

VILLE DE
LA **TOUR**
DE **PEILZ**

COMMUNE DE LA TOUR-DE-PEILZ

RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN DES MURS-BLANCS ET DU
CHEMIN DU VASSIN

BILAN DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

AVRIL 2024

SOMMAIRE

1	EXPLICATION DE LA DÉMARCHE	3
2	SECTEUR CONCERNÉ	3
3	LE SECTEUR TEL QUE VÉCU PAR LA POPULATION	5
3.1	Marche à pied	5
3.2	Vélo	10
3.3	Transports publics	10
3.4	Voiture	11
3.5	Divers : écopoint du chemin du Vassin	12
3.6	Carte de synthèse	13
4	PISTES DE SOLUTIONS	15
4.1	Cadre d'intervention	15
4.2	Pistes de solutions	16
5	SYNTHESE / SUITE DE LA DÉMARCHE	21
	ANNEXES	22

1 EXPLICATION DE LA DÉMARCHÉ

Les chemins des Murs-Blancs et de Vassin à la Tour-de-Peilz devront prochainement faire l'objet de travaux importants en raison du remplacement nécessaire des conduites souterraines vétustes. La Commune, représentée par la Conseillère municipale en charge de l'urbanisme et des travaux publics Elise Kaiser, a souhaité profiter de cet impératif pour réaménager également la surface de l'espace public, en intégrant les riveraines et riverains à la démarche de projet.

Deux soirées d'échanges ont donc été organisées le lundi 19 et le mardi 20 février 2024 avec les habitantes et habitants de chaque chemin. La démarche a été très bien accueillie avec la présence de 42 personnes par soirée.

Les séances se sont déroulées de la façon suivante :

- › Mot de bienvenue et explication de la démarche.
- › Présentation du secteur concerné.
- › Discussion par groupe autour de fonds de carte sur le vécu du territoire (lieux importants, lieux dangereux, habitudes de déplacement, besoins, etc.).
- › Cadre d'intervention : la zone 30, possibilités et contraintes.
- › Discussion par groupe autour de fonds de carte sur les besoins d'intervention.
- › Restitution, clôture.

2 SECTEUR CONCERNÉ

Le secteur amené à être réaménagé est constitué par l'intégralité des chemins des Murs-Blancs et de Vassin.

Le quartier est caractérisé par une topographie en pente et la présence de murs en pierre le long de certains tronçons. Les largeurs des chemins y sont par conséquent parfois contraintes : par exemple, les trottoirs mesurent par endroits moins de 1.5 m de large alors qu'une largeur minimale comprise entre 1.5 et 2.0 m est usuellement recommandée. Le chemin des Murs-Blancs dispose d'un seul trottoir au sud, le chemin de Vassin est équipé des deux côtés de la chaussée, sauf sur son tronçon le plus pentu.

Les sens de circulation ont été adaptés au contexte. En partant du nord, le chemin des Murs-Blancs descend à double sens jusqu'à une intersection où il se divise en deux. Vers la droite, le chemin des Murs-Blancs est d'abord en sens unique descendant avant d'être à nouveau à double sens sur sa partie aval. Vers la gauche, le chemin de Vassin est en sens unique montant depuis l'intersection et à double sens plus bas. Il est en outre interdit aux poids-lourds de traverser le secteur. Les deux axes sont bordés de stationnement limité à 3h, avec macarons. Les 8 places devant l'UAPE sont limitées à 2h et sans dérogation pour les macarons.

Bien que le quartier soit essentiellement résidentiel, il existe quelques attracteurs principalement au bas du chemin de Vassin : la garderie du Parc, le centre œcuménique de Vassin, l'UAPE Clin d'œil et le cimetière, ainsi que le marché des Murs-Blancs, au bas du chemin homonyme, le long de l'avenue de la Perrausaz. Ces commerces et services engendrent un trafic non négligeable, en particulier durant les heures de pointe.

Du point de vue paysager, le quartier possède un patrimoine spécifique avec ses murs en pierre, la



Figure 1 : Vue depuis le chemin des Murs-Blancs

végétation sur le chemin de Vassin et sur le haut du chemin des Murs-Blancs, ainsi qu'un beau point de vue à la bifurcation centrale.

Enfin, une ligne de bus traverse le secteur de bas en haut en passant par le chemin du Vassin. Le réaménagement prévu doit intégrer une mise en conformité du quai avec la loi sur les personnes handicapées (LHand) des deux arrêts Brécheresse et Sichoze.

