

Rapport de la commission ad hoc chargée d'étudier le préavis municipal N° 11/2025 – Réponse au postulat de Mme Nicole Rivet (PSDG) & consorts « Pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac »

Au Conseil Communal de La Tour-de-Peilz,

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'examiner l'objet cité en titre s'est réunie le mardi 10 juin 2025, à 19h30 en Salle 1 de la Maison de commune. Elle était composée de :

Mesdames Véronique Ansermet (LV)

Amandine Gianini (LV) et

Messieurs Kurt Egli (PLR), président-rapporteur,

André Gruaz (PSDG),

Gabriel Ranzato (UDC),

Yves Rossier (PLR),

Jean-Wilfrid Fils-Aimé (LCIVL) – absent

Nous remercions Madame la Syndique Sandra Pasquier et Monsieur Maximilien Walter, chef du service urbanisme et travaux publics, de leur présence et des explications fournies avec précision. Le Président de la commission relève notamment le mérite de Madame la Syndique qui a dû reprendre ce dossier d'urgence en cours de route.

Historique

Comme déjà relevé dans le préavis municipal, le projet est la suite logique d'un postulat déposé au deuxième semestre 2020 simultanément dans les communes de Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey. Ce postulat a été adopté à une très large majorité (30 voix pour, un certain nombre d'avis contraires et une vingtaine d'abstentions) lors de la séance de notre Conseil communal du 9 décembre 2020. En septembre 2018 déjà, 88.54 % des citoyennes et citoyens de notre commune soutenaient l'arrêté fédéral concernant l'inscription des voies cyclables dans la constitution, marquant ainsi un soutien clair à la pratique du vélo. Le postulat s'inscrivait dans la continuité de cette votation.

Explications et réponse aux questions à la Municipalité

De nombreuses questions, secteur par secteur, ont été posées à la Municipalité.

Le projet est le résultat d'une étude globale du bureau technique de l'Agglomération Rivelac. Un mandat a été adjugé au Team Plus, ingénieurs trafics et urbanistes à Bulle et à Lausanne à la suite d'un appel d'offres. Des études complémentaires ont été menées par la Municipalité sur le tronçon est de notre commune.

Le préavis fort bien détaillé nous renseigne parfaitement sur le projet élaboré. Néanmoins, il s'agit d'un projet d'intention dont chaque secteur fera en temps opportun l'objet d'une mise à l'enquête, d'un préavis spécifique avec une demande de crédit soumis à l'approbation de notre conseil.

De nombreuses contraintes légales, structurelles, topographiques et géographiques devaient être prises en considération. Le concept Vélolac est destiné à tous les cyclistes y compris ou surtout aux débutants,

non uniquement aux cyclistes confirmés, voire aux amateurs sportifs. Le but est la recherche d'une expérience sociale du vélo, sans péjoration de la situation pour les piétons, ni pour les transports publics.

Les rues cyclables en zone 30 km/h se démarquent par l'abandon des priorités de droite aux carrefours traversés. La rue est donc prioritaire par rapport aux axes qui la croisent pour permettre aux cyclistes de progresser plus facilement. Dès lors, il est nécessaire de créer une infrastructure séparée à l'écart des grandes axes ou bien la dissocier de celle réservée aux transports publics, véhicules motorisés et cyclistes aguerris. Il en va de la fluidification du trafic dans son ensemble.

Pour le parcours complet il s'agit d'un cheminement de 12 km de Vevey jusqu'à Villeneuve. Pour éviter une cohabitation souvent conflictuelle, les quais n'ont pas été retenus. Pour notre commune, il a été tenu compte également des réfections et réaménagements récents comme la Rue d'Entre-deux-Villes pour se concentrer sur des tronçons qui en fonction du plan d'investissement sont d'ores et déjà prévus pour des travaux de remise en état. Un aménagement sur la RC 780 pour le tronçon boéland a été écarté en raison des problèmes de gabarit. Cette traversée doit rester à disposition des transports spéciaux, principalement nocturnes. La ligne des transports publics y est prioritaire et la suppression des actuelles places de stationnement serait difficilement concevable et probablement pas acceptée par la population. Pour cette raison un aménagement complet le long de la RC 780 a été écarté et aucune projection financière pour une telle variante établie.

En revanche, la cohabitation bus (nouvelle ligne 211) / cyclistes / piétons sur l'itinéraire prévu ne devrait pas poser des problèmes avec les modérateurs de trafic prévus. Quant à la dangerosité du carrefour Baumes / Traménaz, il en a été tenu compte en partant du principe que la voie sera prioritaire comme prévu par le projet d'agglomération déposé (PA5) (contrairement à la figure présentée dans le préavis).

Pour toutes les remarques de la commission,

- l'importance gênante des ilots sur Traménaz – Clos d'Aubonne,
- l'aménagement futur du carrefour Entre-deux-Villes sur la commune de Vevey,
- la suppression des feux de circulation au carrefour Route de Chailly / Route de St-Maurice,
- l'autorisation de tourner à droite sur le même carrefour avec le feu rouge,
- le projet carrefour Avenue de Sully / Route de Chailly,
- la suppression des "pyramides " de décoration à la sortie "est" de la ville,

elles sont enregistrées. Néanmoins s'agissant d'un projet d'intention et non pas d'une version définitive et figée, la discussion sera ouverte lors de la mise à l'enquête et du dépôt du préavis municipal y relatif. Chaque tronçon de la future voie verte sera aménagé au gré des possibilités et priorités suivant le plan d'investissement de notre commune.

Quant à la fréquentation, il est impossible de se prononcer en l'absence d'un comptage du trafic cycliste actuel. Dès lors, aucune projection n'est disponible. Il faut s'attendre à ce que les cyclistes confirmés et sportifs continuent à traverser notre commune sur la RC 780. Même s'il est souhaitable que de plus en plus de personnes utilisent pour différentes raisons le vélo pour leurs trajets quotidiens que ce soit pour le travail ou leurs loisirs, un nombre relativement restreint empruntera l'ensemble des 12 km, du moins dans un premier temps.

Il est relevé que le coût de l'aménagement cyclable est relativement modeste par rapport à l'ensemble des investissements routiers sur les mêmes tronçons. En revanche un aménagement confortable et sécurisé aura certainement comme conséquence un report sur ce moyen de transport peu encombrant et peu polluant ce qui pourrait contribuer au désengorgement des chemins et routes actuels avec le résultat d'une fluidification du trafic en général.

Par ailleurs, le rapport complet et détaillé pour l'ensemble des 12 km peut être consulté par tous les citoyennes et citoyens sur le site Rivelac. Le projet s'inscrit parfaitement dans la stratégie vélo 2035 portée par l'État de Vaud et vise également à augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens. Comme déjà indiqué, il s'agit d'un projet d'intention qui ne doit pas être impérativement respecté à la lettre lors de la mise en place.

Discussions

Dans la discussion les commissaires s'expriment rapidement à l'unanimité en faveur de la création d'une voie verte entre Vevey et Villeneuve. Des nombreuses expériences en Suisse alémanique et à l'étranger ont été citées dans la discussion. Il faut reconnaître que malgré les contraintes topographiques notre région a du retard dans ce domaine et qu'elle est mal équipée pour faire face à l'augmentation du nombre de cyclistes. À la base le projet ne provoque aucune réticence. Néanmoins, certaines lacunes et manques sont relevés par plusieurs commissaires.

Un doute quant à la pertinence du tracé choisi est exprimé. Quelques commissaires pensent qu'un bon nombre de cycliste préférera la facilité et empruntera malgré le manque de sécurité la RC 780 ou alors resteront sur les quais et les trottoirs. En revanche, les spécialistes du vélo de la commission pensent que la majorité se réjouirait du confort et de la sécurité offerte par les aménagements proposés. Par ailleurs PRO VÉLO Riviera a été consulté pour l'élaboration de ce concept Vélolac, dans le cadre de l'Agglo Rivelac – Projet d'agglomération Riviera/Veveyse/Haut-Lac déposé auprès de la Confédération pour obtenir un cofinancement. Voie verte

Un des commissaires se pose aussi la question quant à la cohabitation sur le tronçon Traménaz – Clos d'Aubonne – Rue de l'Oyonne entre la nouvelle ligne 211 des VMCV – les piétons, principalement au croisement de la Rue de la Gare - et les vélos. Il faut tenir compte du fait que les cyclistes doivent être à l'aise sur une rue cyclable, pouvoir rouler à la vitesse qui leur convient, même côte à côte, et que le bus doit respecter un horaire pour garantir les correspondances à l'interface Place de la Gare à Vevey. Néanmoins, il est indéniable que de facto les cyclistes jouissent déjà actuellement d'une sorte de priorité étant considéré comme élément plus faible par rapport à un véhicule motorisé.

L'ensemble des commissaires reconnaît la sagesse budgétaire qui respecte les dernières interventions sur le réseau routier de notre commune sans y apporter des nouvelles modifications. Néanmoins, l'ensemble des commissaires regrette le manque d'ambition du préavis car il est permis de douter qu'il respecte le vœu du postulat qui demandait une voie cycliste sûre et fluide.

Pour cette raison, la commission souhaite la mise en place d'une étude approfondie de chaque tronçon et pour l'ensemble de cette voie verte l'application des mêmes règles de circulation, un marquage clair et un balisage bien lisible et compréhensible pour tous les usagers de la route.

Même si certains commissaires sont encore dubitatifs sur la valeur ajoutée, la grande majorité tient cependant à le soutenir tel quel pour émettre un signal fort en faveur du vélo. La seule voix discordante a refusé le préavis pour les mêmes raisons et, en particulier, pour la manque d'ambition du projet.

Conclusions

C'est à 5 voix contre 1 que la commission chargée d'étudier le préavis municipal N° 11/2025 – Réponse au postulat de Mme Nicole Rivet (PSDG) & consorts « Pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac », vous recommande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 11/2025,
- vu 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 de Mme Nicole Rivet (PS) & consorts « Pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac ».

Au nom de la commission,
Kurt Egli, Président-rapporteur

La Tour-de-Peilz, le 22 juin 2025

PRÉAVIS MUNICIPAL N° 11/2025

le 14 mai 2025

Réponse au postulat de Mme Nicole Rivet (PS) & consorts « Pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac »

10.03.02-2503-Preavis-11-Postulat-Rivet-Voie-verte.docx

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 de Mme Nicole Rivet (PS) & consorts « Pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac » renvoyé à la Municipalité lors de la séance du Conseil communal du 9 décembre 2020.

2. Préambule

Suite au dépôt du postulat de Mme Rivet et d'autres demandes similaires dans les communes lacustres de la Riviera, les Municipalités concernées ont chargé courant 2023 le bureau technique de l'Agglomération Rivelac d'étudier la problématique d'un point de vue global en ce qui concerne :

- l'itinéraire et le tracé d'une voie verte entre Vevey et Villeneuve ;
- la définition des tronçons, des points d'optimisation et la priorisation de leur réalisation ;
- l'établissement d'une charte d'aménagement commune à l'ensemble du tracé.

Cette collaboration intercommunale a fait l'objet d'une convention prévoyant la répartition des frais au prorata du nombre d'habitants des communes impliquées. Un montant global de Fr. 50'000.- a ainsi été défini, dont Fr. 9'878.- à charge de la ville de La Tour-de-Peilz ; une subvention de l'Etat de Vaud est par ailleurs attendue, en déduction de ce montant. Un mandat en gré à gré comparatif suite à un appel d'offres a été adjugé au bureau Team Plus, ingénieurs trafics et urbanistes à Bulle et Lausanne.

Ce dernier a procédé à l'étude générale préliminaire du projet et a transmis un rapport final en décembre 2023, dont les éléments concernant notre commune sont repris dans le présent préavis.

A la suite de cette étude générale et en cohérence avec le plan des investissements et d'autres impératifs sur les rues concernées (renouvellement des infrastructures souterraines ou remise en état de la chaussée, notamment), la Municipalité a mené des études complémentaires courant 2024 sur le tronçon Est boéland de la future voie cyclable,



à savoir celui reliant l'av. des Baumes à la limite communale avec Montreux, via la route de Saint-Maurice, l'av. de Traménaz et la route de Chailly. Une partie de ce sous-projet a été intégré au projet d'agglomération de 5^e génération en mesure de priorité « A » (début des travaux entre 2028 et 2032), dans le but de pouvoir obtenir un co-financement fédéral. Sa réalisation est prévue au plan des investissements dès 2029. Une seconde partie de ce sous-projet est inscrite en priorité « B » (début des travaux après 2032). Finalement, à l'autre extrémité du territoire, le réaménagement de la rue de l'Oyonne et du carrefour d'Entre-deux-Villes (sis sur la commune de Vevey) fait également l'objet d'une mesure du projet d'agglomération de 5^e génération en priorité « A ».

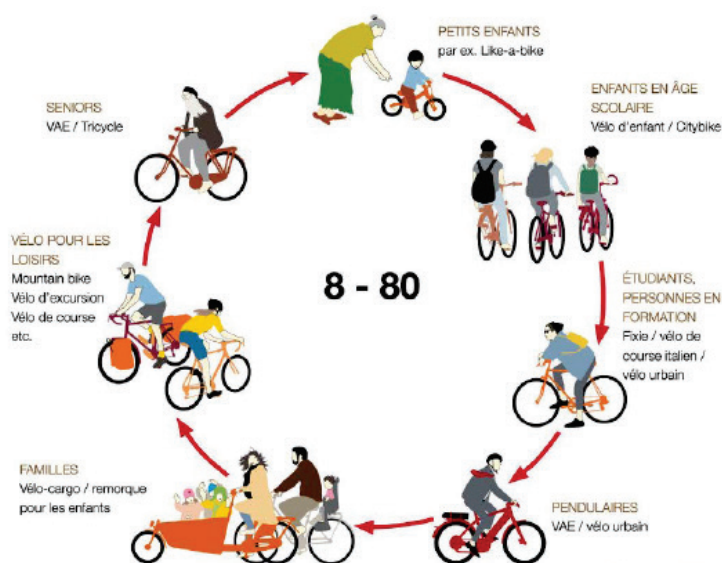
3. Projet

3.1. Objectifs

L'objectif affiché de cet itinéraire intercommunal nommé « Vélolac » est de créer un tracé unique, cohérent et continu pour relier les communes de Vevey, La Tour-de-Peilz, Montreux, Veytaux et Villeneuve à vélo. L'aménagement doit permettre à tous les cyclistes, de 8 à 80 ans, de pouvoir circuler en sécurité et vise à augmenter significativement le report modal sur ce mode de transport au sein de l'agglomération.

L'objectif d'augmenter la part modale du vélo implique de convaincre les personnes qui ne font pas ou peu de vélo aujourd'hui. Diverses études ont montré qu'environ un tiers de la population est complètement réfractaire à ce mode de transport ou ne peut physiquement pas faire du vélo. Dans les deux tiers restants, environ 7 % de la population est au contraire complètement convaincue et aguerrie, s'adaptant à toutes les situations et même à l'absence complète d'aménagement. Le solde, soit environ 60 % de la population, représente les personnes intéressées par la pratique du vélo, mais soucieuse de la sécurité des infrastructures offertes. C'est cette part qui représente le plus grand potentiel de report modal et qui est ciblée par la réalisation de la Vélolac.

