

Compte rendu de l'atelier participatif

30 novembre 2022

Montreux, Salle Omnisports du Pierrier



Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Qu'est-ce qu'une démarche participative ?	5
3. Méthodologie.....	5
3.1 Démarche en plusieurs étapes	5
3.2 Communication, information et public-cible	5
3.3 Déroulement de l'atelier	6
4. Résultats de l'atelier participatif	7
4.1 Atelier de diagnostic en groupe.....	7
4.2 Posters thématiques et table ronde de l'expert.....	8
4.3 Priorisation des éléments relevés de manière individuelle.....	10
5. Synthèse et implications pour la suite du projet.....	14
Annexes	15

Le présent document a été produit par le bureau d'aménagement du territoire Repetti sàrl à Montreux, bureau d'étude en urbanisme.

Pour traiter :

Repetti sàrl
Rue industrielle 16
1820 Montreux
021 961 1356

info@repetti.ch

1. Introduction

L'Association de communes Sécurité Riviera (ASR) a aujourd'hui son siège à Clarens. Un nouveau propriétaire a le projet de revaloriser sa parcelle et des négociations sont en cours pour une prolongation du bail qui est arrivé à échéance.

L'ASR cherche donc un nouveau site. Elle souhaite profiter de ce déménagement pour réunir la plupart des services de sécurité publique de la Riviera : Police Riviera, Ambulances, SDIS, Protection civile, Services généraux ainsi que plusieurs partenaires externes à l'ASR comme le Ministère public ou la Police cantonale. Cette stratégie, adoptée en Comité de direction en 2018, a été présentée aux Municipalités en mai 2019, avec plusieurs variantes d'antennes locales.

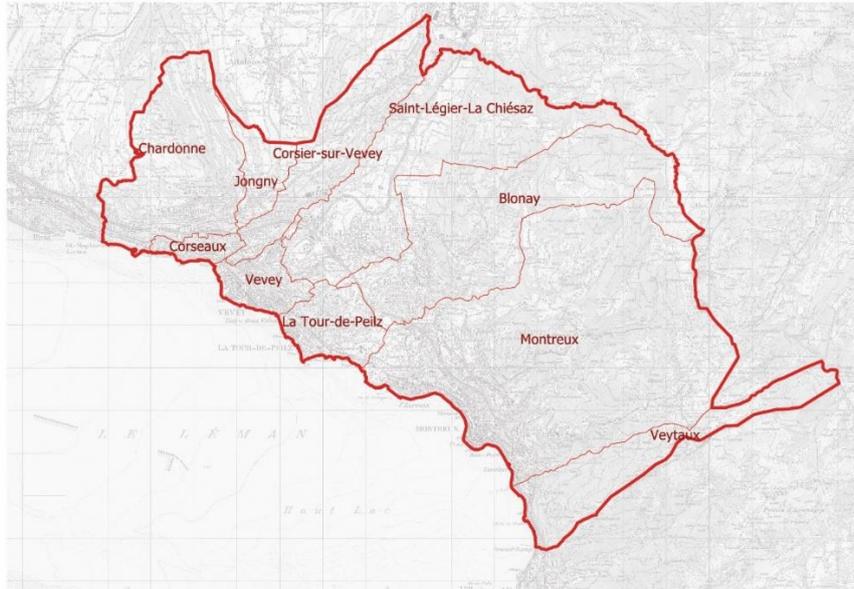


Figure 1 : Périmètre d'intervention

Les règles en lien avec l'aménagement du territoire imposent à l'ASR de trouver un site qui se trouve déjà en zone à bâtir, ou, à défaut, de démontrer l'absence de possibilité d'accueillir le nouveau site dans les zones à bâtir existantes.

L'ASR a analysé différentes localisations plausibles pour l'implantation de la Maison de la sécurité publique. Sur cette base, elle a décidé d'approfondir les travaux sur le site « En Saussaz » (parcelle n° 2019), à Montreux. Celui-ci présente une situation idéale au niveau des distances d'intervention, permet une bonne intégration avec le contexte environnant et favorise une importante synergie avec les infrastructures sportives situées à proximité. L'analyse multisites est consultable sur le site internet de l'ASR.

La Municipalité de Montreux a souhaité que l'ASR réalise une étude de faisabilité, comprenant une démarche participative, portant sur la possibilité d'implantation de la nouvelle Maison de la sécurité publique sur la parcelle n° 2019, avant de lancer les travaux liés au nouveau plan d'affectation.

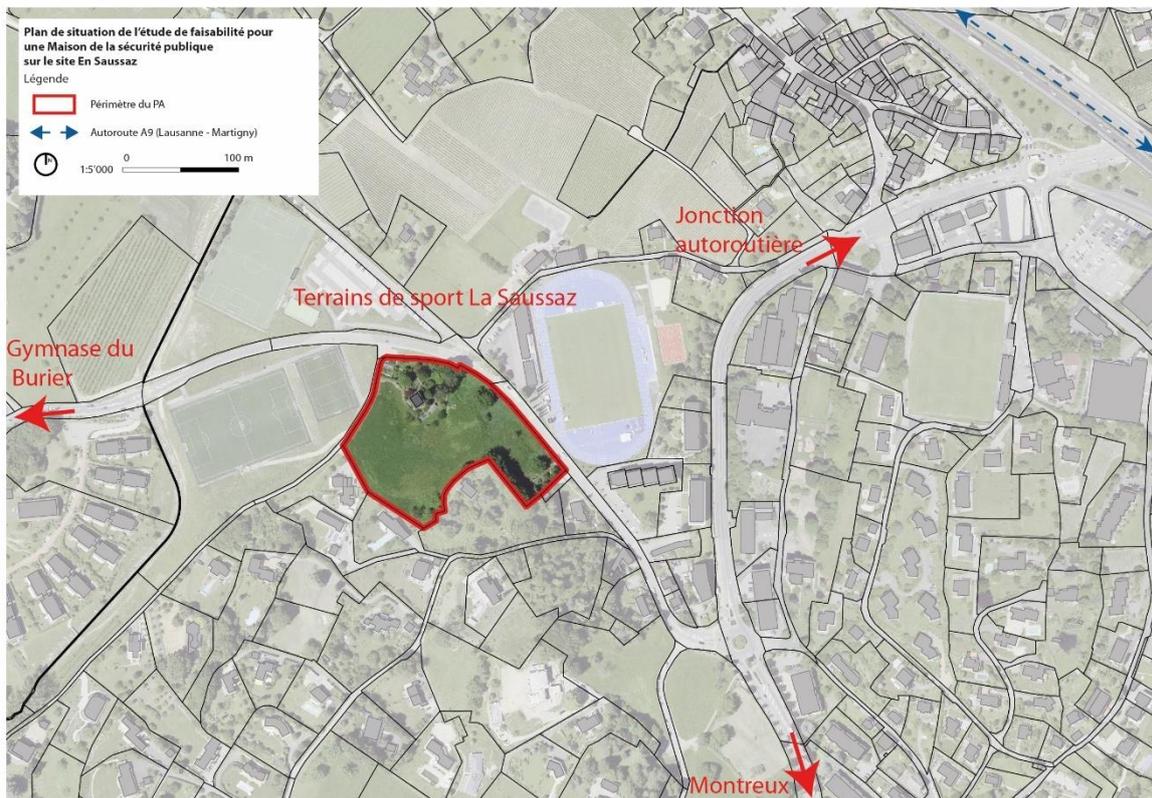


Figure 2 : Carte de situation

Sur cette base, l'ASR a organisé un atelier participatif en lien avec ce projet de planification, en y invitant la population, les usagers et les acteurs politiques. Cet atelier participatif a eu lieu le 30 novembre 2022. Il avait pour objectif de présenter les démarches et d'exposer les premières réflexions en cours. Pour ce faire, plusieurs temps d'échange ont été prévus avec les participants, permettant de traiter le développement de ce nouveau secteur sous plusieurs angles.

Le présent rapport a pour objectif de retranscrire l'organisation du processus de démarche participative, d'explicitier le déroulement du premier atelier participatif, ainsi que de synthétiser les principaux résultats obtenus sur la base des discussions et des données récoltées.

L'organisation et l'animation de l'atelier a été assurée par le bureau Repetti sàrl, urbanistes à Montreux.

2. Qu'est-ce qu'une démarche participative ?

La démarche participative mobilise la population dans un processus d'élaboration d'un projet de développement urbain, dans le but cerner ses attentes, pratiques, usages et idées d'aménagement en lien avec le secteur concerné ; ceci afin de les traduire au mieux dans le cadre de la planification, et ce pour autant qu'ils concernent l'intérêt public.

La finalité de la démarche est de fournir aux urbanistes et décideurs un maximum d'informations en provenance des habitants, usagers du site et associations de la société civile. Cela permettra ainsi de réaliser le projet le plus adéquat à son contexte, tout en gardant à l'esprit que le projet final sera réalisé par des professionnels.

La démarche participative ne consiste donc pas en une prise de décision définitive en elle-même ou une remise en question du pouvoir décisionnel traditionnel. En effet, elle vise à prendre connaissance des problématiques et spécificités du site concerné et entendre les attentes de chacune des personnes concernées. De plus, bien que la démarche participative permette de traiter des thématiques diverses, toutes ne sont cependant pas abordables, beaucoup étant régies par des outils règlementaires ou légaux relevant de décisions de la part de l'autorité communale ou du maître d'ouvrage.

La démarche participative tend également à sensibiliser la population aux enjeux en lien avec l'aménagement du territoire, ainsi qu'à l'informer sur la réglementation en vigueur et les procédures liées.

Dans la mesure du possible, les résultats de la présente démarche participative sont intégrés à la planification en cours.

3. Méthodologie

3.1 Démarche en plusieurs étapes

Plusieurs étapes sont envisagées durant l'élaboration du projet, afin de prendre en considération les attentes et remarques de la population. La première, sous forme d'atelier, s'est déroulée le 30 novembre 2022, suite à l'étude de faisabilité menée par les mandataires présents à cette soirée.

D'autres ateliers seront organisés dans le cadre des processus en rapport avec le plan d'affectation et le concours d'architecture.

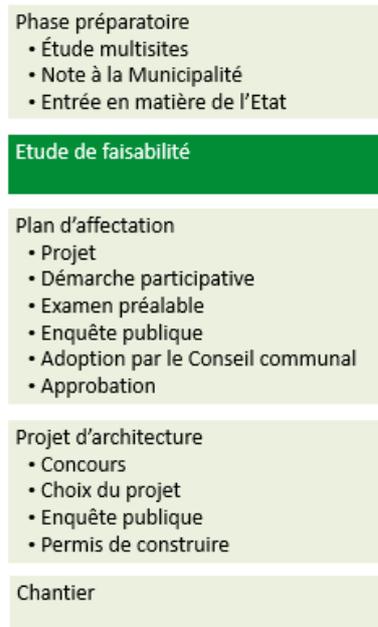


Figure 3 : Organisation de projet

3.2 Communication, information et public-cible

L'information concernant le premier atelier participatif a fait l'objet d'une campagne de communication sur le site internet de l'ASR. Un tout-ménage a également été envoyé à tous les habitants du quartier de Chailly en se référant au code postal.

L'inscription aux ateliers s'est faite via un formulaire en ligne. La participation à l'atelier était ouverte à toute personne intéressée.

En complément, des invitations ont été adressées directement au public-cible identifié pour participer à cet atelier, afin de nommer quelques représentants, à savoir :

- Le Conseil communal de Montreux ;
- Le Conseil intercommunal de l'ASR ;
- Les associations sportives présentes à proximité du site ;
- Les sociétés de développement locales ;
- Les professionnels de Police Riviera, Ambulances, SDIS, Protection civile, Services généraux, Ministère public, Police cantonale, Gendarmerie, ECA.

Ont également assisté à l'atelier des membres de la Direction de l'ASR, ainsi que ceux de la Commission de gestion, les mandataires Transitec (mobilité) et Enoki (conception durable) ainsi que le bureau Repetti sàrl (urbanisme), qui ont animé la rencontre.

3.3 Déroulement de l'atelier

L'atelier a réuni environ soixante participants, ainsi qu'une vingtaine de représentants de l'ASR, de sa Commission de gestion, de la Municipalité de Montreux et des mandataires. Les participants ont été répartis de manière aléatoire en six groupes de travail d'environ dix personnes.

Après une introduction par l'ASR, une première explication réalisée par les mandataires a permis de présenter le contexte du projet en lien avec les études déjà menées, ainsi que le cadre légal cantonal et fédéral. Par la suite, une introduction aux buts et principes d'une démarche participative a été apportée, précisant notamment son déroulement au regard du calendrier du projet et les règles encadrant le processus.

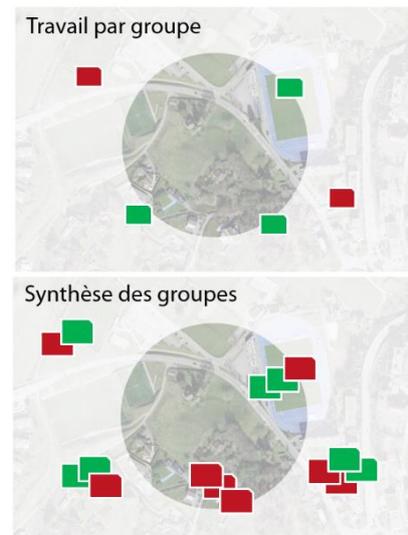
Ces éléments ont permis d'introduire la première activité de la soirée.

Activité 1 – Atelier de diagnostic en groupe

Une activité de diagnostic sur plan a été proposée, afin de relever les forces/opportunités et les faiblesses/risques du site et du futur développement attendu. Ces éléments ont été discutés et priorisés en groupe, pour favoriser les propositions consensuelles. Les éléments relevés étaient notés sur des papiers verts pour les forces/opportunités et des papiers rouges pour les faiblesses/risques.

Par la suite, il a été demandé à une personne du groupe d'expliquer au reste de l'assemblée les éléments relevés en commun.

L'animateur a collecté les papiers et les a classés par thématique, définissant ainsi une première priorisation. Les éléments les plus consensuels ont en effet été indiqués par la majorité des tables, et donc un regroupement important de papiers similaires.



Activité 2 – Posters thématiques et table ronde de l'expert

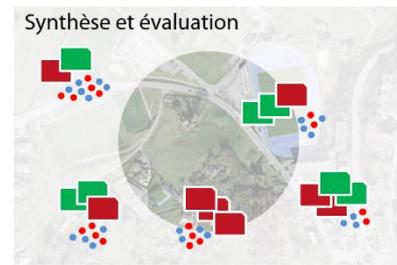
Le second temps participatif a consisté en une présentation par chacun des mandataires des principales orientations retenues dans l'étude de faisabilité pour les trois thématiques concernées (urbanisme, mobilité et durabilité). Chacun des groupes a pu prendre connaissance de chacun des posters et échanger avec l'expert sur les choix actuellement retenus. Les posters thématiques figurent en annexe du présent compte-rendu.

Activité 3 – Priorisation des éléments relevés de manière individuelle

Dans un dernier temps, les participants ont apposé, de manière individuelle, des indicateurs sur les éléments qu'ils jugeaient les plus importants. Ils avaient à disposition six indicateurs chacun, trois pour relever les sujets de préoccupation (rouge) et trois pour relever les sujets de satisfaction (bleu). Ainsi, cette priorisation des éléments relevés a permis de mettre en avant les éléments les plus importants et consensuels.

S'en est suivie une discussion libre en séance plénière.

L'atelier a finalement été clos par un apéritif.



4. Résultats de l'atelier participatif

4.1 Atelier de diagnostic en groupe

Le premier temps de l'atelier a consisté à identifier les attentes et préoccupations des participants face au projet, avant de présenter le projet. Les éléments relevés *a priori* ont été notés sur des papiers verts pour les forces/opportunités et des papiers rouges pour les faiblesses/risques. Sur la base des éléments relevés, les thématiques suivantes sont ressorties :

Synergie avec les terrains de sport :

Certains participants relèvent comme opportunité la synergie et la proximité future avec les terrains de sport existants, pour le personnel de l'ASR et les associations sportives. D'autres considèrent que la synergie n'est pas possible car les terrains sont déjà très utilisés. De plus, certains participants considèrent que la région manque de zones sportives et que le site « En Saussaz » est l'emplacement idéal pour compléter les équipements sportifs existants.

Par ailleurs, les participants sont partagés sur la compatibilité entre les usagers des installations sportives et les véhicules d'intervention, notamment pour la problématique du bruit et l'insécurité liée aux départs des véhicules en urgence, qui pourrait favoriser le risque d'accident.

Synergie liée au regroupement des différents corps de métier :

Les participants trouvent généralement pertinente la centralisation de la chaîne des « feux bleus », qui permettra à l'ensemble des corps de métier d'agir ensemble, ainsi que d'assurer l'entretien des véhicules de manière coordonnée. Ils considèrent que la rénovation des infrastructures est nécessaire.

Certains participants s'interrogent cependant sur la raison d'une centralisation de l'ensemble des forces sur un même site. Ils craignent que ceci implique une disparition de l'offre de proximité (en particulier pour la police et les pompiers). D'autres considèrent qu'un même site présenterait un risque de concentration et une perte de la proximité directe. Ce point est modéré par des participants qui estiment que le site est bien situé géographiquement.

Certains participants demandent pourquoi ce site a été choisi et considèrent que la proximité avec la population n'est pas assez prise en compte.

Certains mettent en évidence le sentiment de sécurité renforcé pour le voisinage.

Charge du trafic :

Certains participants identifient l'accessibilité du site comme un point fort, du fait du positionnement du site.

