

Les communes de :
Blonay, Chardonne, Châtel-St-Denis, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Jongny, Montreux,
Noville, Rennaz, Roche, Saint-Légier-La Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Vevey, Veytaux,
Villeneuve

et

l'Etat de Vaud
Département de l'Economie (DEC)
Service du développement territorial (SDT)

Projet d'agglomération Rivelac

Rapport final



22 décembre 2011

Projet d'agglomération Rivelac

Rapport final

22 décembre 2011

N:\Projekte ms\369.053_Agglo_Rivelac\3_Ber\02_Rapport\111222_Rapport_final\AggloRivelac_rapport_final_111222.doc

Au nom du Comité de pilotage (COPIL)

Canton de Vaud

Département de l'Economie (DEC)

Service du développement territorial (SDT)

Philippe Gmür

Tel +41 (0)21 316 79 11

Sylvie Cornut

Fax +41 (0)21 316 74 48

Place de la Riponne 10

info.sdt@vd.ch

CH-1014 Lausanne

<http://www.vd.ch>

et ses partenaires membres du COPIL

la Communauté Intercommunale d'équipements
du Haut-Léman (CIEHL), pour la Rivera

la Commune de Châtel-St-Denis,
pour la Veveyse fribourgeoise

les Communes de Noville, Rennaz, Roche
et Villeneuve, pour le Haut-Lac

Avec la participation des mandataires

mrs partner sa
Michel Schuppisser et Lionel Fer
Birmensdorferstrasse 55
CH-8004 Zurich

Tel +41 (0)44 245 46 08
Fax +41 (0)44 245 46 05
info@mrspartner.ch
www.mrspartner.ch

Feddersen & Klostermann (F&K)
Pierre Feddersen
Neumarkt 6
CH-8001 Zurich

Tel +41 (0)44 262 50 00
Fax +41 (0)44 252 47 93
p.feddersen@fkurb.ch

Paysagestion
Olivier Lasserre et Sibylle André
Rue de la Louve 12
CH-1003 Lausanne

Tel +41 (0)21 331 23 23
Fax +41 (0)21 331 23 21
pg@paysagestion.ch
www.paysagestion.ch

CSD Ingénieurs SA
Michel Baudraz et Isaline Bourgeois
Chemin de Montelley 18, CP 60
CH-1000 Lausanne 20

Tel +41 (0)21 620 70 00
Fax +41 (0)21 620 70 01
lausanne@csd.ch
www.csd.ch

Experts
INFRAS, Berne
TVK, Paris
Fahrländer Partner AG (FPRE), Zürich

Roman Frick
Pierre-Alain Trévelo
Dominik Matter

Table des matières

A. INTRODUCTION ET CONTEXTE DE PLANIFICATION.....	1
1. Introduction	3
1.1 Contexte et motif.....	3
1.2 Périmètre de l'agglomération.....	4
1.3 Organisation du projet	6
1.4 Processus itératif	7
1.5 Démarche participative.....	8
1.6 Méthode.....	10
2. Coordination avec les planifications supérieures et voisines.....	11
2.1 Coordination avec le plan directeur cantonal vaudois.....	11
2.2 Coordination avec le plan directeur cantonal fribourgeois et le plan directeur régional de la Veveyse fribourgeoise	11
2.3 Coordination avec le projet d'agglomération du Chablais	15
2.4 Coordination avec le projet de 3 ^{ème} correction du Rhône.....	15
2.5 Coordination avec les planifications communales.....	16
3. Etat des enjeux et de la conception de la pré-étude	17
B. VOLET ANALYTIQUE ET STRATEGIQUE	21
4. Vision globale et schéma d'agglomération.....	23
4.1 Contexte de la métropole lémanique.....	23
4.2 Diagnostic général.....	25
4.3 Vision globale	30
4.4 Schéma d'agglomération.....	33
5. Paysage – Environnement.....	37
5.1 Méthode d'approche pour traiter du paysage et de l'environnement	37
5.2 Analyse et enjeux dans le domaine du paysage.....	39
5.3 Analyse et enjeux dans le domaine de la nature.....	45
5.4 Analyse et enjeux des autres domaines de l'environnement	49
5.5 Objectifs paysage – environnement	58
5.6 Concept Paysage / Nature	59
5.7 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	64
5.8 Mesures paysage – environnement	66

6. Urbanisation	68
6.1 Analyse et enjeux urbanisation.....	68
6.2 Objectifs urbanisation	86
6.3 Concept urbanisation.....	87
6.4 Espaces publics	93
6.5 Secteurs stratégiques	97
6.6 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	105
6.7 Mesures urbanisation.....	106
7. Mobilité multimodale	108
7.1 Analyse et enjeux de mobilité multimodale	108
7.2 Objectifs de mobilité multimodale.....	111
7.3 Concept de mobilité multimodale.....	112
7.4 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	112
7.5 Mesures de mobilité multimodale	113
8. Sécurité	114
8.1 Analyse et enjeux de sécurité.....	114
8.2 Objectif de sécurité	117
8.3 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	117
8.4 Mesures de sécurité.....	117
9. Transports publics TP	118
9.1 Analyse et enjeux TP.....	118
9.2 Objectifs TP	132
9.3 Concept TP.....	133
9.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale.....	144
9.5 Mesures TP.....	144
10. Mobilité douce MD	146
10.1 Analyse et enjeux MD.....	146
10.2 Objectifs MD	149
10.3 Concept MD	150
10.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale.....	157
10.5 Mesures MD.....	157

11. Transports individuels motorisés TIM	158
11.1 Analyse et enjeux TIM	158
11.2 Objectifs TIM.....	161
11.3 Concept TIM	162
11.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale.....	170
11.5 Mesures TIM.....	170
12. Stationnement	171
12.1 Analyse et enjeux stationnement.....	171
12.2 Objectifs stationnement	177
12.3 Concept stationnement.....	178
12.4 Mesures stationnement	179
C. VOLET OPERATIONNEL	181
13. Mesures et chantiers du projet d'agglomération	183
13.1 Définition des mesures	183
13.2 Mesures infrastructurelles et priorisation.....	184
13.3 Mesures non-infrastructurelles	194
14. Mise en œuvre, approfondissements et chantiers	198
14.1 Approfondissements	198
14.2 Chantiers	199
14.3 Mesures infrastructurelles	200
14.4 Mesures non infrastructurelles	201
14.5 Traduction des dispositions du PA Rivelac	201
D. Annexes	204
Cahier d'annexes n° 1.....	204
Cahier d'annexes n° 2.....	204

LEXIQUE

ARE	Office fédéral du développement territorial
CEV	Ligne de chemin de fer Vevey - Les Pléiades
CUS	Coefficient d'utilisation du sol équivalent à l'IBUS
EC	Eurocity (ferroviaire)
GP	GoldenPass Services
ICFF	Installation commerciale à forte fréquentation
IBUS	Indice brut d'utilisation du sol équivalent au CUS
IC	Intercity (ferroviaire)
IFF	Installation à forte fréquentation
IR	Interregio (ferroviaire)
MADR	Méthode (cantonale) automatique de détermination des réserves
MD	Mobilité douce
MVR	Montreux - Vevey - Riviera (Compagnie MOB)
OQE	Ordonnance fédérale sur la qualité écologique
P+R	Parc relais disponible aux usagers fréquents (pendulaires)
P+Rail	Parc relais attenant à une gare et disponible pour usagers occasionnels
PA	Projet d'agglomération
PAL	Plan d'aménagement local
PDCant	Plan directeur cantonal fribourgeois
PDCn	Plan directeur cantonal vaudois
PGA	Plan général d'affectation du sol
R	Regio (trafic régional, ferroviaire)
RC	Route cantonale
RE	Réseau express (ferroviaire)
RER	Réseau express régional (ferroviaire)
RN	Route nationale
SCRIS	Service cantonal de recherche et d'information statistiques vaudois
SDT	Service du développement territorial vaudois
SM	Service de la mobilité vaudois
SSTAT	Service statistique fribourgeois
TIM	Transports individuels motorisés
TJM	Trafic journalier moyen
TJOM	Trafic journalier ouvrable moyen
TP	Transports publics
TPC	Transports publics du Chablais
TPF	Transports publics fribourgeois
T/U/P-E	Transports / urbanisation / Paysage-Environnement
ZI	Zone industrielle

A. INTRODUCTION ET CONTEXTE DE PLANIFICATION

1. Introduction

1.1 Contexte et motif

Le projet d'agglomération Rivelac a été annoncé à la Confédération en décembre 2007. Il se dénommait alors « projet d'agglomération Vevey-Montreux ». Une pré-étude, conduite par le Service des affaires intercommunales (SAI) de la Riviera, a été achevée en juin 2009. Elle a permis de réaliser un diagnostic, d'identifier les problèmes, de dégager les enjeux importants et d'esquisser un concept de développement de l'agglomération. En septembre 2010, le Service du développement territorial (SDT) du Canton de Vaud a repris le pilotage du projet pour poursuivre la démarche en partenariat avec les communes et déposer le dossier auprès de la Confédération au 31 décembre 2011.

Cette deuxième phase du projet d'agglomération Rivelac (dénommé désormais ainsi afin de mieux correspondre aux trois régions impliquées : la Riviera, la Veveyse fribourgeoise et le Haut Lac formé par les communes de la basse plaine du Rhône) a d'abord actualisé les données de la pré-étude, notamment par des séances bilatérales avec les communes, et a apporté des compléments d'analyse en particulier en matière de paysage et d'environnement (qui restait un point faible de la pré-étude). Ces compléments ont permis de consolider le volet stratégique (voir partie B du présent rapport) et de travailler sur les chantiers et les zooms d'étude cités dans la pré-étude, à l'exemple de La Veyre et du Haut Lac. Le résultat est un **Schéma d'agglomération** décliné en **Plans de Concept** (urbanisation, paysage/nature, transports publics, mobilité douce et transports individuels motorisés) accompagnés chacun par un **Schéma de Principe**, qui explicite et illustre les principes de la conception.

Le volet opérationnel clôt ce rapport et précise les **mesures infrastructurelles** pouvant ou non prétendre à un cofinancement de la Confédération ainsi que les **mesures non-infrastructurelles** indispensables pour appuyer les mesures infrastructurelles et optimiser leur fonctionnement. Ce volet précise également une mise en œuvre possible à poursuivre, ainsi que des approfondissements et des chantiers thématiques à mettre en place notamment dans les secteurs stratégiques.

1.2 Périmètre de l'agglomération

Le périmètre étudié dans le cadre de la pré-étude de 2009 comprenait le périmètre statistique OFS avec en plus la commune de Granges, dans la Veveyse fribourgeoise, dans un souci de cohérence territoriale. Suite à la pré-étude, les quatre communes d'Attalens, Bossonnens, Granges et Remaufens ont décidé de ne pas intégrer le projet d'agglomération. Ces quatre communes sont maintenant intégrées dans le "Plan directeur régional de la Veveyse fribourgeoise".

La pré-étude a permis de relever le rôle important que peuvent jouer Châtel-St-Denis pour l'agglomération ainsi que les communes du Haut-Lac (Basse plaine du Rhône) par leurs zones d'activités présentant encore des disponibilités. Le rôle des communes rurales de la Veveyse fribourgeoise est moindre pour l'agglomération. Leur développement doit toutefois être maîtrisé afin d'éviter l'effet déversoir sur la Riviera, ceci doit être réglé par le biais du plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant.) et du plan directeur régional (PDR) actuellement en cours d'élaboration.

Les recommandations pour le périmètre formulées dans la pré-étude sont les suivantes :

- Maintenir les dix communes de la Riviera ainsi que les trois communes de la basse plaine du Rhône et celle de Châtel-St-Denis dans le périmètre du projet d'agglomération.
- Poursuivre la collaboration avec les autres communes de la Veveyse fribourgeoise en dehors du projet d'agglomération. Limiter les impacts de l'effet "déversoir" sur la Veveyse, par des mesures ponctuelles et évaluer les possibilités de développer un "axe fort" TP entre la Veveyse et Palézieux, par le biais du PDCant. ou par le biais d'un plan directeur régional.

Au final, le périmètre recommandé dans la pré-étude a été repris dans le cadre du présent projet avec l'intégration supplémentaire de la commune de Roche, dans le Haut-Lac, afin de ne pas la laisser isolée entre les deux agglomérations Rivelac et du Chablais et d'intégrer ses potentiels importants de développement de l'activité aux réflexions de l'agglomération Rivelac.

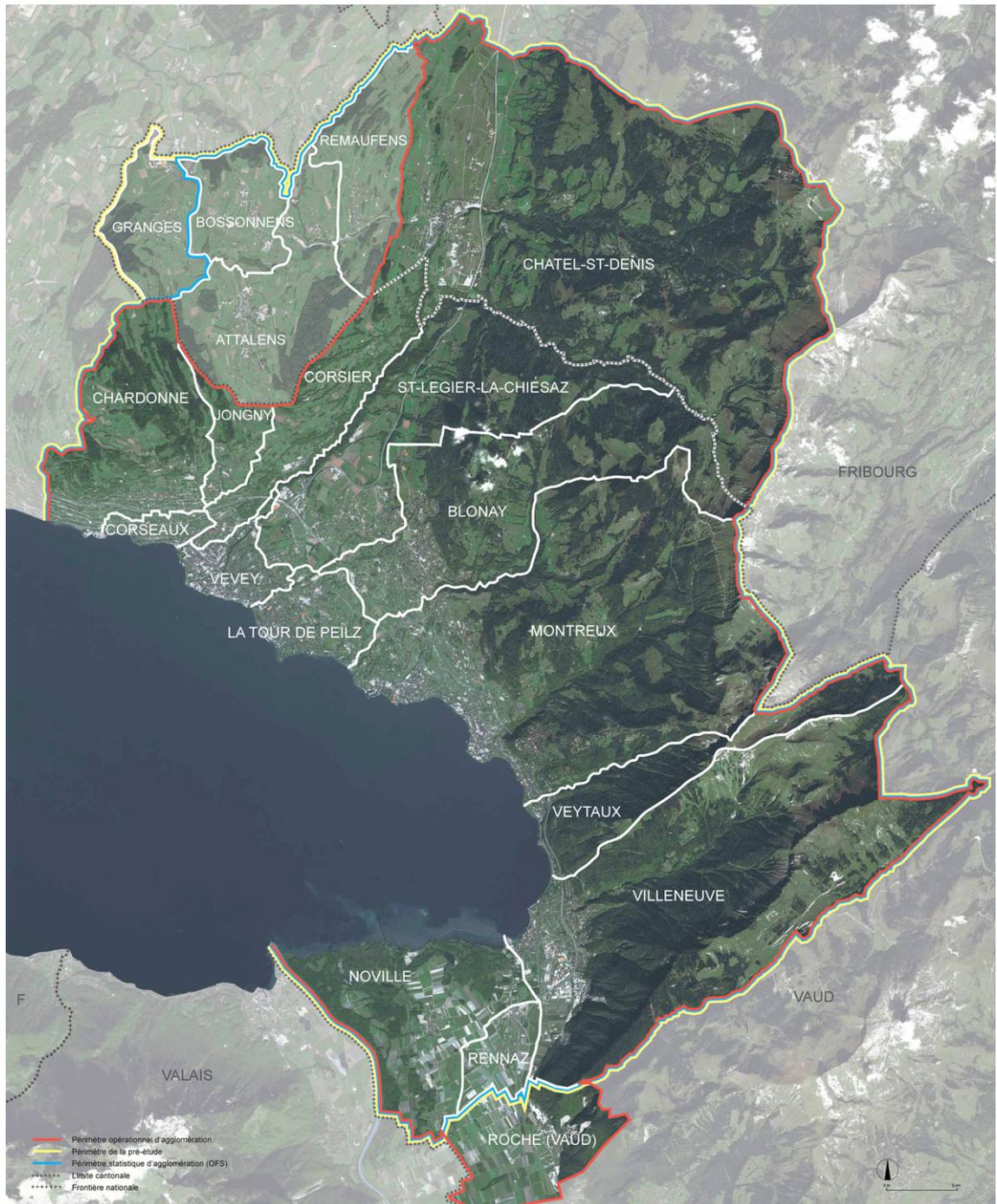
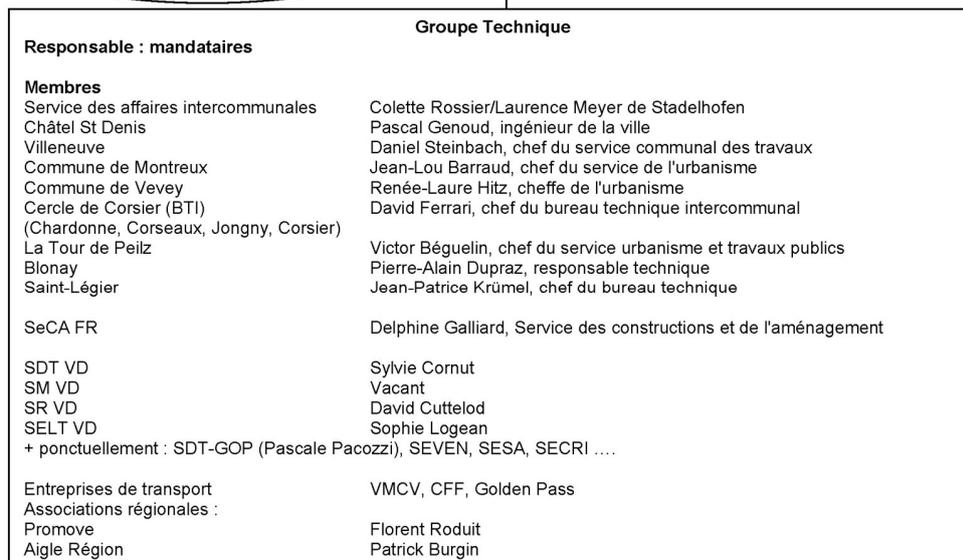
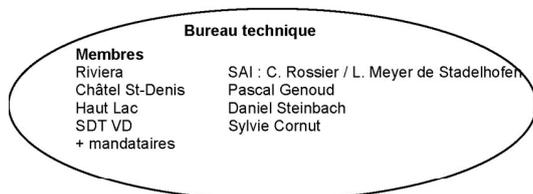
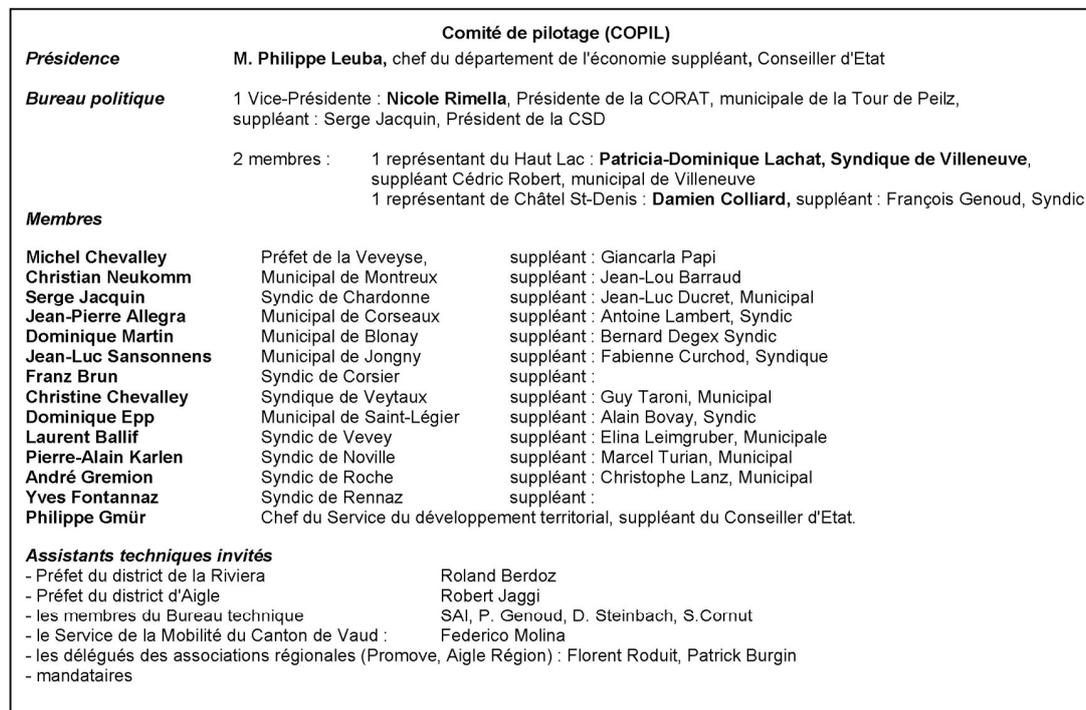


