

CONSEIL INTERCOMMUNAL

PRÉAVIS No 06/2026
du Comité de direction
AU CONSEIL INTERCOMMUNAL SÉCURITÉ RIVIERA

Projet de Signalisation dynamique
Choix d'un projet pilote

TABLE DES MATIERES

1. Contexte.....	3
2. Objet du préavis	4
3. Dispositif proposé.....	4
4. Choix d'un projet pilote.....	5
5. Infrastructures et services proposés	8
6. Impact financier	8
7. Conclusion	9

1. Contexte

Le territoire sur lequel l'Association de communes Sécurité Riviera (ASR) exerce ses activités, composé de neuf communes, se caractérise par une situation géographique stratégique entre lac et montagnes. Traversée par l'autoroute A9 (axe Ouest–Est) et reliée à l'autoroute A12 en direction du Nord, notre région joue un rôle central dans les échanges régionaux, nationaux et internationaux.

Cette attractivité se traduit par une forte pression sur les infrastructures de mobilité, renforcée par la présence de manifestations d'envergure telles que le Montreux Jazz Festival, Riviera Noël ou encore divers événements sportifs, culturels et économiques à portée locale, nationale et européenne.

Dans ce contexte, les enjeux de fluidité du trafic, de sécurité routière et d'accessibilité pour les services de secours deviennent majeurs, en particulier lors de situations exceptionnelles ou récurrentes (travaux, manifestations, incidents). Le présent rapport vise à poser les bases d'un concept général de signalisation dynamique, permettant d'optimiser la gestion du trafic sur le territoire de l'ASR.

Contexte géographique et routier

Le réseau routier de la Riviera se compose :

- d'axes structurants (autoroute A9, routes cantonales principales) ;
- de routes secondaires assurant la desserte locale ;
- de liaisons sensibles en zone urbaine dense et en zones à contraintes topographiques.

La topographie lacustre et alpine limite fortement les possibilités d'extension du réseau, ce qui accentue la vulnérabilité du système de mobilité en cas de perturbations.

Pression événementielle et saisonnière

Les grandes manifestations qui se déroulent régulièrement dans notre région attirent plusieurs centaines de milliers de visiteurs sur des périodes concentrées. Cette fréquentation exceptionnelle engendre :

- une surcharge ponctuelle des axes principaux ;
- une saturation des accès urbains ;
- une cohabitation difficile entre le trafic local, le trafic de transit et la mobilité douce.

À cela s'ajoutent des manifestations récurrentes de moindre ampleur, mais, qui peuvent avoir un fort impact au niveau local.

Projets d'infrastructures et transition climatique

Les projets climato-responsables, notamment le développement du chauffage à distance, impliquent des travaux conséquents et prolongés sur le domaine public. Ces interventions ont un impact direct sur la capacité routière et nécessitent des mesures de gestion du trafic adaptées, flexibles et évolutives.

Une première analyse sur plans a mis en évidence la nécessité de solutions permettant de répondre efficacement à plusieurs types de situations :

- surcharge de trafic (heures de pointe, afflux touristique) ;
- travaux planifiés ou urgents ;
- manifestations programmées ;
- événements imprévus (accidents, ruptures de conduites, incidents techniques).

Ces situations requièrent la capacité de :

- dévier rapidement le trafic sur des réseaux alternatifs ;
- hiérarchiser les flux (transit, local, riverains) ;
- maintenir l'accessibilité pour les véhicules de secours.

2. Objet du préavis

L'objectif principal du projet est de définir un cadre stratégique de déviation dynamique, reposant sur une signalisation « *intelligente* » et adaptable, permettant :

- d'anticiper et gérer les perturbations de trafic ;
- d'optimiser l'utilisation du réseau routier existant ;
- de garantir un niveau de sécurité élevé ;
- de réduire les nuisances pour les habitants ;
- d'améliorer l'information aux usagers.

Les objectifs spécifiques sont :

- identifier les tronçons routiers susceptibles d'accueillir des déviations ;
- définir des scénarios de gestion du trafic selon les types d'événements ;
- intégrer les contraintes topographiques et urbanistiques ;
- tenir compte des charges de trafic existantes et futures, assurer la continuité des itinéraires de secours.

3. Dispositif proposé

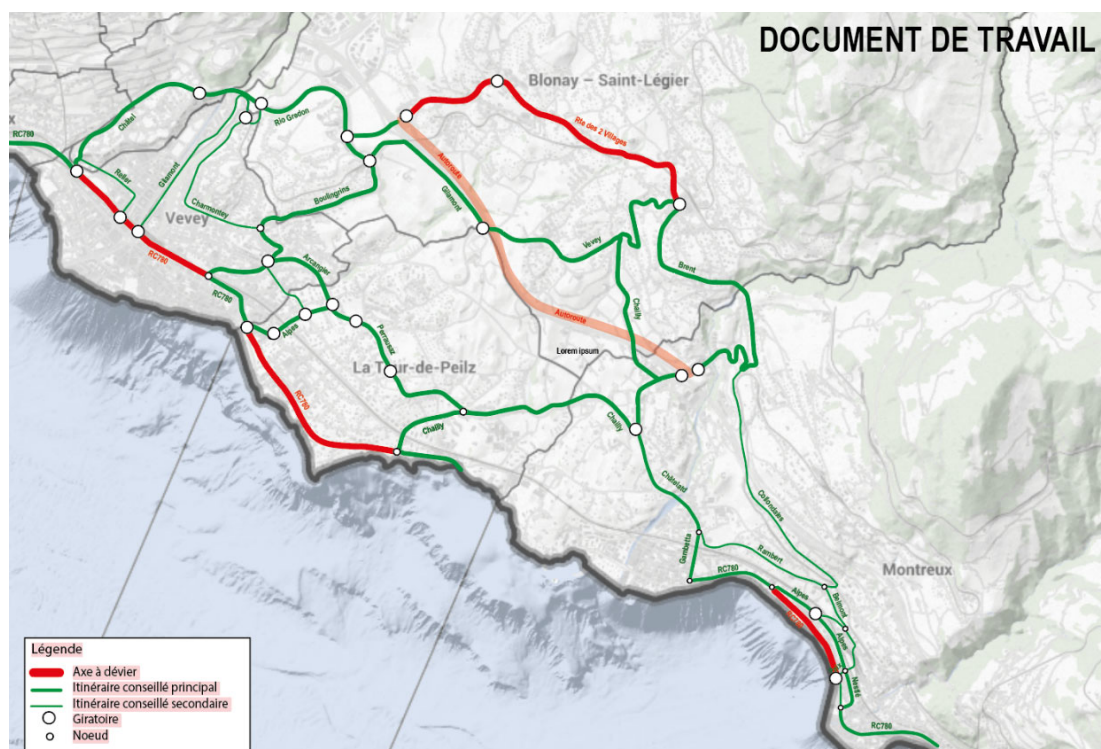
L'analyse repose sur :

- l'étude du réseau routier hiérarchisé (axes principaux, secondaires) <https://map.cartoriviera.ch/s/KlkRC> ;
- les charges de trafic observées <https://map.cartoriviera.ch/s/VHevf> ;
- les points de congestion récurrents ;
- les zones sensibles (écoles, centres urbains, hôpitaux) ;
- les projets de réaménagement routier connus ou planifiés.

Typologie des déviations

Les déviations envisagées peuvent être classées en :

- déviations principales : report du trafic sur des axes structurants capables d'absorber des volumes importants ;
- déviations secondaires : itinéraires complémentaires, à activer de manière ciblée ;
- déviations locales temporaires : gestion fine à l'échelle d'un quartier ou d'un secteur.



4. Choix d'un projet pilote

Afin de garantir une mise en œuvre réaliste et progressive, il est proposé de lancer un projet pilote sur un secteur représentatif du territoire de l'ASR.

Dans cette optique, la société Swisstraffic a été approchée. Cette société suisse est notamment active dans les domaines de la mobilité intelligente, la planification des transports, la sécurité routière et les enquêtes de mobilité. Présente également dans d'autres pays européens (notamment Autriche et France), elle compte, en particulier, parmi ses effectifs, des ingénieurs en mobilité, des planificateurs de transport ou encore des experts en analyse des données. Au stade actuel, son expertise a permis :

- d'analyser les variantes possibles ;
- de proposer un périmètre pilote pertinent ;
- de définir une solution techniquement et financièrement maîtrisée.

Le projet pilote permettra :

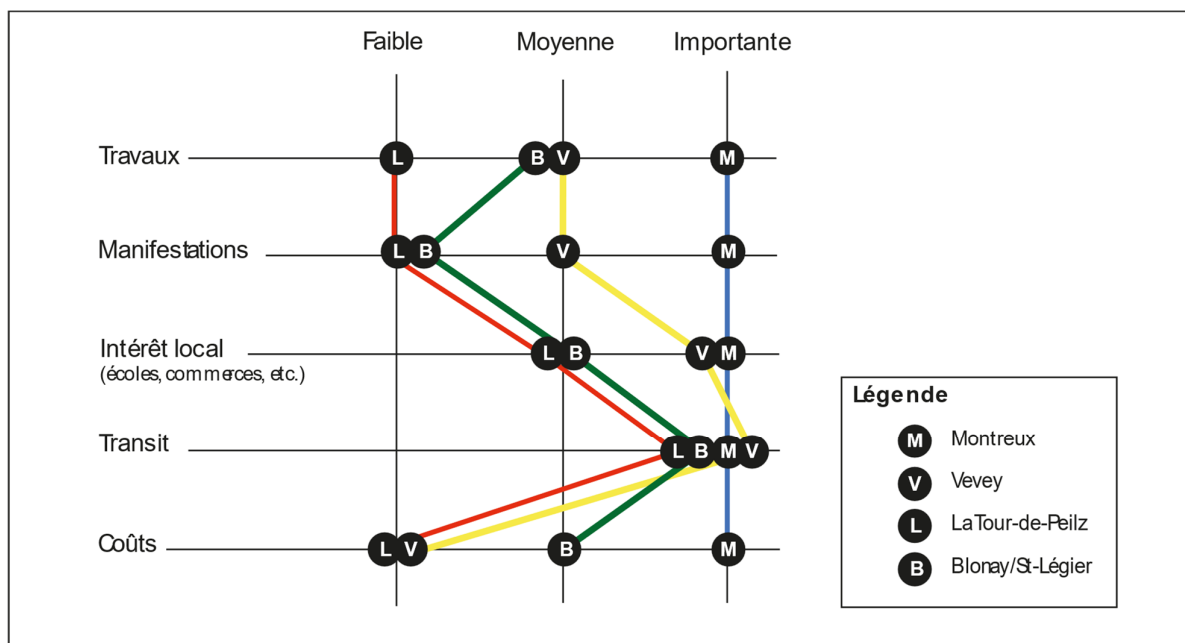
- de tester les scénarios de déviation ;
- d'évaluer l'acceptation par les usagers ;
- de mesurer les gains en fluidité et sécurité ;
- d'ajuster le concept avant un déploiement élargi.

