

CONSEIL INTERCOMMUNAL

**Rapport de la commission chargée d'étudier le préavis No 06/2026
Projet de signalisation dynamique et choix d'un projet pilote**

Demande d'un crédit d'investissement de CHF 120'000.00, amendé à CHF 130'000.00

Au Conseil intercommunal Sécurité Riviera,

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'examiner l'objet cité en titre s'est réunie le 18 août 2026.
Elle était composée des membres suivants :

Présidence :

Viviane Huber — La Tour-de-Peilz

Membres :

Corinne Borloz — Corseaux
Michèle Perrelet — Blonay–Saint-Légier
Guillaume Augnet — Veytaux
Cédric Bussy, Elliott Messeiller — Vevey
Mathias Ekah, Tal Luder — Montreux
Rodrigo Leal — Jongny

Membres du CODIR :

Bernard Degex — Président, Blonay–Saint-Légier
Dominique Pittet — Jongny
Yves Genton — Chardonne
Yanick Hess — Montreux
Arnaud Rey-Lescure — Veytaux

Membres de la Direction et de l'administration de l'ASR :

Clément Leu — Directeur
Sébastien Piu — Directeur administratif et Chef des Services généraux
Rocco Volpe — Responsable de l'Office de la mobilité

La Commission remercie les membres du CODIR, de la Direction et de l'administration de l'ASR pour leur participation ainsi que pour les renseignements complémentaires transmis à la suite de la séance.

2. PRÉSENTATION DU PROJET PAR LE CODIR ET LA DIRECTION DE L'ASR

2.1. Contexte et objectifs du projet pilote

Le préavis no 06/2026 prévoit la mise en place d'un projet pilote de signalisation dynamique sur le territoire de la Commune de Montreux. Ce dispositif doit permettre de tester une nouvelle manière d'observer et de gérer les flux de circulation, notamment lors de manifestations importantes ou de périodes de forte affluence.

Montreux accueillera ainsi un « laboratoire régional », destiné à évaluer la fiabilité et l'efficacité du système avant un éventuel déploiement dans d'autres communes de la région, notamment à Vevey, La Tour-de-Peilz puis les communes du haut.

Le projet doit permettre d'anticiper les difficultés de circulation susceptibles d'être occasionnées par les importants travaux prévus dès 2027. Il vise également à mieux réguler le surcroît de trafic observé durant les week-ends d'hiver, en particulier lors des départs vers les stations de montagne le vendredi soir et des retours le dimanche.

Le système permettra d'adapter la gestion du trafic en temps réel. Il pourra en outre être activé en cas d'urgence ou lorsqu'une situation particulière nécessite une information rapide des usagers et une adaptation de la circulation. L'un des objectifs prioritaires consiste à fluidifier les accès pour faciliter les interventions des services d'urgence et améliorer leur efficacité.

La mise en service du dispositif est envisagée pour la fin du mois d'octobre 2026, afin qu'il puisse être opérationnel à l'occasion de Riviera Noël. Le système pourra également être utilisé lors d'autres manifestations générant d'importants flux de circulation, telles que le Montreux Jazz Festival.

Les scénarios de gestion devront préalablement être soumis à la DGMR pour validation.

2.2. Dispositif technique prévu

Le projet pilote comprend principalement :

- sept caméras de comptage utilisant l'intelligence artificielle ;
- quatre panneaux LED permettant l'affichage de pictogrammes ou de messages textuels ;
- un tableau de bord permettant le suivi du trafic en temps réel ;
- la formation des collaborateurs chargés de l'utilisation du système.

Les panneaux LED ne seront pas directement commandés par l'intelligence artificielle. Leur contenu sera défini et programmé par un agent habilité, qui pourra afficher des pictogrammes ou rédiger des messages adaptés à la situation rencontrée.