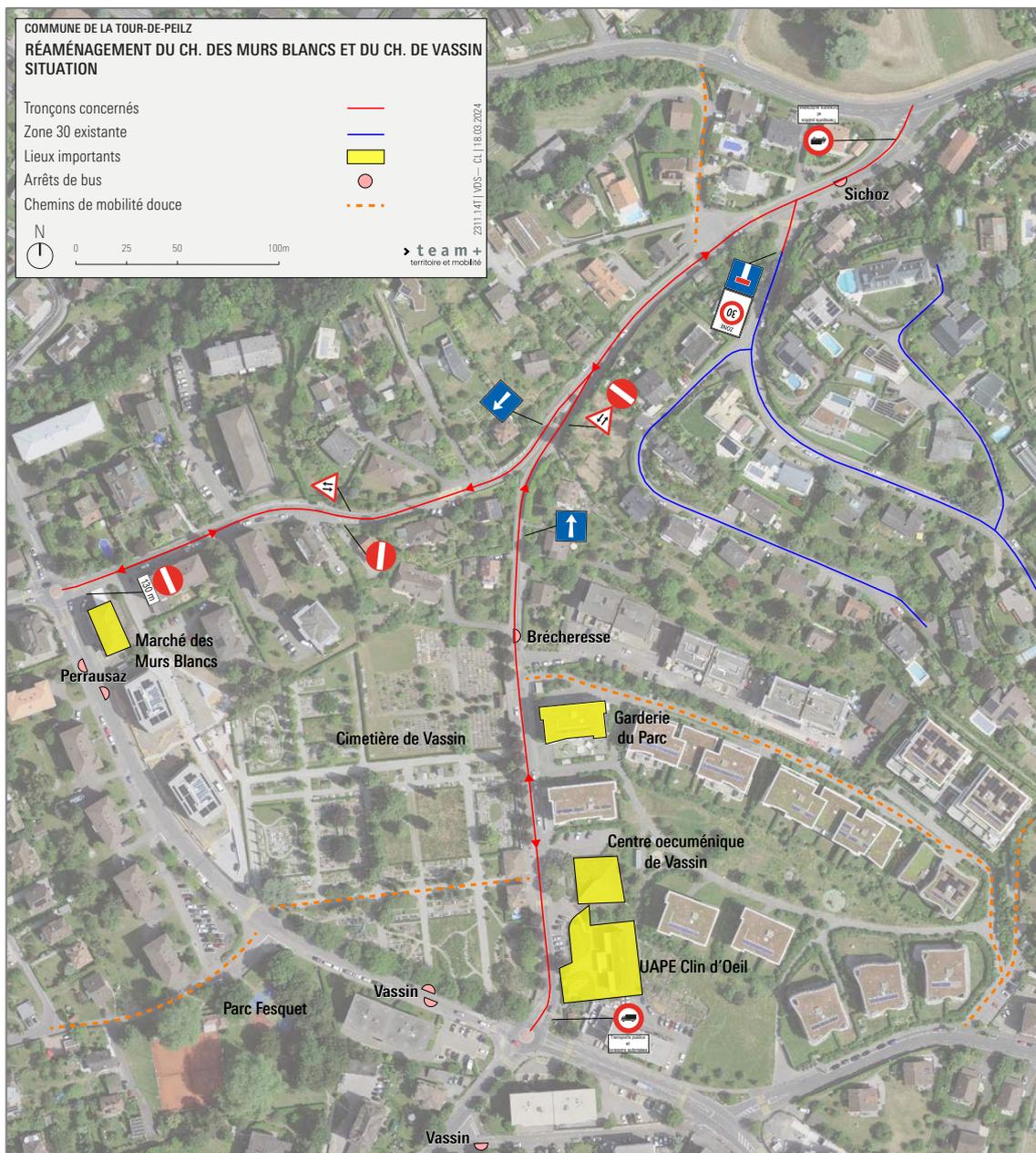


Figure 2 : Secteur concerné

Passages piétons

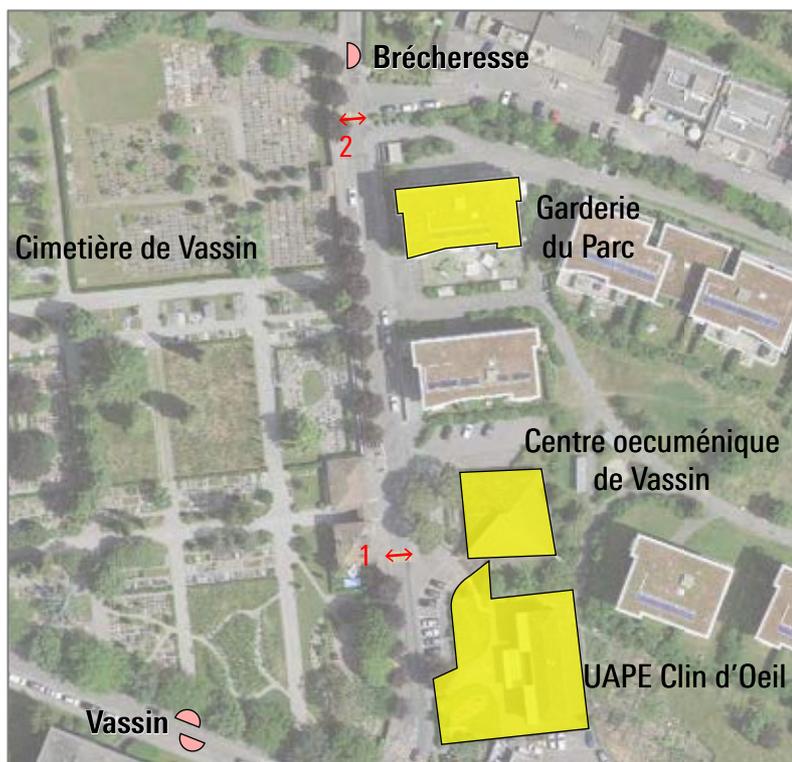


Figure 4 : Traversées piétonnes sur le chemin de Vassin

1. Chemin de Vassin, devant le centre œcuménique : les visiteurs sortant du centre mentionnent que l'ilot végétal et le panneau informatif bouchent leur visibilité sur l'amont du chemin de Vassin créant un sentiment d'insécurité aux abords du passage piétons. De plus, des voitures empiètent sur la zone d'approche lors de l'utilisation du stationnement perpendiculaire à proximité. Les conditions de visibilité sont néanmoins parfaitement conformes aux normes.



Figure 5 : Passage piétons devant le centre œcuménique

2. Chemin de Vassin, à proximité de l'écopoint : les conditions de visibilité sur le passage piétons ont été décrites. Du côté du cimetière, la végétation pèjore la visibilité sur les rares

piétons descendants. De l'autre côté, bien que les conditions de visibilité soient acceptables selon les normes en vigueur, la situation est considérée comme étant dangereuse, car des piétonnes et piétons peuvent surgir de manière abrupte depuis derrière la haie. Les vitesses des véhicules ont également été pointées du doigt sur ce tronçon précédant la montée (prise d'élan).

Enfin, la circulation importante et le stationnement chaotique hors case, constatés aux heures de dépose à la garderie et l'UAPE exacerbent les problèmes de traversées piétonnes sur le chemin de Vassin.



Figure 6 : Passage piétons à proximité de l'écopoint (à gauche derrière la haie) (Source : Apple Maps)

