

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation Grégory Bovay et consorts au nom du groupe PLR - le trafic et la population saturent sur la Riviera: à quand des mesures de la part du Conseil d'Etat ?
(26_INT_23)**

Rappel

Les veilles de week-end, l'A9 est régulièrement saturée à la hauteur de l'échangeur de la Veyre, forçant les automobilistes à emprunter les routes secondaires paralysant ainsi la Riviera et tout particulièrement le village de Blonay et Chailly-sur-Montreux. C'est par conséquent un incessant cortège de voitures qui roulent au pas en direction du Valais et des Alpes vaudoises.

Le centre de Blonay et Chailly sont ainsi noyés sous le bruit des moteurs et les gaz d'échappement. De surcroît, au milieu du bourg de Blonay, l'étroit tronçon de la route cantonale traverse les rails du réseau ferroviaire des Transports Montreux–Vevey–Riviera (MVR) dont la cadence à quinze minutes aux heures de pointe participe à l'immobilisation des voitures et à la saturation de la route.

Cette situation est invivable pour la population résidente. La circulation s'accroît à la sortie des écoles et elle excède les commerçants qui voient une corrélation avec un désintérêt de la part de la clientèle qui évite de visiter leurs commerces les vendredis en fin d'après-midi. De plus, les cheminements secondaires sont également pris d'assaut et l'absence de trottoirs ou encore l'impossibilité de croiser sur les chemins de vignes contribuent à des situations hors normes.

La situation de Blonay et Chailly n'est pas sans rappeler celle de certains villages du Chablais vaudois, noyés sous le flux des skieurs le dimanche soir. À tel point qu'en février 2025, le Canton a interdit par exemple le trafic de transit au cœur d'Yverne. Face à cet état de fait, il n'est pas acceptable que la population de la Riviera et tout particulièrement celle des communes de Blonay – Saint-Légier et de Montreux subissent cette nuisance importante. Il est par conséquent indispensable que les autorités compétentes interviennent.

Dès lors, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Quelles mesures le Conseil d'Etat peut-il prendre afin de limiter les flux de voiture sur les routes secondaires entre Châtel-Saint-Denis et Montreux ?*
- 2. Parmi ces mesures, le Conseil d'Etat pense-t-il interdire (ou à tout moins limiter) le trafic de transit au cœur des villages de Blonay et Chailly ? Si non, pourquoi ?*
- 3. A l'instar du pacte antibouchons sur l'A9 dans le Chablais vaudois, le Conseil d'Etat va-t-il mettre autour de la table les autorités vaudoises (et fribourgeoises) ainsi que les autres acteurs concernés pour réfléchir ensemble à des mesures concrètes ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La problématique des bouchons et reports de trafic en lien avec les déplacements en direction des stations vaudoises et valaisannes durant les week-ends d'hiver est connue du Conseil d'Etat qui a été à l'initiative d'une table ronde sur ces questions en septembre 2025. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'il a soutenu la création d'une plate-forme de coordination autour de l'accessibilité aux Alpes vaudoises, réunissant les acteurs concernés du Chablais et des Alpes vaudoises, sous le pilotage de Chablais Région.

S'agissant de l'échangeur de La Veyre, une analyse de trafic réalisée sur la période entre décembre 2025 et mars 2026 a comptabilisé environ 60 heures de bouchon sur l'A9 lors des déplacements du vendredi en direction des Alpes, et 45 heures au retour le dimanche. Ces situations amènent les automobilistes à emprunter des itinéraires alternatifs, et notamment à traverser les localités de Blonay et Chailly. Les analyses faites par la Direction générale de la mobilité et des routes à partir des données de mobilité agrégées montrent que dans ces villages la durée des bouchons n'est pas aussi longue que sur l'autoroute, même si une corrélation est observée (plus le bouchon dure longtemps sur l'autoroute, plus le bouchon dure longtemps dans ces deux localités). Ainsi, durant l'hiver 2025-2026, 7 des 17 vendredis et 3 des 17 samedis ont été concernés par de forts ralentissements en traversée de Blonay, pour un total d'environ 20 heures. En traversée de Chailly et sur cette même période, 8 des 17 vendredis et 1 des 17 samedis ont été concernés par de forts ralentissements, pour un total d'environ 25 heures.

Le Conseil d'Etat rappelle que le secteur de la Veyre fait partie des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et que l'Office fédéral des routes (OFROU) prévoit d'y ouvrir la bande d'arrêt d'urgence à la circulation lors de forts trafics. Le projet est en cours avec une mise à l'enquête prévue prochainement et une mise en service escomptée à l'horizon 2032.

Enfin, concernant la possibilité de restreindre la circulation sur une route cantonale, elle ne peut être décidée qu'après une expertise pour en analyser les conséquences. Dans la plupart des cas en effet, une fermeture de route génère automatiquement un report de trafic indésirable dans d'autres secteurs, notamment dans les quartiers, ce qui n'est pas souhaitable.