La stratégie vélo 2035 portée par l'Etat de Vaud vise également à augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens. Pour ce faire, la prise en considération des personnes avec les exigences sécuritaires et qualitatives les plus élevées permet d'assurer une compatibilité universelle des aménagements quel que soit le niveau d'aisance à vélo. Ce principe dit « 8-80 ans » cible dès lors un vaste éventail de profils de cyclistes potentiels qui pourront utiliser l'infrastructure.



source image : Conférence Vélo Suisse, Info Bulletin 1/22

Usagers potentiels de la Vélolac



Par ailleurs, au-delà du prérequis sécuritaire, l'ambition est d'offrir un aménagement attractif ; se déplacer à vélo doit non seulement être possible, mais doit être attractif vis-à-vis d'autres modes de transport. Un aménagement qualitatif, notamment en terme de largeur, doit être planifié. Le succès de plusieurs voies cyclables créées ces dernières années en Suisse montre que celui-ci est au rendez-vous lorsque l'infrastructure proposée remplit ces deux objectifs sécuritaire et qualitatif, comme par exemple sur la voie verte du quartier des Eaux-vives à Genève où circulent plus de 8'000 cyclistes par jour.

Le concept de la Vélolac peut ainsi se résumer en quelques grands principes :

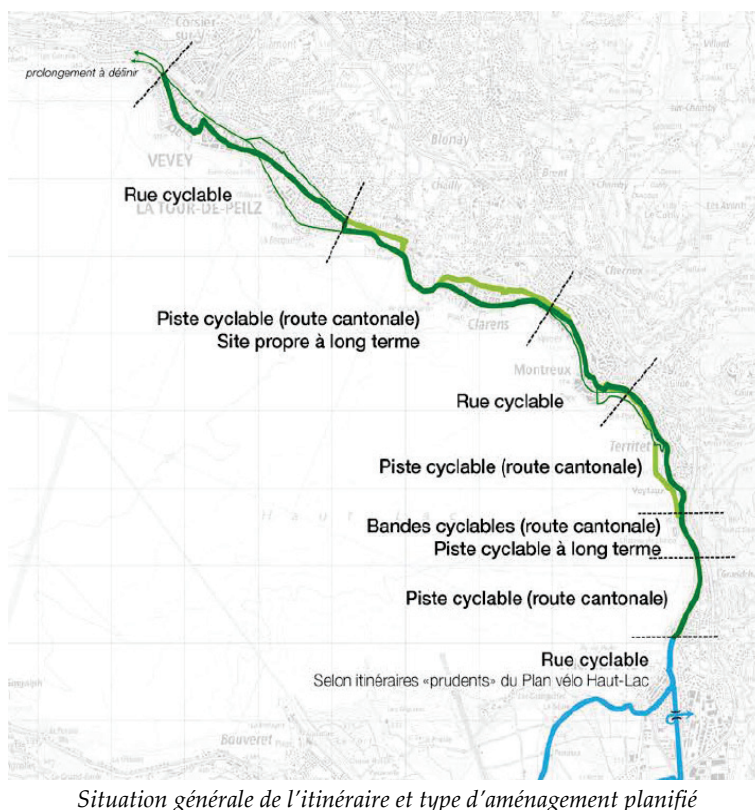
- La Vélolac est une infrastructure développée pour offrir les conditions optimales pour les déplacements à vélos des 8-80 ans. Le public cible prioritaire ne sont pas les cyclistes confiants, qui peuvent si nécessaire adapter leur tracé ou leur vitesse en conséquence.
- La Vélolac doit pouvoir permettre d'offrir les conditions d'une expérience sociale du vélo (rouler côte à côte).
- Des tronçons phares, impliquant des aménagements conséquents, doivent être aménagés pour attirer les cyclistes.
- La Vélolac est conçue en priorité pour les cyclistes, mais ne doit pas péjorer la situation pour les piétons et si possible l'améliorer. Elle ne doit pas non plus péjorer la situation pour les transports publics (bus)

Par ailleurs, la création d'une infrastructure cyclable de qualité, attractive et à l'écart des grands axes de circulation automobile permet également de réserver en priorité ces derniers aux automobilistes et aux cyclistes aguerris, et ainsi de fluidifier le trafic dans son ensemble.

3.2. Projet général

La configuration géographique de la Riviera, territoire densément construit s'étendant sur une bande littorale étroite entre le lac et les Préalpes, offre peu de marge de manœuvre pour l'implantation d'une véritable voie verte le long du lac reliant les communes concernées en titre en site propre. La réalisation de cet itinéraire cyclable doit ainsi nécessairement être prévue via les voies de communication routières existantes, en tenant compte de l'ensemble des modes de transport. Par ailleurs, afin d'intégrer les impératifs techniques, financiers et de planification, sa concrétisation sur le terrain ne pourra se faire que par étapes.

Ainsi, l'étude pilotée par l'Agglomération Rivelac en 2023 a permis de définir un itinéraire cohérent et continu, des standards d'aménagement, des tronçons et une priorisation de ceux-ci. A l'échelle de la Riviera, l'itinéraire d'environ 12 kilomètres est présenté sur la figure de droite.



Situation générale de l'itinéraire et type d'aménagement planifié

D'une manière générale, le passage par les quais a été évité, car ce cheminement est très prisé des piétons et la cohabitation vélos/piétons souvent conflictuelle. Le passage par la route cantonale RC 780 a été évité autant que possible, car la mixité entre vélos et transports individuels motorisés ne permet pas d'atteindre les objectifs d'une infrastructure adaptée à tous les types de cyclistes. Par ailleurs, la RC 780 reste ainsi majoritairement dévolue au trafic automobile et aux transports publics (ligne 201). Finalement, le passage au nord de la ligne CFF a été étudié mais n'a pas été retenu, afin notamment de garantir un itinéraire limitant au maximum les pentes.

En conséquence, la Vélolac n'a pas pour ambition de remplacer les quais pour une mobilité cyclable familiale ou « de promenade », ni la route cantonale pour une mobilité cyclable « au plus pressé ».

L'aménagement de cette voie verte différera en fonction des tronçons et des possibilités techniques et de gabarits. Certains tronçons, où l'espace le permet, seront sous forme de piste cyclable, voire en site propre à long terme, mais la majorité sera réalisée sous forme de bandes cyclables ou d'une chaussée partagée avec le trafic routier avec une priorité pour les vélos (aménagement de type « rue cyclable », cf. ci-après). L'itinéraire choisi, s'il doit offrir une topographie adéquate aux cycles, cherche également à éviter autant que faire se peut les axes à forte circulation, dont la route cantonale du bord du lac. Ceux-ci continueront néanmoins de faire l'objet, dès que des travaux sont prévus, d'améliorations pour la sécurité des cyclistes. En effet, le caractère plus direct de ces itinéraires continuera de rendre ceux-ci attractifs pour une partie des cyclistes, malgré la création de la voie verte intercommunale Vélolac.

3.3. Aménagement de type « rue cyclable »

La rue cyclable est une rue où le trafic automobile est faible et la vitesse limitée à 30 km/h. Les normes VSS permettent de rendre la rue cyclable prioritaire aux carrefours, alors que la règle en zone 30 km/h prévoit une priorité de droite.



Zone 30 – source image : Vélo Conférence Suisse



Rue cyclable – source image : Vélo Conférence Suisse

Conversion d'une rue en zone 30 km/h en « rue cyclable » : images de synthèse



Exemple d'aménagement d'une rue cyclable existante à Winterthur (ZH)



3.4. Tronçons sur le territoire communal

L'itinéraire sur le territoire communal évite au maximum d'emprunter la route cantonale RC 780 afin de répondre aux objectifs précédemment mentionnés.

Cinq tronçons de typologie différente sont à considérer sur le territoire communal, à savoir d'ouest en est :

- Rue de l'Oyonne
- Av. du Clos d'Aubonne et Av. de Traménaz (partie ouest : Av. de la Gare - Av. des Baumes)
- Av. de Traménaz (partie est : Av. des Baumes – Route de Chailly) et Av. de Sully
- Route de Chailly
- Route de Saint-Maurice

Le premier tronçon, à savoir la rue de l'Oyonne, sera aménagé en rue cyclable, permettant une continuité directe depuis l'axe veveysan rue du Simplon / rue d'Italie. Le réaménagement complet du giratoire d'Entre-deux-Villes fait également l'objet d'une mesure en priorité « A » au projet d'agglomération portée par la Ville de Vevey, dont les études ont été coordonnées avec notre Commune vu les nombreuses interactions limitrophes.