Haut du chemin de Vassin : également ici, la visibilité sur le passage piétons a été dénoncée. Les trottoirs y sont étroits et les vitesses des véhicules élevées. De plus, les contrastes de luminosité peuvent y être important en raison des murs de pierre présents.



Figure 7 : Passage piétons en haut du chemin de Vassin (Source : Apple Maps)

Débouché de la route de Sichoze : les véhicules tournant à droite depuis le chemin des Murs-Blancs ne voient pas une bonne partie de la zone d'approche du passage piétons en raison de la végétation. Le virage du trottoir, en pente et sans surlargeur (mais avec une main courante), est considéré comme étant dangereux, en particulier en hiver dans des conditions de verglas.



Figure 8 : Conditions de visibilité sur le passage piétons au débouché de la route de Sichoze, à droite (Source : Apple Maps)

En dehors du secteur : à l'ouest, la zone d'attente du passage piétons devant le marché des Murs-Blancs est régulièrement empiétée par des véhicules de clientes et clients. Au nord, le passage

traversant la route de Blonay près du débouché du chemin de la Paisible a des mauvaises conditions de visibilité.

Trottoirs

Une majorité des participantes et participants a considéré que les trottoirs sont trop étroits sur certains tronçons. Plus particulièrement, à la séparation du chemin des Murs-Blancs en deux, le trottoir est perçu de manière particulièrement négative : par exemple, le long du chemin de Vassin, le trottoir mesure ponctuellement moins de 1.5 m de large alors que de nombreux parents accompagnent leurs enfants. Les (hauts) murs de pierre, la sinuosité de la route et la vitesse élevée des véhicules accroissent ce sentiment d'insécurité.



