



## Préavis municipal n° 02 / 2023

Relatif à l'établissement du Plan Directeur Communal des mobilités et du Plan de mobilité de l'administration, pour un montant de CHF 208'000.-

### Rapport de la Commission *ad hoc*

---

Monsieur le Président

Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La commission d'étude dans le cadre du préavis 02 / 2023 s'est réunie le 2 février 2023 de 19h30 à 20h55 et s'est constituée comme suit :

		02 / 02 / 23 19h30 à 20h55
Présidente	Evelyne Chevallaz Belotti	X
Rapporteure	Annalena Hellmüller	X
Membres	Jacqueline Wassenberg	X
	Christian Chabloz	X
	Jacques Chevaley	X
	Carole Schluchter Spori	X
	Mélanie Wunderli	X
	Mirta Olgiati Pelet	X
	Tanguy Krebs	X

### Préambule

La commission s'est réunie à la salle de la Municipalité, Maison de Commune à Blonay en présence de M. Thierry George, conseiller municipal, M. Roan Vallat, Chef de service, M. Sylvain Badan, géographe (Büro für Mobilität) et M. Emmanuel Tonetti, architecte paysagiste (In Situ). Les membres de la commission les remercient pour la présentation du préavis et pour les réponses à ses nombreuses questions.

Le préavis concerne le financement d'une étude dont la finalité est l'établissement à la fois d'un plan directeur communal des mobilités (PDM), adopté par le Conseil communal, et d'un plan de mobilité de l'administration communale, de compétence municipale. Le regroupement de ces deux objets dans un seul préavis se justifie notamment par le fait que le mandataire est le même, à savoir Büro für Mobilität (BFM), qui s'est déjà chargé d'une étude similaire pour la Ville de Vevey. BFM travaillera en tandem avec le bureau In Situ pour les questions liées à l'aménagement des espaces publics.

M. George explique que l'établissement d'un tel plan est discuté depuis longtemps et que le canton insiste régulièrement sur le lien entre une bonne stratégie en matière de mobilité et un aménagement du territoire cohérent, ce dernier dépendant du premier.

### Analyse

#### 1. Généralités

Le PDM définira la stratégie de la commune en matière de mobilité pour les 25 prochaines années et intégrera le plan directeur intercommunal de Rivelac, actuellement en révision. L'étude intervient ainsi au moment propice pour que le PDM puisse influencer efficacement sur l'aménagement du territoire de la commune et de la région.



La commission a relevé que le préavis était rédigé en des termes assez techniques et généraux créant parfois un certain flou sur l'objectif et la méthodologie de la démarche. La séance était ainsi l'occasion de clarifier certains problèmes de compréhension.

La notion de « report modal », dont il est question dans la partie dédiée au contexte (p. 2), implique le fait de favoriser un mode de mobilité par rapport à un autre. Dans la société suisse actuelle où la voiture est encore en très forte prédominance, ce terme signifie en principe qu'on cherche à favoriser les trois autres modes par rapport au transport individuel motorisé.

L'objectif final de l'étude est de doter la Municipalité d'un outil de gestion performant qui puisse la guider dans la mise en œuvre de sa politique, donner un cadre clair à l'administration communale pour qu'elle puisse prendre des décisions en parfaite conformité avec la ligne politique. Le PDM constituera également un outil de contrôle concret pour le Conseil communal.

Il est précisé que le PDM s'inscrira dans la continuité des travaux précédemment menés. En effet les deux anciennes communes avaient mené des études afin d'établir une vision globale sur les cheminements de la mobilité douce, ceci en collaboration avec la commune de la Tour-de-Peilz. Un document de synthèse de ces études a été transmis aux membres de la commission avant la séance.

En ce qui concerne les séances participatives prévues aux divers stades de l'étude, la commission attire l'attention sur la potentielle difficulté de toucher toutes les classes d'âge. Lors des récentes séances de participation organisées par la commune, il s'est en effet avéré que l'âge moyen était relativement élevé. Afin de s'assurer qu'une majorité de la population adhère au futur PDM, il est essentiel que la démarche participative permette de recueillir des avis qui soient représentatifs de la population. Pour y parvenir la commission voudrait mettre l'accent sur une communication efficace et pense notamment qu'il serait judicieux de passer par les sociétés locales pour inciter les membres, jeunes et moins jeunes, à participer. Le mandataire est conscient de cette difficulté et en tiendra compte dans sa stratégie de communication. L'une de ses méthodes qu'il applique pour toucher les jeunes consiste à identifier des « personnes relais » dans la société, notamment les animateurs socio-culturels.

Les membres de la commission pensent par ailleurs que l'implication des sociétés locales dans le cadre de l'étude est importante compte tenu de leurs besoins spécifiques en termes de mobilité lors de leurs déplacements (entraînements, matchs).

La commission salue la collaboration entre le spécialiste de la mobilité et l'architecte-paysagiste pendant la durée de l'étude ; celle-ci illustre la volonté de repenser les espaces publics en donnant les meilleurs moyens d'aboutir à des solutions réalisables et esthétiques.

Il a été relevé que le préavis ne traite pas des valeurs en termes de bruit et de qualité de l'air (en application des ordonnances fédérales OPB et OPAir). En ce qui concerne le bruit, il semblerait que chaque plan doit indiquer le « degré de sensibilité au bruit » en fonction des zones. Selon le chef de service, ces données existent et sont actuellement renouvelées. En ce qui concerne la qualité de l'air, en revanche, il lui semble que la compétence est réservée au canton. La commune va se renseigner à ce sujet. De l'avis de la commission, ces données sont pertinentes pour établir un diagnostic complet.