Réaménagement du giratoire d'Entre-deux-Villes et de la rue de l'Oyonne – pré-étude d'aménagement

Le second tronçon est déjà aménagé s'agissant de l'av. du Clos-d'Aubonne, récemment remise à neuf et limitée à 30 km/h, quand bien même il ne s'agit pas d'une rue cyclable à proprement parler au vu de son importance dans le schéma de circulation communal pour le tronçon av. des Alpes – av. Ed.-Müller (accessibilité au centre et au parking des Remparts, notamment). La traversée du carrefour avec l'av. de la Gare sera traitée dans le cadre des études en cours à ce sujet. Le tronçon sur l'av. de Traménaz menant, ensuite, à l'av. des Baumes sera également aménagé lors des travaux de réfection et de

réaménagement complet de cet axe, prévus au plan des investissements pour 2027-2028 (après ceux de l'av. de la Gare), soit avant l'échéance du projet d'agglomération.

Les trois tronçons suivants ont fait l'objet d'une étude de faisabilité plus détaillée afin d'inscrire une partie de l'itinéraire en mesure de priorité A au projet d'agglomération de 5^e génération.

3.5. Avenue de Traménaz – partie Est et avenue de Sully

Le déploiement planifié de la Vélolac sur le tronçon Est de l'av. de Traménaz et sur un tronçon de l'av. de Sully est prévu sous la forme d'une rue cyclable. La limitation de vitesse à 30 km/h est maintenue, cependant la priorité est donnée à la Vélolac en présence d'intersections. Par ailleurs, le pont sur les voies CFF reliant l'av. de Traménaz au chemin de Béranges et à l'av. de Jaman sera affecté uniquement à la circulation des piétons et des cycles et permet d'accéder à la Vélolac depuis les quartiers situés au nord des voies. Le réaménagement de l'Av. de Traménaz en rue cyclable permet également d'améliorer considérablement la sécurité des piétons par la création d'un trottoir côté sud. Une meilleure végétalisation de la rue est aussi envisagée grâce aux espaces dégagés, notamment à l'intersection avec le pont CFF.

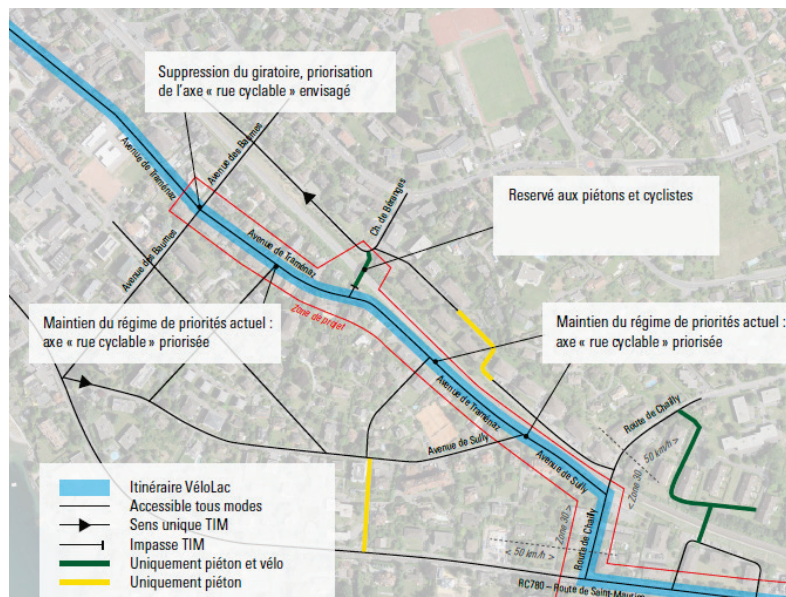


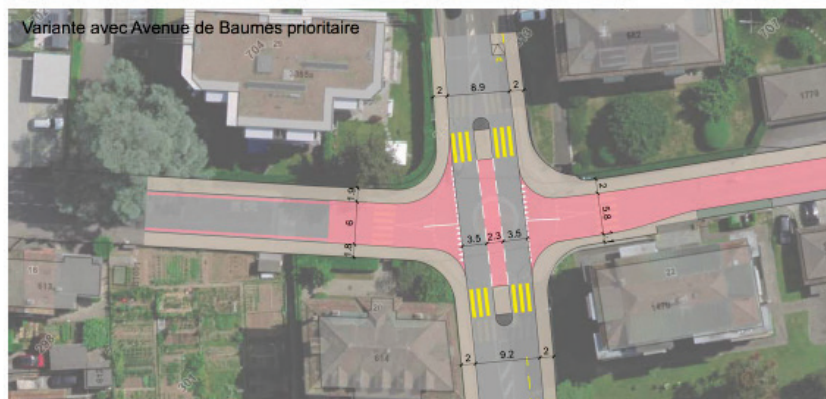
Schéma de circulation futur – Av. de Traménaz partie Est

Le schéma de circulation envisagé est ainsi défini sur la figure ci-dessus.



Carrefour Av. de Traménaz – Pont CFF et matérialisation des filtres modaux envisagés sur le pont

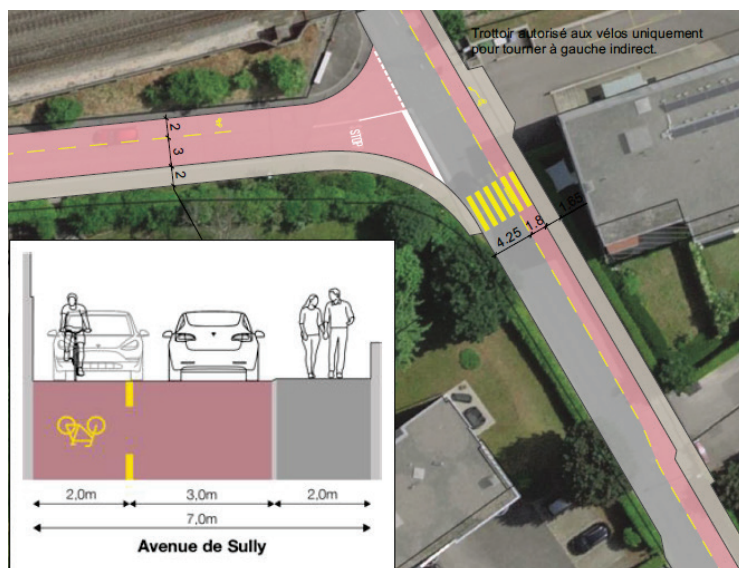
Concernant le carrefour avec l'av. des Baumes, il est prévu de réaménager celui-ci afin de sécuriser la Vélolac, en coordination avec le projet de réfection de cette avenue, lui aussi inscrit au projet d'agglomération. L'Av. des Baumes étant un axe structurant du réseau routier communal, la priorité de celle-ci sur la Vélolac sera maintenue.



Carrefour Avenue de Baumes, variante avec priorisation de l'axe Avenue de Baumes

3.6. Route de Chailly

Le court tronçon de la route de Chailly reliant l'av. de Traménaz à la route de Saint-Maurice est particulièrement étroit. Etant donné qu'il s'agit d'une route cantonale en traversée de localité, le caractère prioritaire de celle-ci sur l'av. de Traménaz ne peut être remis en question. Dès lors, l'aménagement choisi consiste en une bande cyclable à la montée avec un tourne-à-gauche déporté pour les cycles.



Situation : Carrefour route de Chailly / Av. de Sully

3.7. Route de Saint-Maurice

A long terme, l'aménagement d'une voie verte en site propre le long des talus de la ligne CFF du Simplon, depuis l'av. de Traménaz et jusqu'au chemin du Cèdre, pourrait être envisagé. Les coûts très élevés de cette variante conduisent cependant à



Exemple de piste cyclable unidirectionnelle - Bâle

privilégier une variante d'aménagement plus raisonnable empruntant la route de Saint-Maurice jusqu'à la limite avec Clarens. Cette variante prévoit dans la majeure partie du tronçon la création de pistes cyclables unidirectionnelles dont la coupe-type est esquissée ci-dessous.