Figure 9 : Trottoir étroit sur le haut du chemin de Vassin (Source : Apple Maps)

De plus, les riveraines et riverains du chemin des Murs-Blancs ont déploré l'absence de traversée piétonne et de continuité du chemin vers le Boulevard d'Arcangier piétonne au bas de leur rue.



Figure 10 : Absence de passage piétons et de trottoir au débouché du chemin des Murs-Blancs (Source : Apple Maps)

Conflits d'usage

Bien que les trottinettes à propulsion mécanique et les skateboards soient autorisés sur les trottoirs, ainsi que les cyclistes de moins de 12 ans en cas d'absence d'infrastructure spécifique, les pentes existantes et l'étréouissement des trottoirs peuvent engendrer des situations conflictuelles. Cette situation, est exacerbée par la présence de cyclistes de plus de 12 ans et de trottinettes électriques sur les trottoirs le long des tronçons à sens unique, qui sont dépourvus de contre sens vélo.

Accès privés

Les débouchés de nombreux accès privés ont été régulièrement mentionnés comme étant problématiques, pour les voitures comme pour les déplacements à pied : certains accès ne débouchent pas sur un trottoir et la traversée de la chaussée y est périlleuse, d'autres accès débouchant sur un trottoir peuvent être dangereux pour les personnes s'y déplaçant.

3.2 Vélo

Les cyclistes se sont principalement manifestés sur les deux tronçons à sens unique. Ceux-ci sont en effet régulièrement empruntés à contre sens, soit sur la chaussée, soit sur le trottoir. Le schéma de circulation est jugé comme étant inadapté pour les vélos car la montée sur le chemin de Vassin est très contraignante en l'absence d'assistance électrique alors qu'elle est interdite sur le chemin des Murs-Blancs où la pente est plus douce. La descente du chemin de Vassin, interdite, représente un raccourci attractif pour un certain nombre de destinations.

3.3 Transports publics

Les bus n'ont que peu été mentionnés à l'exception de l'arrêt Brécheresse. A cet endroit, lorsqu'un bus s'y arrête, certaines personnes ont déploré le fait que des véhicules tentent de le dépasser, tandis que d'autres ont regretté la difficulté (voir l'impossibilité) de procéder à cette manœuvre.

L'emplacement de cet arrêt a également été questionné car se situant légèrement trop en amont. L'aménagement de l'arrêt est jugé satisfaisant, un banc ayant été mis en place récemment. Un ombrage naturel serait apprécié en été.

3.4 Voiture

Vitesses

Quasiment à l'unanimité, les assemblées des deux soirées ont jugé que les vitesses pratiquées sont excessives dans le secteur. En particulier sur les deux tronçons en pente et à sens unique, mais également au niveau du carrefour entre la route de Blonay et le chemin des Murs-Blancs dont la géométrie favorise des vitesses élevées.

Accès privés

Des problèmes récurrents de visibilité au débouché des accès privés ont été relevés, que ce soit sur les trottoirs où sur la chaussée. Les conditions de visibilité sont en effet régulièrement entravées par de la végétation ou des murs de pierre. De plus, les vitesses élevées des véhicules prioritaires et parfois la présence vélos ou de trottinettes électriques en contre sens aggravent ces situations.

Stationnement

La question du stationnement est épineuse. D'un côté, la demande en stationnement est ponctuellement très élevée et quasiment personne ne souhaite voir l'offre diminuer. D'un autre côté, le stationnement hors case et la situation chaotique observée aux heures de pointes sur le bas du chemin de Vassin est unanimement considérée comme problématique et l'offre ne peut pas être accrue sur la voirie publique en raison du manque de place.

Le secteur de la crèche est le plus critiqué. De nombreux parents apportent leurs enfants à la garderie en voiture, alors qu'aucune place de dépose n'est présente. Il en résulte du stationnement hors case ou sur des parcelles privées. De plus, comme le chemin de Vassin est à double sens sur cette partie, la majorité des véhicules opère un demi-tour en utilisant les trottoirs et les accès privés.

En outre, du stationnement illégal est constaté sur l'aire de l'écopoint en face du débouché de la route de Sichoze, notamment en lien avec la cabane des scouts à proximité.

Les manœuvres et le stationnement de véhicules de livraison sont jugés problématiques dans le secteur de la crèche, car quotidien et en conflit avec le passage pour piéton.

Enfin, la poche de stationnement perpendiculaire devant l'UAPE engendre des conflits avec le trafic piétonnier, car le trottoir aménagé derrière les places ne respecte pas la ligne de désir des piétonnes et piétons, qui marchent alors parfois sur la chaussée derrière les places. La zone d'attente du passage piétons au nord est également négativement impactée par ces places.

3.6 Carte de synthèse

La carte ci-après synthétise les principaux problèmes relevés par les riveraines et les riverains présents aux ateliers.

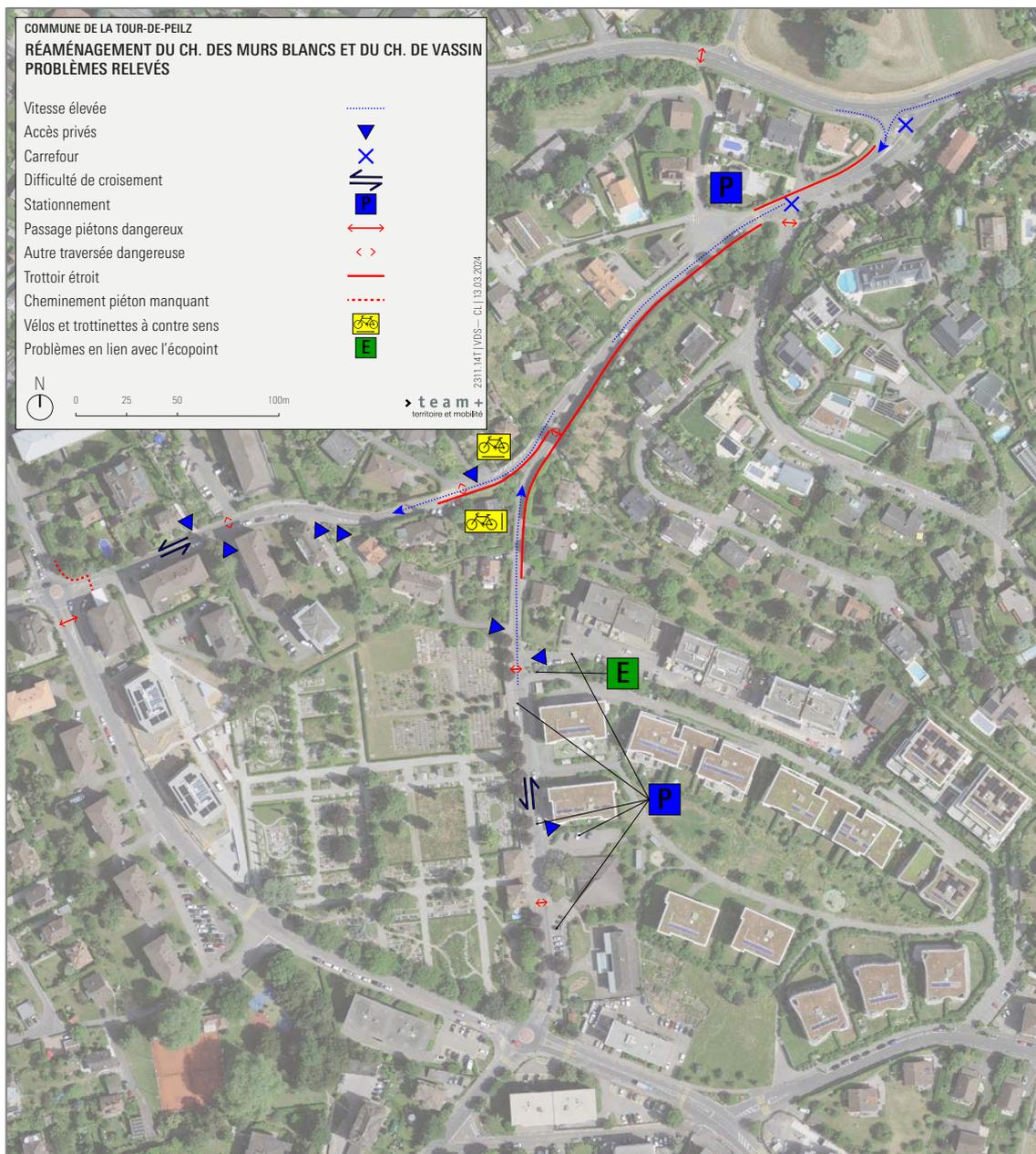


Figure 12 : Carte de synthèse des problèmes mentionnés

La planche ci-après synthétise les commentaires des habitants. Les planches de travail des ateliers sont annexées.

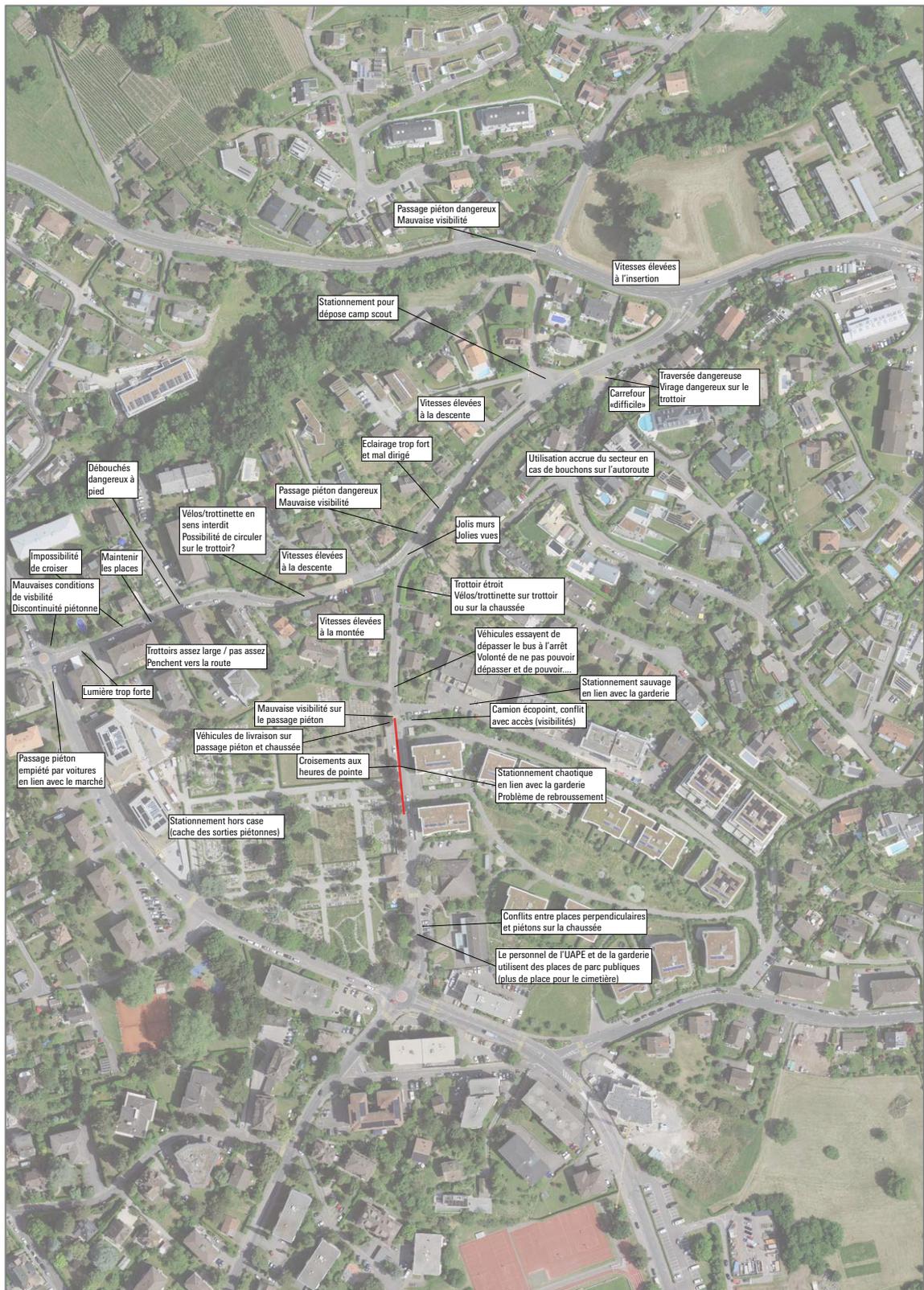


Figure 13 : Synthèse du diagnostic par les habitants

4 PISTES DE SOLUTIONS

La deuxième partie des soirées était consacrée à la recherche de pistes de solutions. Après une brève explication du cadre d'intervention, les participantes et participants étaient invités à discuter en groupe des améliorations souhaitées.