La partie de l'étude consacrée à l'administration publique a été très peu abordée durant la séance et n'a suscité aucune question particulière.

Si la mise à l'enquête du PDM a lieu le premier trimestre 2024, selon l'agenda établi, il est estimé que l'entrée en vigueur ne peut avoir lieu avant 2026.



## 2. Quelques explications sur les trois volets de l'étude :

### A. DIAGNOSTIC

#### But

Il s'agit de réaliser un état des lieux de la mobilité de la commune et l'inventaire des failles du réseau (tronçons dangereux, traversées ou bouts de chemin manquants, impasses, etc.) en mettant en évidence les besoins des habitants. Une attention particulière sera apportée à l'identification d'infrastructures manquantes, telles que pistes cyclables, sentiers, chemins pédestres, parkings et bornes de recharge.

#### Méthode

Cette étude se fera par plusieurs moyens :

- Analyse des plans existants, des études précédentes et des prévisions liées à la croissance de la population et au futur territoire bâti.
- Réalisation d'un micro-recensement (explicitement demandé par la Municipalité dans le cahier des charges). Par des comptages effectués à des endroits stratégiques de la commune, à des heures, jours et périodes différents, on cherchera à établir la répartition des quatre modes de mobilité (vélo, marche à pied, TP, voiture) Une telle statistique est communément utilisée pour caractériser un réseau de mobilité. Elle permettra préalablement d'affiner les mesures à adopter et postérieurement d'évaluer l'efficacité de l'action publique.
- Sondage en ligne. Cette méthode semble être une bonne méthode pour accéder aux avis des citoyens de tout âge.
- L'organisation de balades participatives de divers quartiers vers le centre. L'expérience du mandataire a démontré que cette démarche est efficace pour identifier les soucis rencontrés par les habitants et de relever des données très fines relative au réseau.

### B. DEFINITION DE LA STRATEGIE

But : Sur la base du résultat du volet précédent, il s'agit de définir une politique de la mobilité et une stratégie claire pour la réaliser. La stratégie englobe une part importante d'anticipation des besoins futurs, compte tenu notamment de l'augmentation de la population.

Méthode : Le mandataire a développé un outil qui a démontré son efficacité dans le cadre d'études précédentes, appelé RegioMove. Le but est d'amener un Groupe de travail (GT) à définir la stratégie de mobilité.

Le GT et son travail : Le travail se déroulera au cours de trois ateliers, tels que décrits dans le préavis. A chaque atelier sera attaché un GT constitué en fonction de l'objectif poursuivi. Si le GT réuni dans le cadre du premier et du troisième atelier assemblera uniquement des représentants politiques et techniques de la commune, le deuxième atelier, qui aura pour but de définir les piliers de la stratégie, mobilisera des représentants des autorités politiques, de la population, d'experts en mobilité, d'acteurs privés de la mobilité (ex. VMCV et MVR), de la société locale (ex. commerçants, écoles) et d'associations d'experts (ex. Pro Vélo). Les représentants politiques seront issus du Conseil communal et notamment de la commission consultative sur la mobilité. Lors des ateliers, le GT se penchera sur des scénarii élaborés par la Confédération sur la base des tendances de la société en matière de mobilité.

### C. VOLET OPERATIONNEL

But : la rédaction de fiches de mesures en fonction de la stratégie établie.

Méthode : plusieurs ateliers participatifs dédiés à la mobilité et à l'espace public ouverts à la population.



### 3. Vœux de la commission

- La commission souhaite qu'un effort particulier soit consenti pour s'assurer de l'implication de citoyens de tout âge dans les démarches participatives, p.ex. en passant par les sociétés locales.
- Elle estime qu'il faudrait permettre aux sociétés locales d'intégrer le GT dans le cadre du Volet Stratégie.
- Elle souhaite que toutes les mesures disponibles concernant le bruit et la qualité de l'air fassent partie des données de base servant à l'établissement du diagnostic et que la stratégie adoptée en tienne compte.
- Elle voudrait que le Conseil communal soit régulièrement informé de l'évolution de l'étude.

### 4. Prise de position

La commission reconnaît l'importance de mener l'étude proposée par la Municipalité, par ailleurs demandée depuis plusieurs années dans les deux anciennes communes. La méthode semble adéquate et a l'avantage d'inclure dans le processus à la fois les experts, les représentants politiques, la population et les divers acteurs de la société civile et de se baser sur les résultats d'études précédentes. Selon l'expérience du mandataire, cette démarche devrait aboutir à un document complet et bien accepté.

### Conclusions

Ainsi, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, la commission d'étude vous propose, *à l'unanimité, d'adopter* les conclusions de la Municipalité comme suit :

- d'accorder à la Municipalité un montant de CHF 208'000.- pour l'établissement d'un Plan directeur des mobilités ainsi qu'un Plan de mobilité de l'administration ;
- de financer, en cas de nécessité, tout ou partie de la dépense par un emprunt ;
- d'amortir l'investissement sur une durée de 10 ans.

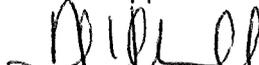
Blonay, le 14 février 2023

Pour la Commission

La Présidente

  
Evelyne Chevallaz Belotti

La Rapporteuse

  
Annalena Hellmüller