

**Rapport de la commission chargée d'étudier le préavis municipal N° 19/2017 - « Réponse au postulat de Mme Lucia Fesselet-Comina (Les Verts), Renforcer la mobilité douce – Favoriser les flux de piétons et de cyclistes »**

Au Conseil Communal de La Tour-de-Peilz,

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers,

Votre commission s'est réunie le mardi 5 septembre à 19h30 en salle 1 de la maison de commune et était composée des membres suivants :

M. Jean-Pierre Belotti  
M. Michel Bloch  
M. Erik Dumusque  
M. Jean-Wilfried Fils-Aimé  
Mme Geneviève Pasche, en remplacement de Mme Lucia Fesselet-Comina  
M. Gilbert Vernez  
M. David Langelaan, président-rapporteur

Les membres de la commission remercient de leur présence les représentants de la Municipalité M. Alain Grangier, Syndic, ainsi que M. Yvan Audemars à qui ils souhaitent au passage la bienvenue et plein succès au poste de chef de service.

**Précisions de la Municipalité**

La Municipalité ne revient pas sur les propos du préavis. Pour elle, le postulat concerne avant tout la Commission consultative régional d'aménagement du territoire (CORAT). Cet organisme régional travaille depuis de nombreuses années déjà sur la situation de la mobilité douce au niveau de la Riviera vaudoise. En effet dans l'organisation urbaine régionale, la Tour-de-Peilz représente une pièce dans un puzzle de routes. La municipalité reconnaît que si les activités de la CORAT leur sont claires et sont au centre de leur travail, au moins pour les membres du dicastère Urbanisme et Travaux publics, il n'en est pas nécessairement de même pour les membres du conseil communal. La Municipalité rappelle également la situation topographique particulière de notre commune : concentrée entre deux cours d'eau (L'Ognonaz et La Maladaire) et entre l'autoroute et le lac, avec un dénivelé parfois élevé entre le haut et le bas.

En attendant l'aboutissement d'études et projets régionaux, les municipalités de la Riviera s'accordent à inclure des améliorations visant la mobilité douce (MD) dans les projets courants et à venir. Pour illustrer ce point la Municipalité montre son projet de réaménagement du chemin des Boulingrins, soulignant où et comment les passages pour piétons et cyclistes seront aménagés dans un gabarit restreint. Car, nous rappelle la Municipalité, il n'est pas uniquement question de ce que l'on veut installer mais de ce que l'on peut dans un espace restreint, rempli de contraintes. Aussi, faire les choses en ordre nécessite du temps.

## Discussion

Une bonne partie de la discussion a évolué autour de l'état actuel des dispositifs à disposition des usagers de MD. Certains membres de la commission relèvent que la situation de la MD dans notre commune est insatisfaisante (comme le mentionne par ailleurs plusieurs rapports et études) et que quelque chose doit être fait pour améliorer la situation, ainsi que la visibilité pour la population, citant pour exemple les cartes élaborées par la ville de Lausanne. La Municipalité répond que, en effet, il y a la nécessité d'améliorer le dispositif. Pour cette raison cela fait plusieurs années que des études et projets sont développés et comme le montre le projet de réaménagement du chemin des Boulingrins le développement de la MD fait partie intégrante du processus de planification.

De manière générale, le reste de la discussion tourne d'une part autour de l'état des infrastructures en favorisant la MD. Certains commissaires citent par exemple le cas de la route de Saint-Maurice où l'intensité du trafic rendrait dangereuse la cohabitation avec les usagers de mobilité douce, ou les environs des écoles estimés risqués pour les enfants ; d'autre part de possibles solutions, par exemple la mise en place de passage sous voies, diminuer la limite de vitesse, la mise en place de radars pour sécuriser la chaussée et encourager la présence de cyclistes etc...

## Délibération

Les membres de la commission ne remettent pas en question les propos de la Municipalité, reconnaissant le besoin de temps et d'argent pour effectuer les études nécessaires afin d'avoir un plan en place entre les communes de la Riviera. Les commissaires saluent la volonté de la Municipalité à aller dans ce sens par ses projets actuels et futurs. En revanche, certains émettent des réserves sur la rapidité à laquelle la mise en place se fait et surtout la clarté des intentions.

