. Le futur hôpital sera donc desservi par la prolongation de la ligne VMCV 201 depuis l'Ouest et le réseau de desserte sera amélioré pour la partie Est (trains / bus).

Ceci étant, il est rappelé que l'étude du réseau de TP sur la Riviera, lancée fin 2014 sous l'égide de la CORAT est également en voie de finalisation. Cette étude est tout à fait complémentaire avec celle de la RC 780a (connexion entre rives et hauts de la Riviera) et la coordination entre les deux est assurée dans le cadre de la CORAT. Dans ce cas également, les réflexions du bureau mandaté C&G, visent à améliorer l'ensemble du réseau TP de la Riviera, en relation avec l'urbanisation et dans l'objectif d'un report modal.

Enfin, une étude sur les vélos en libre-service (VLS) lancée en septembre 2015 et pratiquement finalisée, propose la mise en place d'un réseau de VLS sur l'ensemble de la Riviera, qui peut être mis en œuvre par étapes et sur lequel les municipalités seront consultées prochainement.

3. Quelles dispositions les dix communes de la Riviera vont-elles prendre sur ces deux axes pour favoriser la circulation cycliste et la mobilité douce et en faciliter la pratique ?

Comme déjà mentionné aux points précédents, des mesures sont proposées dans le cadre de l'étude d'accessibilité Ouest de l'agglomération pour la RC 744 (cf. adresse internet mentionnée en page 3). Ce sont les communes concernées qui doivent prendre le relais à la suite des études régionales.

Quant à la RC 780a et comme déjà indiqué plus avant, l'approche est bel et bien intermodale et inclut par conséquent l'aspect de la mobilité douce. Bien que l'étude soit en cours, on sait déjà qu'il est spatialement impossible de prioriser tous les modes sur l'ensemble de l'axe et qu'il faudra procéder à des choix; une priorité étant d'améliorer la performance de la ligne VMCV 201. Il est donc encore trop tôt pour pouvoir annoncer les mesures concrètes qui seront prises en matière de mobilité douce, mais l'objectif reste évidemment de favoriser ce mode de déplacement.

4. Quelles mesures seront-elles prises pour réduire les pics de pollution et le bruit sur ces deux axes ?

Pour cette question également, la réponse est déjà en partie abordée aux points 1 et 2 précédents. En effet, toutes les études de mobilité finalisées ou en cours visent un report modal sur les TP et la mobilité douce, afin de lutter contre la croissance tendancielle de la part des transports individuels motorisés (TIM) et ses "effets secondaires" y afférents. Ces études visent également une amélioration notoire du fonctionnement multimodal de ces axes, permettant entre autres, de résoudre les points sensibles qui entravent la fluidité du trafic.

5. Finalement, un renforcement de la coordination intercommunale est-elle prévue afin de pallier les faiblesses soulevées par la Confédération ? Quels organes assurent cette coordination dans chaque commune ?

La notion de "coordination intercommunale" est adaptée à l'échelle d'une "région", comme celle de la Riviera, ou à des cercles plus restreints de communes, comme le cercle de Corsier, Blonay - St-Légier, Montreux-Veytaux, etc.

A contrario, l'échelle de l'agglomération implique un cercle de partenaires plus large que les seules communes, soit aussi la Confédération et le ou les cantons concernés par le périmètre. Cela va donc au-delà de la "coordination intercommunale".

Comme déjà mentionné en page 2, les principales faiblesses soulevées par la Confédération concernent avant tout les secteurs géographiques du Haut-Lac et de la Veveyse fribourgeoise et portent sur des enjeux cantonaux.

Par conséquent, on ne voit pas très bien en quoi un renforcement de la "coordination intercommunale" peut avoir une quelconque influence sur les problèmes de coordination entre transports et urbanisation pour le secteur du futur hôpital intercantonal Riviera-Chablais ou sur le contenu du plan directeur cantonal fribourgeois. Pour l'essentiel, il s'agit des sphères de compétences des cantons de Vaud et Fribourg, qui le cas échéant se coordonnent avec les communes concernées.

Concernant le comité de pilotage (COPIL) de l'agglomération Rivelac et comme indiqué dans la communication de la CORAT de juin 2014, il se réunit une ou deux fois par année, afin de faire le point sur le travail accompli par les différents secteurs géographiques, respectivement par le canton.

En ce qui concerne la Riviera, le travail de "coordination intercommunale pour pallier aux lacunes du PA" (cf. tous les projets en cours cités plus haut), se fait dans le cadre de la CORAT, ainsi que par les communes ou cercles de communes concernées, lorsqu'il s'agit de coordonner et mettre en œuvre les mesures planifiées.

AL NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic
A. Bovay



Le Secrétaire
J. Steiner

The image shows a blue ink signature of A. Bovay on the left and J. Steiner on the right, both in blue ink. A blue circular stamp is positioned between the two signatures. The stamp contains a central emblem and the text 'MUNICIPALITE' at the top and 'DESLEZIER - LA CHAPPELLE' at the bottom, separated by two stars. The signatures are written over the stamp and extend to the left and right edges of the page.