

## CONSEIL COMMUNAL DE ST-LEGIER-LA CHIESAZ

Préavis municipal n° 03/2020, concernant l'adoption du projet de réaménagement de la traversée du village et de ses abords et une demande d'un crédit de réalisation pour la première étape.

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La commission ad hoc s'est réunie le mardi 26 mai ainsi que le 3 juin 2020 à 19h00, à la Grande salle de St-Légier – La Chiésaz. Etaient présents : messieurs Yves Berthoud, président, Martin Bornand, rapporteur, Olivier Toletti, François Golay, Jacques Chevalley, Giuseppe Singarella, Arnaud Janin.

### Rapport de minorité

Nous ne pouvons qu'adhérer aux objectifs généraux annoncés dans ce préavis et motivant le réaménagement de la traversée du village. Malheureusement, l'absence d'une limitation de vitesse à 30 km/h et conséquemment l'impossibilité d'une circulation cycliste sécurisée réduisent d'emblée à néant la plupart des objectifs affichés, ce qui est tout de même paradoxal dans cette période où les signaux d'alerte résonnent de toutes parts et nous appellent à nous mobiliser pour des changements fondamentaux dans nos modes de vie et pour le développement de la mobilité douce.

Ceci est d'autant plus regrettable que la municipalité se dit favorable à une limitation de vitesse comme le laisse entendre M. Thierry George cité dans l'article paru dans le journal 24 heures du 24 avril dernier : « **nous souhaitons limiter formellement la vitesse à 30 km/h dans le village, mais nous nous sommes heurtés à une non-entrée en matière de la direction générale de la mobilité (DGMR)** ». La DGMR serait donc l'obstacle infranchissable qui a stoppé notre municipalité dans ses ambitions. Face à une administration et une réglementation devenues inadaptées, il y a 2 façons possibles de réagir : se soumettre ou bien faire de la politique. Malheureusement la 2<sup>e</sup> option ne semble pas avoir été privilégiée.

Il existe des exemples de communes suisses qui se sont mobilisées et battues avec succès contre des réglementations qui bridaient leurs projets et qui ont fait progresser la jurisprudence. Aujourd'hui limiter la vitesse à 30 km/h sur une route cantonale en traversée de village est possible. Dans un arrêt du 8 septembre 2010 (arrêt Münsingen), le Tribunal Fédéral (TF) a confirmé que le 30 km/h sur une route principale était conforme au droit et qu'il contribuait à fluidifier la circulation, tout en diminuant le nombre d'embouteillages et d'accidents dus à ceux-ci. Puis dans un 2<sup>e</sup> arrêt du 10 décembre 2012 (arrêt Sumvitg), il a jugé que la sécurité des piétons était prioritaire et a confirmé la mesure d'abaissement de la vitesse à 30 km/h au centre du village sur la route cantonale de transit.

A cela on peut encore ajouter la reconnaissance par le TF de la création de zones 30 km/h sur les routes principales **à titre de mesure contre le bruit**. Depuis plus de 30 ans les cantons et les communes ont l'obligation de protéger la population des atteintes dues au bruit, cause reconnue de morbidité et mortalité : maladies cardiovasculaires, stress, insomnies, dépression, diabète. Sur ce plan, notre commune est très en retard. Fin 2018, 115 bâtiments de St-Légier étaient encore exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites arrêtées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cinq atteignaient les valeurs d'alarme dont 4 situés sur la route des 2 villages, dans le secteur de

la station d'essence. Concernant cette dernière, en plus des nuisances sonores engendrées par son fonctionnement, son emprise sur le domaine public est incompatible avec la sécurité des piétons. Une pesée des intérêts en présence doit être impérativement revue, et des alternatives d'implantation trouvées.

Selon l'office fédéral de l'environnement, la diminution de vitesse de 50 à 30 km/h permet d'abaisser le niveau sonore d'environ 3 décibels, qui est perçu par l'oreille humaine comme une réduction de moitié du trafic routier. C'est donc une mesure simple, efficace et bon marché de lutte contre le bruit, contrairement aux coûteuses mesures d'isolation acoustique ou de pose de revêtement phono-absorbant dont les performances s'atténuent rapidement avec le temps.

Le carrefour giratoire de la Chiésaz est tout entier dédié au transport individuel motorisé. Son emprise territoriale et sa géométrie constituent une entrave injustifiable aux parcours préférentiels des piétons. En outre il représente un grave danger pour les vélos. Dans ce cadre on ne saurait admettre qu'un tel aménagement soit considéré comme indispensable aux bus des transports publics et aux poids lourds pour leur faciliter le demi-tour. Un aménagement à moindre coût du parking public tangent au giratoire est possible et offre une excellente alternative pour les bus. Quant à estimer que l'offre de demi-tour aux poids lourds doit primer sur la qualité du cheminement pour la mobilité douce, nous peinons à trouver la mesure réglementaire qui postule cette profession de foi.

Nous ne pouvons admettre le minimalisme des mesures préconisées pour les vélos, que résume le constat selon lequel *il n'est malheureusement pas possible d'offrir un aménagement spécifique pour les cyclistes*, ce qui contrevient au plan directeur cantonal (PDCn) et au principe de mise sur pied d'égalité des différents modes de transport. S'il est possible d'entrer en matière, à titre exceptionnel, sur l'usage partagé de l'espace entre piétons et cyclistes, il est exclu que cela devienne la règle. Seule l'instauration du 30 km/h est propre à offrir aux usagers de la bicyclette une sécurité issue de la faible différence de vitesse entre les modes de transport.

On ne compte plus en Suisse les lois, les plans, les déclarations officielles et les initiatives en faveur du 30 km/h et de la mobilité douce sur lesquels la municipalité peut s'appuyer **si elle a une réelle volonté** de limiter la vitesse. Pour exemples :

- **L'article 108 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière OSR.** Il énumère les dérogations possibles permettant une baisse des limitations générales de vitesse, qui incluent entre autres les aspects de sécurité, de fluidité du trafic, de prévention des nuisances sonores. **La municipalité est en droit** de faire procéder à une expertise pour valider une demande de dérogation.
- **Le plan directeur cantonal** (état au 31.01.2018), encourageant la mobilité douce et plaidant pour une mise sur pied d'égalité des modes de transport.
- **La participation de la Suisse les 19 et 20 février 2020 à la troisième conférence ministérielle mondiale** sur la sécurité routière à Stockholm. Notre pays a signé la déclaration finale, dans laquelle (résolution 11) il est indiqué que la limitation de vitesse à 30 km/h devrait devenir la nouvelle norme dans tous les endroits où les voitures, les cyclistes et les piétons interagissent fréquemment.
- La création le 13 mai 2020 par le Conseil Fédéral des bases légales permettant de mettre en œuvre le nouvel article constitutionnel voté à **l'automne 2018**. Les électeurs avaient alors exprimé leur volonté que la Confédération soutienne les cantons dans les domaines des voies cyclables.


- La conférence de presse donnée par Mme Nuria Gorrite, présidente du conseil d'Etat, le 2 juin 2020, Elle encourage la population à utiliser la mobilité douce et annonce l'aménagement de 100 km de bandes cyclables hors traversée de localité. Pour garantir la cohérence et la continuité des aménagements, elle invite par ailleurs **les communes vaudoises** à lancer en parallèle leurs propres projets en localité, avec des procédures **simplifiées et accélérées**.
- Enfin l'exemple des villes et villages suisses qui ont déjà mis en place des zones 30. Ils ont vu la qualité de vie des riverains améliorée, la sécurité augmentée, la mobilité douce favorisée, les nuisances sonores atténuées, sans impact négatif sur les commerces, bien au contraire.

### Conclusion

Notre commune a aménagé des voies de contournement du village, la route de Chambellion au nord, le chemin des Boulingrins au sud. Elle s'est donc dotée des outils pour que la route des Deux-Villages cesse d'être une voie de transit et retrouve un caractère villageois paisible. Dans le contexte d'urgence sanitaire, climatique et environnementale, il n'y a aucune raison objective de remettre à plus tard, comme certain-e-s le préconisent, la réduction de vitesse et l'instauration de la mobilité douce. Les autorités politiques de St-Légier et Blonay doivent reprendre dès à présent le flambeau de la négociation avec le canton et exiger d'être entendues dans leur volonté de changement.

St-Légier- La Chiésaz, le 15.06.2020

Le rapporteur de minorité



Arnaud Janin