Un commissaire rappelle d'ailleurs que le Projet d'agglomération transports et urbanisation Rivelac (PA T/U Rivelac), mentionné dans le préavis comme un document de travail de la CORAT, n'a pas été retenu par la Confédération. Ce qui signifie qu'il n'est à ce jour pas financé rendant sa mise en œuvre difficile. Il est aussi rappelé cependant que le constat dressé lors de l'élaboration du dit projet est invoqué dans les projets en cours et à venir, comme il est possible de le constater en regardant le projet aux Boulingrins.

Les commissaires s'accordent à dire en revanche qu'une des lacunes actuelles est la visibilité des infrastructures existantes à la population, souvent ignorante des itinéraires existant déjà, notamment les jeunes. Le postulat, comme le rappelle un membre de la commission, demandait qu'une feuille de route soit établie pour préciser les itinéraires piétons et cyclistes sur la commune. Une intervention sur cet aspect du postulat ne serait pas trop coûteuse ni difficile à réaliser et serait déjà un pas, aussi petit soit-il, dans la bonne direction. La commission observe aussi un manque de clarté au niveau communal des intentions de modification des infrastructures facilitant la MD. Ces points soulevés, les commissaires formulent deux vœux :

1. Établir un recensement sous forme de carte des infrastructures facilitant la mobilité douce au niveau communal de tenir ce dernier à jour et de le mettre à disposition du public notamment dans les écoles ainsi que sur le site de la commune comme le propose le Syndic.
2. Établir une feuille de route communale sur laquelle figurent les itinéraires facilités à la mobilité douce ainsi que ceux prévus à venir, également tenue à jour dans la mesure des possibilités et des opportunités.

**Conclusions**

En conclusion c'est avec six oui et une abstention que votre commission vous recommande, monsieur le président, chères et chers collègues, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 19/2017,
- ouï le rapport de la commission chargée d'examiner ce dossier,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

**décide :**

- de prendre acte que le préavis n°19/2017 répond au postulat Mme Lucia Fesselet-Comina (Les Verts) « Renforcer la mobilité douce – Favoriser les flux de piétons et de cyclistes ».

Au nom de la commission,

David Langelaan,  
Président-rapporteur



VILLE DE  
LA TOUR-DE-PEILZ  
*Municipalité*

**PRÉAVIS MUNICIPAL N° 19/2017**

le 28 juin 2017

**Concerne :**

Réponse au postulat de Mme Lucia Fesselet-Comina (Les Verts) « Renforcer la mobilité douce – Favoriser les flux de piétons et de cyclistes ».

Au Conseil communal de  
1814 La Tour-de-Peilz

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du préavis**

Le présent préavis a pour but de répondre au postulat, déposé le 1<sup>er</sup> février 2017, par Mme Lucia Fesselet-Comina (Les Verts) demandant de renforcer la mobilité douce en favorisant les flux de piétons et cyclistes.

**2. Constats et réflexions du postulat (synthèse)**

Le postulat établit un bilan des mesures qui ont été mises en œuvre sur la commune de La Tour-de-Peilz en faveur de la mobilité douce, en saluant ce qui a été fait.

Il relève également que la 4<sup>ème</sup> révision du plan directeur cantonal (PDCn4) prévoit une augmentation des habitants d'ici à 2030 d'environ 25%, sans compter les emplois, ce qui aura des répercussions sur les déplacements.

Le postulat relève notamment que la mobilité douce est un moyen à favoriser, dans la perspective d'un report modal, et qu'il est important que les connexions entre les différentes communes soient performantes et sécurisées, afin d'en assurer l'attrait et la pratique.

**3. Demandes du postulat**

Fort de ses constats et réflexions, le postulat a pour but d'obtenir une vision globale et stratégique des itinéraires cyclables et piétons. Pour cela, il demande à ce que soit établi un plan général de mobilité douce (ou feuille de route) qui fixe les grands principes / les mesures à prendre à court / moyen / long terme, qui favorisent les déplacements cyclables / piétons et soit mis à jour selon l'état de la mise en œuvre; ceci à l'échelle communale et si possible, à celle de la Riviera.



### Réponse de la CORAT

La réponse de la Commission consultative régionale d'aménagement du territoire (CORAT) se limite à l'échelle de la Riviera, l'échelle communale n'étant pas de sa compétence.

Plusieurs réflexions ont été menées à l'échelle régionale, à commencer par le plan directeur régional (PDR) Riviera, adopté en 2002. La problématique de la mobilité douce est cependant peu développée dans ce cadre, en dehors de quelques pistes, comme celle d'autoriser les cycles dans les Transports publics (à la montée), ce qui est aujourd'hui le cas.

A contrario, le projet d'agglomération transports et urbanisation Rivelac (PA T/U Rivelac) déposé fin 2011 auprès de la Confédération, est centré sur la coordination entre les domaines de la mobilité et de l'urbanisme. Les communes de la Riviera ont accepté de se lancer dans l'élaboration d'un tel projet, notamment pour approfondir ces domaines, sans risque de redondance avec le PDR.

Le PA T/U développe une analyse, une stratégie, un concept, des principes et des mesures sur la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Certains documents zooment sur la Riviera ou sur les autres secteurs géographiques de l'agglomération (Veveyse Fribourgeoise / Haut-Lac). Les documents du PA T/U qui se rapportent à la mobilité douce sont référencés ci-après et sont consultables sur le site internet du Service des affaires intercommunales (SAI) ([http://www.sai-riviera.ch/index\\_fichiers/Page1961.htm](http://www.sai-riviera.ch/index_fichiers/Page1961.htm)).

### **Rapport final :**

- > Chapitre 10 (p. 146 à 157)

### **Cahier d'annexes du rapport final :**

- > Cartes / schémas d'analyse :
  - carte des points faibles transports (p.16)
  - MD réseaux + chemins (p. 21)
- > Principes :
  - Mobilité douce (p. 27)
  - Principes MD relations à assurer (p.28)
  - Concept partiel pour la Riviera MD - lignes horizontales et verticales (p. 29)
- > Concept :
  - Mobilité douce (p. 35)

### **Cahier de mesures :**

- > Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures - Tableau de synthèse (p. 1 à 2) ;
- > Paquets de mesures et coûts - Tableau de synthèse (p. 3 à 4) ;
- > Paquet de mesures P20 - Création de nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires MD (p. 36 à 42) ;
- > Paquet de mesures P21 / P20-21 - Création de nouveaux franchissements assurant la continuité des itinéraires MD (p. 43 à 61) ;
- > Paquet de mesures P22 - Aménagements routiers simples en faveur de la MD (p. 62 à 69) ;
- > Paquet de mesures P23 - Stationnement des vélos (p. 70 à 74) ;
- > Mesures tous horizons - Carte de synthèse Cercle de Corsier (p. 162) ;
- > Mesures tous horizons - Carte de synthèse Vevey (p. 163) ;
- > Mesures tous horizons - Carte de synthèse La Tour-de-Peilz / St-Légier / Blonay (p. 164) ;
- > Mesures tous horizons - Carte de synthèse Montreux / Veytaux (p. 165).



Les 4 cartes de synthèse "Mesures tous horizons" mentionnées ci-dessus permettent de situer spatialement les différentes mesures incluses dans les "paquets de mesures", pour l'ensemble de la Riviera.

Au total, le PA T/U définit 25 mesures de mobilité douce priorisées pour la Riviera, sur 42 mesures pour l'ensemble de l'agglomération. Afin de faciliter la lecture des mesures du PA T/U, le SAI a établi un tableau de synthèse (cf. annexe 1) qui permet de voir quelles sont les mesures communales / intercommunales Riviera, selon leur priorité et le coût estimé dans le cadre du PA T/U.

Bien que le PA T/U Rivelac n'ait pas été retenu par la Confédération, les municipalités de la Riviera ont confirmé leur volonté de poursuivre le travail sur cette base. Pour rappel, les conseils communaux de la Riviera ont été informés régulièrement des résultats de l'examen de la Confédération et de la suite que les municipalités comptaient y apporter, par le biais de communications spécifiques de la CORAT, en particulier celle de juin 2014.