Dans le cas de la commune d'Yvorne, où des mesures de limitation de trafic ont pu être mises en place en lien avec les déplacements hivernaux, elles concernent deux tronçons de routes communales, et non cantonales. Le Canton a délégué à la Commune la compétence de restreindre le trafic par des mesures de signalisation, tout en préservant l'accès aux riverains.

Réponses aux questions

1. Quelles mesures le Conseil d'Etat peut-il prendre afin de limiter les flux de voiture sur les routes secondaires entre Châtel-Saint-Denis et Montreux ?

Pour rappel, le réseau routier cantonal est organisé selon une hiérarchie fonctionnelle. Les routes entre Châtel-Saint-Denis et Montreux ne sont pas des routes secondaires, mais bien des infrastructures de base du réseau routier cantonal : la route Châtel-St-Denis-Blonay-St-Légier (RC 734-CP) fait partie du réseau complémentaire principal ; la route qui relie Blonay à la jonction autoroutière de Vevey en traversant le village de St-Légier (RC 742-BP) fait partie du réseau de base principal ; sur la rive droite de la Veveyse, la route Jongny-Corsier-Vevey (RC 744 B-P) fait partie du réseau de base principal.

Ce réseau de base assure une fonction stratégique et structurante de lien entre les centres principaux et régionaux dans et hors du canton, la desserte des pôles économiques et des centres touristiques, ainsi que l'accessibilité aux jonctions autoroutières et au réseau des routes nationales. Il a dès lors précisément vocation à accueillir les flux principaux et à absorber les reports de trafic liés à des travaux ou à des mesures sur d'autres axes. C'est la raison pour laquelle limiter le trafic sur une route du réseau de base est incompatible avec sa fonction et qu'il n'est dès lors pas envisageable pour la DGMR de mettre en œuvre des mesures de limitation du trafic.

Au surplus, le Conseil d'Etat rappelle qu'il est possible de mettre en place sur ces réseaux des mesures visant l'apaisement du trafic, pour répondre aux problématiques de bruit, fluidité, sécurité. En l'occurrence, la DGMR a autorisé la mise en place d'une zone 30 dans le centre de Chailly. De plus, les autorités communales de Blonay-St-Légier ont la possibilité d'instaurer une zone 30 dans plusieurs rues de St-Légier et La Chiésaz, suite à l'expertise puis les préavis positifs des deux organes cantonaux compétents en matière de vitesse fin 2023.

2. Parmi ces mesures, le Conseil d'Etat pense-t-il interdire (ou à tout moins limiter) le trafic de transit au coeur des villages de Blonay et Chailly ? Si non, pourquoi ?

Comme indiqué ci-dessus, le Conseil d'Etat n'envisage pas de limiter le trafic sur les routes cantonales en traversée de localité dans les villages de Blonay et Chailly, ces routes devant pouvoir assurer leur fonction de transit.

3. A l'instar du pacte antibouchons sur l'A9 dans le Chablais vaudois, le Conseil d'Etat va-t-il mettre autour de la table les autorités vaudoises (et fribourgeoises) ainsi que les autres acteurs concernés pour réfléchir ensemble à des mesures concrètes ?

En 2024-2025, le Conseil d'Etat a initié et soutenu des réflexions entre les acteurs institutionnels et privés concernés par les problématiques générées par les déplacements massifs en direction des Alpes vaudoises durant l'hiver. Les acteurs politiques, économiques et touristiques du Chablais, en particulier, ont adhéré à la plate-forme de coordination pilotée par Chablais Région. Comme son nom l'indique, cette plate-forme vise à coordonner les actions, chaque acteur étant compétent dans son domaine d'activité. Les axes prioritaires identifiés vont dans le sens de soutenir l'utilisation des transports publics ainsi qu'un étalement des déplacements, en plus des mesures infrastructurelles prévues à moyen terme comme le prolongement des infrastructures ferroviaires de l'Aigle-Leysin.

En l'état, il n'apparaît donc pas nécessaire aux yeux du Conseil d'Etat d'initier des discussions spécifiques avec les autorités de la Riviera ou du Canton de Fribourg. Il reste toutefois attentif à l'évolution de la situation et prendra cas échéant les mesures adéquates. S'agissant du goulet d'étranglement de la Veyre, il est identifié par l'OFROU qui y conduit un projet de réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence pour améliorer la fluidité lors de congestions. L'OFROU prévoit également d'installer un système de régulation dynamique de la vitesse sur l'A9, ce qui permettra également de mieux gérer les flux (mise en service planifiée à l'horizon fin 2026-2027).

Concernant les engorgements liés aux déplacements hivernaux en direction des Alpes vaudoises et du Valais, la problématique est abordée de manière coordonnée dans le cadre de la plate-forme pilotée par Chablais Région. L'objectif à terme serait d'y associer le Canton du Valais, puisqu'une grande partie des bouchons sur l'A9 est liée aux déplacements en direction des stations valaisannes.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1^{er} juillet 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni