



MUNICIPALITÉ DE BEX

AU CONSEIL COMMUNAL
de et à

1880 B E X

Bex, le 6 novembre 2012

Réponse No 2012/15

au postulat Reynold Cherix intitulé « *Mise en sens unique et gestion de la circulation au centre de Bex, notamment le parking, l'accès à la poste et aux commerces, ainsi que l'arrêt du bus scolaire* ».

Monsieur le Président du Conseil,
Mesdames les Conseillères,
Messieurs les Conseillers,

Dans son intervention, l'auteur du postulat prévoit de développer les points suivants :

- « *le sens unique doit permettre de dégager de l'espace afin de rendre notre Place du Marché plus conviviale, de repenser son arborisation et ses espaces verts de manière à la rendre attrayante ;*

- *les accès au parking doivent être mis en valeur de manière à privilégier l'accès aux commerces de manière ponctuelle et limitée dans le temps ;*
- *l'arrêt du bus scolaire doit être repensé, lieu sécurisé, en dehors des axes routiers et de préférence aux abords des écoles ».*

1) Préambule

Un certain nombre de projets ont déjà été élaborés durant ces vingt dernières années et ont englouti passablement de deniers publics. Aussi, nous renonçons à mandater à nouveau un bureau spécialisé pour étudier cette question. La Commission des circulations doit, dans le cadre de ses compétences propres, étudier plus en profondeur les différentes variantes et possibilités.

Le sens unique est la mesure la plus contraignante et elle conditionne l'ensemble des mesures de parcage dans le postulat. Ces objets sont traités simultanément, l'objectif étant de maintenir toutes les places de parcs actuelles. En outre, la problématique relève d'utilité publique puisque, de fait, elle concerne de près ou de loin l'ensemble de la population bellerine. Toutes les variantes seront évaluées prioritairement sous l'angle :

- de la sécurité générale (piétons, cyclistes, train) ;
- des intérêts des sociétaires de la SIC (clientèle, livraison, tourisme) ;
- des riverains ;
- des automobilistes.

En ce qui concerne le transbordement des écoliers par le bus scolaire, nous avons trouvé une solution dans l'intervalle et la question est maintenant résolue.

2) Rapport et conclusion de la sous-commission de circulation

Afin d'évaluer dans le détail les avantages et inconvénients des différentes variantes, nous avons constitué une sous-commission formée de Madame et Messieurs Valérie Moret, Claude Ruchet, Daniel Cherix ainsi que François Meili et présidée par Monsieur Mario Canapa.

Au terme de leur analyse, nous vous en dévoilons les conclusions :

2.1 Le sens unique d'une manière générale

Avantages :

- ⇒ donne plus d'espace pour une éventuelle amélioration de la Place du Marché ;
- ⇒ offre une à deux places de parc supplémentaires ;
- ⇒ diminue éventuellement le trafic.

Désavantages :

- ⇒ augmente le trafic sur les rues avoisinantes par report de la circulation sur la ruelle du Marché, la rue du Cropt, la rue de Charpentier et la ruelle de l'Indépendance ;
- ⇒ restreint les possibilités d'intégrer d'autres rues à sens unique sur celle-ci ;
- ⇒ risque d'augmenter la vitesse et donc du potentiel d'accidents pour les piétons à cause de la vitesse, laquelle serait à nouveau limitée à 50 km/h ;
- ⇒ engendre des coûts d'aménagement : ralentisseurs, gendarmes couchés, passages à piétons etc ... ;
- ⇒ surprend les touristes confrontés au train et au trafic cycliste arrivant en sens inverse ;
- ⇒ n'améliore guère la dotation en places de parcs ;
- ⇒ pénalise les commerces locaux du centre ville ;
- ⇒ désavantage le trafic agricole et viticole qui accède au Montet par la rue du Signal.

Nous rapportons encore quelques considérations émises en relation avec l'instauration d'un sens unique montant ou descendant.

2.2 Sens unique montant

Avantages :

- ⇒ les voies de gauche diminuent le risque de se trouver face au train ;
- ⇒ les cyclistes montant sont mieux sécurisés car il n'y a pas de croisement ;
- ⇒ l'entrée de la rue du Signal est facilitée pour les gros véhicules (par exemple : Service du feu).

Désavantages :

- ⇒ croisement par deux fois de la route principale ;
- ⇒ parcage temporaire de gros véhicules de livraison ;

- ⇒ sortie à l'équerre de la ruelle du Marché sur la rue Centrale ;
- ⇒ mauvaise visibilité vers la sortie de la banque Raiffeisen.

2.3 Sens unique descendant

Avantages :

- ⇒ fluidité du trafic car pas de croisement à l'entrée et à la sortie du sens unique ;
- ⇒ gain de deux places de parcs ;
- ⇒ parcage temporaire pour les gros véhicules de livraison.

Désavantages :

- ⇒ accès plus difficile à la rue du Signal pour les gros véhicules ;
- ⇒ mauvaise visibilité à la sortie de la Place de l'Orme.

2.4 Conclusions de la commission de circulation

Suite à l'exposé des arguments de la sous-commission, la Commission de circulation se prononce majoritairement contre toutes propositions de modification du sens de circulation et d'amélioration de la Place du Marché.

Le positionnement de la SIC à 99% contre ce postulat a pesé lourd dans la détermination de la Commission car les intérêts des commerçants et artisans de la place sont une priorité.