Le PA T/U définit également des paquets de mesures relatifs à la mobilité intégrée, dont font partie le réaménagement et la requalification d'axes routiers existants / d'espaces publics. Ces mesures sont une opportunité d'intégrer la problématique de la mobilité douce. Le SAI a également établi un tableau de synthèse des mesures de mobilité intégrée portant sur la Riviera (cf. annexe 2). Sur 31 mesures pour l'agglomération, 22 mesures concernent la Riviera.

La CORAT étant l'organe intercommunal chargé de conduire les réflexions qui font suite au PA T/U, elle a entrepris plusieurs études depuis 2012, qui ont pratiquement toutes intégré la problématique de la mobilité douce, en particulier :

- > L'étude d'accessibilité à l'Ouest de l'agglomération / site stratégique La Veyre-Fenil (chantier URB7 du PA T/U), étude finalisée en 2014;
- > Le schéma directeur d'aménagement de la RC 780a de Chardonne à Veytaux, finalisée en 2016.

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 des transports publics Nord-Sud, ce qui est un "plus" indéniable, considérant la topographie de la Riviera.

Ces études sont présentées dans le cadre des rapports d'activités de la CORAT et du SAI, et sont disponibles sur le site du SAI ([http://www.sai-riviera.ch/index\\_fichiers/Page1035.htm](http://www.sai-riviera.ch/index_fichiers/Page1035.htm)).

Par ailleurs, une 1<sup>ère</sup> réflexion sur un réseau de vélos en libre-service a été menée fin 2015, qui a permis de fournir "la matière première" aux municipalités. Il n'est pas prévu d'aller plus loin pour le moment, du moins à l'échelle de la Riviera.

Dans le cadre du PA T/U Rivelac, il a été convenu que les études menées à l'échelle régionale étaient prises en charge par la Riviera, en l'occurrence, par la CIEHL. A contrario, suite à ces études, il appartient aux communes concernées de prendre le relais pour mener les réflexions et la phase de réalisation à l'échelon local ou par cercles restreints de communes.

En guise de conclusion, la CORAT estime que les demandes du postulat trouvent une réponse au travers du PA T/U Rivelac et des études menées par la CORAT à la suite du PA T/U, s'agissant de l'échelle de la Riviera. En effet, ledit PA T/U a développé une vision globale et stratégique des itinéraires cyclables et piétons et a fixé les grands principes / les mesures à prendre à court / moyen / long terme, qui favorisent les déplacements cyclables / piétons.

Quant à la question de la mise à jour demandée par le postulat, il n'y a pas eu de mise à jour du PA T/U Rivelac, dans la mesure où les partenaires ont décidé de ne pas déposer de projet de 3<sup>ème</sup> génération. Par contre, la CORAT fait un point de situation régulier sur les travaux menés par les



communes, qui s'inscrivent à la suite des études menées à l'échelle régionale, comme celles qui ont été citées ci-dessus.

Ceci étant, un PA T/U est par définition à grande échelle et dans le cas précis, n'a pas été suffisamment concret sur les aspects de mise en œuvre. C'est d'ailleurs pour cette raison que la CORAT a dû entreprendre de nouvelles études, pour approfondir le travail abordé parfois de manière très générale par le PA. Au-delà de ce qu'a entrepris / entreprend la CORAT, chaque commune avance à son rythme et en fonction de ses priorités politiques et financières.

Il paraît également important de rappeler que la Confédération ne cofinance potentiellement que les mesures d'un PA T/U qui présentent un bon à très bon rapport "coût / utilité", selon des critères bien définis. La liste des mesures MD du PA T/U Rivelac a donc été établie dans ce sens. Elle ne prend pas en considération des mesures qui seraient orientées sur des besoins locaux identifiés et dont le rapport coût / utilité ne serait pas suffisamment intéressant. Chaque commune a toutefois la possibilité de développer de nouvelles mesures qui n'ont pas été retenues dans le cadre du PA T/U Rivelac.

#### **4. Conclusions**

En conclusion, nous vous demandons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 19/2017,
- oui le rapport de la commission chargée d'examiner ce dossier,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

**décide :**

- de prendre acte que le présent préavis répond au postulat Mme Lucia Fesselet-Comina (Les Verts) « Renforcer la mobilité douce – Favoriser les flux de piétons et de cyclistes ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le syndic :  Le secrétaire : 

 Alain Grangier Pierre-A. Dupertuis

Délégué municipal : M. Alain Grangier

Adopté par la Municipalité le 12 juin 2017

Annexes :

- Tableau de synthèse des mesures MD Riviera (annexe 1)
- Tableau de synthèse des mesures de mobilité intégrée Riviera (annexe 2)
- Postulat Les Verts "Renforcer la mobilité douce" - La Tour-de-Peilz / janvier 2017



## MESURES COMMUNALES / INTERCOMMUNALES EN PRIORITE A (2015-2018)

N°	Mesures	Commune concernée	Coût	Financement
21.10	Passage sous voie CFF Moulins de la Veveyse - Place de la Gare	Vevey	223'000	LFInfr/communes
21.11	Passerelle sur Veveyse : Vevey rue du Jura - av. Reller	Vevey	390'000	LFInfr/communes
21.13	Ascenseurs urbains St-Martin - Gare + Charmontey - av. Gilamont	Vevey	3'260'000	LFInfr/communes
22.02	Aménagement site propre rte de Fenil Terreaux - Manoir de Ban	Corsier	501'000	LFInfr/VD/communes
22.04	Aménagement bandes cyclables RC 742c rte d'Hauteville Cité des Enfants - entrée St-Légier	St-Légier	5'000	LFInfr/VD/communes
22.05	Aménagement bandes cyclables ch. Pré-au-Blanc rte de Fenil jusqu'au viaduc de St-Légier	St-Légier	12'000	LFInfr/VD/communes
20.06	Corseaux-Vevey : liaison le long des voies CFF	Vevey - Corseaux	719'000	LFInfr/communes
23.01	Stationnement dispersé vers les gares	Vevey - Montreux - Villeneuve	1'015'000	LFInfr/communes
<b>8 mesures</b>			<b>6'125'000</b>	

## MESURES COMMUNALES / INTERCOMMUNALES EN PRIORITE B (2019-2022)

N°	Mesures	Commune concernée	Coût	Financement
20.08	La Tour-de-Peilz : chemin piétonnier des rives du lac (étape 1 et 2)	La Tour-de-Peilz	3'000'000	LFInfr/commune
20.09	La Veyre : liaison Hauteville - Pré Blanc - Veyre Derrey	St-Légier	851'000	LFInfr/commune
21.07	Passage sous-voie GP + rte d'Hauteville RC 743b	St-Légier	1'233'000	LFInfr/commune
22.03	Aménagement bandes cyclables RC 742b rte St-Légier Cité des Enfants - Hauteville	St-Légier	12'000	LFInfr/VD/vcommune
23.03	Vélostation de Vevey	Vevey	900'000	LFInfr/commune
22.06	Réaménagement quai piétonnier Veytaux - Chillon - Villeneuve	Veytaux - Villeneuve	2'916'000	VD/communes
23.02	Stationnement dispersé dans les centralités près des équipements et grands générateurs de trafic	Toutes les communes	3'100'000	LFInfr/communes
<b>7 mesures</b>			<b>12'012'000</b>	

## MESURES COMMUNALES / INTERCOMMUNALES EN PRIORITE C (DES 2022)

N°	Mesures	Commune concernée	Coût	Financement
21.03	Passerelle / sous-voie CFF - RC Corseaux sur Chemin du Basset	Corseaux	1'377'000	?
21.04	ZA La Veyre nord-ouest : 3 accès (rampe+escalier)	St-Légier	575'000	?
21.05	ZA La Veyre nord-est : 1 accès (1 rampe)	St-Légier	128'000	?
21.08	Passerelle sur autoroute A12 à La Veyre	St-Légier	1'820'000	?
21.09	Passage sous voie CFF Vevey - Chemin Vert-Savoie	Vevey	1'445'000	?
21.12	Passerelles sur Veveyse : Vevey rue Marronniers + rue Tilleuls	Vevey	780'000	?
20.05	Parc de la Riviera : liaison Hauteville - La Crause	Blonay - St-Légier - La Tour-de-Peilz	340'000	?
21.06	Passerelle Baye de l'Ognona (sur liaison Hauteville)	St-Légier - Blonay	650'000	?
21.14	Ascenseur viaduc Gilamont	Vevey - St-Légier	1'630'000	?
23.04	Station de vélo en libre service	Toutes les communes	?	?
<b>10 mesures</b>			<b>8'745'000</b>	



## MESURES COMMUNALES / INTERCOMMUNALES EN PRIORITE A (2015-2018)

N°	Mesures	Commune concernée	Coût	Financement
41.05	Réaménagement traversée centre Montreux RC 780a av. Alpes - Bon Port	Montreux	10'320'000	LFInfr/commune
41.06	Réaménagement traversée centre Montreux RC 780a Territet + tronçon route	Montreux	2'205'000	LFInfr/commune
41.14	Réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c rtes Hauteville et des Deux-Villages	St-Légier	4'500'000	LFInfr/commune
41.20	Réaménagement urbain axe structurant LTP RC 780a entre Entre-Deux-Villes et centre LTP	La Tour-de-Peilz	2'610'000	LFInfr/commune
41.30	Réaménagement urbain axe structurant RC 780a Veytaux Veraye - Chillon	Veytaux	5'961'000	LFInfr/commune
41.02	Elargissement et réaménagement du Chemin des Boulingrins TIM-MD	Blonay - St-Légier - La Tour-de Peilz	3'610'000	LFInfr/communes

6 mesures

29'206'000

## MESURES COMMUNALES / INTERCOMMUNALES EN PRIORITE B (2019-2022)

N°	Mesures	Commune concernée	Coût	Financement
41.01	Elargissement et réaménagement de l'axe Lacuez-Faussolion TIM-MD	Blonay	3'846'000	Commune
41.17	Réaménagement urbain axe structurant RC 780a entre RC 758b et entrée Vevey	Corseaux	8'454'000	VD/commune
41.23	Réaménagement urbain axe structurant RC 780a Clarens - Territet	Montreux	11'490'000	commune
41.22	Réaménagement urbain axe structurant Clarens RC 734b rte de Chailly entre RC 780a et rte de la Saussaz	Montreux	6'588'000	LFInfr/commune
41.24	Réaménagement urbain léger axe structurant RC 735c Fontanivent rte Colondalles + rte de la Combe	Montreux	1'586'000	LFInfr/VD/commune
41.29	Réaménagement urbain axe structurant av. de Gilamont	Vevey	5'952'000	commune
41.07	Réaménagement centre Vevey : Place Marché / secteur Céréssole	Vevey	11'241'000	LFInfr/commune
41.28	Réaménagement urbain axe structurant Vevey RC 780a Bergère - Entre-deux-Villes	Vevey	10'443'000	LFInfr/commune
41.21	Réaménagement urbain léger axe structurant LTP RC 780a entre Burier et Clarens	La Tour-de-Peilz - Montreux	2'089'000	communes
41.11	Réaménagement traversée de localité Jongny RC 744b rte de Châtel	Jongny - Chardonne	2'003'000	LFInfr/communes
41.18	Réaménagement urbain axe structurant Corsier RC 744b rte de Châtel entre Vevey funi-Corseaux	Corseaux - Corsier	1'457'000	LFInfr/communes
41.19	Réaménagement urbain axe structurant RC 743b Corsier rte Corseaux - giratoire Hauteville	Corseaux - Corsier - Vevey - St-Légier	5'770'000	LFInfr/VD/communes
41.27	Réaménagement urbain axe structurant RC 742b rte St-Légier Hauteville - Vevey	St-Légier - Vevey	3'126'000	LFInfr/VD/communes

13 mesures

74'045'000

## MESURES COMMUNALES / INTERCOMMUNALES EN PRIORITE C (DES 2022)

N°	Mesures	Commune concernée	Coût	Financement
41.08	Réaménagement Vevey centre : rues Simplon et Italie	Vevey	4'125'000	?
41.09	Réaménagement Vevey centre : Quai Perdonnet	Vevey	1'853'000	?
41.31	Réaménagement urbain minimal axe structurant RC 780a Chillon Villeneuve	Veytaux - Villeneuve	3'002'000	?

3 mesures

8'980'000

## **Postulat**

### **RENFORCER LA MOBILITE DOUCE**

#### **Favoriser les flux de piétons et de cyclistes**

##### **But principal de ce postulat**

Ce postulat élaboré par les Verts sera présentée dans différentes communes de la Riviera ainsi qu'à Villeneuve.