Figure 1: Carte du périmètre de l'agglomération Rivelac et ses communes (périmètre opérationnel) ; indicatif : périmètre statistique et périmètre de la pré-étude

1.3 Organisation du projet



Organigramme projet d'agglomération Rivelac / version 13 septembre 2011

Figure 2: Organisation du projet

Le projet est placé sous la responsabilité d'un **Comité de pilotage (Copil)** présidé par feu Monsieur le Conseiller d'Etat Jean-Claude Mermoud puis par Monsieur Philippe Leuba, Conseiller d'Etat, chef du Département de l'Economie suppléant. **Un représentant de l'exécutif de chaque commune siège au Copil.** Les préfets vaudois et fribourgeois sont également présents. La mission principale du Copil est d'assurer le pilotage politique du projet et de valider les orientations stratégiques.

Un bureau constitué des représentants techniques de chaque secteur et du Canton assure l'interface entre politiques et techniques. Enfin, un **groupe technique (GT)** rassemble les techniciens de toutes les communes mais également les représentants des entreprises de transport, les collaborateurs des services cantonaux et les délégués des associations régionales de développement économique. Le GT assure la coordination technique entre les différents partenaires et accompagne les mandataires dans leurs réflexions et les orientations à donner au projet.

Cette organisation mise en place en mars 2010, devrait perdurer dans sa configuration actuelle, au-delà du 31 décembre 2011. Les questions de gouvernance, de mise en œuvre du projet, de relation entre cantons et communes, les précisions sur les rôles de chacun, seront développés et débattus lors des prochains Copils. Selon les chantiers à mener et les mesures à préparer, les groupes de travail pourront être amenés à réfléchir par secteur géographique, le Copil gardant un rôle de coordonnateur. Dans tous les cas, l'objectif est qu'une gouvernance soit précisée d'ici la signature sur l'accord sur les prestations. En gardant cette organisation souple et ouverte, l'agglomération Rivelac souhaite prendre le temps pour imaginer toutes formes de collaborations et structures (gouvernance) adaptées à sa spécificité (deux cantons, trois districts, quinze communes).

1.4 Processus itératif

L'organisation du projet mise en place permet à tous les acteurs impliqués dans les processus de planification de s'exprimer et de se faire entendre. Si, dans un premier temps, l'élaboration du projet d'agglomération s'est basée sur une vision globale et des concepts de développement émanant des techniciens, elle a largement évolué ensuite, suite aux nombreux échanges avec les acteurs décrits ci-dessus. En particulier les GT, véritables ateliers de travail et de réflexions, ont permis au projet de s'adapter aux réalités locales et de prendre en compte certaines planifications déjà en vigueur. L'implication et la participation active des collaborateurs techniques des communes est à souligner : elle a favorisé la maturité du projet pour qu'il puisse être partagé et porté par tous les partenaires.

Ce processus n'est pas terminé. Dès la remise du projet d'agglomération, les représentants politiques et techniques du PA Rivelac savent qu'ils doivent poursuivre leurs réflexions en mettant en œuvre les approfondissements nécessaires. Ainsi, les concepts de développement T/U exposés doivent être traduits en concepts d'exploitation, des études sur le développement urbain sont à mener dans le cadre des chantiers stratégiques, etc. Il s'agit d'autant de contributions qui vont permettre à la conception territoriale de continuer à évoluer dans le futur, le projet d'agglomération étant le fil rouge à suivre.

1.5 Démarche participative

Au-delà des séances avec le Copil ou le GT prévues dans le cadre du projet, des séances bilatérales régionales ont été organisées, en fonction des besoins de coordination. A ce jour, ont eu lieu :

- des séances par secteur (Riviera et Châtel-St-Denis, Haut-Lac) ;
- deux séances au sujet de la planification du Haut-Lac (communes de Villeneuve, Rennaz, Noville et Roche) en collaboration avec le Syndicat d'améliorations foncières des Fourches ;
- une séance avec la Commission régionale d'aménagement du territoire (CORAT) de la Riviera pour discuter avec les Municipaux et techniciens membres de cette commission des enjeux de développement de la Riviera et définir une base consensuelle.

Par ailleurs, un atelier de travail réunissant exécutifs et techniciens communaux, entreprises de transport et services cantonaux, s'est déroulé le 24 novembre 2011. Il a permis de préciser les mesures par une consolidation générale de l'ensemble du volet opérationnel.

Enfin, une conférence publique a eu lieu le 20 décembre 2011 rassemblant plus de 200 personnes. Les représentants du Copil accompagnés par les mandataires ont présenté tous les aspects du projet d'agglomération (principes, lignes directrices, mesures) aux législatifs communaux, députés et représentants des associations, tous conviés à venir s'informer et faire part de leur remarques sur le projet.

Dans son ensemble le projet a été salué et bien perçu par les représentants de la population qui se sont montrés attentifs et réactifs, conscients qu'il y avait là un enjeu important pour leur région et qu'ils ne devaient en aucun cas manquer cette occasion.

Trois types de questions ont été émises pour lesquelles des réponses ont été apportées.

- *le partenariat* mis en place pour le projet et pour la suite (démarche participative, rôle des législatifs, du Canton, lois à adapter). La démarche participative est une exigence de la Confédération : il a été démontré que toutes les séances effectuées et l'organisation même du projet d'agglomération Rivelac concouraient à remplir cette exigence, cette conférence en constituant un autre aspect. Néanmoins, cantons et communes ont souhaité organiser une consultation publique qui se déroulera début 2012, cela permettra d'asseoir la légitimité du projet dans la région et de permettre à la population de se l'approprier.
- *l'hôpital Riviera-Chablais Vaud-Valais* : l'hôpital faisant partie des données de base du projet d'agglomération, ses aspects de mobilité et d'accessibilité ont été intégrés. L'ouverture de l'hôpital prévue début 2016 est cohérente avec les mesures du projet de priorité A (réalisation 2015-2018 avec une exigence de maturité, dès à présent).
- *les transports publics sur les hauts de la Riviera* et leur connexion avec le reste du réseau et vers le littoral. Les explications fournies montrent clairement les possibilités et limites des mesures (la population captée sur les coteaux se compte en centaines de personnes, alors que sur l'axe littoral, ce sont des milliers). Des mesures spécifiques aux déplacements TP transversaux et verticaux sur les coteaux sont proposées dans le cadre du projet d'agglomération (ex. l'X de Chailly).

Ainsi, les questions soulevées durant cette séance ont fait l'objet de réponses qui ont démontré que les différents points étaient bien intégrés dans le rapport. Les autorités cantonales et com-

municipales ont réaffirmé leur volonté de mettre en place une consultation publique en début d'année 2012.

Il est à souligner également que tout document ayant été validé par le Copil était à disposition des communes pour en assurer la diffusion. Ainsi, pour les communes de la Riviera, le rapport intermédiaire du projet d'agglomération a été mis en ligne sur le site du Service des affaires intercommunales tout comme le PDR et la pré-étude qui y figuraient déjà.

Conférence, 20 décembre 2011, La Tour-de-Peilz :



1.6 Méthode

Le projet d'agglomération Rivelac (PA Rivelac) à remettre à la Confédération fin 2011 comporte deux volets :

Volet analytique et stratégique

Le volet analytique et stratégique a comme produit principal le **Schéma d'agglomération (SA)**, qui montre où le développement urbain est prévu, comment le paysage et l'environnement sont préservés et mis en valeur, et comment les offres et infrastructures de transports sont conjointement coordonnées. Ce schéma est accompagné d'un rapport explicatif où figurent notamment les données quantitatives sur le développement prévisible et la manière de l'accueillir dans le territoire. Le schéma d'agglomération est détaillé par thème en faisant apparaître les mesures importantes :

- le **plan du paysage et de l'environnement**, qui donne le cadre paysager non seulement en terme de "protection", mais aussi en terme de structures globales de développement (la charpente du territoire) utilisées dans l'urbanisation et la mobilité, en particulier la mobilité douce ; ce plan contient aussi des règles d'utilisation des espaces libres pour garantir à l'agriculture sa base existentielle et à la nature sa base écologique,
- le **plan de l'urbanisation**, qui définit notamment le périmètre compact et les sites stratégiques de développement. Le périmètre compact d'agglomération englobe l'ensemble de l'agglomération, c'est un périmètre d'action dans lequel on retrouve tous les territoires de l'agglomération qui fonctionnent ensemble et qui se trouvent dans une aire d'accessibilité aux services et aux transports publics, espaces verts, sites stratégiques, zones déjà bâties ou d'urbanisation future sont concernés, en règle générale la densité minimale doit atteindre 100 habitants ou emplois par hectare ; les sites stratégiques sont des sites dont les projets infléchissent le développement de l'agglomération en quantité et qualité,
- le **plan des transports**, qui décliné par modes (mobilité douce MD, transports publics TP, transports individuels motorisés TIM et stationnement) montre comment la mobilité résultante des activités existantes et futures sera satisfaite, en mettant en priorité le développement de l'usage de la MD et des TP ; ce plan sert à la fois de vérification de la coordination entre urbanisation – paysage – mobilité et à la fois de base pour l'identification des mesures infrastructurelles du projet d'agglomération, objet du cofinancement de la part de la Confédération.

Volet opérationnel

Le volet opérationnel a comme produit principal les **mesures du PA** (infrastructurelles et non-infrastructurelles) et leur phasage dicté par la maturité des mesures (projet concret et financement assuré) face aux échéances de réalisation faites par tranche de quatre ans. Les mesures sont de natures infrastructurelles (hardware) et non-infrastructurelles (software). L'évaluation des mesures par la Confédération en vue de déterminer leur prise en compte et le taux global de participation financière porte autant sur la totalité du projet que sur les mesures elles-mêmes.

Le volet opérationnel traite aussi de la **mise en œuvre du PA** dans le temps. Elaboré en moins d'une année, le présent PA ne peut prétendre avoir tout résolu pour les 10 prochaines années. Des **approfondissements** de concept sont nécessaires, des **chantiers** (études ciblées et globales thématiques ou "zoomées" sur une portion de territoire) sont à créer pour consolider la base des mesures à prendre par tranches de quatre ans.

2. Coordination avec les planifications supérieures et voisines

2.1 Coordination avec le plan directeur cantonal vaudois

Le projet d'agglomération Rivelac fait l'objet d'une fiche du Plan directeur cantonal (PDCn) depuis le 1^{er} décembre 2011. Cette fiche a été adoptée par le Grand Conseil le 16 novembre 2010 et approuvée par la Confédération le 14 juillet 2011 (mesure R14, cf. Fiche URB-VD en annexe)

A l'échelle cantonale, l'agglomération Rivelac doit être soutenue pour :

- résoudre les problématiques urbanisation/transports/paysage-environnement qui ne peuvent trouver de solutions adaptées qu'à l'échelle de l'agglomération,
- contribuer à l'équilibre du territoire cantonal (mesure B11 du PDCn).

Les principaux objectifs sont :

- garantir une utilisation mesurée du sol,
- développer l'urbanisation à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération,
- limiter l'étalement urbain,
- développer un système de transports cohérent avec les objectifs d'urbanisation,
- promouvoir des modes de transport durables et inciter au report modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Le Canton soutient le projet d'agglomération Rivelac. Il participe au Comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Lorsque le projet sera mis en œuvre, il participera au financement du bureau d'agglomération ainsi qu'à certaines études et mesures.

Dans le cadre des adaptations du PDCn, les mesures du PA Rivelac considérées d'intérêt cantonal seront précisées et insérées dans le PDCn. L'objectif est qu'au moment où l'accord sur les prestations sera signé, les mesures soient intégrées au PDCn.

La fiche R14 "Agglomération Riviera-Veveyse-Haut-Lac" du PDCn sera mise à jour régulièrement par le Canton en partenariat avec les membres du projet d'agglomération, conformément à la mesure 2.2.1. du PDCn : "*élaboration des fiches régionales*" selon la ligne d'action : "*renforcer l'articulation des projets de territoire communaux, régionaux et cantonaux*" s'inscrivant dans le principe 2 : "*travailler en partenariat : une meilleure complémentarité entre acteurs*".

2.2 Coordination avec le plan directeur cantonal fribourgeois et le plan directeur régional de la Veveyse fribourgeoise

Plan directeur cantonal fribourgeois

La législation fribourgeoise attribue au projet d'agglomération le statut de plan directeur régional. Le PA Rivelac ne porte que sur la seule commune centre de Châtel-St-Denis, et n'inclut pas dans son périmètre les autres communes de la Veveyse fribourgeoise. Il est alors prévu de faire "re-

monter" les objectifs et principes du PA Rivelac dans le Plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant), à travers la fiche 27 "Agglomération Riviera – Veveyse - Haut-Lac".

Pour Châtel-St-Denis, les principes et mesures énoncés dans le PA Rivelac sont repris dans le PDCant, qui considère aussi ce secteur comme stratégique pour le développement du canton.

Pour les quatre autres communes de la Veveyse fribourgeoise étudiées dans la pré-étude en 2009, leur développement devrait aussi suivre les principes énoncés dans le PA Rivelac repris dans le PDCant. Face aux enjeux du développement important de cette frange d'agglomération, il a été décidé d'élaborer un plan directeur régional, qui selon la logique, devrait appliquer les principes du PDCant et son pendant au niveau des transports (plan cantonal des transports).

La coordination est assurée par la fiche URB-FR du volet opérationnel.

Plan directeur régional de la Veveyse fribourgeoise

Ces quatre communes de la Veveyse fribourgeoise (Attalens, Bossonnens, Granges et Remaufens) totalisent 5'700 habitants et 770 emplois (2008, données pré-étude), avec une croissance annuelle ces dix dernières années du double environ des communes de la Riviera. Ce sont des communes fortement résidentielles, appelées encore à une forte croissance de par l'importance des zones de construction encore libres ou envisagées. Comme déjà relevé dans la pré-étude (figure ci-dessous), le développement des zones de construction n'apparaît pas coordonné avec l'offre TP, et les mouvements pendulaires en voiture vers Châtel-St-Denis, la région de Lausanne et la Riviera vont croître fortement.

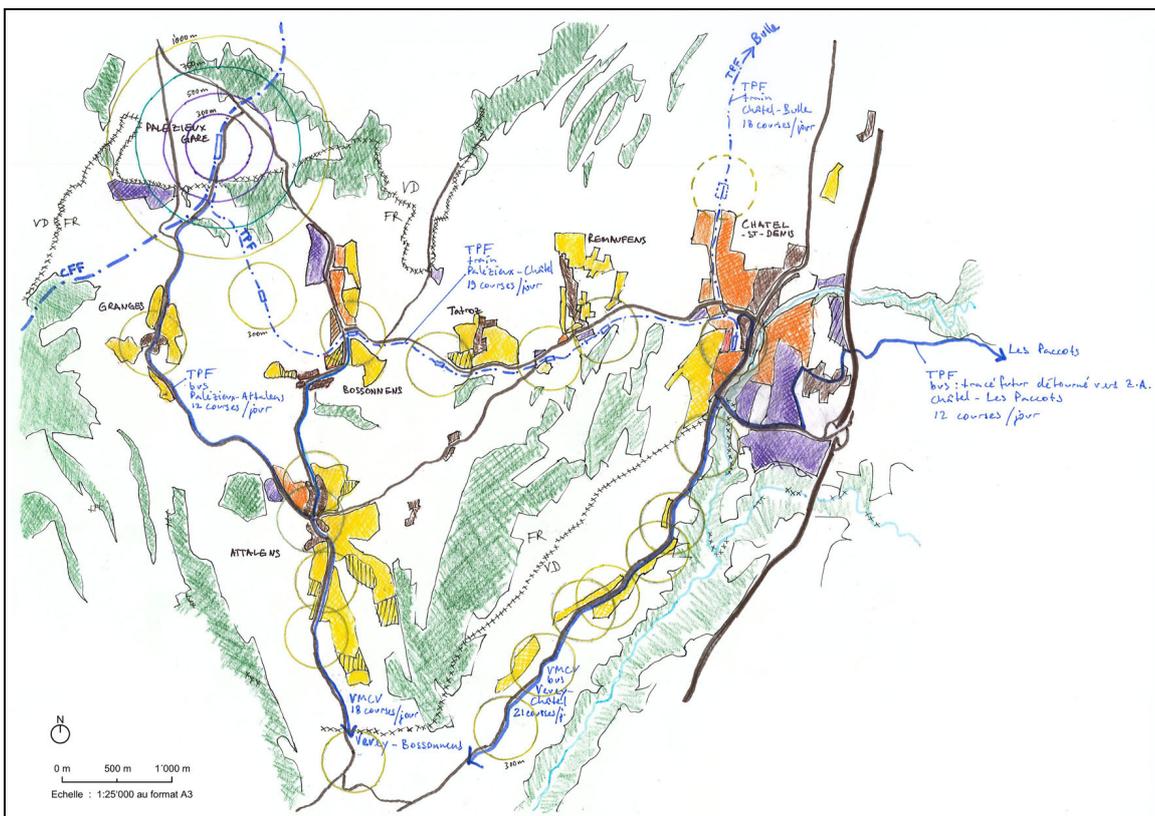


Figure 3 : Analyse de l'urbanisation et de l'offre TP dans la Veveyse fribourgeoise (source pré-étude 2009)

Ce phénomène inquiète les communes du Cercle de Corsier ainsi que St-Légier, à cause des flux pendulaires de la Veveyse fribourgeoise traversant leur commune. Selon les données disponibles (RF 2000), environ 14% des flux totaux de ces quatre communes plus Châtel-St-Denis traversent potentiellement le secteur du Cercle de Corsier, soit en valeur absolue 300 mouvements sur 2'200 environ au total. Cela correspond à une charge en véhicules par jour située entre 800 et 1'200 véh/j (hypothèses : un tiers de plus de mouvements évolution 2000-2011, 2 à 3 trajets voiture par mouvement). La charge journalière sur la RC 744b traversant Jongny est de 7'500 véh/j (2010), le transit de la Veveyse fribourgeoise avoisine ainsi 10-15% de la charge totale. Aux heures de pointe, cette part est plus élevée. Avec ces charges relativement faibles, il n'est pas possible de plafonner les flux ni même de prévoir des "évitements" de localité. Seuls les effets sur les nuisances peuvent être atténués avec la modération des circulations dans les secteurs traversés.

La mesure la plus déterminante est à prendre à la source, en visant une meilleure coordination entre l'urbanisation et l'offre TP, en densifiant les zones de constructions, et **surtout en développant des structures d'urbanisation favorable à la combinaison mobilité douce – transports publics**. C'est un enjeu de taille pour le plan directeur de la Veveyse fribourgeoise pour contenir les nuisances provoquées dans les zones urbaines des centres régionaux et les agglomérations voisines.

Le plan directeur qui a récemment débuté devrait suivre ce principe repris dans le PDCant (voir fiche URB-FR). De plus, le plan directeur cantonal des transports exige un niveau de desserte TP suffisant pour mettre en zone un nouveau secteur. Les questions des densités, des structures et des priorités d'urbanisation devraient être maintenant abordées par le plan directeur régional.

Dimensionnement des zones à bâtir et l'utilisation du sol dans le canton de Fribourg

Divers éléments du plan directeur cantonal et de la loi sur l'aménagement du territoire (LATeC) et les constructions sont à prendre en considération pour appréhender la stratégie cantonale en matière de dimensionnement des zones à bâtir et d'utilisation du sol.

Les principes inscrits dans la LATeC – en vigueur depuis début 2010 – s'appliquent aux plans d'aménagement local (PAL) qui doivent être mis en conformité au nouveau droit d'ici 2015 (art. 175 al. 1 LATeC). Les effets de la stratégie cantonale décrite dans ce texte seront par conséquent mesurables d'ici quelques années.

Le plan directeur cantonal (PDCant)

Dimensionnement de la zone à bâtir

Selon la statistique fédérale de 1989, le canton de Fribourg a les surfaces de zone à bâtir les plus importantes. Le nombre important de petites communes de moins de mille habitants et le faible nombre de centres urbains avec une population dense expliquent en grande partie cette situation. La Confédération demande alors au canton de se rapprocher de la moyenne nationale.

En 2002, le canton se dote d'un nouveau plan directeur cantonal (PDCant), basé sur un décret du Grand Conseil de 1999 qui définit les cinq idées directrices et les dix-sept objectifs pour l'aménagement de son territoire, conformément aux principes de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).

Le PDCant utilise depuis 2002 une nouvelle méthode de calcul du dimensionnement des zones à bâtir. Il se base sur les surfaces construites en zone à bâtir durant les quinze dernières années multipliées par un facteur de dimensionnement attribué selon des critères définis par le PDCant. Ce calcul donne une image du potentiel de développement des zones à bâtir pour chaque commune en fonction de leurs caractéristiques propres.

La mise en œuvre de ces principes a permis une véritable action de sensibilisation et d'incitation pour le dimensionnement des zones à bâtir. L'application de cette méthode a contribué à réduire la surface moyenne cantonale de zone à bâtir de 589 m² / habitant en 1989 à 397 m² / habitant en 2008. Début 2011, un facteur de dimensionnement a été attribué à 68% des communes fribourgeoises.

Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC)

La nouvelle loi LATeC comprend des principes qui participent à une utilisation plus rationnelle du sol et à une réduction du surdimensionnement des zones à bâtir : la densification du tissu bâti existant, la mise en zone de secteurs raccordés de façon raisonnable à un moyen de transports publics et la possibilité d'établir des contrats de droit administratifs avec les propriétaires pour lutter contre la thésaurisation des terrains constructibles.

Indice brut d'utilisation du sol (IBUS)

L'introduction de la notion d'indice brut d'utilisation du sol (IBUS) dans la nouvelle LATeC (art. 130) et son règlement d'exécution (ReLATeC, art. 80) contribue à une densification des constructions en zone à bâtir. En effet, l'indice minimal de densité fixé (0.5) implique à un droit à bâtir plus élevé que les dispositions de l'ancien droit (l'indice de 0.5 correspond à un indice de 0.35-0.4 dans l'ancien droit). Ainsi, le nouvel indice sera appliqué dans le cadre de tous les PAL révisés suite à l'entrée en force de la LATeC.

Raccordement raisonnable à un moyen de transports publics

Avec l'introduction d'un principe de raccordement raisonnable à un moyen de transports publics dans la LATeC (art. 94), le canton de Fribourg se dote d'un nouveau principe dans le sens d'un aménagement du territoire plus durable : la desserte en transports publics fait dorénavant partie de l'équipement de base de toute nouvelle zone à bâtir. Dans l'ancienne LATeC, les exigences de raccordement en transports publics ne concernaient que les utilisations intensives du sol.

La définition d'un raccordement raisonnable est concrétisée dans le plan cantonal des transports (PCTr) actuellement en cours de révision. Un niveau de desserte minimal sera exigé pour l'équipement de base de toute nouvelle zone à bâtir. L'application de ces règles dans le cadre des procédures d'aménagement local devrait intervenir courant 2012.

Mise en place d'un régime de compensation selon l'art. 5 LAT

L'art. 5 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) donne mandat législatif aux cantons pour instaurer un régime de compensation permettant de tenir compte des avantages et inconvénients qui résultent des mesures d'aménagement. Le Conseil d'Etat étudie à l'heure actuelle sérieusement la question, à l'instar d'autres cantons suisses.

En effet, compte tenu des exigences actuelles de la Confédération en matière de dimensionnement des zones à bâtir, mais aussi au vu de l'orientation prise dans le cadre de la révision partielle de la LAT qui vise à fixer des exigences plus strictes dans ce domaine, la tendance pour les prochaines années sera donc très vraisemblablement à une vague de déclassement dans le canton, s'accompagnant d'actions en indemnisation pour expropriation matérielle. Un régime de compensation, selon des modalités encore à définir, pourrait permettre de financer les déclassements prévus.

Sur le plan juridique, plusieurs variantes d'application sont à l'étude.

2.3 Coordination avec le projet d'agglomération du Chablais

Le projet d'agglomération du Chablais comme celui de Rivelac fait partie des projets déposés à la Confédération le 31 décembre 2011.

Situé au bout de l'arc lémanique, ce projet comprend 6 communes Aigle, Bex, Ollon pour le Canton de Vaud et Collombey-Muraz, Monthey et Massongex pour le Valais. Le territoire regroupe 45'000 habitants et 17'000 emplois avec comme prévisions à 2025 : plus 14'000 habitants et plus 7'000 emplois. Un des objectifs est d'avoir un système de transport performant qui appuie le développement régional.

Même si territorialement les deux projets ne sont pas directement liés, l'interdépendance fonctionnelle des deux agglomérations est patente notamment par les nombreux pendulaires actifs et le futur hôpital intercantonal Riviera-Chablais Vaud-Valais. Pour ce dernier, la coordination notamment à travers les transports publics est fondamentale, l'étude spécifique couvrant le territoire des deux projets d'agglomération a proposé la mise en place d'une ligne de bus à la cadence de 30 minutes entre la gare d'Aigle (nœud du réseau de transports publics pour le Chablais) et l'hôpital.

Concernant les déplacements pendulaires entre les deux agglomérations, le nombre de liaisons sera doublé et les temps de parcours en transports publics seront sensiblement réduits par l'amélioration de la liaison AOMC entre Monthey et Aigle. Le temps de parcours entre Monthey et Montreux passera de 37-39 minutes aujourd'hui à 28-29 minutes demain (gain de temps de 25 à 30 %).

Enfin, le Rhône constitue le fil reliant les deux agglomérations, pour la mobilité douce, les nombreux aménagements prévus et/ou renforcés dans le secteur de la basse plaine du Rhône trouveront un prolongement naturel le long du Rhône et s'articulent parfaitement à ceux prévus dans le projet d'agglomération du Chablais (cohérence des itinéraires) soit en se connectant aux pistes le long du Rhône (depuis Noville, Chessel), soit après Roche en passant au pied des coteaux pour arriver sur Aigle.

2.4 Coordination avec le projet de 3^{ème} correction du Rhône

La 3^{ème} correction du Rhône définit des mesures particulières pour son aménagement, de sa source jusqu'au Lac Léman afin de se protéger des risques d'inondation. Une étroite collaboration intercantonale s'est mise en place le long du tracé dans la basse plaine du Rhône du Chablais.

Suite à la consultation publique en 2008 qui concernait principalement les communes riveraines de Lavey-Morcles, Bex, Ollon, Aigle, Yverne, Chessel et Noville, le projet est aujourd'hui adapté pour diminuer son impact sur les zones agricoles.

Le projet d'agglomération Rivelac et plus particulièrement le secteur du Haut-Lac, est cohérent avec le plan sectoriel de 3^{ème} correction du Rhône, le développement du secteur est contenu dans l'enveloppe urbaine actuelle et le concept nature-paysage indique de préserver ces zones de basse plaine d'une grande valeur naturelle et paysagère.

2.5 Coordination avec les planifications communales

Le projet d'agglomération Rivelac définit une conception du développement du territoire et de l'accessibilité multimodale que les communes doivent prendre en compte dans les révisions de leurs planifications. La densification des territoires inclus dans le périmètre compact de l'agglomération est un objectif qui devra se traduire par l'adaptation des planifications directrices communales (PDCoM, PAL), des plans d'affectation et des règlements de zones lors de la révision de ces outils. Voir également fiche URB-Communes « coordination avec les planifications communales ».

3. Etat des enjeux et de la conception de la pré-étude

Actualité du diagnostic et des enjeux de la pré-étude

Les forces et les faiblesses selon la pré-étude (rappel : périmètre légèrement différent du PA actuel) avec les enjeux correspondants sont les suivants :

Forces
<ul style="list-style-type: none"> • Le cadre naturel et paysager de l'agglomération Riviera est exceptionnel et lui confère de précieux atouts touristiques et de cadre de vie. • Le patrimoine bâti est riche et bien préservé. La reconversion des anciens hôtels et palaces n'est toutefois pas toujours une réussite. • Les principales zones urbaines sont bien structurées et connectées. Il s'agit de l'urbanisation pratiquement continue / contiguë formée par les villes de la bande littorale, de Corseaux à Villeneuve. • Les zones à bâtir d'activités sont nombreuses. Elles sont principalement situées dans la basse plaine du Rhône, à St-Légier - La Chiésaz (La Veyre) et à Châtel-St-Denis. Elles offrent des perspectives d'emploi dans l'agglomération. • Un travail de réaffectation des zones à bâtir excédentaires a été entrepris par plusieurs communes de la Riviera comme Montreux, par exemple, dans le cadre de l'étude de son nouveau PGA. • La bande urbaine littorale s'est construite autour d'un axe de TP fort comprenant les réseaux CFF (IR / RER) et VMCV (trolleybus), ligne urbaine à forte fréquence circulant en parallèle (RC 780a). • Les chemins de fer de montagne ont tous été conservés (à l'exception de la ligne desservant Châtel-St-Denis) et représentent un atout certain pour le développement des TP. • Les centres commerciaux (ICFF) sont situés en milieu urbain sur la Riviera (centre ville) et sont connectés aux transports publics
Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • L'agglomération est structurée autour de territoires bien différents. La coordination intercommunale est évidente au sein du district de la Riviera, mais elle l'est moins avec le district voisin d'Aigle (dont fait partie la basse plaine du Rhône) et encore moins avec la Veveyse fribourgeoise située dans un autre canton. • L'étalement urbain et la faible densité du bâti sont caractéristiques des coteaux de la Riviera et des espaces périphériques de la Veveyse fribourgeoise. • L'urbanisation des coteaux s'est faite en tournant le dos aux chemins de fer de montagne. La majorité des vastes zones bâties est de faible densité, alors que la desserte TP pourrait être bonne avec la mise en valeur des lignes ferroviaires régionales. • Le ratio emploi/habitant est plus faible que dans les autres agglomérations lémaniques. La Veveyse fribourgeoise et dans une moindre mesure la Riviera ont principalement développé l'habitat. L'agglomération est donc à la fois "satellite" et "pôle" avec un pendularisme assez important. • Les zones à bâtir libres proches des gares de la bande littorale sont rares et plutôt affectées à de l'habitat, alors qu'un développement de l'emploi y serait peut-être plus opportun. • Les fréquences du réseau TP secondaire (lignes de bus et de train régionales) sont faibles. De ce fait, les TP ne rivalisent pas avec les TIM lorsque l'on s'éloigne de la bande urbanisée littorale. • Il n'existe pas de réseau d'itinéraires de mobilité douce autres que les itinéraires de promenade. Les aménagements cyclables sont lacunaires voire inexistantes et les franchissements des barrières (chemin de fer, autoroute) problématiques

Tableau 1 : Forces et faiblesses du périmètre Riviera selon pré-étude 2009

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> • Préserver et valoriser les qualités paysagères de l'agglomération. • Préserver les qualités naturelles du grand paysage (parc préalpin) tout en favorisant sa vocation touristique et de loisirs • Renforcer les polarités de l'agglomération en favorisant le développement de l'emploi bien desservi par les TP. • Confirmer et renforcer l'axe fort Ouest-Est structurant la "Ville des deltas", d'un bout à l'autre de l'agglomération, cœur du périmètre compact. • Développer le pôle de la basse plaine du Rhône selon l'axe fort de la ville des deltas, afin d'éviter l'empiètement sur le paysage agricole et naturel qui caractérise cet espace "du bout du lac". • Recentrer la localisation du nouvel hôpital Riviera-Chablais autour de l'axe fort, dans la perspective de coordination urbanisation / transports conforme à la politique des agglomérations et au PDCn. • Coordonner le développement des activités économiques des pôles situés dans le périmètre de l'agglomération Riviera. • Renforcer le rôle de pôle régional de Châtel-St-Denis. • Préserver les qualités paysagères des coteaux, "carte de visite" de la Riviera, répondre à la fois aux enjeux de protection du paysage (sauvegarde de l'entre-deux paysager) et de développement de l'emploi (rééquilibrage emploi / habitant). • Eviter pour les campagnes (Veveyse fribourgeoise, basse plaine du Rhône) de poursuivre un développement urbain de faible densité et non structuré en faveur des transports publics, au risque d'une altération du paysage et d'une dépendance forte de la voiture.

Tableau 2 : Enjeux du périmètre Riviera selon pré-étude 2009

La disparité des territoires situés dans le périmètre d'agglomération OFS s'est révélée un point faible puisque la constitution du PA Rivelac a duré plus d'une année suite à la remise de la pré-étude. Peu à peu, au fil des échanges, le PA Rivelac est apparu comme une vision commune abondamment discutée au sein du COPIL qui regroupe ces différentes entités.

Les zones d'activités à bâtir libres au sein de la Riviera se sont avérées moins nombreuses, d'autant plus que le développement du secteur de La Veyre à la jonction autoroutière de Vevey doit prendre en compte la préservation du paysage et l'amélioration des conditions naturelles de l'espace paysager de l'entre-deux. La force reste cependant de pouvoir compter sur plusieurs sites dans l'agglomération, ce qui implique une stratégie et une coordination pour la localisation des activités dans ce périmètre

Les enjeux identifiés pour le Haut Lac ont été revus : le site prévu pour le nouvel hôpital est une donnée de base et le concept de développement du site des Fourches dans le PPA doit être pris en compte. Enfin, les enjeux liés au développement de faible densité en frange d'agglomération décelé pour les quatre communes fribourgeoise sont repris au niveau du plan directeur cantonal et d'un plan directeur régional.

Mis à part ces points précités, la plupart des éléments du diagnostic et des enjeux de la pré-étude ont gardé leur actualité. Le PA a par conséquent procédé à une analyse plus fine des éléments relevés comme enjeux dans la pré-étude.

Evolution de la conception territoriale de la pré-étude

Les orientations de la pré-étude ont évolué suite à une analyse plus approfondie du paysage et de l'environnement, d'un accroissement constaté de la population nettement plus important que les prévisions, et d'une évaluation défavorable pour la mesure qui visait à déplacer la ligne de chemin de fer MVR pour desservir de nouveaux emplois à La Veyre. L'évolution peut être caractérisée comme suit :

La ville des deltas se confirme avec un poids nettement plus important donné à Villeneuve – Haut-Lac, pour accompagner la venue de l'hôpital (1'200 emplois) avec une urbanisation importante permettant de faire naître des synergies. Le redéploiement industriel récent (ferroviaire) va stimuler les activités de sous-traitance. Une amélioration de la qualité spatiale, jusque-là négligée dans les zones d'activités, permettra d'attirer des entreprises à haute valeur ajoutée. Le site Villeneuve – Haut-Lac devrait être à même d'absorber à long terme un développement important avec des infrastructures lourdes (autoroute, chemin de fer) et en synergie avec les sites de la Veyre-Fenil et de Châtel-St-Denis (centre régional avec concentration des activités induites par la population de la région et de l'agglomération). La planification en vigueur ne prévoit pas d'accueillir un tel développement (capacité d'accueil et impact sur les infrastructures). Un programme futur devra être mis en place pour requalifier ce secteur et permettre un potentiel d'accueil supplémentaire.

La ville des coteaux s'est révélée comme un milieu très sensible du point de vue des milieux écologiques et de la qualité spatiale d'une région mondialement connue. L'"entre-deux paysager" s'inscrit avantagement entre le coteau du littoral presque complètement urbanisés et le coteau des Préalpes, qui laisse encore de grandes échappées. L'autoroute s'inscrit dans ce paysage comme un parkway traversant vignoble et plateau cultivé, avec ses vues magnifiques sur le lac et les Alpes. Les entretiens avec les communes ont fait apparaître une tendance à confirmer la vocation nature, agricole, et délassement de l'entre-deux, plutôt que réserve "inépuisable" de terrains à bâtir. Ces mêmes entretiens ont aussi révélé des surfaces à urbaniser de faible à moyenne grandeur, et des densités plutôt faibles (même si plus importantes que les quartiers existants à densité très faible). La notion de ville des coteaux est changée en "villages des coteaux autour d'un grand espace agricole et paysager".

Dans cette perspective, une urbanisation forte et un développement massif des emplois à la Veyre (zones d'activités non bâties disponibles) apparaît peu évidente. La variante qui consiste à modifier le tracé du MVR et densifier est une mesure d'une efficacité insuffisante. Une desserte bus est cependant prévue à l'horizon 2012 et l'amélioration de l'accessibilité bus est encore envisageable à plus long terme. La possibilité de développer quelques affectations (équipement, activités) à caractère exceptionnel dans ces zones avec intégration forte dans le paysage est retenue.

Le grand paysage et les nids d'Aigle reste comme orientation stratégique, avec une précision de ces notions par une analyse détaillée des valeurs écologiques et de leur intégration dans une approche paysagère plus globale (le plan paysage propose un concept qui se fonde sur une analyse précise du paysage).

Les campagnes à gérer ont été introduites dans la pré-étude pour traiter du reste du territoire et montrer l'enjeu de préserver les grandes entités agricoles voisines et prévenir du mitage. Cette problématique est abordée dans d'autres outils de planification (plans directeurs cantonaux et plans directeur régionaux). Le PA Rivelac prévoit d'accueillir le développement induit par l'agglomération et visant à prévenir son déversement sur les territoires voisins.

B. VOLET ANALYTIQUE ET STRATEGIQUE

4. Vision globale et schéma d'agglomération

Ce chapitre présente la globalité du résultat, qui intègre les différentes approches thématiques exposées dans les chapitres suivants. Après un rappel du contexte de la métropole lémanique, un résumé de l'analyse détaillée par domaine est fait sous forme d'un tableau forces-faiblesses-enjeux. Ce diagnostic général introduit la vision globale, transversale entre les domaines, traduite par un schéma d'agglomération. Dans la suite, les chapitres approfondissent les différents domaines (paysage et environnement, urbanisation, mobilité) sur lesquels sont construits plus précisément les concepts, mesures et chantiers.

4.1 Contexte de la métropole lémanique

L'agglomération Rivelac est située dans la métropole lémanique, qui avec la région du Great Zurich Area, compte parmi les deux régions les plus dynamiques de Suisse. Bien que située dans la partie la plus "tranquille" de cette métropole, l'agglomération a connu une croissance plus accélérée ces dernières années. Etant donné l'exiguïté du territoire du littoral et la présence de grands espaces encore libres voisins (Veveyse fribourgeoise, Basse plaine du Rhône), il y a un fort risque que le développement déborde largement du périmètre d'étude actuel.

Le schéma, présenté ci-après met en évidence les points suivants à l'échelle métropolitaine :

- La présence d'une grande plaine agricole, encore relativement bien préservée dans sa partie basse. L'enjeu est de préserver ce vaste espace d'intérêt métropolitain.
- Une ville linéaire qui s'étend de Vevey-Corseaux à Villeneuve-Rennaz ; cette ville linéaire est clairement limitée à l'Ouest (vignoble protégé du Lavaux), mais sa limite est très fragile à l'Est (développement peu qualifié en tache d'huile dans la basse plaine). C'est donc un enjeu majeur du projet d'agglomération que de définir et qualifier le dernier maillon de la ville des deltas identifié dans la pré-étude. Il faut y créer une nouvelle polarité forte et de haute valeur ajoutée.
- Des césures vertes qui confèrent une grande qualité d'ensemble sur l'arc lémanique. La césure verte entre Roche et Villeneuve-Rennaz mérite d'être confirmée, au risque de voir se diluer la ville des deltas dans la plaine agricole.
- Des espaces verts de grande dimension au sein des aires urbanisées, comme l'entre-deux paysager qui accompagne l'autoroute dans la Riviera. L'enjeu est de conserver de tels espaces au sein des périmètres compacts qui vont aller en se densifiant dans les agglomérations.
- Des rapports au lac qui bien que présents et contribuant largement à la notoriété de la région, se doivent d'être amplifiés (Vevey, Montreux) ou améliorés/prolongés (La Tour-de-Peilz, Villeneuve-Rennaz).
- Des espaces urbanisés desservis (accessibilité) et traversés (nuisances) par des infrastructures lourdes de transport (autoroute, route cantonale principale, rail), avec des réserves de capacité disponibles pour le rail uniquement. Il s'agit aussi de concentrer le développement urbain sur ces axes lourds existants pour des raisons d'efficacité économique.

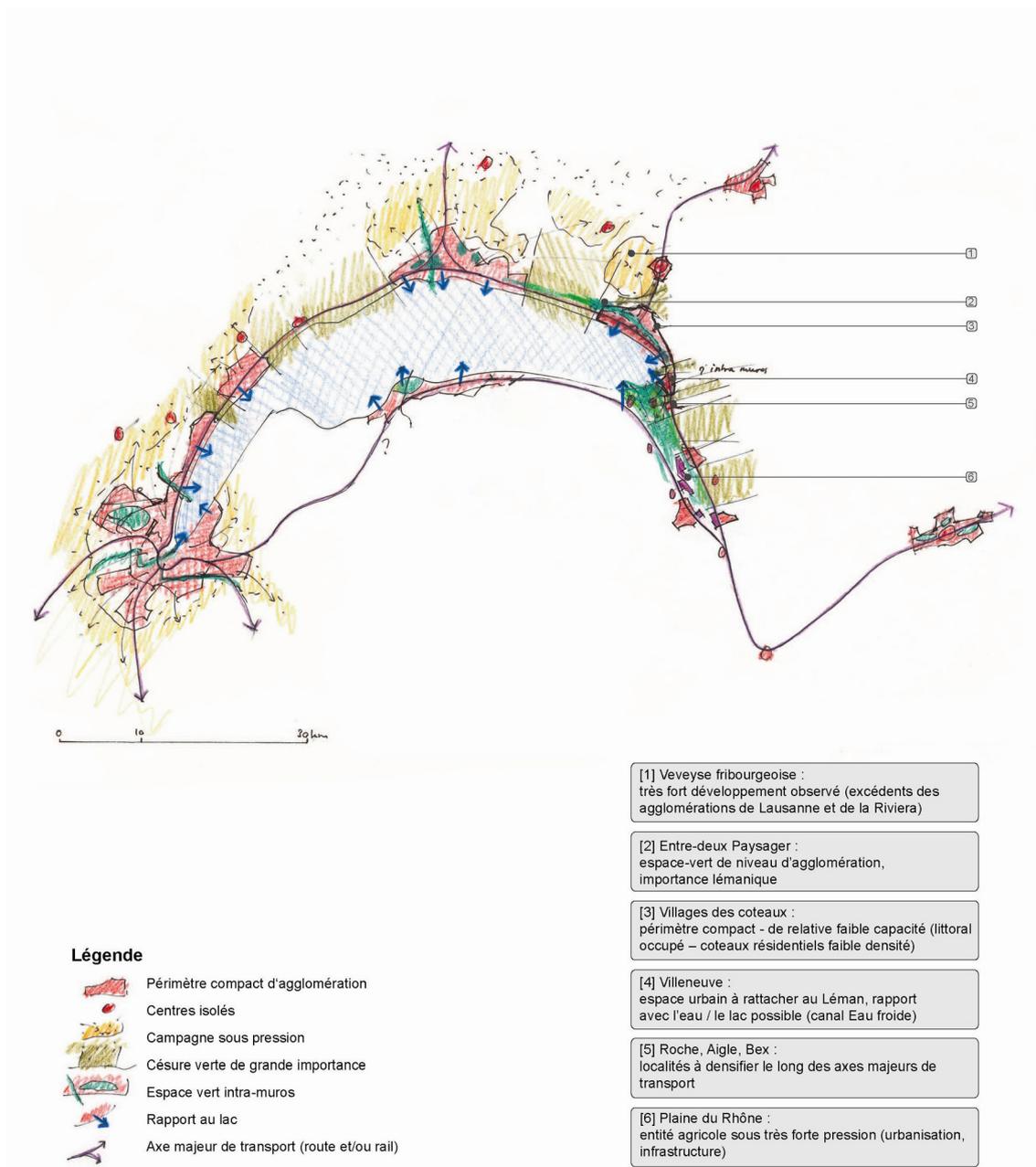


Figure 4: Contexte de la métropole lémanique

4.2 Diagnostic général

Forces	Faiblesses	Enjeux
Métropole lémanique		
Les principales zones urbaines (ville des deltas, villages des coteaux, centre de Châtel) sont bien structurées, facilement lisibles grâce aux espaces paysagers, et efficacement interconnectés par des réseaux lourds de transports	Mitige des césures vertes d'importance d'agglomération et de la plaine du Rhône Développement urbain pas systématiquement orienté sur les niveaux de desserte TP	Garder une image lisible dans la métropole lémanique, avec une urbanisation qui ménage et profite des césures vertes et des grands espaces agricoles, et orientée sur les niveaux de desserte TP → faire partager une vision
Paysage et environnement		
Le cadre naturel et paysager de l'agglomération Rivelac est exceptionnel et lui confère de précieux atouts de cadre de vie et touristiques	Les milieux naturels sont soumis à une forte pression de l'urbanisation	Intervenir rapidement pour reconnaître et préserver l'existant, mettre en valeur le paysage et freiner l'étalement urbain → définir un périmètre compact → fixer les limites à bâtir → identifier les zones de friction
La qualité de l'air est généralement satisfaisante	Dépassement des valeurs limites des polluants atmosphériques dans les noyaux denses des villes	Améliorer la qualité de l'air en agissant sur le trafic (et le chauffage) → favoriser le report modal → mesures de réaménagement des axes routiers avec modération de la circulation
Présence de zones calmes par rapport au bruit (<55 décibels) le long des rives du lac et sur les coteaux et nombreuses zones avec des nuisances peu gênantes (55-60 décibels)	Fortes nuisances de bruit provoqués par les autoroutes A9 et A12 et sur le réseau routier principal avec une non-conformité par rapport à l'OPB dans les zones habitées	Augmenter l'étendue des zones calmes et assainir les tronçons routiers non-conformes à l'OPB → concept TIM des poches → mesures de réaménagement des axes routiers avec modération de la circulation → requalification, densification et affectation adéquate du bâti le long des axes routiers
--	Présence de dangers naturels, notamment les laves torrentielles et les inondations dans le secteur du Haut-Lac ; présence de sites pollués limitant à priori l'urbanisation, chutes de pierres : Veytaux	Réinterpréter les exigences de protection dans une approche projectuelle du territoire pour utiliser les terrains potentiellement urbanisables → chantier Haut-Lac

Forces	Faiblesses	Enjeux
Urbanisation		
<p>La diversité des territoires de l'agglomération permet d'accueillir un développement différencié pour répondre à la demande multiple.</p> <p>La capacité d'accueil est suffisante pour accueillir la fourchette moyenne de la croissance envisagée.</p>	<p>La thésaurisation risque de réduire la capacité d'accueil hors secteurs stratégiques.</p>	<p>Augmenter les densités pour les futurs développements urbains et exploiter au maximum les potentiels de secteurs stratégiques.</p> <p>→ mise en place de chantiers sur les secteurs stratégiques</p> <p>Nécessité de dispositions au niveau cantonal pour lutter contre la thésaurisation</p> <p>→ action politique au niveau cantonal</p>
<p>Il existe encore des terrains libres proches de zones urbanisées bien desservies</p>	<p>La demande encore relativement faible en termes quantitatif et qualitatif sur les terrains "périphériques" libres n'incite pas à une économie du sol et une sélection des activités (premier venu, premier servi)</p>	<p>En plus de la densification, chercher à qualifier les sites en particulier pour l'accueil sélectif des activités économiques</p> <p>→ planification positive pour les localisations préférentielles des activités</p> <p>→ politique foncière active des communes, respectivement de l'agglomération</p>
<p>Les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) sont présentes dans les centralités de l'agglomération, notamment pour le secteur Riviera</p>	<p>Développement des ICFF en périphérie des centres dans le Haut-Lac et la Veveysse fribourgeoise (Villeneuve et Châtel-St-Denis)</p>	<p>Eviter une délocalisation des ICFF de la Riviera hors des centralités et renforcer les centralités existantes</p> <p>Viser à recomposer des secteurs plus urbains dans les périphéries colonisées par les ICFF</p>
<p>Une urbanisation linéaire dense et mixte le long du littoral bien desservie par un axe urbain et la voie de chemin de fer (ville des deltas)</p>	<p>Utilisation insuffisante des secteurs proches des gares, parfois même en friche urbaine ou comme parking de surface</p> <p>Seulement un plan d'occupation du sol et des infrastructures pour le Haut-Lac (extrémité de la ville des deltas)</p>	<p>Valoriser les secteurs proches des gares et renforcer les centralités</p> <p>Améliorer l'image urbaine et les qualités environnementales de la ville des deltas</p> <p>Intégrer le Haut Lac dans le concept de la ville des deltas</p>
<p>Un cadre de vie exceptionnel pour les villages et leurs extensions sur les coteaux (villages des coteaux)</p> <p>Mesures des communes pour contenir l'étalement urbain</p>	<p>Etalement urbain de faible densité grignotant peu à peu les espaces de respiration (zone agricole, coulées vertes), pas orienté explicitement sur les TP mais sur l'usage de la voiture</p>	<p>Augmenter les densités et orienter les quartiers sur une mobilité durable donnant la priorité aux mobilités douces et aux transports publics</p> <p>→ préserver les entités paysagères, définir une limite d'urbanisation</p>

Forces	Faiblesses	Enjeux
Urbanisation (suite)		
Un centre régional urbain attractif dans la Veveyse fribourgeoise moyennement éloigné du cœur de la Riviera (12 km)	Une centralité à fort potentiel dont la mise en valeur dépend de la décision sur la nouvelle gare de Châtel-St-Denis Délocalisation des grands distributeurs (Coop, Migros) en périphérie du centre	Redynamiser le développement du centre avec l'opportunité du déplacement de la gare → intégrer les contraintes techniques dans une démarche de projet urbain
Un riche patrimoine bâti témoin d'un passé glorieux pour le tourisme haut de gamme	Une reconversion des anciens hôtels et palaces pas toujours réussie	Mise en valeur du patrimoine d'origine touristique et de villégiature
Un littoral accessible pour les piétons, des centres-villes vivants et des villages pittoresques dans un site paysager remarquable	En général, peu de mise en valeur des espaces publics qui restent dominés par le trafic. Grande pauvreté de l'espace public et semi-public des nouveaux développements urbains	Mieux concevoir les ensembles bâtis – voirie pour améliorer les espaces publics et la qualité de séjour. → favoriser la mobilité douce
Mobilité		
Comportement modal de "villes des courtes distances" pour les centres de la Riviera, c'est-à-dire très grande part pour la marche à pied (Vevey, etc.)	Usage prépondérant de la voiture pour les zones de faible densité Développement orienté en priorité sur l'usage de la voiture dans les zones d'activités et zones commerciales récentes (Haut-Lac, Châtel-St-Denis)	Favoriser un développement urbain et une localisation des affectations qui n'oblige pas à l'usage de la voiture. Favoriser les comportements multimodaux par le choix du mode de transport au domicile
La plus grande partie des mouvements pendulaires sortants se dirigent vers l'agglomération Lausanne – Morges, là où l'offre en TP est la plus développée dans le canton	Près de la moitié des mouvements pendulaires entrants proviennent de communes rurales hors agglomération (en valeur absolue, la moitié des mouvements de Rivelac vers Lausanne – Morges)	Améliorer le report modal vers les destinations attractives du point de vue TP Développer l'offre TP régionale, tout en admettant des parkings d'échange pour les bassins de faible densité et d'habitat dispersé
Une armature avec des voies ferrées qui couvre bien le périmètre de l'agglomération et assure des liaisons rapides vers l'extérieur	Un réseau urbain de bus et trolleybus peu attractif, sauf pour la ligne du littoral, avec cependant des améliorations en cours	Monter en puissance le système hiérarchisé des TP chemin de fer et bus → orienter l'urbanisation sur le système hiérarchisé TP
Augmentation de la demande sur le réseau ferré CFF, amélioration de l'offre (matériel roulant, communauté tarifaire Mobilis, nouvelle liaison RE)	Pas de concept pour le développement de l'offre RER, en particulier en direction d'Aigle (en cours de planification)	Renforcer la colonne vertébrale de la ville des deltas (vision pour l'offre RER) → développer l'urbanisation autour des gares et haltes RER

Forces	Faiblesses	Enjeux
Mobilité (suite)		
<p>Forte augmentation de la demande sur le réseau ferré du GoldenPass (petits trains) bien situé au cœur des zones urbanisées (ces dernières ne se sont cependant pas structurées sur l'offre chemin de fer)</p>	<p>Le développement urbain a "tourné le dos" aux petits trains, avec une très faible demande (2000) des villages des coteaux vers les centres de l'agglomération</p>	<p>Améliorer l'offre et adapter les infrastructures pour répondre à l'augmentation récente de la demande, et par la suite l'attiser.</p> <p>Améliorer les interfaces et leur accès</p> <ul style="list-style-type: none"> → développer l'urbanisation autour des haltes → améliorer les liaisons des quartiers vers les haltes → offrir du stationnement intermodal (B+R, P+R)
<p>Le réseau ferré TPF permet un bon rabattement sur les centres du canton de Fribourg et sur Lausanne</p>	<p>Difficulté à assurer les correspondances avec la position actuelle de la gare de Châtel-St-Denis</p> <p>Pas de liaison ferrée directe vers la Riviera (ligne désaffectée puis supprimée en 1969)</p>	<p>Développer le RER fribourgeois et améliorer les correspondances</p> <p>Rechercher une liaison rapide routière de Châtel-St-Denis vers la Riviera comme "remplacement" du chemin de fer</p>
<p>Deux lignes régionales structurantes qui permettent de pallier à l'absence d'offre ferroviaire (ligne 111 TPC Aigle – Villeneuve, ligne 213 VMCV Vevey – Châtel-St-Denis)</p>	<p>Faible fréquentation liée à un potentiel peu important et une attractivité médiocre (mauvaise lisibilité, temps de parcours peu concurrentiel avec la voiture, fréquences faibles)</p>	<p>Améliorer les lignes régionales qui complètent l'offre chemin de fer comme liaisons rapides attractives</p> <ul style="list-style-type: none"> → orienter l'urbanisation sur l'offre régionale rapide (ce qui n'est pas du tout le cas actuellement)
<p>Le réseau urbain VMCV dispose d'un axe fort le long du littoral (ligne trolleybus 201)</p>	<p>Hormis l'axe fort du littoral, le réseau urbain n'est pas attractif. Il sera cependant progressivement amélioré sur la base d'un plan directeur récemment élaboré</p>	<p>Eviter de développer l'offre sur la demande des captifs (scolaires, etc) et viser un réseau attractif d'agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> → orienter l'urbanisation sur l'offre des bus urbains → donner la priorité à un écoulement sans entrave des bus → améliorer l'aménagement et l'accès piéton aux arrêts
<p>La compacité des centres, le charme des villages et le paysage magnifique de l'agglomération constituent des atouts pour la mobilité douce</p> <p>La concentration des services, des commerces et des emplois dans les centralités traditionnelles favorise la mobilité douce</p>	<p>Une grande partie du territoire accuse une pente assez forte, déjà en partie vaincue par des funiculaires et petits trains</p> <p>Les développements urbains récents ne mettent que très peu en valeur la mobilité douce, voire même l'ignorent pour les zones d'activités et commerciales</p>	<p>Développer un réseau structurant pour la mobilité douce en synergie avec l'offre des funiculaires et des petits trains pour vaincre l'effet de pente</p> <ul style="list-style-type: none"> → penser espace public et mobilité douce avant de penser infrastructure pour le développement de l'urbanisation (habitat, mais aussi activités, commerces, etc.)

Forces	Faiblesses	Enjeux
Mobilité (suite)		
Le réseau autoroutier et le réseau des routes principales structure clairement le territoire et il peut être considéré (en incluant le projet de la H144) dans l'ensemble comme complet	Les autoroutes et les routes principales de la ville des deltas ont des charges élevées de trafic. Les accès à l'autoroute depuis les zones urbaines denses du littoral sont proches de la saturation ; ils sont relativement compliqués et limités par la topographie et l'urbanisation	Gérer l'existant avec des interventions seulement ponctuelles pour de nouvelles routes Réaménager le réseau pour mieux tenir compte des exigences des autres modes de transport et améliorer la sécurité et la qualité des espaces publics
Le stationnement est géré dans les centres de la ville des deltas et les noyaux villageois Une offre P+R/P+Rail existe sur l'ensemble du périmètre	Absence de données pour une vue d'ensemble dans l'agglomération Absence de politique commune Gestion trop libérale des P+R/P+Rail Faible corrélation entre offre stationnement et niveau de desserte TP Forte occupation de l'espace public central par le stationnement	Elaborer une base de données pour l'agglomération et développer une politique de gestion commune, notamment pour l'emploi et les commerces mais aussi les P+R et les P+Rail Etudier une réduction par rapport à la norme VSS dans les quartiers centraux et bien desservis par les TP

Tableau 3 : Diagnostic général

D'une manière globale, on peut dire que l'agglomération Rivelac est à un tournant de son développement. La région bénéficie d'un paysage magnifique et d'infrastructures lourdes performantes relativement bien intégrées dans le site (autoroutes, chemins de fer, funiculaires). Le littoral avec Montreux est de notoriété internationale, les centralités urbaines comme Vevey ou Châtel-St-Denis sont très vivantes, et les noyaux villageois comme Chernex sont pittoresques. Cette situation exceptionnelle n'a pas manqué d'attirer le tourisme et la fonction résidentielle qui a ainsi colonisé peu à peu les coteaux et les surplombs (nids d'aigle). Bien que de nombreuses activités aient pris naissance dans les centres (Nestlé, Ateliers Mécaniques de Vevey, etc.), on constate, comme partout ailleurs, une relocalisation des activités artisanales et industrielles dans des secteurs à priori moins privilégiés ou le plus éloigné des belles zones de résidence (par exemples La Veyre, Fenil, Chailly, Les Fourches, Fruence à Châtel, etc.). Le risque est maintenant de considérer des parties d'agglomération de haute qualité (surtout résidentielle) comme bonne à préserver et laisser se développer librement d'autres parties de moindre qualité, sans exigences qualitatives (conséquence à priori logique vu la présence d'activités de faible valeur ajoutée, mais néfaste pour développer la ville du 21^{ème} siècle – mixte, diversifiée, dense, et avec une qualité spatiale originale).

On constate cependant que les territoires de haute qualité comportent également des déficits (espaces publics) et que les potentiels qu'ils offrent au niveau des sites et des réseaux ne sont pas bien exploités (friches, petits trains). On constate aussi que les territoires de moindre qualité ont aussi des atouts, moins classiques ou moins pittoresques, et surtout qu'ils répondent à des besoins contemporains de toute une région.

Face à l'important développement prévu pour l'agglomération Rivelac, pris dans la mouvance métropolitaine de l'Arc lémanique qui connaît un des plus fort taux de croissance en Suisse, il

serait inopportun de développer une agglomération avec deux niveaux de qualité (site de haute qualité à préserver avec peu de développement, site de basse qualité à sacrifier avec un développement important). Au contraire, il s'agit de qualifier, interconnecter et mettre en synergie toutes les parties de l'agglomération Rivelac, en exploitant le maximum des potentiels qu'offrent les sites et les réseaux. C'est la mission du PA Rivelac.

4.3 Vision globale

Le PA Rivelac propose une vision territoriale dépassant les frontières des districts et des cantons et met en évidence une structure en strates horizontales superposées le long du lac et à flanc de coteau. Cette structure prend appui sur une géographie accidentée et un paysage en conséquence imposant. C'est cette structure que le PA souhaite valoriser et le paysage en est la pièce maîtresse.

Le développement économique bénéficie également de cette vision globale avec la mise en réseau des zones d'activités et industrielles et des secteurs denses, mixtes et diversifiés de la ville des deltas. L'agglomération peut ainsi jouer sur leur complémentarité.

La ville des deltas

La première strate est une ville linéaire qui suit le rivage du lac et plus au Sud, celui de la plaine du Rhône. Les cœurs de villes les plus denses sont bâtis sur les deltas. La colonne vertébrale de cette ville est la ligne ferroviaire du Simplon ainsi que la route du Lac (axe trolleybus). L'identité de la ville des deltas est fortement marquée par l'eau : le rivage lacustre et les deltas formés par les charriages des bayes dévalant la montagne. Cette ville linéaire débute à Corseaux et se termine à Villeneuve.

Le projet d'agglomération renforce le caractère urbain de cette première strate, cherche un développement compact et mixte et prioritairement autour des gares et haltes ferroviaires. Il met en place un réseau TP urbain, connecté à l'axe fort du littoral et aux gares pour structurer le développement en ville. Il vise encore à valoriser les centralités principales de l'agglomération (Vevey, Montreux) avec une importante mise en valeur de l'espace public central (rues, places, quais, etc.). Le réseau routier principal joue un rôle majeur dans la qualité spatiale et environnementale de la ville des deltas, car l'urbanisation a été historiquement intimement liée à la voirie. Ce réseau révèle les espaces publics structurants de la ville et offrent des vues exceptionnelles sur le grand paysage.

Le Haut-Lac (Villeneuve, Rennaz et Noville) est dans sa partie urbaine le prolongement de cette ville des deltas. Le projet d'agglomération désire qualifier son développement pour prolonger la structure de cette ville linéaire : renouvellement urbain des zones industrielles et d'activités, compacité sur une trame urbaine et paysagère continue, hypothèse autour d'un développement vers une nouvelle halte RER, etc. Il s'agirait aussi de considérer que les infrastructures routières pourraient jouer le rôle d'espace public signifiant.

Le prolongement de cette structure au-delà, au Sud dans la plaine du Rhône, est un "chapelet de perles" développées autour des gares de la ligne du Simplon mais il ne s'agit plus de ville linéaire. Roche en fait partie.

L'entre-deux paysager

La strate surplombant la ville des deltas est le "parc de la Riviera" ou parc de l'entre-deux. Il se prolonge depuis les coteaux viticoles du Lavaux dans la Riviera et est un élément majeur du paysage. Ce "parc" accueille plusieurs fonctions : naturelles, agricoles, sportives, délasserment, etc. C'est aussi là que passe l'autoroute bénéficiant en conséquence d'une scénographie remarquable, carte de visite de la région.

Le projet d'agglomération vise la pérennisation et la valorisation de cette qualité paysagère. Ses usages sont maintenus et des cheminements de mobilité douce intégrés au réseau MD d'agglomération permettent un accès facilité pour les loisirs et le délasserment à proximité directe de la ville. Le projet d'agglomération définit des limites de transition entre zone bâtie et le parc sur sa rive sud (avec la ville des deltas) et sur sa rive nord (avec les villages des coteaux). Les zones d'activités présentes (La Veyre) doivent se développer de façon précise et sensible en respectant une forte intégration paysagère.

Les villages des coteaux

Les coteaux qui se sont fortement bâtis ces cinquante dernières années représentent la troisième strate. Malgré la présence de nombreux chemins de fer de montagnes et de funiculaire, l'urbanisation récente s'est peu orientée sur ces derniers et s'est plutôt étalée en privilégiant une accessibilité automobile. Les zones d'activités de la Veyre et de Fenil se sont développées comme des îles dans le paysage, connectées à l'autoroute.

Le projet d'agglomération souhaite préserver les qualités paysagères et environnementales des coteaux. Les limites à bâtir, entre villages et grand paysage, sont définies; des zones bâties à forte valeur paysagère et environnementale pour lesquelles le développement doit se faire de façon mesurée sont mises en évidence, etc. Le projet d'agglomération vise à renforcer l'urbanisation autour des haltes des chemins de fer historiques et améliorer les rabattements des quartiers environnants. Il vise également à favoriser l'urbanisation autour des axes bus existants ou nouveaux qui complètent le réseau d'agglomération. Au moyen de combinaisons de lignes et d'une bonne gestion des interfaces toutes les liaisons entre les villages des coteaux et les centralités de la ville des deltas deviennent possibles : les hauts de Vevey sont connectés vers Montreux de même que les hauts de Montreux vers Vevey. Le réseau MD complète ce dispositif pour drainer les secteurs urbanisés vers les arrêts TP. Les zones d'activités sont à l'avenir toutes reliées par l'un de ces axes bus structurant et direct depuis la ville des deltas (Vevey gare).

Déjà amorcé, l'effort de requalification des espaces publics doit être poursuivi. Les nombreux noyaux villageois sont une chance pour développer un réseau d'espace public signifiant. La modération de la circulation lié à cette requalification est un enjeu important pour les villages des coteaux où l'usage de la voiture est prédominant.

Le grand paysage et les nids d'aigle

Il s'agit de la dernière strate, celle des sommets et des grands hôtels qui ont fortement marqué l'identité locale.

Le projet d'agglomération vise à préserver le paysage des nids d'aigle et à valoriser les éléments bâtis patrimoniaux. Le développement urbain y est limité ou doit être qualifié. Les dessertes TP (terminus des funiculaires et chemins de fer de montagne) connectées aux réseaux MD de loisirs permettent d'orienter les loisirs et le tourisme sur la mobilité TP/MD combinée.

Le satellite de Châtel-St-Denis et les grandes entités agricoles

Au-delà de ces strates parfaitement lisibles (continuité urbaine, forte topographie), on rencontre de larges territoires à vocation agricole, avec leurs villages et leurs chefs-lieux (Vallée de la Veveyse et Plaine du Rhône).

Le chef-lieu de Châtel-St-Denis est relativement peu éloigné de la Riviera (12 km avec Vevey), sa taille et l'importance des zones d'activités encore disponibles en font un satellite de l'agglomération. Le projet d'agglomération vise à relier ce satellite au reste de l'agglomération avec l'instauration d'une ligne de bus express sur l'autoroute, reliant la gare de Châtel-St-Denis, ses zones d'activités, aux zones d'activités de la Veyre puis à la gare de Vevey. Seule une telle ligne peut s'avérer concurrentielle au TIM. Le développement de Châtel-St-Denis et de ses zones d'activités doit se faire sur le même principe qu'un village des coteaux, de façon prioritaire autour de la gare et selon une trame urbaine permettant les déplacements de mobilité douce. Le centre de Châtel-St-Denis recèle un potentiel urbain et de requalification des espaces publics très important, surtout avec le déplacement de la gare TPF au Nord-ouest libérant une surface intéressante au centre-ville.

Les campagnes environnantes, la vallée de la Veveyse, mais aussi la plaine du Rhône, ne doivent pas servir de "déversoir" du développement de l'agglomération. L'urbanisation doit y être mesurée et les qualités agricoles, paysagères et naturelles pérennisées. Des outils ad hoc régissent leur planification et leur développement (Plans directeurs cantonaux et plans directeurs régionaux).

4.4 Schéma d'agglomération

Le **Schéma d'agglomération** est la synthèse des éléments les plus importants des concepts Paysage-Environnement / Urbanisation / Transports développés plus loin. Il traduit la vision globale pour le développement de l'agglomération.

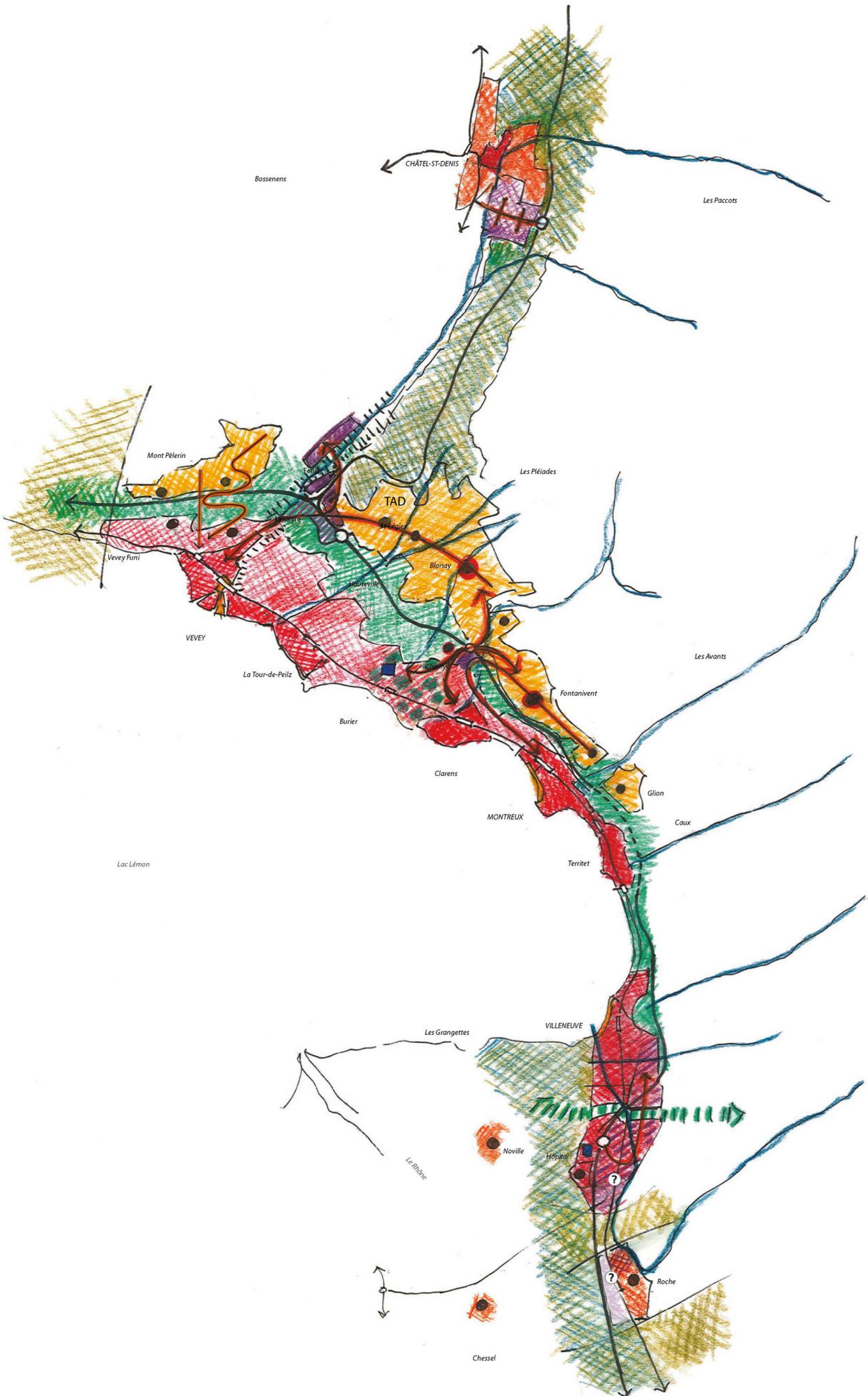
Le schéma, présenté ci-contre et en annexe au format A3, en traduit les objectifs et principes sous forme d'un plan schématique. Ce schéma tient compte des principes du paysage et des principes pour les transports publics, en mettant en évidence les composantes urbaines résultantes de l'approche globale :

	<p>Zones centrales de la ville des deltas (Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens, Montreux, Terriet, Villeneuve)</p> <p>Préserver et renforcer les noyaux historiques des centres avec leurs extensions denses et mixtes, desservis par une gare. Favoriser la localisation de grands équipements et services avec localisation prioritaire du tertiaire à proximité des gares et haltes RER et le long de l'axe fort TP du littoral.</p>
	<p>Espaces urbanisés de la ville des deltas</p> <p>Développer des quartiers à forte vocation d'habitat, avec un potentiel de densification relativement faible (pente, pavillonnaire dominant). Renforcer les corridors structurés par des TP avec densités plus fortes La Tour-de-Peilz vers Blonay et Clarens vers Chailly (rouge plus foncé).</p>
	<p>Espaces des grandes propriétés de la ville des deltas (Chailly, Beau Regard, Burier, Mont Gibert, La Maladaire)</p> <p>Préserver la séquence de la ville linéaire avec de grands espaces de jardins et parcs destinés à des implantations isolées de bâtiment à forte valeur d'image, dans le respect des qualités paysagères et environnementales.</p>
	<p>Grande zone mixte avec forte présence de l'activité secondaire de la ville des deltas (Villeneuve, Rennaz)</p> <p>Favoriser la mixité des activités tout en préservant les lieux favorables aux activités secondaires (industrie traditionnelle, entreprise de haute technologie, artisanat), densifier et requalifier les secteurs sous-utilisés.</p>
	<p>Zones d'activités secondaires et tertiaires (La Veyre, Fenil vers Vevey, Fruence vers Châtel-St-Denis)</p> <p>Développer et densifier les seules zones d'activités pures, principalement voués aux activités secondaires (industrie traditionnelle, entreprise de haute technologie, artisanat, construction, stockage, etc.), avec une part de tertiaire (administration privée, services aux entreprises, etc.).</p>
	<p>Espaces urbanisés des villages des coteaux (Chardonne-Jongny, St-Légier – La Chiésaz - Blonay, Brent-Chernex-Sonzier)</p> <p>Préserver la qualité d'habitat et densifier les quartiers à forte vocation d'habitat, prioritairement aux alentours des noyaux villageois et des arrêts des TP. Mettre en valeur les noyaux des villages historiques à forte valeur d'image.</p>
	<p>Village à vocation de centralité locale forte (Blonay, Chernex)</p> <p>Favoriser la localisation prioritaire des équipements publics, de l'administration publique, des services et commerces de proximité, dans les villages importants les plus éloignés des grands centres.</p>
	<p>Espaces urbanisés des localités isolées dans l'espace rural (Châtel-St-Denis, Roche, Noville)</p> <p>Développer des quartiers mixtes à forte présence d'habitat dans les zones de couverture des arrêts TP.</p>

	<p>Grand équipement public périphérique</p> <p>Assurer une très bonne accessibilité avec des liaisons urbaines attractives pour diminuer son isolement.</p>
	<p>Relation structurante fonctionnelle</p> <p>Relation entre les différents espaces de l'agglomération constituant un "organisme" vivant :</p> <p>Relation urbaine des villages du coteau Ouest (Blonay, etc.) vers Vevey, respectivement du coteau Est de Sonzier vers Montreux</p> <p>Relation des activités urbaines entre le centre de Vevey et le secteur de la Veyre – Fenil</p> <p>Relation des jonctions autoroutières vers les grandes zones d'activités secondaires : jonction de Vevey > La Veyre – Fenil, jonction de Châtel > zone de Fruence, jonction de Villeneuve > zone industrielle de Villeuneuve</p> <p>Relations en "X" par Chailly, permettant de connecter quatre espaces de la Riviera en un seul point.</p>
	<p>Parc de la Riviera ou Espace paysager de l'entre-deux</p>
	<p>Grandes séquences d'espaces non construits à haute valeur paysagère et environnementale</p>
	<p>Couloir à faune d'intérêt national</p>
	<p>Grandes entités agricoles</p>
	<p>Équipement / activité à caractère exceptionnel / parc technologique avec forte intégration paysagère</p> <p>Développer un équipement, une activité exceptionnelle ou un parc technologique dans le respect des valeurs paysagères. Mettre en place des règles de procédure, de construction et d'aménagement.</p>

Tableau 4: Légende du schéma d'agglomération

Ce schéma vise à illustrer la vision globale du développement de l'agglomération. Il se concentre sur les éléments développés dans le projet d'agglomération dans le but d'une forte coordination Transports/Urbanisation/Paysage-Environnement.



5. Paysage – Environnement

5.1 Méthode d'approche pour traiter du paysage et de l'environnement

L'étude sur le paysage demande une approche à la fois rationnelle et sensible. A l'échelle de l'agglomération, il s'intéresse aux espaces ouverts et naturels qui se trouvent entre les constructions et entre les localités. Son principe est d'opérer une sorte «d'inversion du regard» : considérer non les «pleins», mais les «vides» et les enjeux qui s'y attachent (lac, montagnes, espace agricole, rivières, espaces publics urbains, etc.)

Aujourd'hui, certaines infrastructures comme les zones d'activités ou de villas, tendent de plus en plus à fragmenter le paysage, ce qui entraîne la perte d'une de ses caractéristique principale : sa qualité de grands espaces unitaires (lac, montagnes, espace agricole, forêts, marais, etc.)

Le paysage donne à voir le mode de vie, l'identité d'une société à travers sa façon de structurer son territoire. En mettant en valeur les qualités du site, le projet de paysage permet de révéler le caractère unique du lieu : «ici n'est pas ailleurs».

Le paysage évolue au rythme des changements économiques et sociaux, mais il doit aussi montrer une certaine stabilité. Ainsi, pour l'orienter dans le bon sens, la lecture paysagère doit intégrer les tendances lourdes qui vont peser les prochaines années et commence donc par identifier clairement les forces et faiblesses en présence, puis les risques à venir et donc les caractéristiques à préserver et les changements à encourager. Il cherche aussi les marges d'intervention et les moyens d'action possibles.

On distingue plusieurs échelles d'étude, dont :

- la grande échelle : les grandes entités paysagères qui composent le territoire de la région
- l'échelle moyenne à détaillée : les ambiances, les limites entre les différents types d'espace, les structures (parcellaires, boisées, hydrographiques), l'intensité du bâti.

L'environnement abordé dans le cadre du projet d'agglomération se préoccupe, lui, des domaines visant à protéger les bases naturelles, diminuer les impacts négatifs des activités humaines (protection contre le bruit, protection de l'air, par exemple) et limiter l'utilisation des ressources.

L'environnement comprend deux catégories de domaines :

- les domaines ayant une incidence spatiale à l'échelle de la définition des zones à urbaniser dans le projet d'agglomération (nature, bruit, énergie, etc) ; par exemple, le domaine nature définit des zones comportant des milieux à forte valeur naturelle, zones dans lesquelles il est urgent de stopper l'urbanisation ;
- les domaines sans incidence spatiale à l'échelle de la définition des zones à urbaniser dans le projet d'agglomération¹ (risques d'accident majeur, rayonnements non ionisants, sites pollués, etc.) ; par exemple, dans le domaine des rayonnements non ionisants, aucun lieu où séjournent régulièrement des personnes ne peut être implanté dans une bande pouvant aller de 15 à 80 mètres de part et d'autre des lignes à haute tension ; cette bande peut par contre être utilisée pour implanter des parkings, accès, locaux de stockage, jardins, etc. Ce domaine n'est donc pas contraignant à ce stade pour la définition de larges zones d'urbanisation.

Les domaines de l'environnement considérés dans le cadre du projet d'agglomération Rivelac sont les suivants :

- protection de la nature
- protection de l'air
- protection contre le bruit
- dangers naturels
- protection contre les rayonnements non ionisants
- ressources naturelles (eau potable, gravières et carrières)
- protection contre les accidents majeurs
- énergie
- sites pollués

Le domaine protection de la nature est celui qui interagit le plus fortement avec la notion plus large de paysage.

¹ Les domaines de l'environnement ayant une incidence spatiale à l'échelle de la définition des zones à urbaniser dans le projet d'agglomération sont ceux qui influencent l'emplacement, l'étendue et le type des zones de développement de l'urbanisation proposés dans le cadre du projet d'agglomération.

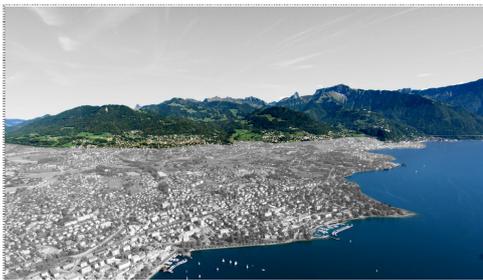
5.2 Analyse et enjeux dans le domaine du paysage

Le paysage tient un rôle fondateur dans le projet d'agglomération. Aujourd'hui les espaces ouverts entre les localités ont tendance à disparaître ou à se fragmenter, car trop souvent l'espace, "la campagne" est pris pour une réserve à bâtir, un réceptacle de nombreuses autres activités que l'agriculture. Or, les espaces ouverts ne représentent pas une ressource inépuisable, mais un cadre à respecter et à valoriser, car c'est précisément leur caractère ouvert qui fonde depuis des siècles la notion même de paysage.

La présente étude regarde donc l'espace ouvert comme le cœur du patrimoine paysager, dont il s'agit de préserver avant tout les grandes entités, seules garantes d'une lisibilité durable du paysage de l'agglomération.

Après une lecture précise du site, plusieurs éléments et entités paysagères structurants ont été identifiés. Ils permettent de comprendre la logique du paysage de l'agglomération et de définir une « charpente du paysage », c'est-à-dire un réseau d'éléments paysagers aux caractéristiques propres (topographiques, hydrographiques, végétales, fonctionnelles, culturelles, etc.), qui constitue le fil rouge de l'intervention paysagère.

Voici l'état des lieux des grandes entités et éléments structurants du territoire qui composent la « charpente du paysage » :



Lac, montagnes et forêts

Grandes et fortes entités topographiques, écrin paysager de la Riviera. Grands espaces naturels et touristiques. Encore peu construit, ce grand paysage majestueux et bien conservé, constitue le décor scénographique de la Riviera et son fond de commerce. Sa limite sud est toutefois soumise à une grande pression de la part des villages des coteaux qui tendent à coloniser et miter les zones de transition entre urbanisation et forêt.



Grandes entités agricoles

Grands espaces ouverts et fertiles, facilement accessibles à l'agriculture, contenant par ailleurs l'importante réserve naturelle d'importance internationale des Granges. Ces espaces sont extrêmement fragiles de par leur grande attractivité et facilité d'urbanisation. La menace de grignotage par les zones résidentielles dans la vallée de la Veveyse et par les zones d'activité à Ville-neuve, Rennaz et Roche, est constante. Ces espaces constituent pourtant des lieux stratégiques potentiels de développement d'une production agricole durable et de proximité pour l'agglomération.

	<p>Entre-deux paysager</p> <p>Grand espace vert ouvert, continu de Corseaux jusqu'à Montreux, offrant un magnifique dégagement sur le grand paysage notamment depuis l'autoroute (carte de visite de la Riviera). Cette campagne urbaine structure le paysage dans le sens des courbes de niveaux et est ponctuée, entre autres, de propriétés privées à haute valeur patrimoniale (château de Hauteville, du Châtelard, domaine de la Doges, etc.), de fragments de coteaux viticoles en prolongation de Lavaux et d'infrastructures publiques et privées de sport et de loisirs. Ses limites se voient rétrécir de toutes parts avec le temps et l'étalement urbain. Cette étendue verte a pourtant le potentiel de maintenir sa qualité de grand espace ouvert multifonctionnel et de devenir un espace de rencontre d'agglomération, entre villes des deltas et villages des coteaux.</p>
	<p>Cours d'eau boisés</p> <p>Réseau hydrographique plus ou moins largement boisé, marqué par la topographie. Il structure le paysage dans le sens de la pente et constitue des coulées vertes reliant montagne et lac. Les continuités vertes sont perdues ou étriquées par endroits, pour cause de canalisations ou d'implantation de zones d'activités dans l'espace boisé de la rivière. Ces espaces peuvent donner lieu à des projets de remise à ciel ouvert, de renaturation, d'intégration d'espaces de libre évolution, de zones d'expansion de crues, etc.</p>
	<p>Parcs et domaines</p> <p>Réseau fin d'espaces de qualité, principalement verts, publics ou privés, au sein de l'urbanisation. Ils entourent souvent un patrimoine bâti exceptionnel (château de Blonay, du Châtelard, etc.) ou longent simplement la rive du lac. La présence de ces espaces diminue avec le temps, trop souvent victimes de la pression de l'urbanisation. Le maillage vert fin de la Riviera est donc assez faible et demande à être développé, renforcé et désenclavé en le reliant au réseau de mobilité douce.</p>
	<p>Nids d'aigle</p> <p>Hôtels, résidences de luxe, établissements exclusifs, belvédères, situés en hauteur dans la grande entité paysagère des montagnes. Ils offrent un dégagement exceptionnel sur le lac et la Riviera et sont des lieux uniques souvent accompagnés de patrimoine bâti de qualité. Parfois menacés par un mauvais entretien, ou par des transformations, développements, restaurations maladroités, ils contribuent fortement à l'image de marque de la Riviera et méritent une attention particulière.</p>

Figure 5: Les entités et éléments paysagers de l'agglomération Rivelac

Ces grandes entités et éléments structurants du paysage sont délimités de manière précise sur le **plan Concept paysage / nature**.

De manière schématique, trois familles d'éléments composent le paysage général :

- **natures** : deux grandes entités naturelles, le Léman (+ marais du haut-Lac) et les Préalpes/Alpes, reliées par une série de coulées verts (cours d'eau boisés), qui constituent une structure et des connexions naturelles
- **agricultures** : un réseau d'espaces ouverts composé de deux grands espaces agricoles (plaine du Rhône et vallée de la Veveyse), d'un grand espace vert central agricole/viticole/de loisirs/de domaines patrimoniaux (entre-deux paysager), complété par une multitude de parcs privés/publics en milieu urbain
- **villes et villages** : trois types d'implantations construites : en pied de montagne (deltas), à flanc de coteau (villages des coteaux) ou de manière ponctuelle en fond de vallée (Châtel-Saint-Denis)

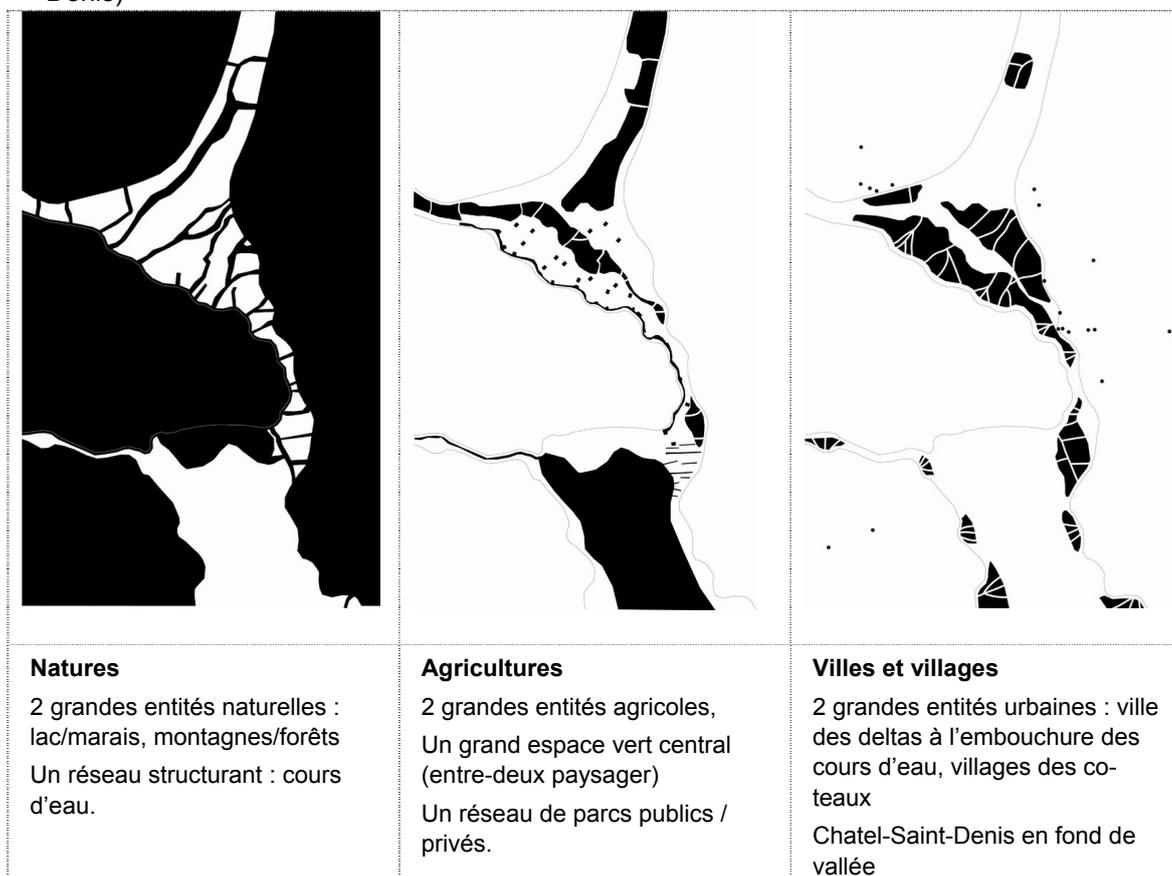


Figure 6: Schémas de composition paysagère à l'échelle de l'agglomération

De manière générale, l'état des lieux du paysage de l'agglomération Rivelac peut se résumer de la façon suivante :

Forces / Faiblesses



Figure 7 : un paysage exceptionnel – des entités paysagères aux limites fragiles entre espace ouvert et urbanisation

Paysages de grande qualité qui confèrent à l'agglomération son caractère unique. Les trois entités prédominantes (lac, montagnes, plaine agricole) cadrent l'ensemble et constituent la "carte de visite" de l'agglomération. Les autres éléments (entre-deux paysager, cours d'eau boisés, parcs et domaines, nids d'aigle) offrent, eux, une structure plus fine au sein de l'urbanisation. Grâce aux dégagements qu'ils offrent sur les entités prédominantes, ils donnent à voir le grand paysage.

Paysages aux limites fragiles. La qualité et l'importance de l'espace ouvert n'étant souvent pas reconnues, ces éléments sont pris pour des "espaces vides" dont les limites varient selon les besoins en zones constructibles. Par conséquent, les zones de transition entre espaces bâtis et non bâtis sont floues et l'espace ouvert perd sa cohérence, souvent topographiques. A l'intérieur de ces entités paysagères (entre-deux paysager, grandes entités agricoles, nids d'aigle, montagnes), la qualité des éléments bâtis est parfois problématique, car trop envahissante ou ne respectant pas le caractère ouvert et paysager du lieu.

Menaces / opportunités.



Figure 8 : pression de l'urbanisation un grand parc d'agglomération

Paysages menacés de fermeture et de cloisonnement par le mitage et l'étalement urbain. Sans des limites claires, reconnues et validées, la pression de l'urbanisation continue à croître et ces espaces ouverts, notamment ceux situés à l'intérieur de l'urbanisation (entre-deux paysager, réseau de parcs et domaines, cours d'eau, etc.), ainsi que les grandes entités agricoles, tendent à diminuer, voire à disparaître. A Villeneuve, par exemple, l'urbanisation non maîtrisée des zones d'activité sur les terres agricoles de la plaine du Rhône semble sans limite. Le risque existe donc d'une conurbation continue entre lac et montagnes, de Villeneuve jusqu'à Corseaux et d'un cloisonnement des espaces ouverts restants.

Potentiel de protection et mise en valeur d'un grand paysage ouvert de qualité. En reconnaissant et mettant en valeur les caractéristiques paysagères de chaque entité, en maîtrisant l'étalement urbain, en privilégiant les continuités paysagères et les grands espaces ouverts, l'agglomération peut encore saisir l'occasion de : renforcer le grand espace vert central fonctionnant comme espace de rencontre multifonctionnel pour l'agglomération ; maintenir et consolider une agriculture rentable et efficace sur des terres de grande qualité ; consolider et désenclaver les espaces ouverts publics ou privés au sein de l'urbanisation en les reliant à un réseau dense de mobilité douce ; renforcer ses atouts touristiques grâce notamment à la mise en valeur de ses nids d'aigle et de son patrimoine bâti ; etc.

Pour le paysage de l'agglomération, l'enjeu majeur est donc d'obtenir une reconnaissance et une mise en valeur des entités et éléments structurants du paysage, notamment grâce à la maîtrise de l'urbanisation et le développement judicieux des transports.

Points faibles :

- Paysage de grande qualité mais aux limites fragiles
- Les zones de transition entre espaces bâtis et non bâtis sont floues
- Paysages menacés de fermeture et de cloisonnement par le mitage et l'étalement urbain

Enjeux :

Il est nécessaire d'obtenir une reconnaissance et une mise en valeur des entités et éléments structurant le paysage de l'agglomération. Il s'agit de mettre en valeur les caractéristiques paysagères de chaque entité, en maîtrisant l'étalement urbain, en privilégiant les continuités paysagères et les grands espaces ouverts. L'agglomération peut encore saisir l'occasion de renforcer le grand espace vert central fonctionnant comme espace de rencontre multifonctionnel, maintenir et consolider une agriculture rentable et efficace sur des terres de grande qualité, consolider et désenclaver les espaces ouverts publics ou privés au sein de l'urbanisation en les reliant à un réseau dense de mobilité douce, et renforcer ses atouts touristiques grâce notamment à la mise en valeur de ses nids d'aigle et de son patrimoine bâti.

5.3 Analyse et enjeux dans le domaine de la nature

Une région qui bénéficie d'une grande richesse naturelle

S'étendant des rives du lac jusqu'à plus de 2000 mètres d'altitude, bien exposée au soleil, traversée par plusieurs cours d'eau et composée d'une grande diversité de milieux (vignobles, zones agricoles, forêts, marais), la région de la Riviera bénéficie d'une richesse biologique exceptionnelle. Cette richesse est renforcée par une situation au carrefour de plusieurs grandes entités paysagères et naturelles comme le coteau du Chablais, la plaine marécageuse des Grangettes, les Préalpes, le Lavaux, le plateau suisse et le Lac Léman. Elle abrite ainsi une grande diversité floristique et faunistique, et offre refuge à un grand nombre d'espèces rares ou menacées en Suisse.

Des milieux naturels soumis à une forte pression de l'urbanisation

La région a connu un fort développement de l'urbanisation, principalement dès le début du 20^{ème} siècle, à partir des villes (Vevey, Montreux, Villeneuve) et également des villages existants (Blonay, St-Légier,...). Cette urbanisation a conduit à la disparition progressive du vignoble qui était autrefois presque continu entre le chablais et le Lavaux, de même qu'au morcellement du coteau agricole qui dominait ce vignoble. En progressant petit à petit en direction des hauteurs, l'urbanisation a déjà atteint, en de nombreux endroits, la limite inférieure de la forêt.

Dans le même temps, les rives du lac, très convoitées, ont été fortement aménagées pour les besoins de la construction, de la promenade et de la baignade.

Cette situation fait que la qualité naturelle de la région est aujourd'hui contrastée : bien préservée dans les zones situées en altitude, et fortement mise à mal par une urbanisation dispersée dans les régions basses. Plusieurs espèces animales et végétales, autrefois répandues dans la région, ont aujourd'hui disparu.

La figure présentée ci-contre est une analyse des secteurs de valeurs écologiques remarquables au sein de la Riviera. La légende est la suivante :

Grands Parcs, domaines (rouge)

Les grands parcs constituent des zones d'intérêt pour la nature car ce sont des espaces souvent de grande taille (plusieurs hectares), qui contiennent des milieux variés (bosquets, vieux arbres isolés, allées, prairies, vergers...) et qui sont soustraits à la pression du public (absence de dérangements pour la faune). On y trouve par exemple une grande diversité d'espèces d'oiseaux, dont certaines menacées comme le Torcol fourmilier, plusieurs espèces de rapaces nicheuses (Milans noirs, Buse variables,...) ainsi qu'une richesse particulière en micromammifères.

Coteaux viticoles (violet)

Bien qu'essentiellement voués à la production de raisin, les coteaux viticoles hébergent néanmoins une richesse faunistique importante. Ces richesses sont aujourd'hui confinées à proximité des éléments proches de l'état naturel qui subsistent entre les vignes : petits cours d'eau, zones de buissons, murs en pierre avec anfractuosités, banquettes herbeuses, friches herbacées,... Les vignes du Lavaux, à proximité de Corseaux, abritent des importantes populations de reptiles, notamment de Lézards verts et de Vipères aspics. Plusieurs espèces menacées d'oiseaux rares s'y reproduisent ou y hivernent comme les Bruants zizis et fous.

Milieus à forte valeur (coteaux, zones agricoles, zones urbaines avec forte densité de surfaces vertes) (orange)

La région bénéficie d'une topographie et d'un climat favorables au développement de milieux chauds et secs (pente orientée au sud, température moyenne plus élevée que la moyenne du plateau suisse). Ces milieux présentent un intérêt écologique particulier car ils accueillent une flore et une faune spécialisée parmi lesquels figurent de nombreuses espèces rares ou menacées en Suisse (orchidées, papillons, orthoptères,...). La région abrite un nombre important de surfaces de ce type (prairies de fauche, pâturages, zones de buissons), qui sont toutefois souvent de petite taille, dispersées, morcelées, et soumises à une forte pression de l'urbanisation ou à un abandon d'exploitation par les agriculteurs. On citera en particulier l'ensemble du coteau des Monts de Corsier (rive droite de la Veveyse entre Jongny et Châtel-st-Denis), qui accueillent pas moins de 17 objets classés à l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs d'importance nationale (PPS).

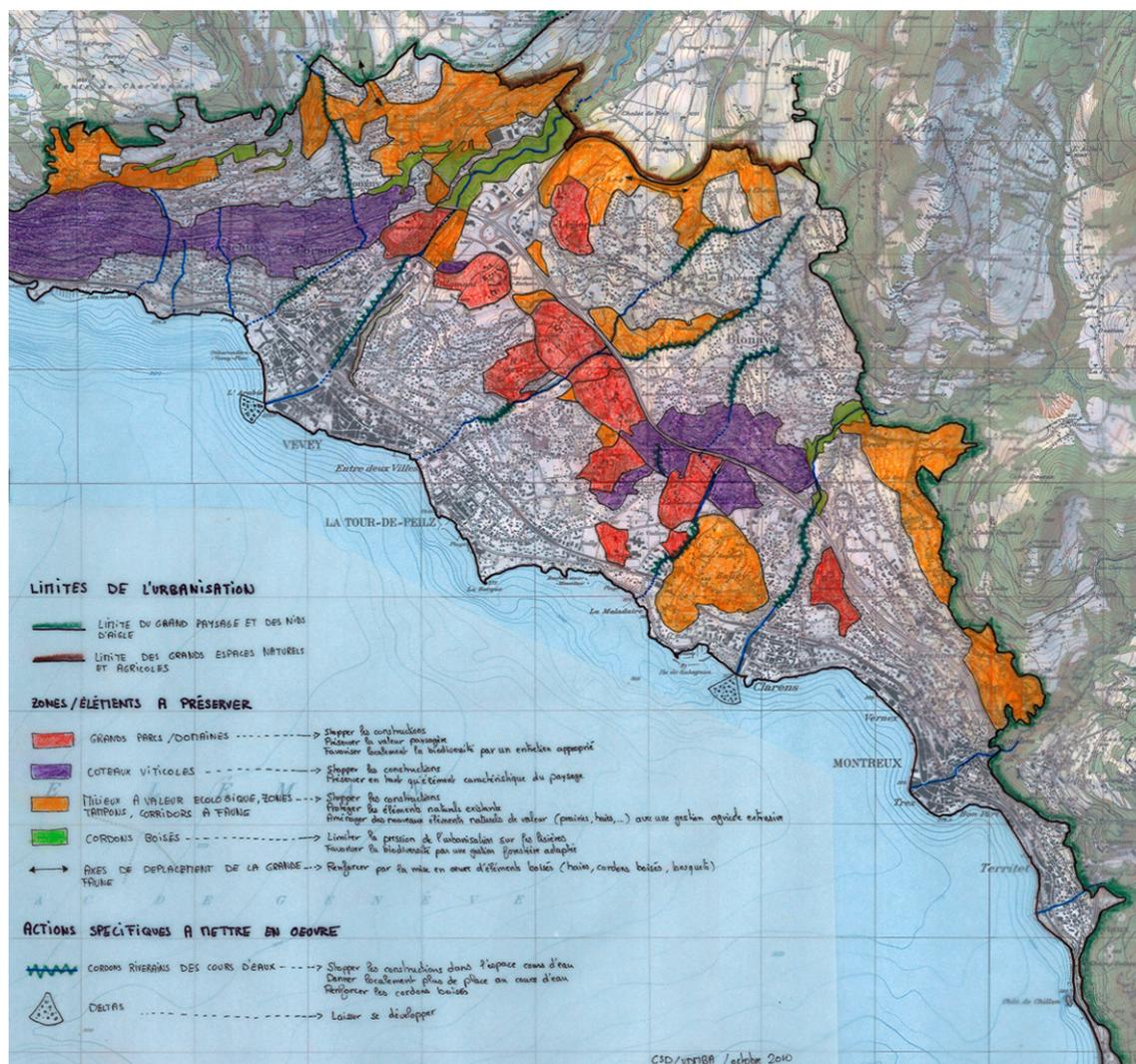


Figure 9: Carte d'analyse des milieux naturels de la Riviera

Les enjeux :

Une intervention rapide est nécessaire pour préserver et mettre en valeur l'existant

Le mouvement en cours n'est pas irréversible. Il subsiste encore aujourd'hui à l'intérieur du périmètre actuel de l'urbanisation (zone comprise entre le lac et la limite inférieure des forêts), des éléments qui présentent une grande valeur biologique, dans lesquels la biodiversité a été préservée. Ces éléments sont actuellement souvent isolés, morcelés et soumis à une forte pression humaine. Pour préserver et mettre en valeur la qualité naturelle de la région, il est aujourd'hui nécessaire d'inverser la tendance actuelle, et de prendre en compte plus fortement la nature dans les projets d'urbanisation. Il s'agit de protéger et valoriser l'existant, d'accueillir de nouvelles surfaces proches de l'état naturel dans les zones urbaines, agricoles et viticoles actuelles, et d'organiser ces différentes surfaces en un réseau pour que les espèces puissent se déplacer d'un biotope à l'autre.

Le projet d'agglomération est une excellente occasion pour démarrer ce processus. Il permet de créer un consensus des différents acteurs du territoire autour d'un concept nature et paysage à l'échelle régionale.

Préserver la nature implique de mettre un frein rapide à l'étalement urbain

Dans un premier temps, il s'agit de freiner l'étalement urbain, pour préserver les richesses naturelles et paysagères qui y subsistent encore. A cet effet, le concept nature et paysage proposé définit les zones dans lesquelles la progression de l'urbanisation devrait être limitée (couleurs vertes). Ce concept a servi à alimenter la réflexion pour la définition du périmètre compact de l'agglomération.

Points faibles :

- Les milieux naturels sont soumis à une forte pression de l'urbanisation avec une disparition progressive du vignoble et un morcellement continu du coteau agricole
- Les milieux avec la plus forte valeur naturelle sont les plus menacés (coteaux, zones agricoles, secteurs urbanisés avec forte présence de surfaces vertes)

Enjeux :

Une intervention rapide et concertée avec les autres domaines de l'urbanisation et des transports est nécessaire pour préserver et mettre en valeur l'existant qui présente encore un potentiel suffisamment important pour organiser les différentes surfaces d'intérêt naturel en réseau écologique de haute qualité.