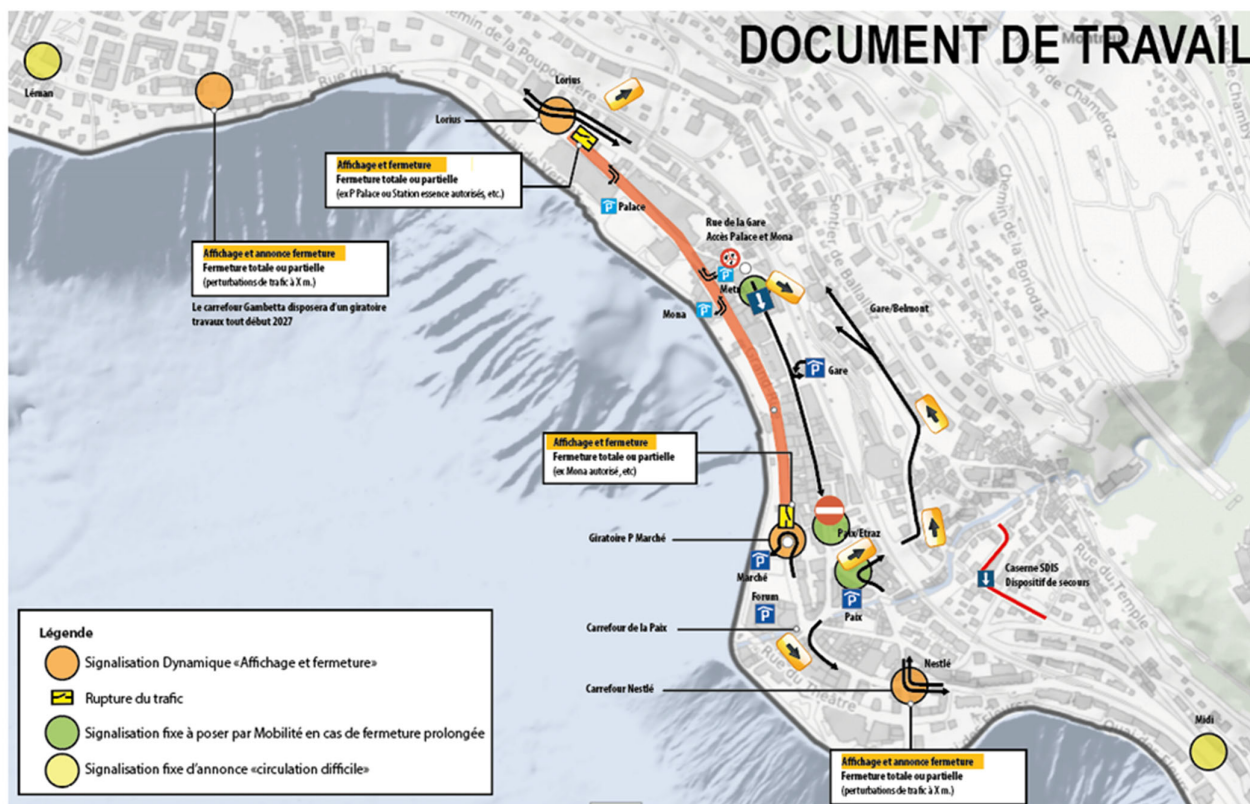
Le développement d'un concept général de signalisation dynamique constitue une réponse adaptée aux défis de mobilité actuels et futurs de la Riviera. En tenant compte des spécificités territoriales, événementielles et climatiques, ce dispositif offre une solution flexible, évolutive et durable.

La mise en œuvre progressive, via un projet pilote ciblé, permettra de sécuriser les choix techniques et stratégiques, tout en posant les bases d'une gestion moderne et proactive du trafic à l'échelle de l'ASR.

Une analyse, selon le schéma ci-dessous, permet de se rendre compte que la priorisation du concept de déviation de Montreux pour le projet pilote, répond aux critères suivants :

- Travaux à court terme (2027) avec une durée importante (projet Moncad – chauffage à distance)
- Manifestations récurrentes et importantes (Montreux Jazz Festival et Riviera Noël), représentant près de 1'000'000 de visiteurs par année ;
- Intérêt local très fort (commerces, habitations, écoles, institutions, 2M2C) ;
- Trafic de transit important (itinéraire Delesta) en cas de fermeture de l'autoroute.





5. Infrastructures et services proposés

- 7 caméras de type swissCAM AI ;
- 4 panneaux LED dynamiques ;
- Système de tableau de bord (comptage et flux de trafic en temps réel + accès sur Cloud en ligne et sauvegarde annuelle des données) ;
- Algorithmes (définition d'algorithmes permettant l'affichage automatique de fermeture et d'ouverture en cas de surcharge de trafic) ;
- Logiciels panneaux LED (permet de gérer les informations à afficher sur les différents panneaux) ;
- Cartes SIM (équipement et tous les sites) ;
- Suivi du projet (6 demi-journées) ;
- Formation (2 journées à l'utilisation du tableau de bord) ;
- Installation (assurée par l'ASR) ;
- Maintenance (à distance des systèmes installés, alarme lors d'interruption).

6. Impact financier

6.1 Coût total du projet pilote

Le coût du projet pilote, sur la base de l'offre de Swisstraffic SA du 27 mars 2026, ainsi que de la clé de répartition convenue avec la Commune de Montreux le 27 avril 2026, s'élève à **CHF 142'010 HT** (CHF 153'513 TTC), dont **CHF 121'950 HT** d'investissement initial et **CHF 20'060 HT** par année au titre des charges récurrentes (cartes SIM, tableau de bord cloud, maintenance matérielle et logicielle).