La plupart des participants relèvent cependant que le réseau existant est chargé dans le secteur de Chailly et craignent une charge plus importante avec le trafic généré par la Maison de la sécurité publique. Ils sont inquiets de l'impact du trafic sur le voisinage.

Certaines personnes s'interrogent sur la mobilité future des pompiers volontaires, en lien avec le devenir des autres sites existants.

Des participants considèrent que les transports publics ne sont pas assez développés et que les aménagements manquent pour les piétons. De plus, lors d'évènements, les accès vers et depuis l'autoroute sont bloqués. Ils jugent que la distance et le temps d'intervention pour les véhicules d'urgence pourraient être impactés, au vu de la surcharge de trafic.

Nuisances sonores :

Les participants craignent les nuisances sonores qui seront générées par l'utilisation future du site par une Maison de la sécurité publique (sirènes, trafic généré, etc.).

Ils s'interrogent sur l'usage futur des installations existantes de Montreux et Vevey et notamment le maintien des départs depuis ces sites.

Emplacement :

Des personnes craignent la perte d'un espace actuellement non bâti et de verdure, du fait du futur développement sur le site. Certaines demandent la préservation des valeurs naturelles du site, notamment avec un étalement limité des futures constructions.

Certains participants considèrent que le bâtiment sera imposant à proximité d'une zone de faible densité.

Plusieurs s'interrogent sur le type de procédure pour la modification de l'affectation en lien avec la zone réservée de Montreux.

4.2 Posters thématiques et table ronde de l'expert

Sur la base de posters (annexés au présent rapport) sur les thèmes de l'urbanisme, de la mobilité et de la durabilité, chaque expert a présenté les réflexions menées et les conclusions formulées lors de l'étude de faisabilité. A la fin de chaque présentation, une discussion a été ouverte. Les thématiques évoquées ont principalement été les suivantes :

Urbanisme :

Les discussions ont porté sur le choix du site, comme seule zone à bâtir non bâtie dans la région permettant d'accueillir dans de bonnes conditions une Maison de la sécurité publique. Aujourd'hui, aucun terrain sur la Riviera ne permet d'accueillir une Maison de la sécurité publique sans réaliser un plan d'affectation.

La présentation d'esquisses d'implantation du parking souterrain et des bâtiments administratifs ont permis de démontrer la faisabilité du développement du projet sur le site.

Les discussions ont permis de mettre en évidence la volonté de créer des synergies en créant un dojo et des aménagements extérieurs ouverts au public (fitness urbain, pumphack, piste finlandaise, etc.), ainsi que la possibilité d'ouvrir la cafétéria de la Maison de la sécurité publique aux pratiquants des sports, voire son parking en cas de manifestation sportive. Il est également rappelé la nécessité de pratiquer le renforcement musculaire lorsqu'on est un professionnel de la sécurité publique et donc le besoin d'installations sportives.

Les discussions ont également permis de présenter le dispositif et la complémentarité entre une Maison de la sécurité publique sise sur le site « En Saussaz » avec des antennes décentralisées de la police et des pompiers.



Mobilité :

Les discussions se sont surtout focalisées sur l'augmentation des charges de trafic dans un secteur qui est déjà congestionné aux heures de pointes, selon les différents participants. Même en évoquant le fait que la situation allait s'améliorer avec les adaptations des deux intersections (autoroute et giratoire de la Saussaz), des réticences perdurent. Les riverains redoutent de ne plus pouvoir sortir de chez eux. Les différents acteurs des services d'urgence ne voient néanmoins pas trop de difficultés de circulation. En effet, lorsqu'ils enclenchent les « feux bleus » ils peuvent circuler sans problème et les voies de bus permettent aussi une bonne circulation.



Les modes de mobilité dite « douce » ont aussi été discutés, notamment la liaison entre l'arrêt de bus de la Saussaz et le site. Selon les participants, il sera difficile d'améliorer la situation, les contraintes étant fortes au niveau de l'approche du giratoire. A voir néanmoins si d'autres itinéraires sont possibles (en aménageant le chemin existant en lien avec le passage sous voie). Une amélioration des aménagements pour les vélos a aussi été évoquée et devrait être plus mise en avant.

Pour les transports publics, une opportunité a été soulevée. Le projet devrait / devra permettre une amélioration de l'offre dans le secteur.

Durabilité :

Les enjeux de durabilité n'ont pas fait l'objet d'attentes ou préoccupations identifiées par les participants dans le premier moment de l'atelier participatif. Ceci bien que la thématique avait été annoncée.

La méthodologie ayant mené à la définition des thématiques, actions et scénarios d'engagement a été présentée aux groupes. Pour le projet, l'aspect de la durabilité a été traité lors d'une phase très en amont, nécessaire pour être intégrée de manière efficace et rationnelle. Mais cela manque probablement d'aspects concrets pour un public qui n'est pas toujours habitué aux processus urbanistiques et architecturaux. Les références ont intéressé le public mais ont également parfois créé des questionnements, plus par rapprochement architectural que par celui lié à la durabilité.



Quelques questions ont été posées ; les réponses sont données en *italique* :

- L'acte de construire est-il réellement durable ?
 - o *Il est durable lorsqu'il répond à un besoin avéré et qu'il intègre une stratégie multithématique, afin de limiter l'impact de la construction et de l'exploitation, ce qui est le cas pour la Maison de la sécurité publique.*
- Comment combiner le photovoltaïque et la végétation en toiture ?
 - o *Il existe aujourd'hui des solutions techniques simples et abordables permettant de combiner les deux procédés sur une surface identique, répondant aux enjeux liés à l'eau et à la biodiversité, en favorisant même la production énergétique par rapport à une toiture photovoltaïque classique.*
- Les façades seront-elles végétalisées ?
 - o *Il est plus rationnel d'accorder une importance aux surfaces végétalisées selon l'ordre suivant, pour des questions de faisabilité et d'impact : les surfaces de pleine terre, les surfaces au sol, les toitures, et ensuite les façades. L'idée n'est pas exclue, mais devra être proposée par le biais d'un système simple et autonome.*
- Est-ce que les bâtiments ne seront pas trop volumineux/denses ?
 - o *Cette question est fortement liée au thème de l'urbanisme. Toutefois, un bâtiment plus dense et compact aura un impact écologique et une consommation énergétique réduits. Il est également important de bâtir en zone urbanisée et d'exploiter au mieux le potentiel constructible de la parcelle, ce que vise le projet avec un principe d'extension possible.*
- Est-ce réellement écologique de construire en bois ?
 - o *Construire en bois aura pour conséquence une réduction importante de l'énergie grise liée à la construction et donc de l'impact écologique du bâtiment. Cela permettra également de favoriser une filière et des ressources locales, ainsi que de meilleures conditions de travail.*

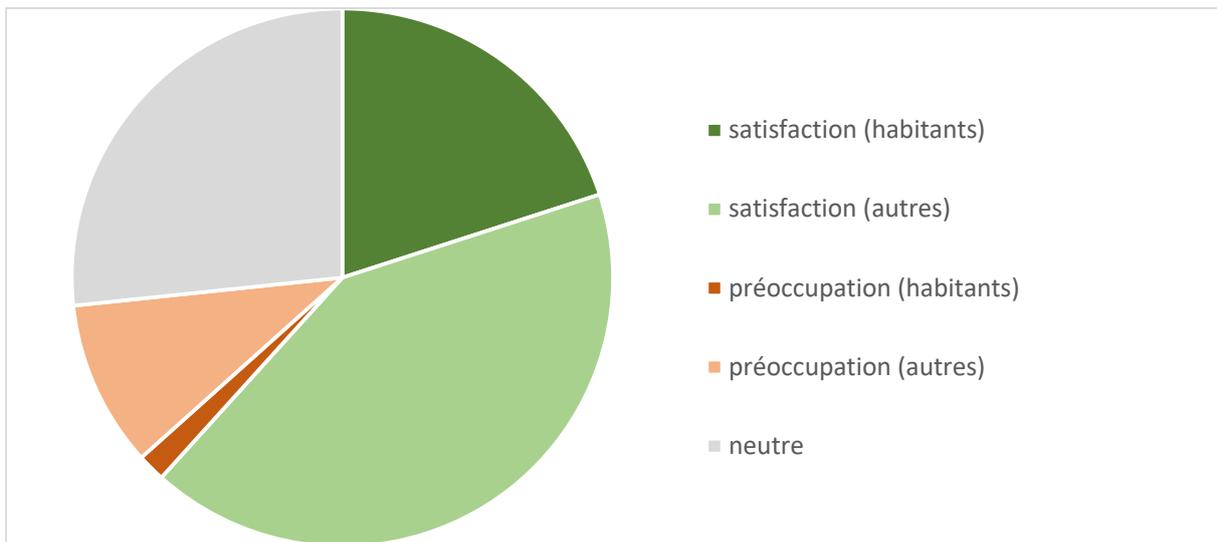
4.3 Priorisation des éléments relevés de manière individuelle

Sur la base de la présentation des résultats de l'étude de faisabilité, il a été demandé aux participants d'évaluer si les éléments présentés apportaient les réponses nécessaires aux participants. Si les sujets identifiés par les participants demeuraient un sujet de préoccupation, un indicateur rouge était apposé. Si les résultats de l'étude de faisabilité apportaient des réponses suffisantes, l'indicateur choisi était de couleur bleue.