Le dispositif régional repose actuellement sur trois points de comptage, considérés comme insuffisants, peu fiables et obsolètes. Les sept caméras utilisant l'intelligence artificielle permettront de différencier les catégories d'usagers et de véhicules, notamment les vélos, les voitures ainsi que les poids lourds. Elles pourront également identifier la formation de files d'attente.

Le système pourrait, à terme, permettre l'estimation de vitesses moyennes afin de faciliter la gestion et la fluidification du trafic. Cette fonctionnalité doit toutefois encore être évaluée et précisée.

Les caméras bénéficient d'une garantie d'usine de cinq ans. Leur durée de vie technique moyenne est estimée entre huit et dix ans, alors que la durée d'amortissement du matériel est fixée à cinq ans. Le matériel pourrait dès lors rester en exploitation au-delà de sa durée d'amortissement comptable. Le logiciel est, quant à lui, davantage exposé à l'obsolescence, aux évolutions technologiques et aux changements de politique commerciale du fournisseur.

Il est précisé que les appareils LIDAR de la Ville de Montreux devaient de toute façon être remplacés. Montreux prend dès lors en charge l'acquisition des sept nouvelles caméras ainsi que le tableau de bord de monitoring du trafic urbain montreuzien au moyen d'un crédit communal. Ce matériel ne fait pas partie de la décision intercommunale soumise au Conseil.

2.3. Séparation entre gestion du trafic et répression

La Direction a confirmé que les volets liés à la gestion des flux de circulation et ceux relevant de la répression sont clairement séparés.

Le présent projet pilote est exclusivement consacré à l'analyse et à la gestion du trafic. Le dispositif ne sera pas utilisé à des fins répressives, notamment pour effectuer des contrôles de vitesse, identifier des véhicules ou prononcer des amendes.

Le projet s'inscrit dans la continuité du concept SAT – Sécurité et Analyse du Trafic –, tout en mettant de côté le volet répressif à ce stade.

2.4. Fonctionnement du système et intervention humaine

L'intelligence artificielle est intégrée directement au dispositif des caméras et permet l'analyse des images. Seules les données de résultats de cette analyse (p.ex. le nombre de voiture, la proportion des différents types de véhicule, etc.) est transmise. Les images elles-mêmes ne sont ni transmises, et encore moins stockées. Dans une première phase, le système ne fonctionnera toutefois pas de manière automatisée. Une intervention humaine restera nécessaire pour analyser la situation et décider de

l'activation des scénarios de délestage ou de déviation ainsi que du contenu à afficher sur les panneaux.

Les pictogrammes et les messages textuels seront définis et programmés par un agent habilité en fonction des circonstances et des scénarios préalablement validés.

Cette solution permettra néanmoins d'agir à distance, de réduire le besoin de déployer systématiquement des équipes sur le terrain et d'améliorer le temps de réaction en cas de congestion importante ou de situation d'urgence. Des ressources humaines et matérielles resteront disponibles sur le terrain si la situation l'exige.

À ce jour, les feux de circulation de la région ne peuvent pas tous être commandés à distance. Le passage de certains feux en mode clignotant nécessite encore l'intervention d'un agent sur place. À plus long terme, la possibilité de commander les feux à distance pourrait compléter le dispositif afin d'améliorer la fluidité du trafic. Cette évolution ne fait toutefois pas partie du présent projet pilote.

Une formation comprenant deux journées initiales et six demi-journées de suivi est prévue pour les collaborateurs qui utiliseront le tableau de bord.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

3.1. Validation des scénarios par la DGMR

Les scénarios de gestion du trafic devront être validés par la Direction générale de la mobilité et des routes – DGMR. Un premier scénario devrait être élaboré pour Riviera Noël.

Les discussions ont mis en évidence certaines difficultés de coordination entre les communes et la DGMR. Cette dernière considère parfois certains tronçons du réseau cantonal comme des zones pouvant temporairement absorber ou « stocker » le trafic. Cette approche peut entrer en contradiction avec les intérêts des communes concernées et générer des nuisances pour les riverains.

La Direction a précisé que les scénarios tiendront compte des conséquences possibles des déviations sur les quartiers résidentiels, les abords des écoles et les transports publics. Les zones accidentogènes seront également intégrées à l'analyse. Les mesures proposées s'appuieront sur la connaissance du réseau et des périodes de surtrafic acquise par les services compétents.

Une modification temporaire des limitations de vitesse, notamment dans une zone 30, ne relève pas du même organe que celui qui activera les scénarios de gestion du trafic. Une telle modification n'est donc pas prévue dans le cadre du pilote, même si les dispositifs pourront évoluer en fonction des expériences réalisées et des décisions des autorités compétentes.

Des échanges sont en cours afin de favoriser une meilleure coordination entre les différents partenaires. Il a également été indiqué en séance que le groupe technique mobilité de l'Agglomération Rivelac soutient la démarche.

3.2. Applications de navigation et trafic de délestage

La Commission a également abordé la problématique des applications de navigation telles que Waze. Lorsqu'un axe principal est saturé, ces applications peuvent diriger les automobilistes vers des routes secondaires, des quartiers résidentiels ou des villages qui ne sont pas adaptés à une augmentation importante du trafic.

Il demeure difficile d'intervenir directement sur les algorithmes utilisés par ces opérateurs privés.

Des discussions sont néanmoins menées avec l'Office fédéral des routes – OFROU – et la DGMR, dans le cadre du programme Sierra. Une solution envisagée consisterait à afficher sur les panneaux à messages variables les temps de parcours comparatifs entre l'autoroute et le réseau cantonal. L'objectif serait d'inciter les automobilistes à rester sur l'autoroute lorsque cet itinéraire demeure plus avantageux.

3.3. Protection, hébergement et gouvernance des données

Les sept caméras ne procéderont à aucune lecture de plaques d'immatriculation et ne permettront aucune identification individuelle des conducteurs, des passagers ou des autres usagers.

Seules des données agrégées et anonymisées seront conservées, telles que le nombre de véhicules, les volumes de circulation et les différentes catégories de véhicules. Les images brutes ne seront pas stockées.

Les données sont hébergées dans un cloud privé situé exclusivement en Suisse. Les centres de données utilisés répondent à la norme de sécurité ISO 27001 et garantissent le respect des dispositions suisses en matière de protection des données.

Les données produites appartiennent à l'ASR. La Direction doit encore définir avec Swiss Trafic certains éléments relatifs à leur gouvernance.

Certaines données pourraient, à terme, être mises à disposition du public sur les sites internet des communes ou sur la plateforme Carto Riviera. Les conditions ainsi que les modalités techniques d'un tel partage doivent encore être définies avec Swiss Trafic.

3.4. Coûts et conditions contractuelles

Le préavis prévoyait initialement une dépense maximale de CHF 120'000.00. Afin de tenir compte d'une réduction conditionnée, la Commission propose de porter le crédit d'investissement à CHF 130'000.00 par voie d'amendement afin de couvrir la dépense en cas de non déploiement du même système sur notre territoire.

Montreux assume une partie des coûts en sa qualité de commune accueillant le projet pilote, la Commune devant de toute façon procéder au remplacement des sept caméras arrivées en fin de vie. Plusieurs fournisseurs ont été approchés. Selon les informations communiquées à la Commission, Swiss Trafic était le seul prestataire en mesure de répondre à l'ensemble des besoins techniques et fonctionnels du projet, les autres solutions examinées ne disposant pas des technologies nécessaires.

Swiss Trafic a proposé un rabais de 50 % sur le prix du logiciel, ramenant celui-ci de CHF 38'500.00 à CHF 19'250.00. Cette réduction est toutefois conditionnée à une extension du projet, avec le déploiement du même système dans un délai de deux ans.

Les discussions de la commission ont fait ressortir deux difficultés principales. D'une part, cette condition peut créer une pression en faveur de l'extension du projet et, indirectement, d'une évaluation favorable du dispositif, puisqu'un renoncement à son déploiement entraînerait la perte de la réduction accordée. D'autre part, le délai prévu pour l'évaluation du projet pilote, qui peut s'étendre jusqu'à deux ans, coïncide avec le délai imposé pour procéder à un nouveau déploiement afin de bénéficier du rabais. Ainsi, au moment où une décision devrait être prise concernant l'extension du système, l'évaluation du projet pilote pourrait ne pas encore être achevée.

Afin de garantir une évaluation aussi objective que possible et de préserver la liberté de décision à l'issue du pilote, la commission a proposé deux mesures correctrices. La première consiste à négocier une prolongation du délai permettant de bénéficier de la réduction, afin que l'évaluation complète du projet pilote puisse être menée avant toute décision d'extension. La seconde consiste à augmenter le crédit-cadre afin de pouvoir absorber financièrement un éventuel renoncement à la réduction et ainsi diminuer la pression liée à une future extension du dispositif.

La répartition des éventuels coûts récurrents entre la Commune de Montreux, l'ASR et les autres communes devra par ailleurs être clairement précisée sur le plan contractuel.

Enfin, une séance avec la Commission de gestion est prévue afin d'obtenir des clarifications complémentaires sur les aspects financiers du projet.

3.5. Évaluation du projet pilote et déploiement futur

Un bilan devrait être établi après environ une année d'exploitation. En fonction des résultats obtenus, la poursuite du projet ainsi qu'un éventuel déploiement dans d'autres communes de la région pourront être étudiés.

Cette évaluation devra s'appuyer sur des objectifs mesurables permettant notamment d'apprécier :

- la fiabilité des données produites ;
- les délais de détection et d'intervention ;
- les effets du dispositif sur les files d'attente et les temps de parcours ;
- les coûts d'exploitation ;
- l'efficacité des scénarios de délestage ou de déviation ;
- la pertinence d'un déploiement dans d'autres communes.

Toute extension à plus grande échelle devra faire l'objet d'une procédure conforme au droit des marchés publics.

Si une suite favorable est donnée au projet, le déploiement concernerait en priorité Vevey et La Tour-de-Peilz, dans un délai indicatif d'environ deux ans. Les communes des hauts de la région pourraient être intégrées dans une étape ultérieure.

4. AMENDEMENT, CONCLUSIONS ET VOTE

4.1. Proposition d'amendement

Afin de tenir compte de la marge de rabais du logiciel, la Commission propose de modifier le montant du crédit d'investissement prévu dans les conclusions du préavis. Cette augmentation doit permettre de couvrir l'intégralité du prix du logiciel si le projet devait être poursuivi ou développé avec une autre entreprise que Swiss Trafic.

Sur cette base, votre commission vous propose à l'unanimité l'amendement suivant :

de lui octroyer à cet effet un crédit d'investissement de CHF 130'000.00 au maximum.

CONCLUSIONS

En conclusion, c'est à l'unanimité que les membres de la commission vous prient, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes, telles qu'amendées :

Le Conseil intercommunal Sécurité Riviera

Vu le préavis No 06/2026 du Comité de direction du 21 mai 2026 relatif au projet de signalisation dynamique et choix d'un projet pilote,

Vu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

d é c i d e

- d'autoriser le Comité de direction à engager les dépenses liées à la mise en place d'un projet pilote relatif à la signalisation dynamique tel qu'explicité dans le préavis No 06/2026 ;
- de lui octroyer, à cet effet, un crédit d'investissement de **CHF 130'000.-** maximum ;
- de financer, si nécessaire, cet investissement par l'emprunt, que le Comité de direction serait autorisé à souscrire aux meilleures conditions du marché ;
- d'amortir cet investissement sur une durée de 5 ans ;
- d'autoriser le Comité de direction à signer tous actes et conventions en rapport avec ce projet pilote.

La Tour-de-Peilz, le 21 août 2026

Pour la commission :

Viviane Huber, présidente-rapporteuse