Par mobilité douce, on entend les déplacements à pied et à vélo s'effectuant grâce à la force musculaire essentiellement. Ce qui importe surtout dans ce postulat, c'est de favoriser les flux de piétons et de cyclistes.

##### **Texte du postulat**

Durant ces dernières années, notre commune a mis en place plusieurs parkings à vélos, une station de vélos service et quelques pistes cyclables, ce dont nous nous réjouissons. Nous saluons aussi la bande cyclable sur la route de St-Maurice et un feu pour vélo dans le sens est-ouest, qui est le premier du genre dans la région. Dommage seulement qu'un tel feu n'ait pas aussi été prévu dans le sens ouest-est. Une onde verte pour les vélos, là où il n'y a aucun danger, serait également bienvenue. Pour les flux piétons, il faut relever l'aménagement de la Place des Anciens Fossés et l'amélioration de l'axe nord-sud (poste-port) qui incite le piéton à marcher.

Le projet de 4<sup>e</sup> adaptation du Plan directeur cantonal prévoit un accroissement de la population de 20'310 habitants de 2014 à 2030 pour la Riviera, c'est-à-dire une augmentation de 24% de la population en 16 ans. Durant cette même période, les postes de travail augmenteront aussi. Une intensification des déplacements et de l'engorgement du trafic aux heures de pointe sont à prévoir. Influencer sur l'augmentation de la population et des déplacements n'est pas du ressort des communes.

Pour agir efficacement sur les effets de ces augmentations, le 4<sup>e</sup> Plan directeur cantonal fait de la mobilité multimodale une ligne d'action stratégique. Des mesures sont déjà prises pour faciliter les flux de véhicules et intensifier les transports publics. Il reste à soutenir la mobilité douce dans une perspective de report maximal du trafic routier sur d'autres modes de déplacement.

Les flux de cyclistes et de piétons sont à penser à l'échelle intercommunale. Ils nécessitent le développement d'itinéraires interconnectés entre les communes où les déplacements des habitants ne se limitent pas aux frontières communales. En tant que moyens de déplacements, mobilité douce et trafic automobile ne sont pas contradictoires, mais complémentaires.

Ce report sur la mobilité douce implique de développer, de sécuriser et de rendre attractifs les trajets à vélo et à pied. Pour ceux qui veulent les pratiquer, ces déplacements ont l'avantage d'être à la fois plus efficaces, plus économiques, plus économes en énergie et plus favorables à la santé.

Pour que l'utilisation du vélo se propage davantage, il est nécessaire de développer des aménagements cyclables de qualité, des itinéraires directs et sécurisés. Pour l'augmentation des

déplacements à pied, il est non seulement utile d'aménager des itinéraires piétonniers qui incitent à marcher, mais aussi d'entretenir et réhabiliter les chemins piétonniers existants ou ayant existé.

En effet, on observe que plus les voies cyclistes sont sécurisées, plus les cyclistes sont nombreux et moins il y a d'accidents. Par ailleurs, en aménageant des itinéraires piétonniers plaisants, on accroît aussi l'attrait et l'utilisation des trajets par les transports publics.

La mobilité douce ne peut devenir une solution viable que si elle est pensée à l'échelle communale et intercommunale. Des aménagements ponctuels sur quelques mètres de trottoirs ou sur un petit tronçon de route ne sont guère utiles, voire contreproductifs, aux buts poursuivis.

De ce fait, afin d'avoir une vision globale et stratégique des parcours à pied et à vélo, nous demandons que :

- soit établi un plan général de mobilité douce (ou une feuille de route) à l'échelle de la commune et, si possible, de la Riviera vaudoise
- ce plan (ou feuille de route) fixera notamment les grands principes, ainsi que les mesures qui seront prises à court, moyen et long termes pour favoriser les déplacements à vélo et à pied.
- Ce plan (ou feuille de route) sera régulièrement mis à jour, en tenant compte des actions entreprises et projetées.

Les Verts souhaitent que ce postulat soit renvoyé à une commission ad hoc pour sa prise en considération.

La Tour-de-Peilz, le 12 janvier 2017

Pour le groupe des Verts

Lucia Fesselet-Comina