Les illustrations ci-dessous synthétisent les indicateurs apposés, par thématique. Les indicateurs comprenant un point noir ont été utilisés par les habitants.

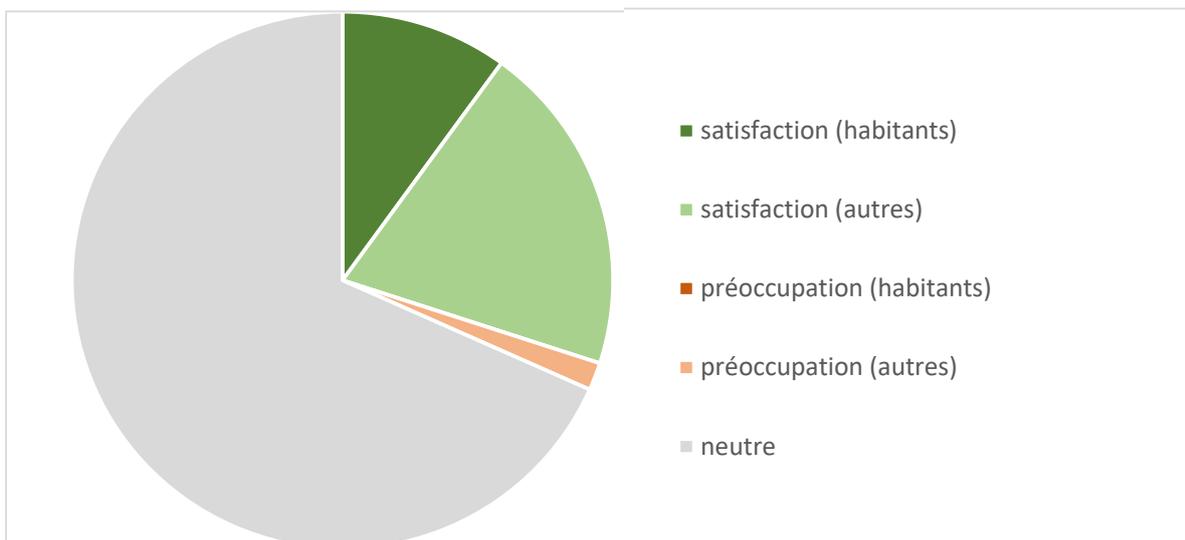
Synergie sport

La majorité des participants est satisfaite des réponses apportées par les différents experts (39 votes). Quelques participants restent préoccupés (7 votes rouges).



Synergie « feux bleus »

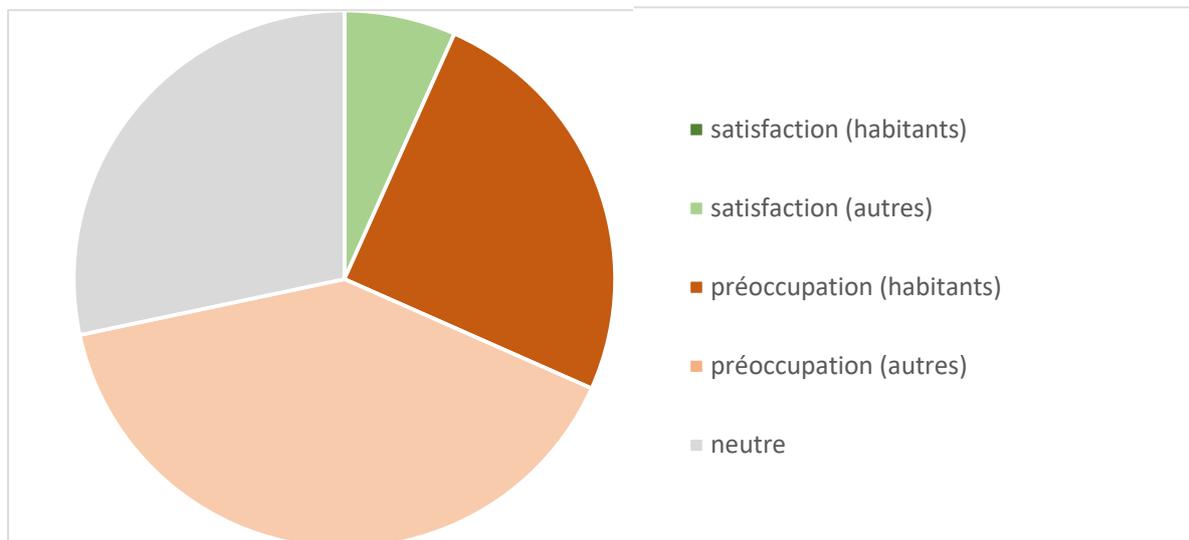
La majorité des participants est satisfaite des réponses apportées par les différents experts (18 votes). Un participant reste préoccupé.



Trafic

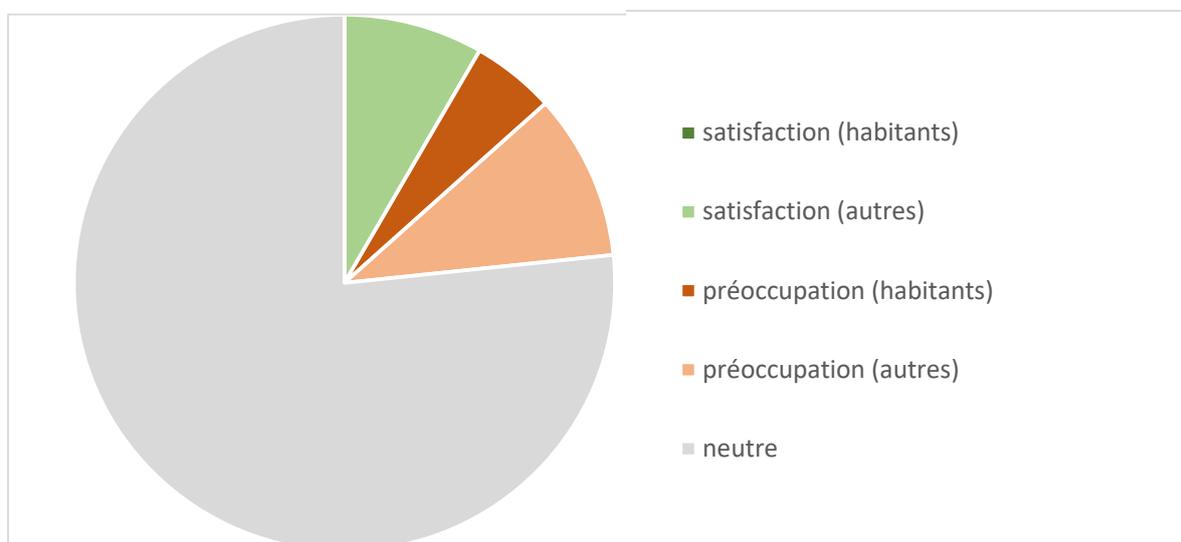
La majorité des participants reste préoccupée par les questions de surcharge de trafic (38 votes). Quelques participants sont satisfaits par les réponses apportées (4 votes bleus).

Les habitants représentent la moitié des participants préoccupés par cette question.



Développement

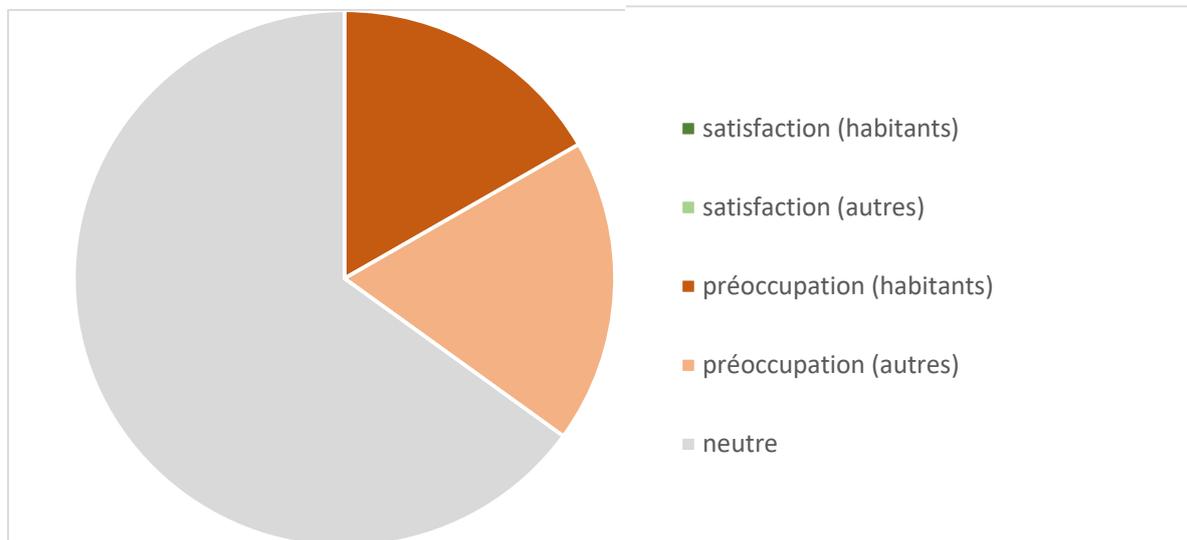
La majorité des participants considère que les réponses apportées pour le développement des futures constructions sont préoccupantes (12 votes). Quelques participants sont satisfaits (5 votes).



Bruit

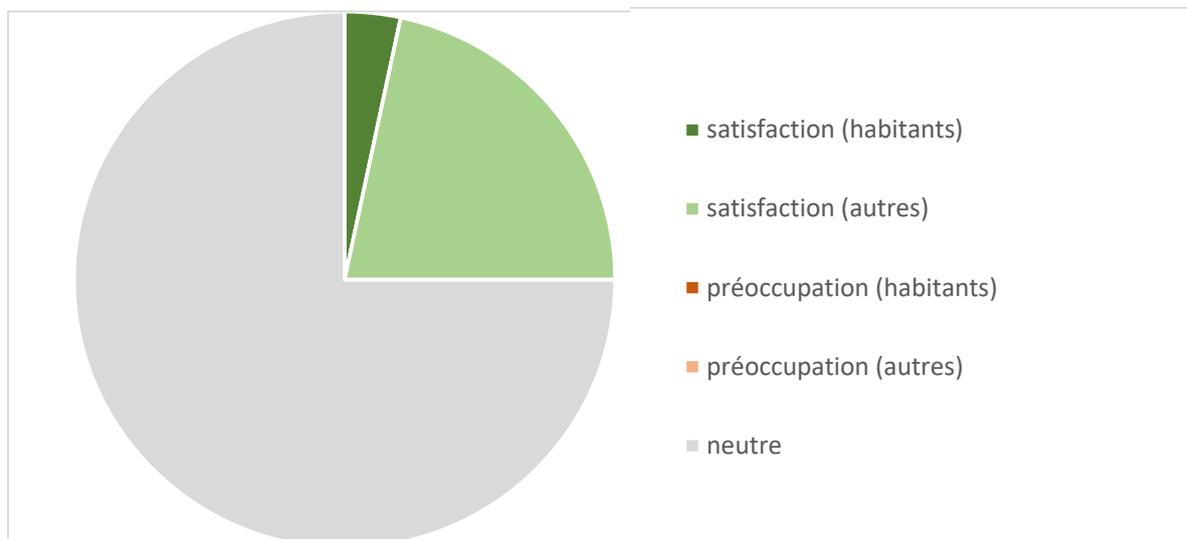
La majorité des participants reste préoccupée par les questions de nuisances sonores (21 votes).

Les habitants représentent la moitié des participants préoccupés par cette question.



Centralisation

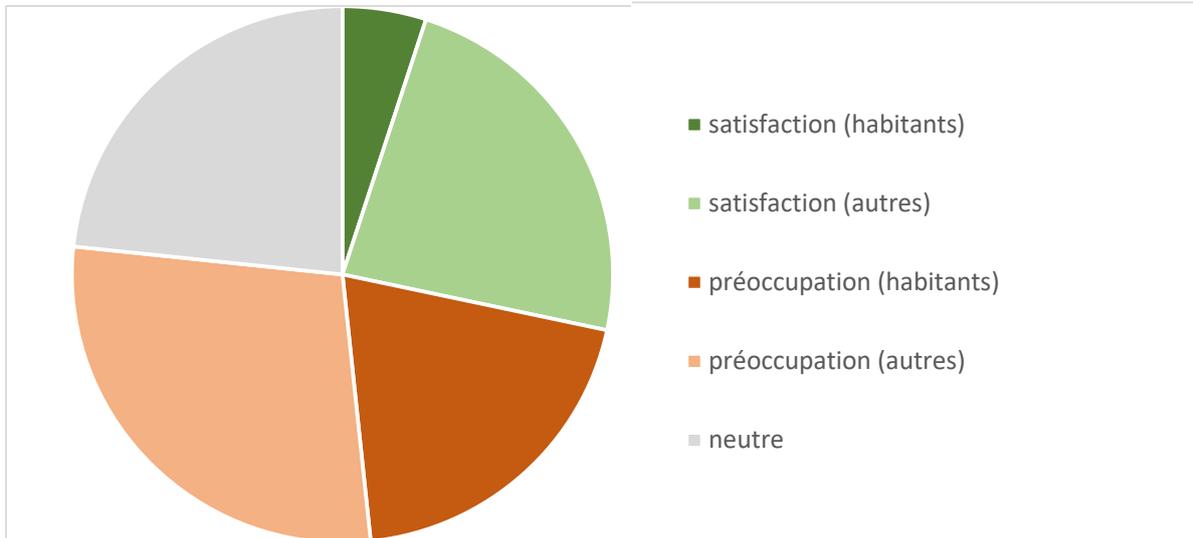
La majorité des participants est satisfaite par les réponses apportées pour la centralisation de l'ensemble des forces sur un même site (15 votes).



Emplacement

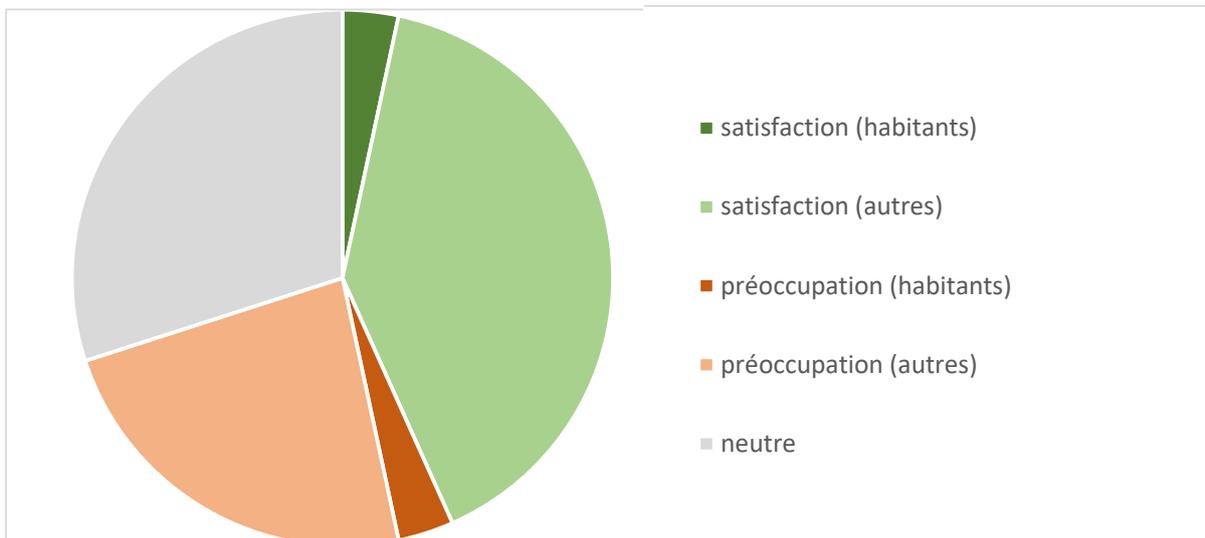
Une partie des participants reste préoccupée par l'emplacement privilégié pour le développement de la Maison de la sécurité publique (29 votes). A l'inverse, une partie des participants est satisfaite des réponses apportées pour le site envisagé (17 votes).

Les habitants représentent la moitié des participants préoccupés par cette question.



Dispositif

La majorité des participants est satisfaite par les réponses apportées pour la disposition du futur dispositif d'urgence (26 votes). A l'inverse, une partie des participants reste préoccupée (16 votes).



5. Synthèse et implications pour la suite du projet

Ce premier atelier a été organisé à un stade préliminaire du projet, au moment où un site a été choisi, mais où il subsiste de nombreuses questions ouvertes à résoudre ultérieurement. L'atelier a réuni plus de huitante participants au total, dont une vingtaine d'habitants de Chailly, une vingtaine de professionnels de la sécurité et une quarantaine de représentants des différents organes politiques communaux et intercommunaux.

L'atelier a mis en évidence un consensus général sur le fait de réorganiser le dispositif de sécurité et de développer des synergies entre les différents acteurs de la sécurité. Le potentiel de synergies entre la Maison de la sécurité publique et les installations sportives est généralement apprécié comme une force, avec des avantages autant pour les usagers des installations sportives que pour les professionnels de la sécurité publique.

L'atelier a montré que les participants sont partagés sur la question de l'emplacement. Environ la moitié des participants a mis en évidence la pertinence du site, mais l'autre moitié se questionne sur la centralisation des services et sur ce qui restera au cœur des villes en matière de services de sécurité de proximité. Les participants sont également partagés sur l'opportunité de bâtir un espace encore non bâti, qui implique la perte d'un espace encore vert, même si celui-ci est déjà affecté à la zone à bâtir.

L'atelier a finalement montré une préoccupation générale en lien avec les charges de trafic générées et l'insertion dans un réseau déjà très chargé aux heures de pointe et saturé lors des grandes affluences du Marché de Noël et du Montreux Jazz Festival. Avec ou sans Maison de la sécurité publique, les participants attendent des mesures de fluidisation du trafic, qui semblent constituer une condition préalable. Certains participants - en particulier des habitants de Chailly - sont également préoccupés par le risque de nuisances sonores en lien avec les départs d'intervention d'urgence.

Sur cette base, l'ASR devra consolider les réflexions préliminaires, afin de répondre aux préoccupations relevées et viser la meilleure qualité possible pour le développement de ce nouveau site.

Annexes

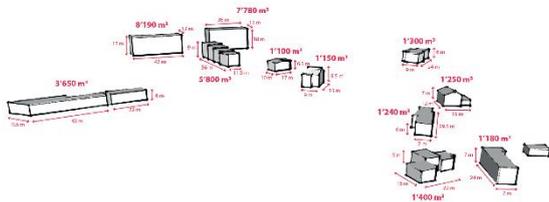
Poster urbanisme

ASR Association Sécurité Riviera- Etude de faisabilité
30 novembre 2022 - Atelier participatif



Trame urbaine

Une intégration des futurs volumes dans le contexte proche et lointain.



S'inscrire dans des volumétries similaires à celles de bâtiments voisins ...

... avec une réflexion sur les usages et les potentiels des espaces extérieurs ...

... comme espace de délasserment et propices aux activités sportives.

Développement de nouveaux cheminements doux qui s'intégreraient dans le réseau existant.

- Implantation (à titre illustratif)
- Transition paysagère
- Préservation des vues
- Création espace public
- Création d'espace végétalisé
- Ouverture piétonne du site
- Elargissement de la chaussée et dégagement
- Création d'un parking



Des besoins programmatiques en corrélation avec le site et une topographie propice à l'implantation d'un parking d'intervention semi-enterré.

Des esquisses qui ...

- ✓ Marquent la transition entre urbanité et nature avec une expression architecturale et une volumétrie pertinente
- ✓ Préservent le dégagement visuel sur le grand paysage en travaillant sur les hauteurs et jours entre bâtiments
- ✓ Intègrent le contexte bâti et paysager à travers une réflexion architecturale fine ...
- ✓ Préservent et renforcent la proportion d'espaces verts notamment les espaces naturels et les arbres.



Accessibilité multimodale

Situation actuelle :

Circulation :

- les conditions de circulations sont difficiles aux heures de pointe. Néanmoins, les améliorations attendues dans le secteur devraient permettre de limiter très fortement les perturbations.

Stationnement :

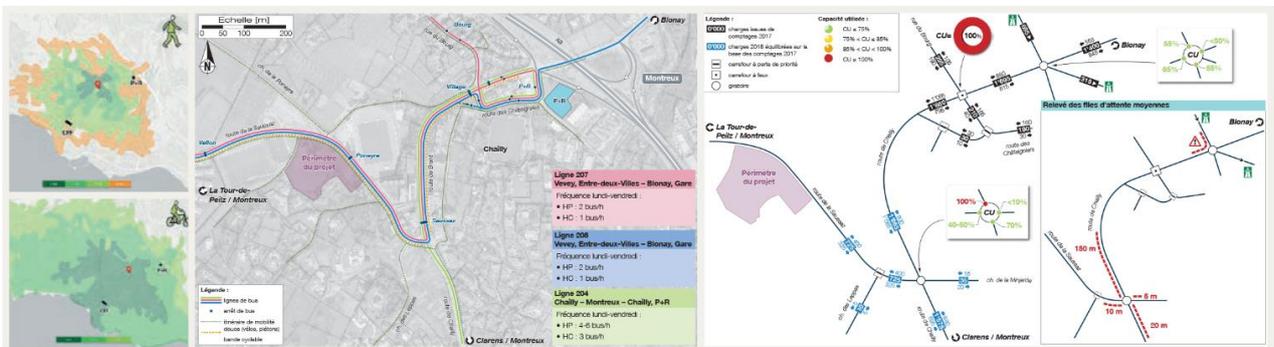
- du stationnement est disponible à proximité du site (parking du centre sportif). Il y a des risques d'utilisation "non contrôlée" du stationnement, mais aussi des opportunités de mutualisation.

Transports publics :

- le site est bien desservi par les transports publics en journée:
 - depuis Vevey, la Tour-de-Peilz et le P+R de Montreux, avec un arrêt à proximité immédiate du site du projet, l'accessibilité est bonne en heure de pointe et moyenne en heure creuse ;
 - depuis la gare de Montreux ou de Clarens l'accessibilité du site est bonne en heure creuse et en heure de pointe, mais l'arrêt le mieux desservi est situé au niveau du giratoire de la Saussaz. L'itinéraire piétonnier pour rejoindre le site du projet n'est néanmoins pas optimal.

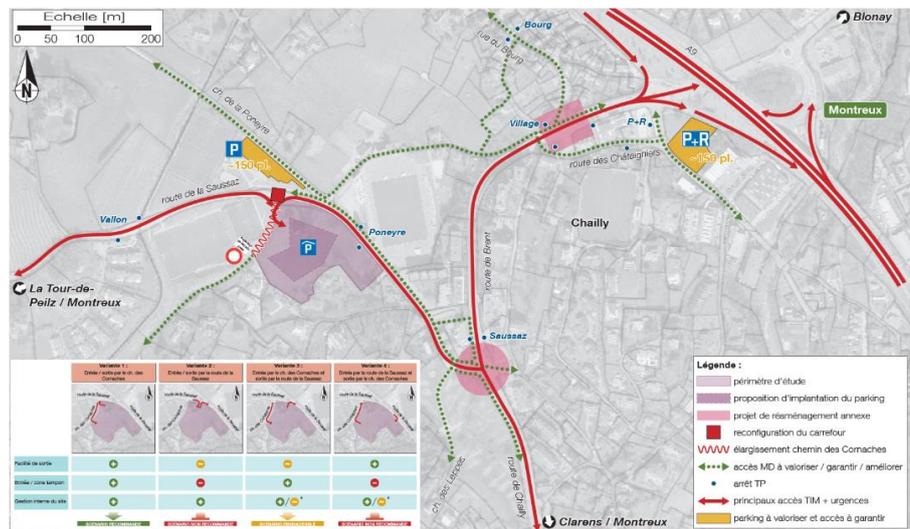
Mobilité douce :

- le site reste relativement éloigné en mobilité douce (piétons et vélos) des principaux pôles de la Riviera;
- le site est accessible par plusieurs possibilités d'itinéraires pour mobilité douce, dont la qualité pourrait être améliorée;
- la déclivité réduit l'accessibilité au site.



Proposition :

- un accès unique au site depuis le réseau principal pour tous les usagers, via le chemin des Cornaches, permettant d'offrir un front bâti le long de la route de la Saussaz, de limiter les rampes au niveau du parking;
- deux à trois jeux d'entrées et sorties au parking, en garantissant un accès indépendant pour les véhicules d'urgence. A noter que la sortie pour les véhicules d'urgence se situe au plus proche de la route de la Saussaz;
- dimensionnement du stationnement pour les véhicules d'intervention et de service, dont le besoin se base sur les demandes faites par chaque domaine :
 - 122 places de stationnement dont 15 places « camions »;
 - 30 places pour les deux-roues motorisés (2RM);
 - pour les employés et visiteurs; max 149 places pour les voitures, dont 24 places visiteurs, qui pourraient être mutualisées avec le parking du stade ;
 - une offre minimum de 18 places 2RM;
 - 90 places de stationnement pour les vélos.
- environ 1'200 déplacements en véhicules par jour, dont environ 140 aux heures de pointe. Si les aménagements sont réalisés au niveau



du giratoire de la Saussaz, et selon les éléments actuellement connus, le giratoire devrait pouvoir supporter ces flux.

- au droit du débouché du chemin des Cornaches, la capacité du carrefour sera suffisant dans la très grande majorité des cas. Néanmoins, la mise en place de feux, uniquement lors de sorties, pourrait être envisagé pour assurer la sortie des véhicules d'urgences;
- l'aménagement des itinéraires piétons depuis les différents arrêts de bus.

Poster durabilité

ASR Association Sécurité Riviera - Maison de la sécurité publique

30 novembre 2022 - Atelier participatif - durabilité

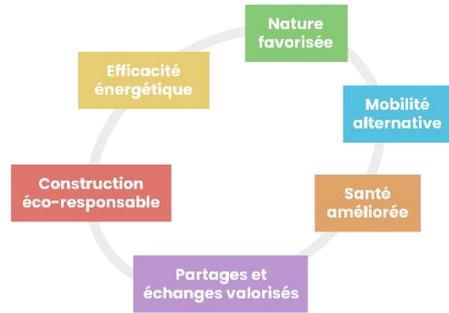


Méthode

- Les **leviers thématiques** sont des objectifs globaux, assimilables à des familles d'actions à entreprendre.
- Les **actions à entreprendre** sont des éléments précis à mettre en place afin d'actionner les leviers thématiques auxquels elles se rapportent.
- Les **scénarios d'engagement** sont des variantes de combinaisons d'actions, où chaque levier thématique est représenté.



Quels sont les engagements à prendre pour une Maison de la sécurité publique durable ?



Scénarios



Le projet est **écologique** et **environnemental**.

Le projet est **durable**.

Le projet est **durable** et **exemplaire**.

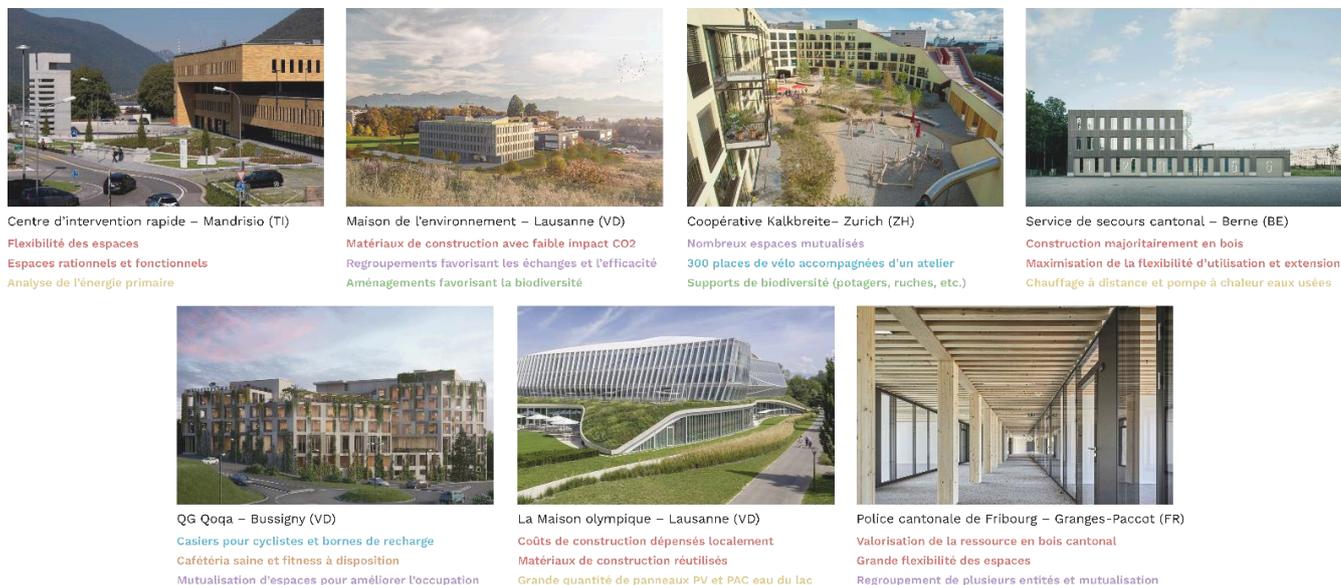
6 leviers thématiques



42 actions

Construction éco-responsable	Efficacité énergétique	Nature favorisée	Mobilité alternative	Santé améliorée	Partage et échanges valorisés
<ul style="list-style-type: none"> • Construire en bois • Augmenter la capacité d'adaptation du bâtiment • Concevoir des espaces avec une grande flexibilité d'utilisation • Exploiter le potentiel de densification de la parcelle • Assurer la dissociation et le remplacement des éléments • Utiliser des matériaux biosourcés et locaux • Réduire le facteur de forme du bâtiment • Réemployer sur site les matériaux d'excavation • Utiliser des matériaux et équipements réemployés • Atteindre des exigences accrues de construction sans obstacles 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les solutions passives • Prévoir une enveloppe thermique performante • Choisir une production de chaleur renouvelable et efficace • Fixer une limite d'énergie grise consommée pour la construction • Optimiser la récupération de chaleur • Maximiser la production d'énergie renouvelable • Maximiser l'autoconsommation 	<ul style="list-style-type: none"> • Accorder plus de place aux surfaces naturelles et à l'eau • Végétaliser les toitures et les façades • Limiter les surfaces imperméables • Planter des espèces indigènes • Récupérer et réutiliser l'eau de pluie • Limiter la pollution lumineuse et les barrières infranchissables • Traiter les eaux usées sur site • Intégrer des aoris à faune 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accès au site et la desserte en transports publics • Assurer un bon accès aux bâtiments pour les piétons et cyclistes • Intégrer des solutions de véhicules partagés • Installer des bornes de recharge électriques • Proposer des équipements et services pour les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter les substances nocives • Augmenter l'ombrage grâce aux arbres • Proposer une offre d'alimentation saine et locale • Garantir des postes de travail avec un confort élevé • Installer des équipements pour la pratique d'activités physiques • Proposer des espaces intérieurs chaleureux et appropriés • Proposer des aménagements propices à la détente 	<ul style="list-style-type: none"> • Mutualiser les espaces et les moyens techniques • Intégrer des espaces facilitant la présence sur site • Prévoir des zones de convivialité et des espaces informels • Mettre à disposition des espaces pour une utilisation «comme d'habitude» • Développer un groupe «vivre-ensemble»

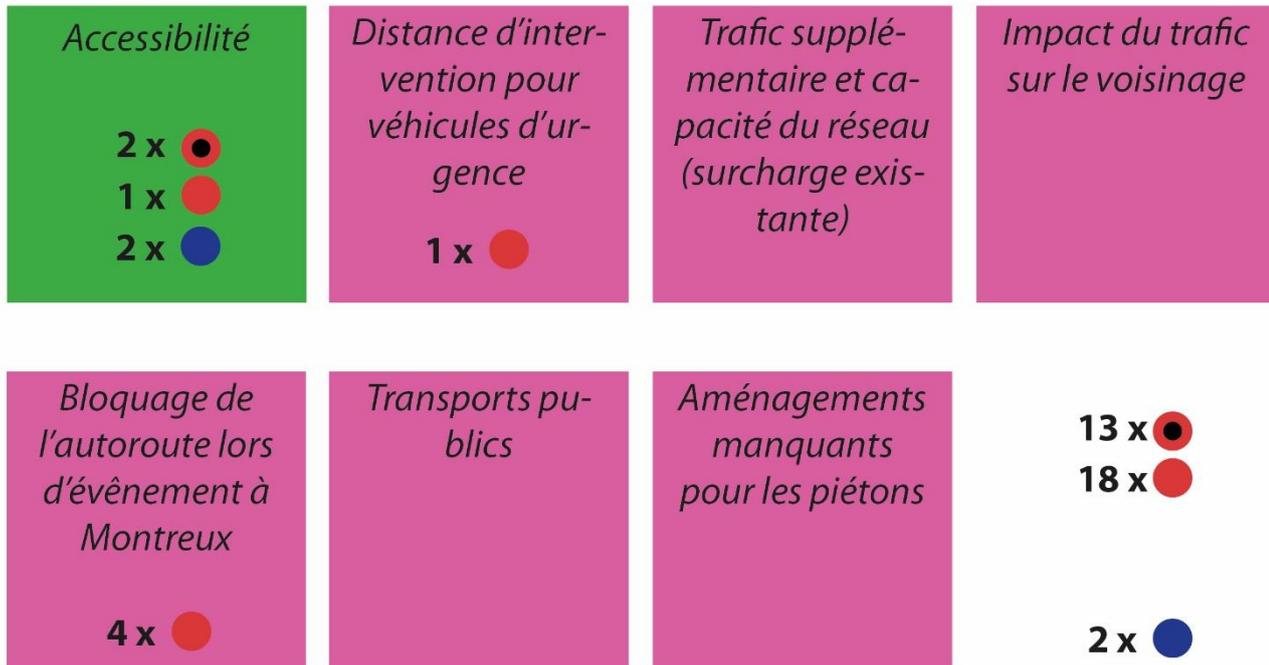
Références



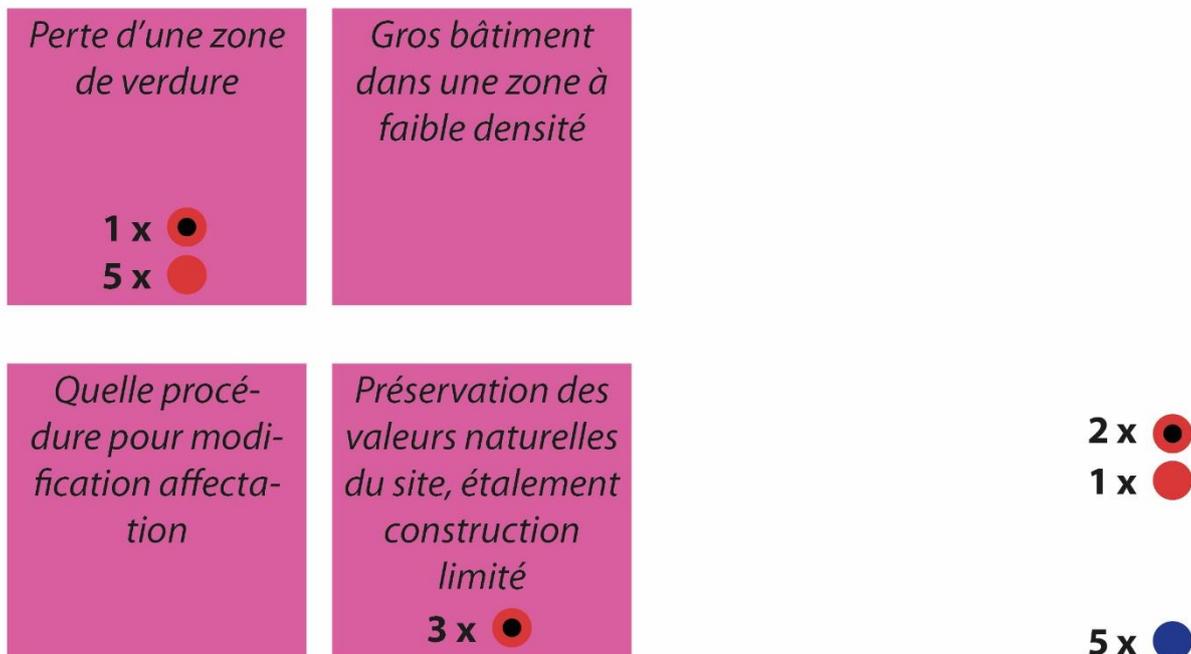
Visuel du poster de participation à la fin de la soirée



TRAFIC



DEVELOPPEMENT



BRUIT

*Nuisances
sonores*

2 x ●

*Usage des ins-
tallations exis-
tantes, plus utili-
sées*

10 x ●

9 x ●

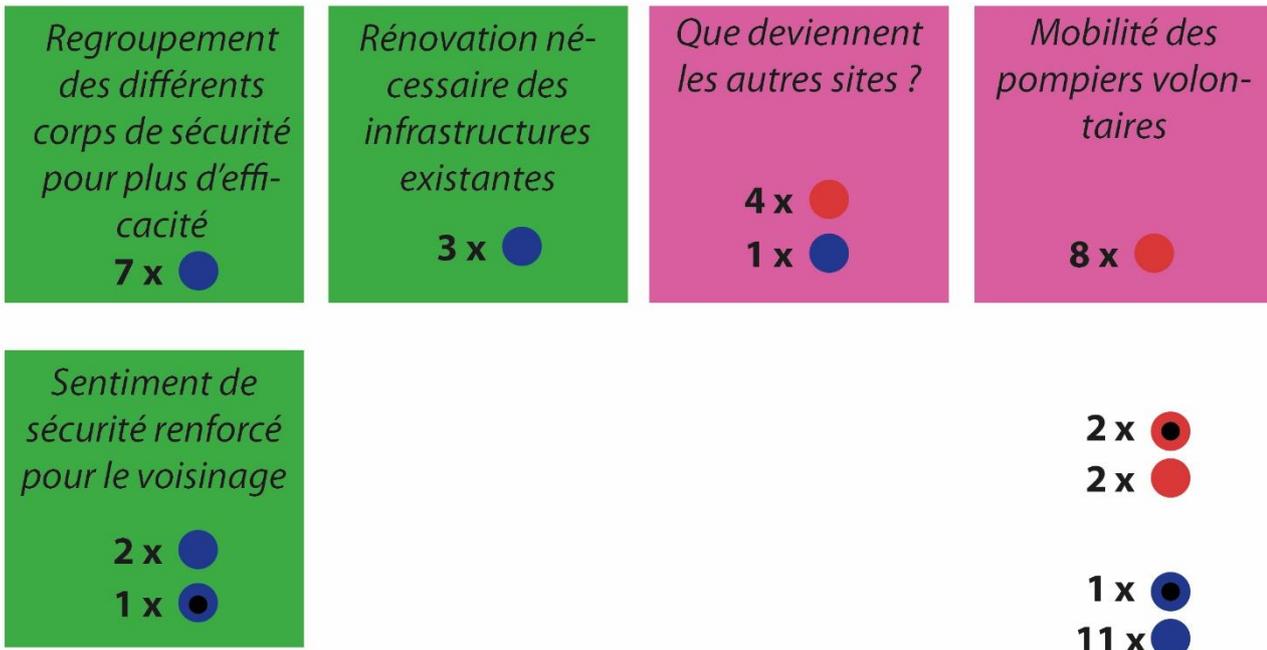
CENTRALISATION

*Centralisation
de l'ensemble
des forces sur un
même site.
Pourquoi ?*

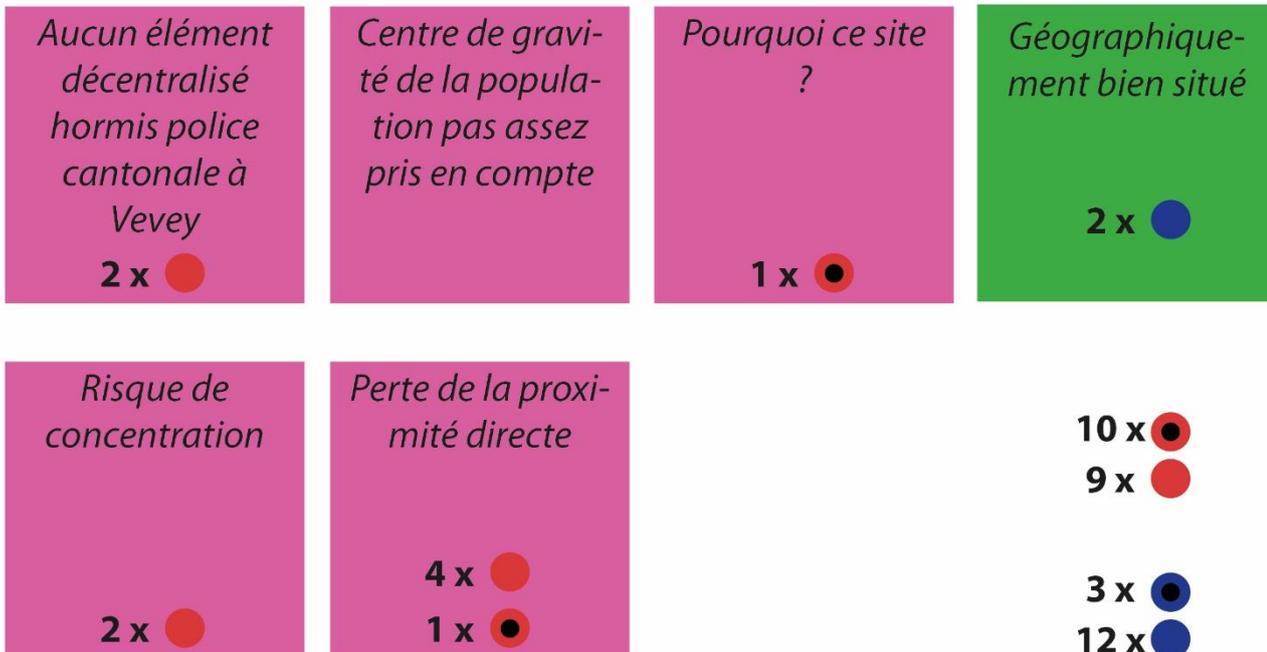
2 x ●

13 x ●

DISPOSITIF



EMPLACEMENT



SYNERGIE «feux bleus»

Centralisation de la chaîne des feux bleus

Synergie pour l'entretien des véhicules

Synergies pour agir ensemble

2 x ●

1 x ●

6 x ●

10 x ●

SYNERGIE SPORT

Synergie avec les terrains de sport pour le personnel de l'ASR et les associations sportives

Proximité des installations sportives

1 x ●

Manque de zone sportive sur la région, emplacement idéal

1 x ●

Synergie non possible car terrains déjà utilisés

1 x ●

Compatibilité entre les usagers des installations sportives et les véhicules d'intervention

1 x ●

Compatibilité du trafic avec le site du manège

1 x ●

1 x ●

6 x ●

9 x ●

25 x ●