6.2 Répartition financière entre l'ASR et la Commune de Montreux

En étroite collaboration avec le service de la mobilité de la Commune de Montreux, une clé de répartition a été établie, fondée sur le bénéfice direct de chaque poste pour les parties prenantes. Le tableau ci-après en présente la synthèse :

	ASR	Commune de Montreux	Total
Total HT	CHF 97'500	CHF 44'510	CHF 142'010
Total TTC	CHF 105'398	CHF 48'115	<u>CHF 153'513</u>

La **Commune de Montreux prend ainsi directement à sa charge CHF 44'510 HT (CHF 48'115 TTC)**, soit environ 31 % du coût total du projet. Cette participation couvre notamment l'ensemble des sept caméras IA — qui remplacent les capteurs LiDAR existants qui sont en fin de vie — ainsi que le tableau de bord de monitoring du trafic urbain montreuisien. Cette répartition reflète un partage équilibré entre les éléments à bénéfice strictement local (caméras, tableau de bord) financés par Montreux et les briques transposables à d'autres sites (algorithmes, logiciel VMS, formation, installation) portées par l'ASR.

6.3 Crédit d'investissement sollicité

La part d'investissement à charge de l'ASR se décompose comme suit (HT) : panneaux LED dynamiques CHF 37'300 ; algorithmes CHF 15'000 ; logiciel VMS de gestion des panneaux CHF 19'250 ; suivi du projet pilote CHF 4'000 ; formation CHF 1'600 ; installation et mise en service CHF 13'700. Soit un total de **CHF 90'850 HT, respectivement CHF 98'209 TTC**.

Compte tenu d'aléas usuels (frais imprévus, hausses des matériaux signalées dans les conditions particulières de l'offre, ajustements en cours de chantier), il est demandé au Conseil intercommunal un **crédit d'investissement de CHF 120'000 TTC au maximum**.

À noter par ailleurs que le rabais de 50 % consenti par Swisstraffic SA sur le logiciel VMS (CHF 19'250 au lieu de CHF 38'500) est **conditionné à la mise en service d'un site supplémentaire dans un délai de deux ans**. Cette condition s'inscrit naturellement dans la perspective de l'extension du dispositif aux secteurs de Vevey et de Blonay - Saint-Légier.

6.4 Charges de fonctionnement

Les charges récurrentes à charge de l'ASR s'élèvent à **CHF 6'650 HT par an (CHF 7'189 TTC)** (cartes SIM CHF 800 et maintenance CHF 5'850). Elles seront intégrées au budget de fonctionnement à compter de l'exercice 2027. La Commune de Montreux assumera quant à elle CHF 13'410 HT par an, soit CHF 14'496 TTC (tableau de bord cloud, cartes SIM, part de maintenance).

6.5 Amortissement

Conformément aux normes comptables MCH2 et à la nature électronique du matériel acquis, l'investissement sera **amorti sur une durée de 5 ans**, soit une charge annuelle d'environ CHF 20'000.

7. Conclusion

Le Comité de direction est convaincu que le projet de signalisation dynamique proposé représente une excellente opportunité pour contribuer à améliorer la gestion du trafic dans notre région, particulièrement pour nous donner des éléments d'apprentissage pour les secteurs Vevey, La Tour-de-Peilz et Blonay – St-Légier.

Il est à noter que le choix du projet pilote a été effectué en étroite collaboration avec le service de la mobilité de la Commune de Montreux et qu'il s'intègre parfaitement dans la politique de mobilité actuelle et future de la commune.

Ce projet a été présenté à aggro rivelac, DGMR et SIERA (service d'entretien autoroutier), projet qui a été accueilli favorablement.

Eu égard à ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal de l'Association Sécurité Riviera

Vu le préavis N° 06/2026 du Comité de direction du 21 mai 2026 ;

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

décide

- 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 présent préavis ;
- de lui octroyer, à cet effet, un crédit d'investissement de CHF **120'000** 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.

Ainsi adopté le 21 mai 2026

COMITE DE DIRECTION

Le Président



Bernard Degex



Le Secrétaire



Clément Leu