La route de Saint-Maurice a fait l'objet de travaux importants sur son tronçon entre le chemin du Cèdre et la limite communale (préavis N° 8/2020). Le reste du tronçon a fait l'objet de travaux en 2010-2011 (préavis N° 15/2009). Les revêtements phonoabsorbants posés à cette occasion doivent de toute façon être renouvelés à court-moyen terme et ces travaux sont prévus au plan des investissements. Dès lors, il est envisagé la création d'infrastructures cyclables séparées du trafic au vu du gabarit disponible, ainsi qu'une requalification de l'aménagement du carrefour à feux entre la route de Chailly et la route de St-Maurice. Sont également prévus dans la même opération la mise aux normes LHand des différents arrêts de bus de la ligne 201. L'aménagement prévu limite les coûts en terme de travaux de pose de bordures, qui sont parmi les plus coûteux. Il offre cependant une amélioration substantielle de la qualité et de la sécurité de l'infrastructure cyclable par rapport à la situation actuelle. Il a également été pris en considération dans cette étude de faisabilité un abaissement de la vitesse autorisée sur la route de Saint-Maurice à 50 km/h entre le centre-ville et le carrefour avec le chemin du Cèdre, cet élément ayant une influence déterminante sur les gabarits à prévoir en fonction des normes et sur la possibilité de supprimer les carrefours à feux. On notera par ailleurs que le tronçon en question est situé dans un périmètre intégralement bâti des deux côtés de la chaussée, de tel sorte qu'une limitation supérieure à 50 km/h ne se justifie pas.

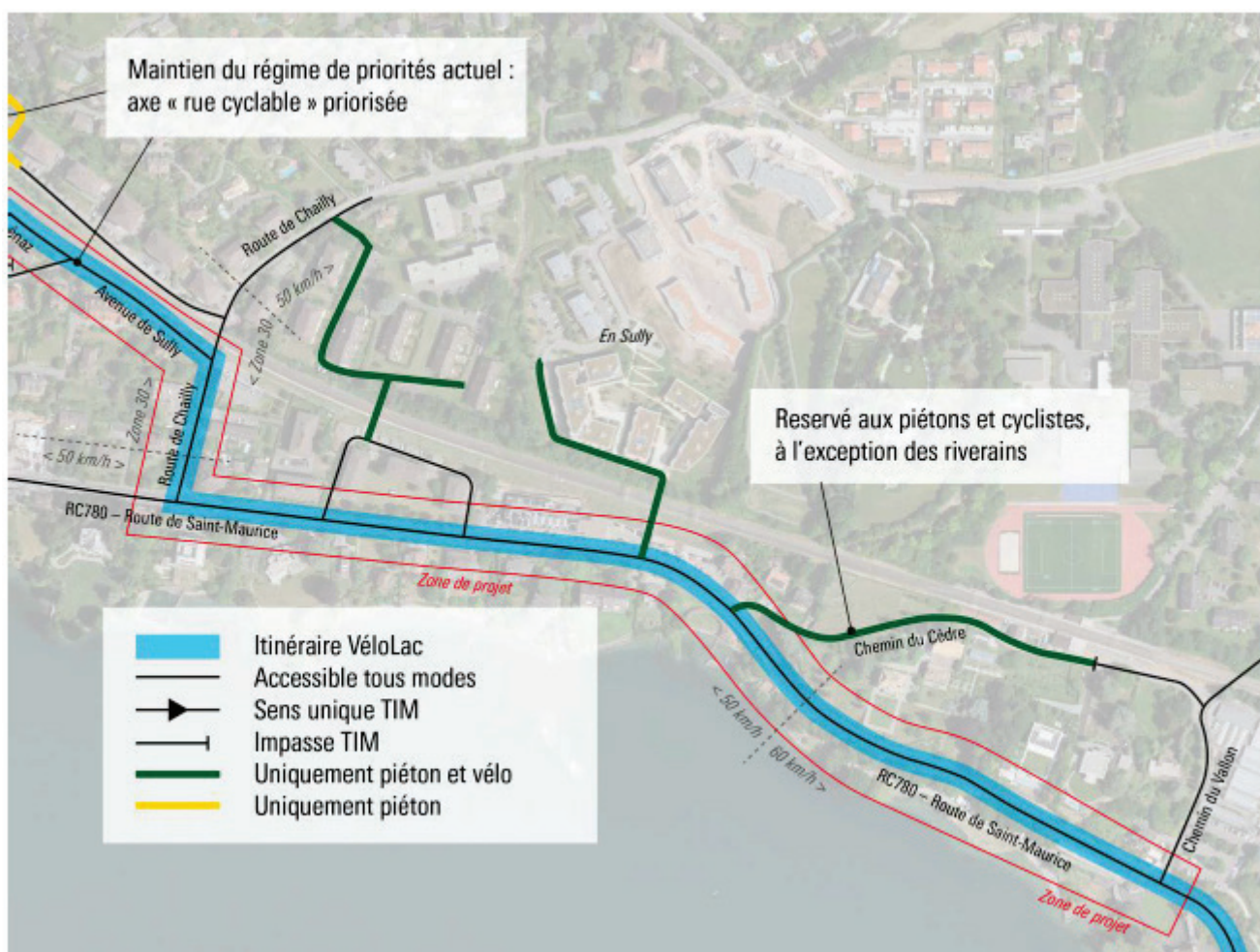
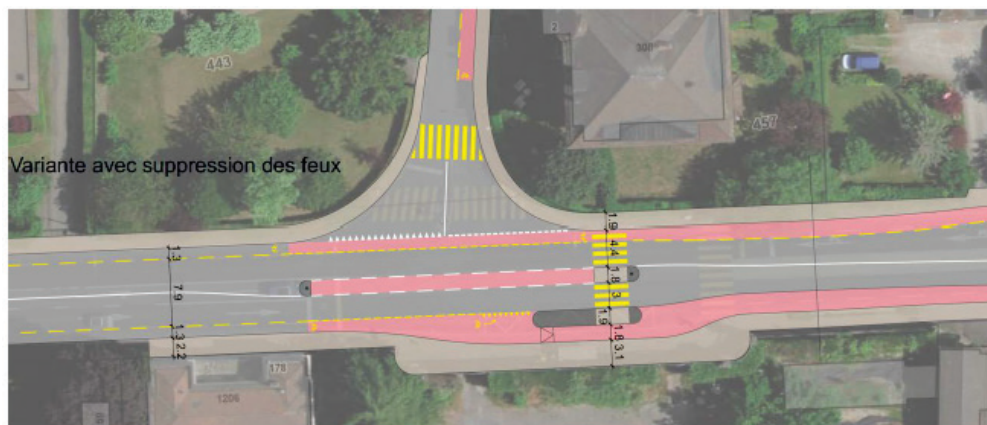
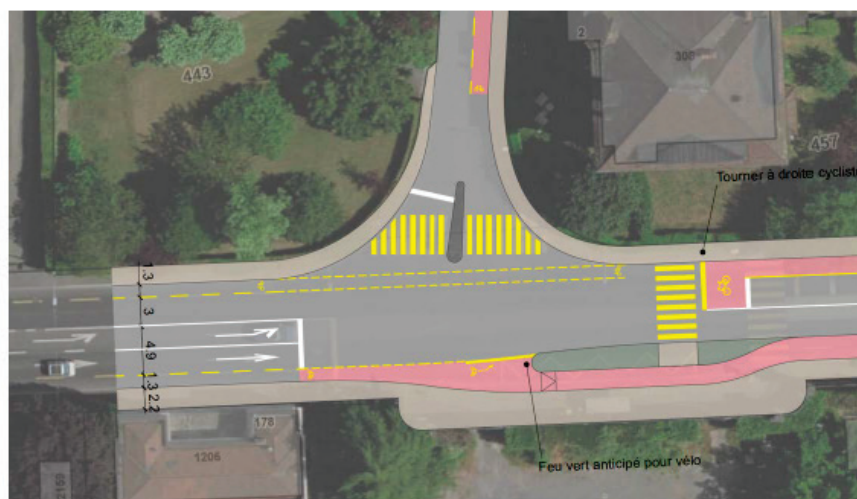


Schéma de circulation – Route de Saint-Maurice tronçon Est

Le carrefour entre la route de Saint-Maurice et la route de Chailly serait complètement revu en renonçant aux feux de signalisation, ce qui permet par ailleurs d'améliorer la fluidité du trafic routier, et en déplaçant l'arrêt de bus « Route de Chailly » actuellement situé dans le carrefour. Une seconde variante avec le maintien des feux et une priorisation des vélos circulant dans le sens La Tour-de-Peilz - Clarens est aussi envisageable ; le choix définitif devra être affiné lors des phases suivantes des études.

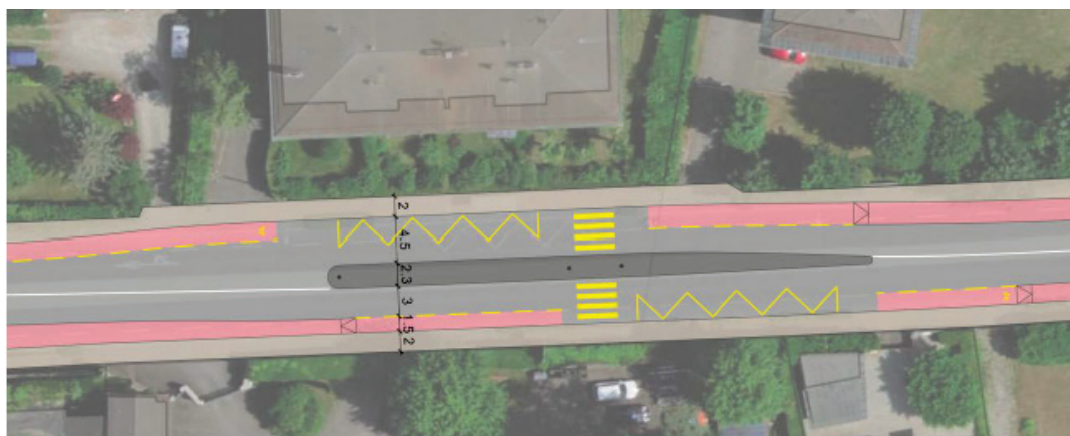


Carrefour Route de Chailly, *variante privilégiée* avec suppression des feux



Carrefour Route de Chailly, *variante avec maintien des feux*

Le déplacement et la mise aux normes des arrêts de bus « Route de Chailly » est envisagé avec la mise en place d'un nouveau passage piétons avec îlot central. Ce dernier permet par ailleurs une continuité intéressante pour les habitants des quartiers sis au nord des voies CFF, de par l'existence d'un itinéraire piéton direct (cf. plan général ci-dessus).



Nouveaux arrêts de bus – Route de Chailly

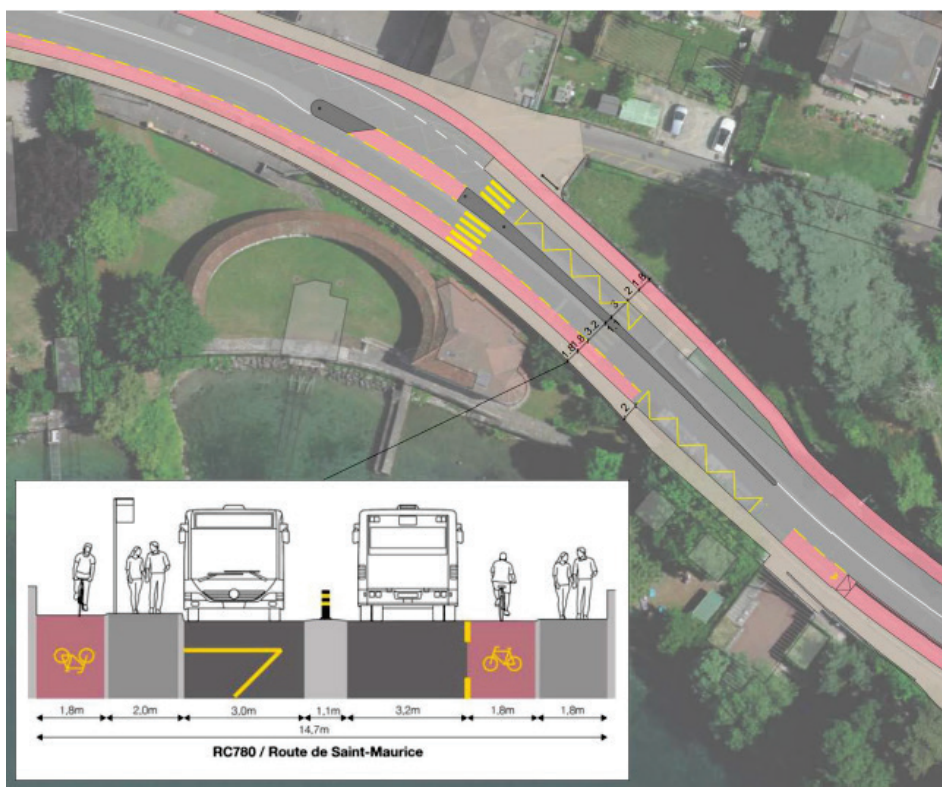


Au niveau du garage de la Riviera et au vu de l'existence d'un itinéraire piétons/vélos attractif reliant les bâtiments du plan de quartier « En Sully » (env. 300 logements) par un passage sous les voies CFF, un îlot central protégé est prévu afin de faciliter l'insertion sécurisée en deux temps des cyclistes sur l'itinéraire de la Vélolac



Aménagement projeté – secteur du garage de la Riviera

Un peu plus à l'est, l'aménagement projeté au niveau de l'arrêt de bus Burier prévoit une continuité de la piste cyclable à l'arrière de l'arrêt direction centre-ville, au vu du gabarit disponible :



Aménagement projeté – arrêts VMCV « Burier »

Finalement, concernant le tronçon entre cet arrêt de bus et le carrefour avec le chemin du Vallon, récemment remis à neuf dans le cadre du préavis N° 08/2020, une évolution possible à long terme est de convertir les actuelles bandes cyclables en pistes cyclables bidirectionnelles séparées physiquement de la chaussée par des bordures franchissables.

3.8. Signalétique et matérialité

Le déploiement de la Vélolac par tronçons sera accompagné par la mise en place d'une signalétique améliorée sur l'ensemble de son tronçon respectant les standards de jalonnement cyclable suisse défini dans la norme SN 640 829a.

		Basel Rheinfelden	35 km 7 km	Internationale Routen Itinéraires internationaux Percorsi internazionali
		Bellinzona Biasca	55 km 32 km	Nationale Routen Itinéraires nationaux Percorsi nazionali
		Frauenfeld Wil	62 km 20 km	Regionale Routen Itinéraires régionaux Percorsi regionali
		Dornach Laufen	47 km 26 km	Lokale Freizeitrouten Itinéraires locaux de loisirs Percorsi locali per il tempo libero
		Cortailod Colombier	9 km 6 km	Lokale Alltagsrouten Itinéraires locaux pour le quotidien Percorsi locali per la mobilità quotidiana

Système de jalonnement cyclable suisse

S'agissant de la matérialité de la chaussée, un revêtement différencié coloré est envisagé, lequel pourrait aussi être uniquement réalisé sous la forme de bandes de part et d'autre de la chaussée afin de limiter les coûts. Ce revêtement sera prévu avec une couleur intégrée dans la masse ; une peinture ou résine est généralement plus glissante par temps humide. Ces aspects devront également être affinés dans les phases suivantes d'étude.



Voie cyclable avec enrobé coloré dans la masse – Winterthur (ZH)

4. Prochaines étapes

Dans chacune des communes concernées et notamment à La Tour-de-Peilz, chaque tronçon de la future Vélolac sera aménagé au gré des possibilités et des priorités. Sur le territoire communal et conformément à ce qui précède, divers projets sont d'ores et déjà planifiés pour concrétiser cette réalisation ; chacun d'entre eux fera l'objet d'études détaillées, d'une mise à l'enquête si nécessaire et d'un préavis au Conseil communal en temps utile. Ces projets sont prévus au plan des investissements et intégrés au projet d'agglomération, dans l'objectif de pouvoir bénéficier de co-financements fédéraux allant jusqu'à 40 % des coûts d'étude et de construction.

Le tableau ci-après résume la planification temporelle et financière de ces divers sous-projets. S'agissant des montants estimés, il est à préciser que cela comprend l'ensemble des travaux routiers projetés et pas uniquement les coûts liés exclusivement à l'aménagement de la Véolac.

Projet	Date estimée de réalisation	Montant estimé (+/- 30 %)	Ligne plan des investissements	Mesure PA5
Rue de l'Oyonne	2029 – 2030	Fr. 670'000.-	36a	Priorité A
Av. de Traménaz (ouest)	2027 – 2028	Fr. 1'000'000.-	28a	-
Av. de Traménaz (est), Av. de Sully et Route de Chailly	2029 – 2030	Fr. 1'900'000.-	29a et 39	Priorité A
Route de Saint-Maurice	2032 – 2033	Fr. 4'000'000.-	43a	Priorité B

5. Conséquences financières

Les conséquences financières des divers travaux projetés pourront être affinées à l'issue des futures phases d'études. Ces travaux de réaménagement routier sont tous d'ores et déjà prévu au plan des investissements et nécessaires, dans la majorité des cas, également pour d'autres motifs (dégradation de l'état des chaussées, nécessité de renouveler les réseaux souterrains, etc.). D'une façon générale, l'augmentation des coûts pour la création d'infrastructures spécifiques pour les cycles sur les rues concernées reste relative au regard des coûts globaux nécessaires au maintien de la valeur du patrimoine composé par le réseau routier. Par ailleurs, ces divers projets d'aménagements pourront être subventionnés dans le cadre du projet d'agglomération mais également dans le cadre de la stratégie cyclable de l'Etat de Vaud.

6. Personnel communal

Le suivi des études et des futurs travaux sera assuré par le personnel du Service de l'urbanisme et des travaux publics, dans le cadre de ses tâches habituelles.

7. Développement durable

7.1. Social

La création de cette infrastructure permet d'améliorer fortement les conditions-cadres pour l'appropriation du domaine public par les mobilités douces et la sécurité des usagers. Par ailleurs, la diminution du trafic de transit dans les rues cyclables planifiées améliore la qualité de vie des riverains (diminution des nuisances sonores et de la pollution notamment). Finalement, l'encouragement à la pratique du vélo pour toute la population de 8 à 80 ans permet d'améliorer la santé de la population en général, cette activité présentant de nombreux bénéfices pour la santé.

7.2. Economique

Le report modal sur le vélo encouragé par la création de cette infrastructure permet de désengorger le trafic routier et améliore ainsi les conditions-cadres pour l'économie. Les investissements à consentir pour sa réalisation bénéficieront également directement aux entreprises locales de génie civil.

7.3. Environnement

Le report modal sur le vélo favorisé par cette infrastructure améliore l'environnement en diminuant les émissions de gaz à effet de serre, la pollution aux particules fines et diminue également la pollution sonore. La plantation, où la place le permet, d'arbres supplémentaires améliore aussi l'ombrage et la qualité de vie des quartiers concernés.



8. Conclusion

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

Le Conseil communal de La Tour-de-Peilz,

- vu le préavis municipal N° 11/2025,
- vu 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 de Mme Nicole Rivet (PS) & consorts « Pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

La syndique :  Le secrétaire : 

Sandra Pasquier Pierre-A. Dupertuis

Annexe :

- Postulat de Mme Nicole Rivet et rapport de commission

Déléguée municipale : Mme Elise Kaiser

Adopté par la Municipalité le 24 mars 2025

Postulat pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac.

La Tour-de-Peilz le 03.08.2020

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

En septembre 2018, 88,54% des citoyennes et citoyens de notre commune soutenaient l'arrêté fédéral concernant l'inscription des voies cyclables dans la constitution, marquant ainsi un soutien clair à la pratique du vélo.

La proposition s'inscrit dans la continuité de cette votation. Elle émane d'un groupe de conseillères et conseillers interpartis des cinq communes concernées par l'axe Villeneuve – Vevey avec l'appui de PRO VÉLO Riviera. Ce groupe considère que la situation de la mobilité cycliste sur la RC780a nécessite rapidement une amélioration qualitative assurant sécurité, fluidité et bien-être des cyclistes.

Le groupe de travail fait les constats suivants :

- une trop modeste place est laissée au trafic cycliste sur cet itinéraire. Certes, des bandes cyclables existent ici ou là de même que quelques adaptations de carrefours. Malheureusement, ces aménagements ne sont souvent mis en place qu'au gré d'interventions de réfections de tronçons de route relevant des agendas communaux, ce qui génère des manques et des incohérences sur le trajet. Dans certaines situations, la pesée des intérêts semble nettement vouloir favoriser le trafic motorisé aux dépens de la mobilité cycliste (par ex. : suppression de la bande cyclable pour des places de parc, pour une présélection, etc.).

- le rapport *CORAT Schéma directeur d'aménagement de la RC 780A entre Chardonne et Veytaux* (2016¹) - qui n'inclut pas Villeneuve rappelons-le - propose diagnostics et principes généraux. Il constate notamment que « *la sécurité est insuffisante pour les cycles en présence d'un trafic dense, de lignes de bus et de poids lourds. Les deux tiers de l'axe ne sont pas suffisamment équipés. Il existe des bandes cyclables bilatérales ou unilatérales, mais les discontinuités sont importantes. Les bandes cyclables s'interrompent notamment à l'approche de certaines intersections (présélections TIM pour trafic motorisé individualisé), au droit des îlots centraux et des arrêts de bus.* » (p. 49).

À partir des arguments figurant dans l'annexe 1, le groupe de travail propose les objectifs suivants qu'il conviendrait d'atteindre à court terme et des exemples de mesures pour y parvenir :

- une **sécurité** accrue sur tout le parcours. Par exemple :
 - en accordant une attention aux obstacles de bord de chaussée comme les grilles d'évacuation des eaux de pluie ;
 - en séparant de manière plus marquée les flux entre cyclistes, trafic motorisé et piétons (piste cyclable séparée lorsque la vitesse du trafic est plus grande que 30 km/h, possibilité de remonter les files de voitures à l'arrêt, etc.) ;

¹ Certaines préconisations ont été réalisées depuis mais restent marginales

- une **fluidité** et une rapidité qui permettent aux cyclistes d’être concurrentiels avec le trafic motorisé pour des courts trajets (-> 10 km environ), par exemple en aménageant des sas dans les carrefours, en proposant une « vague verte » et des feux cyclistes, etc. ;

- une prise en compte sur le trajet de **dimensions de bien-être** pour favoriser la cohabitation de tous les usagers et l’attractivité touristique de la Riviera, par exemple par une végétalisation, une signalétique harmonisée, etc.

A ces fins, nous demandons

- que la Municipalité se coordonne avec les autres exécutifs concernés et avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) afin que soit réalisée à court terme une voie cycliste sûre, continue et fluide entre Villeneuve et Vevey. Le SAI pourrait par exemple piloter le projet en y associant des représentants de Villeneuve.
- que lorsque les agendas d’investissements communaux ne permettent pas cette réalisation rapidement, des mesures provisoires par marquages, incluant le cas échéant ou un des tronçons alternatifs à la RC 780a par un parcours alternatif, soient entreprises.

Nous vous remercions de l’attention accordée. Nous sommes conscientes et conscients que ces demandes nécessitent une mobilisation, une ambition et un courage importants. Nous vous invitons à soutenir largement cette proposition.