4.1 Cadre d'intervention

Avant même la mention de la zone 30 lors de l'exposition du cadre d'intervention, les vitesses excessives et la nécessité de modération ont été mentionnées à de nombreuses reprises durant la première partie des ateliers.

La zone 30 – Utilité et principes d'aménagement

Le cadre légal dans lequel s'inscrit le réaménagement prévu est celui des zones 30.

Objectifs

Celles-ci permettent notamment d'améliorer la sécurité routière (en particulier des personnes les plus vulnérables), de limiter les nuisances environnementales et de valoriser des espaces publics. En résumé, une amélioration de la qualité de vie des riverains et riverains est recherchée.

Les distances de freinage sont proportionnelles à la vitesse, plus celle-ci est faible, plus la distance de freinage sera courte, ce qui permet d'éviter une bonne partie des accidents. De plus, les éventuels accidents restants sont de manière générale beaucoup moins graves dans des zones 30 car se produisant à moindre vitesse, les chocs y sont donc moins violents.

La consommation d'énergie des moteurs est, à quelques subtilités près, également proportionnelle à la vitesse : les émissions polluantes seront donc plus faibles à 30 km/h qu'à 50. Dans le même sens, le bruit est aussi impacté positivement par l'introduction d'une zone 30.

Enfin, abaisser la limitation vitesse permet également de réduire les largeurs des routes, et donc de donner davantage de place aux modes doux ou à la végétation.

Tout ceci permet d'obtenir des espaces mieux équilibrés entre les différents moyens de déplacement tout en octroyant plus de place à la nature. La cohabitation y est améliorée et apaisée.

Principes d'aménagement

Dans les zones 30, les principes suivants sont usuellement appliqués :

- ▶ La priorité de droite est la règle.
- ▶ En règle générale, on renonce aux passages pour piétons, sauf lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité l'exigent.
 - En raison de l'orientation trafic des tronçons concernés, les passages piétons ont fait l'objet d'une réflexion approfondie quant à leur maintien ou non.
- ▶ Les entrées de zone (et sorties) doivent être très clairement signalées.
- ▶ Les piétonnes et piétons peuvent traverser la chaussée où bon leur semble. Ils ne sont néanmoins pas prioritaires. Si des passages pour piétons sont marqués, comme aux abords des écoles, l'utilisation d'un tel passage est obligatoire, lorsque celui-ci se situe à moins de 50 mètres.



Figure 14 : Un totem boéland

- Contrairement aux zones de rencontre, les véhicules sur la route demeurent prioritaires. Les piétonnes et piétons traversent donc la route avec toute la prudence qui est nécessaire.

4.2 Pistes de solutions

Munis de stylos, de post-its et d'outils d'aménagement, les participantes et participants ont fait l'exercice d'imaginer des aménagements possibles pour leur chemin en réponse aux problèmes relevés en première partie. L'utilisation des outils a été rendue difficile en raison des points de vue parfois divergents. Par exemple, les seuils et chicanes ont été plébiscité par certaines personnes et décriés par d'autres.



Figure 15 : Propositions d'intervention

L'objectif ici n'est pas d'exposer chaque idée et de l'analyser d'un point de vue technique, mais plutôt de résumer les besoins d'intervention évoqués. L'ensemble des propositions (photos des plans) est annexé au présent document.

La conception fine de la zone 30 se fera dans un prochain temps en intégrant du mieux possible les préoccupations de la population.

Chemin de Vassin

Les principaux problèmes relevés sur ce tronçon sont les suivants :

- Traversées piétonnes dangereuses.
- Trottoir étroit dans le virage à la montée.
- Impossibilité pour les cyclistes de descendre par le haut du chemin de Vassin en raison du sens unique montant. Conflits avec trafic en sens opposé et avec trafic piétonnier.
- Arrêt de bus : emplacement et possibilité ou non de dépasser.
- Stationnement : la dépose en lien avec la garderie engendre une situation parfois chaotique et des conflits avec les piétonnes et piétons.
- Vitesses élevées, en particulier à la fin du plat où des automobilistes accélèrent en vue de la montée.
- Débouchés des accès privés.

- Divers : écopoint (conflits entre camion de ramassage et trafic piétonnier), croisements délicats entre deux voitures aux heures de pointes, etc.