La sous-commission reconnaît que l'axe traversant du centre pose un problème, mais ceci seulement trois fois par jour en moyenne, aux heures de pose et de prise en charge des élèves de l'Établissement scolaire. Pour ces épisodes de courtes durées qui correspondent souvent encore au passage du BVB, la Commission fait le pari que le bellerin connaît la situation et que, par conséquent, il sait éviter le centre et ses problèmes ...

D'autre part, la configuration des lieux ; soit

- ⇒ les resserrements,
- ⇒ la perte de priorité (priorité de droite),
- ⇒ la faible longueur des tronçons rectilignes,

doit favoriser une vitesse de déplacement plus modérée. Aussi, l'objectif consisterait à valider la zone 30 km/h sans devoir jalonner le parcours d'obstacles supplémentaires comme cela avait déjà été tenté en 2010. Pour y parvenir, la vitesse moyenne sur le tronçon doit être égale ou inférieure à 35 km/h.

Face à l'objection de la Commission, la sous-commission, bien consciente que des améliorations doivent être apportées sur le secteur, propose les alternatives suivantes :

- ⇒ amélioration des entrées du Bourg par des pavés de couleurs ;
- ⇒ construction d'arches ;
- ⇒ surélévation de la voie roulante, ralentisseurs, zones de peinture ayant pour effet de diminuer la largeur de la route ;
- ⇒ maintenir la zone 30 km/h. etc ...

Une fois ces mesures appliquées, la Municipalité doit faire valider la zone 30 km/h auprès des Instances cantonales compétentes.

3) Considérations municipales

Visiblement, le projet n'a pas trouvé grâce auprès des parties consultées.

Nous avons toujours dit que nous renoncerions à nous positionner contre les intérêts des commerçants et artisans. Si Bex veut garder un peu d'attractivité, elle doit rester dynamique et accessible pour ses concitoyens.

L'ensemble des mesures proposées dans le postulat tenait compte à nos yeux de ces considérations d'accessibilités et de parcage par exemple.

Il faut ici également corriger quelques considérations de la sous-commission, lorsqu'elle affirme qu'un sens unique aurait pour conséquences :

- a) « *une augmentation potentielle du risque d'accidents pour les piétons à cause de la vitesse car celle-ci reviendrait à 50 km/h* ». Cette affirmation est fautive, un sens unique n'implique aucunement l'obligation de réinstaller un 50 km/h avec ses risques et ses inconvénients (passages piétons par exemple) ;
- b) une « *mauvaise visibilité à la sortie de la banque Raiffeisen et à la sortie de la Place de l'Orme* » ainsi qu'à la « *sortie à l'équerre de la ruelle du Marché sur la rue Centrale* ». Ces difficultés existent déjà et ne sauraient être imputées à la mise en place d'un sens unique.

- c) « *si l'on restreint trop la circulation, les commerces vont être pénalisés* ». Depuis le début des travaux à l'ancien bâtiment administratif, nous supportons une situation de demi sens unique puisque l'accès depuis le côté Aigle de l'axe est condamné et qu'il ne subsiste qu'un petit passage par la ruelle de l'Indépendance. A ce jour, aucune plainte sur l'accès aux commerces ou sur d'hypothétiques manques à gagner ne nous est parvenue.

L'analyse faite par la sous-commission permet de penser que le sens unique descendant serait la meilleure solution pour des raisons de fluidité en entrée et sortie de zone, ainsi que pour les accès à la Poste s'il devait subsister. La poursuite de cette analyse partira de cette hypothèse.

Nous reconnaissons que le sens unique générerait du trafic supplémentaire sur la rue du Cropt pour les véhicules descendants et que l'utilisateur venant des hauts de Bex aura à parcourir un chemin plus grand pour sortir du centre et retourner sur l'axe Bex - Villars. Par ailleurs, nous considérons que l'accès aux places de parc de la Place de l'Orme et de la rue du Signal en zone 20 km/h ou zone de rencontre doit perdurer et qu'il ne pose pas de problèmes majeurs pour en ressortir, contrairement aux conclusions de la Commission.

Dans notre analyse, nous devons aussi admettre que la population bellerine (6'540 habitants) ne représente peut être pas une masse critique assez élevée pour l'instant pour générer des perturbations devant engendrer la prise de mesures supplémentaires par rapport au trafic au centre du village. Si certaines améliorations proposées en contrepartie par la Commission peuvent être réalisées, la situation du centre devrait être supportable par l'ensemble des utilisateurs et des riverains.

Enfin, nous constatons que l'unanimité des commerçants et artisans n'est pas prête au changement pour l'instant et cet élément est déterminant dans notre prise de position. Il n'en demeure pas moins que toutes les parties concernées par cette question, les riverains notamment, n'ont pas été consultés. Toutefois, nous n'avons à ce jour enregistré aucune proposition ou réclamation.

4) Conclusions

En conclusion à cette réponse au postulat du conseiller communal Reynold Cherix, nous vous proposons le statu quo, soit de maintenir les deux sens de circulation pour le moment.

Nous nous engageons cependant à :

- ⇒ marquer l'entrée de la zone 30 km/h avec une peinture afin de créer un effet optique incitant à une réduction de la vitesse des véhicules ;
- ⇒ dans un deuxième temps ou en substitution à la première mesure, si le budget le permet, créer une bande pavée sur une dizaine de mètres ;
- ⇒ définir les endroits des deux entrées du tronçon concerné qui permettrait d'installer un indicateur de vitesse instantané.

Nous vous confirmons ce qui précède et nous vous présentons, Monsieur le Président du Conseil, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, nos salutations les meilleures.

Au nom de la Municipalité

Le syndic :

Le secrétaire :

P. Rochat



D. Lenherr