Nicole Rivet

Geneviève Pasche

Emina Ibrahimovic

Jean Wilfrid Fils-Aimé

Annexe au texte **Motion pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac.**

Quelques arguments retenus par le groupe de travail :

- la mobilité cycliste est favorable à l'environnement notamment parce qu'elle contribue aux baisses d'émission de CO2 et des pollutions sonores, tout en investissant un espace limité ;
- de nombreuses études attestent que la mobilité cycliste - même électrique - est bonne pour la santé puisqu'elle favorise le mouvement ;
- des aménagements cyclistes sûrs et fluides encouragent et soutiennent le recours au vélo pour se rendre au travail, à l'école ou en formation, pour les loisirs individuels ou en famille ;
- des aménagements cyclistes favorisent une cohabitation tranquillisée avec le trafic motorisé ;
- le développement touristique d'une voie cycliste telle que préconisée ici constitue une offre et un atout supplémentaires pour la Riviera, tant pour les séjours en villégiature que pour les usagers d'un itinéraire entre Villeneuve et Vevey – actuellement d'ailleurs déconseillé par le site SuisseMobile en raison de sa dangerosité ;
- la promotion de la mobilité douce fait partie intégrante d'un projet d'agglomération. Cette réalisation pourra faire partie de la démarche RIVELAC.

Rapport relatif à la prise en considération du postulat de Mme Nicole Rivet (PS) - « Postulat pour la réalisation commune à Villeneuve, Veytaux, Montreux, La Tour-de-Peilz et Vevey d'une voie cycliste sûre et fluide le long du lac ».

Au Conseil Communal de La Tour-de-Peilz,

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

La commission désignée pour l'étude de ce postulat s'est réunie le mercredi 4 novembre 2020 à 19h30, dans la salle 2 de la Maison de commune. Elle était composée de

Mesdames	Christine Hausherr de Maddalena (PLR) Nicole Rivet (PS)
Messieurs	Patrice Wenger (PLR) Michel Bloch (PS) Pierre Fontana (Les Verts) Alexandre Stettler (UDC) Jean Wilfrid Fils-Aimé (PDC+I), <i>Président -rapporteur</i>

Le président ouvre la séance en saluant Mr le syndic Alain Grangier, représentant de la municipalité (Urbanisme et travaux), ainsi que les membres de la commission.

Après avoir rappelé le but du postulat, la parole est donnée à Mr le syndic qui a fait le point sur les objectifs proposés par le groupe de travail du postulat.

Il est recommandé une **sécurité accrue** sur tout le parcours, en accordant une attention aux obstacles de bord de chaussée comme les grilles d'évacuation des eaux de pluie. Ces dernières constituent toujours un obstacle pour la sécurité des cyclistes. Depuis le début de l'année, plusieurs de ces grilles ont été systématiquement remplacées par d'autres, plus adaptées, lors des travaux d'entretien des voies.

Le postulat parle aussi de : séparer de manière plus marquée les flux entre cyclistes, trafic motorisé et piétons. La route de St-Maurice a une largeur de voie qui peut faciliter la signalisation et le marquage. Sur la RC 780, les anciens revêtements ont été remplacés par des enrobés bitumineux phono-absorbants avec un indice de vides plus élevé. La durée de vie des enrobés et la réduction du bruit sont des propriétés importantes qui sont à considérer pour une bonne qualité de voie cyclable.

La fluidité du trafic, quant à elle, peut être gérée en aménageant des SAS dans les carrefours qui n'en sont pas équipés. Aux feux rouges, les véhicules pourront s'arrêter 3 à 4 m avant les feux pour que les cyclistes aient le temps de démarrer.

Pour la **vague verte**, le centre-ville, comme on le voit, est dépourvu de feux de signalisation. C'est la courtoisie de chacun qui facilite la cohabitation entre véhicules et piétons. Une situation qui n'est pas toujours évidente pour les piétons.

La sécurité du carrefour (avenue des Baumes-avenue de Sully) doit être assurée. Sur ce parcours, des solutions doivent être trouvées pour permettre aux cyclistes venant en direction de Montreux de pouvoir tourner à droite sans rentrer en conflits avec les autres usagers. Pour les bus 207 et notamment

208 qui desservent l'arrêt de l'avenue des Baumes et qui doivent tenir leur horaire, des détecteurs seront positionnés à ce carrefour afin de réguler la circulation.

Sur la prise en considération de ce postulat, il y a le fond et la forme, d'après le syndic. Ce postulat est déposé le jour où le conseil communal a accepté un crédit municipal pour l'assainissement de la rue d'Entre-2-villes et la route de St-Maurice (Maladaire) pour plus de 4 millions de Frs. On peut se dire que ce postulat ne rime à rien. Mais on peut aussi admettre que cette collusion de date est peut-être le fruit d'un pur hasard. Pro Velo Riviera est un partenaire intéressant. L'association fait du bon travail et entretient d'excellents contacts avec le service d'Urbanisme et travaux. C'est appréciable le fait que ce postulat soit déposé dans toutes les autres communes en même temps. Ainsi la municipalité aura une vision globale de la situation avant de répondre à ce postulat.

Il invite donc la commission à prendre en considération le postulat.

Discussions

Circulant à vélo régulièrement sur le parcours La Tour-de-Peilz- Villeneuve, un commissaire remarque une différence visible entre les diverses communes traversées. En ce qui concerne la sécurité des usagers. Il est à constater aussi qu'aux endroits qui sont dépourvus de feux, les véhicules roulent moins vite pour laisser passer les piétons. Mais, c'est l'inverse quand il y a les feux. Cela, est un risque pour la sécurité. Les municipalités peuvent encore mieux faire pour assurer la sécurité des usagers même si notre commune n'est pas le pire endroit pour pratiquer le vélo.

Un autre exemple très concret à signaler. Sur la route de Chailly pour arriver sur la route de St-Maurice, pour le tourner à droite, il y a une bande cyclable sur St-Maurice et il y a un feu rouge. Aujourd'hui le cycliste attend que le feu soit vert pour passer. Une nouvelle loi permet dès 2021 de signaler que le tourner à droite pour vélo est autorisé, il s'agit juste d'un petit panneau. Ainsi le cycle peut s'enfiler tranquillement sur la droite le long de la bande cyclable sans gêner les véhicules. Il y a zéro risque, le vélo s'engage en laissant si nécessaire la priorité aux véhicules arrivant sur sa gauche. Ce sont des mesures simples à réaliser et il y a beaucoup d'endroits où le tourner à droite peut être mis en œuvre.

<https://www.pro-velo.ch/fr/themes/securite-routiere/regles-pour-le-traffic-cycliste/>

A noter que ce feu cité plus-haut est au bas d'une route en pente, d'où accroissement de la vitesse des 2 roues. Le concept de sécurité doit être pris en compte aussi.

La configuration de la route est à revoir aussi dans les zones où la cohabitation entre vélos et automobiles n'est pas toujours facile, surtout là où les bacs à fleurs gênent la circulation.

Le président remercie Mr le syndic pour les informations et explications données ainsi que pour les réponses apportées aux questions des commissaires.

Tour de table des commissaires

Des commissaires encouragent la municipalité à aller encore plus loin en ce qui concerne la sécurité des cyclistes.

Certains commissaires émettent des réserves sur le postulat. Pour eux des aménagements ne peuvent se faire aux détriments des autres usagers de la route, en particulier les automobilistes et les piétons. Ils déplorent qu'il y ait un mixte qui ne va pas très bien.

Mais d'autres estiment que la réalisation de cette voie cycliste le long du lac devra se faire à la satisfaction de tous les usagers tout en tenant compte aussi de la sécurité des cyclistes.

Les municipalités doivent se concerter pour faire une analyse complète du circuit afin de faire les adaptations nécessaires demandées dans le postulat.

Par 4 voix pour, 1 avis contraire et 2 abstentions, les commissaires se sont exprimés.

Conclusions

La commission vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les conseillères et Messieurs les conseillers **de bien vouloir prendre en considération** le postulat de Mme Nicole Rivet et de le renvoyer à la municipalité pour étude.

Le président-rapporteur

Jean-Wilfrid Fils-Aimé

La Tour-de-Peilz, le 16 novembre 2020