Besoins d'intervention :

- Abaissement des vitesses par la mise en zone 30 et aménagement d'éléments modérateurs, notamment sur la montée.
- Passages piétons : sécurisation et éventuel déplacement de trois traversées, maintien du marquage.
- Trottoir : étudier la possibilité d'élargir le trottoir le long de la montée, si nécessaire sécuriser par des potelets.
- Vélo : l'aménagement d'un contre sens cyclable ou l'autorisation de circuler sur les trottoirs a été plébiscité par un certain nombre de cyclistes sur le haut du chemin de Vassin. Toutefois, au vu des largeurs des chaussées et des trottoirs ainsi que de la pente, cette solution paraît très délicate à mettre en œuvre.
- Bus : mise en conformité de l'arrêt avec la LHand, éventuel déplacement vers le bas, disposition de sorte à empêcher ou permettre les dépassements (les deux options ayant été plébiscitées).
- Stationnement :
 - Réorganisation du stationnement devant l'UAPE afin d'éviter les conflits avec le trafic piétonnier.
 - Intervention sur le trafic longitudinal afin d'éviter le stationnement hors case qui péjore les conditions de visibilité sur les passages piétons et qui rend les croisements difficiles.
 - Concevoir une solution pour la dépose et reprise d'enfants à la garderie, ainsi qu'à l'UAPE dans une moindre mesure.
 - Maintenir le même nombre de places.
- Accès privés : diminution des distances de visibilité nécessaires par la mise en zone 30, autres interventions ponctuelles (par exemple, remplacement du mur par une barrière de sécurité à la sortie du garage souterrain après le centre œcuménique).
- action au niveau de l'écopoint lors du ramassage des déchets. La population riveraine s'est montrée divisée sur ce point. Des potelets au droit de la limite du trottoir, ferment l'accès chemin privé. Certains ont proposé de déplacer ces potelets à l'intérieur de la parcelle afin de dégager un espace pour les véhicules en livraison à la crèche ou le ramassage des déchets, d'autres sont partisans d'empêcher toute manœuvre sur ce débouché fortement fréquenté par les piétons.

Chemin des Murs-Blancs – Première section

Ce tronçon comprend le haut du chemin des Murs-Blancs jusqu'à son intersection avec le chemin de Vassin.

Les principaux problèmes relevés sur ce tronçon sont les suivants :

- Traversée piétonne dangereuse au débouché de la route de Sichoze. Le tourne-à-gauche sur le chemin des Murs-Blancs peut aussi être périlleux dans certaines conditions. Passage piétons dangereux au nord, en dehors du secteur.
- Trottoirs étroits.
- Vitesses élevées.
- Stationnement illégal à proximité de l'écopoint en lien avec le camp scout.

Besoins d'intervention :

- Abaissement des vitesses par la mise en zone 30 et aménagement d'éléments modérateurs.

largeurs des chaussées et des trottoirs ainsi que de la pente, cette solution paraît très délicate à mettre en œuvre.

- Stationnement :
 - Intervention sur le trafic longitudinal afin d'éviter le stationnement hors case qui péjore les conditions de visibilité des accès privés et qui rend les croisements difficiles.
 - Garder le même nombre de places.
- Accès privés : diminution des distances de visibilité nécessaires par la mise en zone 30, autres interventions ponctuelles.

La planche ci-après synthétise les commentaires des habitants. Les planches de travail des ateliers sont annexées.



Figure 17 : Synthèse des propositions des habitants

5 SYNTHÈSE / SUITE DE LA DÉMARCHE

La démarche participative a été appréciée par les participantes et participants. Les discussions autour des plans ont permis des échanges intenses et un partage des points de vue enrichissant.

Les personnes présentes aux deux ateliers ont toutes et tous sollicités une réduction des vitesses et un besoin de sécurisation accru pour les déplacements à pied. En termes qualitatifs, la population s'est montrée généralement satisfaite de la situation actuelle, aucun besoin d'amélioration paysagère n'a été relevé. La suppression des passages pour piétons dans les zones 30 est jugée inappropriée dans un contexte avec une forte fréquentation d'enfants (crèche, UAPE, activités du centre œcuménique).

L'offre en stationnement et son organisation est un sujet sensible, la problématique de la dépose à la crèche et à l'UAPE doit être résolue pour le chemin de Vassin, l'offre en stationnement public avec macaron doit être maintenue pour les habitants sur le chemin des Murs-Blancs.

Lausanne, le 24 avril 2024

► **t e a m +**

Véronique de Sépibus, ing. dipl. EPFL

Camille Lepetit, dipl. géographe

6 ANNEXES

6.1 Ressenti de la population







6.2 Propositions d'intervention

Chemin de Vassin









Chemin des Murs-Blancs