5.4 Analyse et enjeux des autres domaines de l'environnement

La **carte Analyse "zones et sites protégés"** dresse encore les inventaires cantonaux et fédéraux des zones et sites protégés dans l'ensemble de l'agglomération. Cette carte est présentée en annexe

5.4.1 Protection de l'air

Dans le domaine de la protection de l'air, les polluants généralement analysés sont le dioxyde d'azote (NO₂), les particules fines (PM₁₀) et l'ozone troposphérique. Pour ces polluants, des valeurs limites ont été fixées par l'Ordonnance sur la Protection de l'air (OPair): une moyenne annuelle inférieure à 30 µg/m³ pour le dioxyde d'azote, une moyenne annuelle inférieure à 20 µg/m³ pour les particules fines et une moyenne horaire de 120 µg/m³ ne devant pas être dépassée plus d'une fois par année pour l'ozone.

Dans le périmètre de l'agglomération Rivelac se trouvent une station fixe du réseau Vaud'Air ainsi que 9 sites exploités par des capteurs passifs. L'extrapolation des résultats des mesures de concentration données par ces stations permet d'estimer que :

- les concentrations de NO₂ et de PM₁₀ sont proches voire au-dessus de la valeur limite (20-35 µg/m³ pour le NO₂, près de 20 µg/m³ pour les PM₁₀ en moyenne annuelle et plusieurs dépassements de la moyenne horaire) dans les noyaux denses des villes en raison du réseau routier dense et chargé, des nombreux chauffages ainsi que de conditions locales ne permettant pas une bonne dispersion des émissions ;
- les concentrations de NO₂ se situent en-dessous des valeurs limites mais sont non négligeables (20-25 µg/m³) le long de la route cantonale et particulièrement dans les zones construites (présence de chauffages, moins bonne dispersion des polluants) ;
- les concentrations de NO₂ sont proches de la valeur limite le long de l'autoroute (20-30 µg/m³) en raison des fortes charges de trafic et de la vitesse des véhicules ;
- les concentrations de NO₂ sont en-dessous de la valeur limite mais non négligeables dans les zones bâties en raison de la présence d'axes routiers et de chauffages (15-25 µg/m³).

La qualité de l'air n'est donc pas critique mais nécessite une réduction des émissions de polluants par des mesures de gestion du trafic et des améliorations au niveau des bâtiments et de leur chauffage.

La carte d'analyse de représentation du niveau de qualité de l'air est présentée en annexe. Cette carte est une interprétation semi-quantitative et n'est pas le résultat d'une modélisation précise des niveaux de pollution basée sur le cadastre des émissions et des mesures d'imitations sur le terrain.

Le domaine de la protection de l'air se trouve entre les deux types de domaine. Etant directement lié au domaine de l'énergie, il peut être classé dans la catégorie des domaines ayant une incidence spatiale à l'échelle de la définition des zones à urbaniser dans le projet d'agglomération. Néanmoins, les conséquences directes de la mise en évidence des niveaux de pollution au sein de l'agglomération n'interviennent pas au stade de la délimitation des zones à urbaniser mais interviendront dans une étape ultérieure avec la définition de mesures environnementales accompagnant le développement de ces zones.

5.4.2 Protection contre le bruit

Les sources de bruit principales dans l'agglomération sont constituées de l'autoroute A9 et A12, des routes du réseau principal et secondaire ainsi que de la voie de chemin de fer Lausanne-Brigue. L'autoroute, en raison des fortes charges de trafic et de la topographie, représente la contrainte principale en termes d'émissions sonores avec toutefois un réseau routier principal et secondaire également problématique au niveau du bruit. De nombreux axes sont en effet non conformes à l'Ordonnance sur la Protection contre le bruit (OPB) en raison de leurs émissions sonores élevées dans des zones habitées. En ce qui concerne le bruit ferroviaire, l'assainissement de la ligne Lausanne-Brigue est en cours pour les zones à bâtir existantes.

Quatre types de secteurs ont été définis en fonction des niveaux sonores diurnes auxquels il est possible de s'attendre :

- secteurs dont le niveau sonore est inférieur à 55 décibels² : ces secteurs peuvent être considérés comme des zones calmes dans lesquelles il fait bon vivre ;
- secteurs dont le niveau sonore se situe entre 55 et 60 décibels³ : ces secteurs sont soumis à des nuisances considérées comme peu gênantes ;
- secteurs dont le niveau sonore se situe entre 60 et 70 décibels⁴ : ces secteurs sont soumis à des nuisances incommodes ;
- secteurs dont le niveau sonore est supérieur à 70 décibels : ces secteurs sont soumis à des nuisances difficilement supportables.

Les zones calmes (niveau sonore inférieur à 55 décibels) représentent une opportunité de créer des zones à haute qualité environnementale dans lesquelles il fait bon vivre. Elles peuvent ainsi attirer les habitants dans les zones urbanisées ou à potentiel d'urbanisation. Les objectifs liés à ces zones varient selon deux types de zones :

- les zones calmes avec potentiel d'urbanisation : dans ces zones, on veillera à dissuader le trafic de transit, les accès aux nouveaux quartiers seront soigneusement étudiés, les nouveaux quartiers seront aménagés de manière agréable et seront conçus avec une haute qualité environnementale ;
- les zones calmes déjà urbanisées : pour ces zones, l'objectif consiste à conserver leur avantage en termes de niveau sonore, tout en veillant à ne pas générer un nouveau trafic de transit avec les projets d'urbanisation situés à l'extérieur de ces zones.

Les zones calmes sont cependant peu représentées dans les secteurs urbanisés ou à potentiel d'urbanisation de l'agglomération. L'emprise des secteurs dont le niveau sonore se situe entre 55 et 70 décibels est très importante. Une réduction des charges de trafic par l'incitation au report modal ou par d'autres mesures dont le but est similaire est par conséquent nécessaire pour réduire l'emprise de ces zones moins ou peu favorables pour une bonne qualité de vie.

Les cartes d'analyse du bruit routier et ferroviaire et de la conformité sonore sont présentées en annexe.

² 55 dB : valeur de planification définie par l'OPB pour les zones de degré de sensibilité II (zones d'habitation)

³ 60 dB : valeur limite d'immission définie par l'OPB pour les zones de degré de sensibilité II

⁴ 70 dB : valeur d'alarme définie par l'OPB pour les zones de degré de sensibilité II et III

D'autre part, le périmètre de l'agglomération comprend des stands de tir, dont deux en particulier (Vevey et Villeneuve) pourront représenter des contraintes ponctuelles en termes d'aménagement du territoire.

5.4.3 Dangers naturels

Le périmètre étudié est soumis à divers types de dangers naturels dont les principaux sont les glissements de terrains, les chutes de blocs, l'érosion des berges, les laves torrentielles et les inondations, ceci en raison d'une topographie particulière, avec des pentes importantes.

Les zones de danger n'ont pas encore été définies à large échelle à l'heure actuelle. Les cartes de danger pour la Riviera sont en cours d'établissement mais les résultats définitifs ne seront disponibles que courant 2012. Ces cartes de danger mentionneront différents types de zone liées à un niveau de danger pouvant être nul, faible, moyen ou élevé. Les zones classées en dangers moyen ou élevé sont très restrictives en ce qui concerne la réalisation de nouvelles constructions. Dans les zones à niveau de danger moyen et élevé, le principe prévalant actuellement est de toujours aller vers une diminution du risque, soit par des modifications adaptées du bâti existant, soit par la mise en œuvre de mesures de protection individuelles ou collectives, mesures qui s'avèrent souvent coûteuses.

Les zones à niveau de danger nul ou éventuellement faible doivent toujours être privilégiées pour l'implantation de nouvelles zones à bâtir. Dans le cas où aucune nouvelle implantation ne peut être trouvée dans ces zones, la concentration autour de zones exposées déjà construites est moins défavorable que la colonisation de nouvelles zones.

Plusieurs études ponctuelles ont néanmoins été réalisées. Les résultats ne sont généralement pas encore publiés. Sur la commune de Villeneuve, des études en cours de finalisation ont pu être analysées⁵⁺⁶. Ces études portent sur les dangers de laves torrentielles et d'inondation liés à l'Eau Froide et aux torrents descendant des Monts d'Arvel ainsi que sur les dangers de chute de blocs menaçant la zone industrielle existante et ses environs. Plusieurs mesures d'aménagement liées à l'Eau-Froide, déjà concrétisées pour certaines, ont été intégrées à l'étude afin de déterminer les niveaux de danger résiduels auxquels s'attendre dans la zone industrielle et ses alentours. Concernant les dangers liés aux torrents descendant des Monts d'Arvel, des mesures d'aménagement ont été étudiées pour protéger la zone industrielle existante uniquement. De manière générale, les terrains situés au sud de la zone industrielle, peu ou pas construits, jouent le rôle de zone tampon des crues de l'Eau-Froide⁷. Ainsi, avec les mesures d'aménagement de l'Eau-Froide, et en considérant les dangers liés aux torrents des Monts d'Arvel, les terrains encore libres de construction situés au sud de la zone industrielle sont classés majoritairement en niveaux de danger moyen à élevé, le niveau de danger élevé n'autorisant pas la réalisation de nouvelles constructions, le niveau de danger moyen pouvant l'autoriser exceptionnellement après une pesée des intérêts et en ajoutant des conditions particulières pour les constructions. Il serait éventuellement envisageable de libérer des terrains aujourd'hui classés en niveau de danger moyen et élevé en étudiant d'autres mesures d'aménagement, par exemple des zones endiguées jouant le rôle de bassin de rétention. Toutefois, ces zones nécessiteraient des surfaces relativement importantes. La faisabilité de telles mesures, voire de mesures supplémentaires, ainsi que les surfaces de terrains qui pourraient ainsi être libérées de contraintes liées aux dangers naturels ne peuvent être déterminées sans une étude approfondie et complémentaire à l'étude existante.

⁵ Concept de gestion des eaux claires de la ZI (Source CSD)

⁶ Dangers géologiques des Monts d'Arvel (Source CSD)

⁷ Etudes et réalisations (Source B+C)

tante, celle-ci s'étant concentrée uniquement sur la réduction du danger pour les zones construites existantes. Il est important toutefois de signaler que, en raison de la topographie de la plaine, quasiment dépourvue de pente, coincée entre les versants raides des Monts d'Arvel et le lac Léman, et saturée par une nappe aquifère affleurant quasiment au niveau de la surface, la marge de manœuvre est très faible.

Par ailleurs, une première estimation de l'emprise des zones potentiellement inconstructibles, basée sur l'expérience de terrain et les données événementielles récoltées, indique que le périmètre de l'agglomération pourrait principalement comporter des zones non constructibles restreintes le long des cours d'eau descendant vers Vevey, la Tour-de-Peilz et Clarens en raison des dangers d'inondation et d'érosion, des zones non constructibles légèrement plus étendues en sortie de zones très escarpées en raison des dangers d'inondation et de laves torrentielles, et des zones non constructibles directement en pied de falaises principalement sur les communes de Blonay, Montreux, Veytaux, Villeneuve et Roche en raison d'un danger de chute de blocs.

5.4.4 Rayonnements non ionisants

Les émissions de rayonnements non ionisants proviennent des lignes à haute tension, des lignes de contact des voies ferroviaires ainsi que des antennes relais (téléphonie mobile).

Les rayonnements non ionisants sont régis par l'Ordonnance sur les rayonnements non ionisants (ORNI, 2000). L'ORNI fixe une valeur préventive selon le principe de précaution (valeur d'installation) pour tout nouveau projet de ligne à haute tension, antenne de téléphonie mobile ou voie CFF ainsi que pour la définition de nouvelles zones constructibles. La valeur préventive peut être atteinte jusqu'à une distance de 15 à 80 mètres de part et d'autre des lignes à haute tension, de 10 à 25 mètres de part et d'autre des lignes de chemin de fer.

Cette contrainte devient significative pour l'urbanisation lors de la délimitation précise des secteurs au sein des zones identifiées pour l'urbanisation. En effet, le respect de la valeur préventive exclut l'implantation de lieux où séjournent régulièrement des personnes (lieux à utilisation sensible). En revanche, l'implantation de parkings, de chemins d'accès, de locaux de stockage ou de locaux techniques restent possible.

5.4.5 Ressources naturelles

Gravières et carrières

Les sites d'extraction et de dépôts de matériaux sont sources de nuisances (trafic, bruit et poussières). Ils sont donc contraignants pour l'urbanisation (ne pas localiser les installations sensibles proches de ces sites) et les transports (prise en compte du trafic généré par l'exploitation des sites).

D'autre part, la présence de gisements de matériaux et de sites de dépôts est également une opportunité pour assurer la fermeture des cycles de matière dans l'agglomération. Il conviendra de respecter la délimitation de ces sites afin de pouvoir en favoriser l'usage pour le développement de nouvelles infrastructures.

Ainsi, dans ou à proximité du périmètre de l'agglomération se trouvent quelques secteurs géologiquement favorables pour des gravières à Rennaz, Roche et Yverne et pour des carrières à Villeneuve, Roche et Corbeyrier (cf. ci-après la carte des secteurs géologiquement favorables dans le Canton de Vaud).

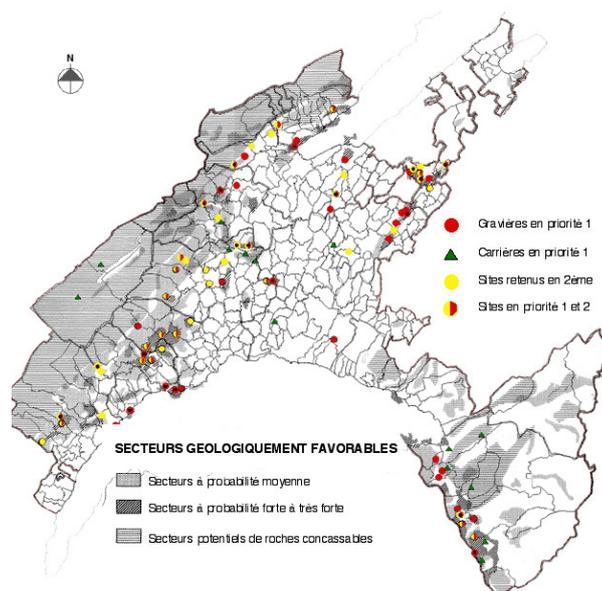


Figure 10: Carte des gravières et carrières

Eau potable

L'eau potable est une ressource précieuse dans l'agglomération. Elle est en partie issue de captages de sources ou de nappes souterraines, protégés par des secteurs de protections des eaux. Ces secteurs visent à éviter une contamination des eaux exploitées pour la boisson.

L'agglomération compte de nombreux secteurs de protection des eaux situés principalement dans les zones nommées « zone des coteaux » et « nids d'aigle ». Dans ces zones, les secteurs de protection sont implantés dans des zones forestières et d'autres zones principalement agricoles. D'éventuelles contraintes pour l'urbanisation sont à considérer sur les communes de Charbonne et de Blonay (secteurs proches des habitations existantes).

5.4.6 Risques d'accident majeur

La prise en compte de ces risques n'implique pas, à ce stade, l'exclusion de secteurs pour l'urbanisation. Le domaine des risques d'accident majeurs devra être considéré dans les études de développement urbain menées à posteriori dans les secteurs concernés (comme par exemple le développement du secteur gare de Vevey, secteur stratégique de développement identifié par le projet d'agglomération). Selon les cas, des restrictions de densification pourront ou des mesures architecturales spéciales pourront être nécessaires.

Dans le domaine de la protection contre les accidents majeurs, il convient donc d'établir des périmètres de consultation dans lesquels il faudra examiner les projets ultérieurs de planification sous l'angle des risques. Dans le cas de l'agglomération Rivelac, les périmètres suivants sont concernés :

- Domaine CFF : 100 mètres de part et d'autre des voies.
- Gazoducs à haute pression de Gaznat SA (postes d'atterrage et conduites) : 150-200 m de part et d'autre des conduites et autour des installations annexes, avec mention des bandes inconstructibles liées à l'OSITC (10 m à la conduite, 30 m aux installations annexes).

- Autoroutes et routes cantonales de grand transit : 50 mètres de part et d'autre
- Entreprises assujetties à l'OPAM : rayon de 0 à 500

Des rayons de consultation ont été définis, notamment en bordure des voies CFF. Tout projet à l'intérieur de ces rayons de consultation nécessite la mise à jour de l'étude selon le guide de planification – coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs le long des installations ferroviaires⁸. Celle-ci pourra déboucher sur des prescriptions particulières en termes de répartition des affectations et de mesures de protection au niveau de la construction conformément aux recommandations définies dans le guide de planification ou éventuellement sur le refus d'une activité particulière regroupant une forte densité de personnes.

D'autre part, des rayons de létalité peuvent être calculés pour les différents types d'installations à risques et pour différents types d'événements. Ces rayons montrent jusqu'à quelle distance un risque existe pour le voisinage. Au-delà du rayon de consultation, une réflexion quant à la manière d'urbaniser à l'intérieur de ces rayons de létalité devrait tout de même être menée pour chaque projet.

Les principales sources possibles d'accidents majeurs dans le périmètre de l'agglomération sont constituées de postes d'atterrissage et des conduites terrestres des gazoducs, des lignes de chemin de fer Lausanne-Martigny et Fribourg-Lausanne et d'industries.

Pour les voies de chemin de fer, le rayon de consultation est de 100 m. En ce qui concerne les rayons de létalité, ceux-ci peuvent typiquement⁹ s'étendre, selon la nature des accidents retenus, jusqu'à :

100 m en cas d'incendie (essence) ;

150 m en cas d'explosion (propane) ;

2'500 m en cas de dispersion toxique (chlore).

Les postes d'atterrissage des gazoducs sont situés en sortie du lac sur les communes de Vevey, Montreux et Noville. Pour ce type d'installation, l'Ordonnance concernant les prescriptions de sécurité pour les installations de transport par conduites (OSITC) indique une distance de sécurité de 30 m par rapport à des bâtiments occupés par des personnes ou des lieux très fréquentés.

Par ailleurs, la distance jusqu'à laquelle un risque existe dépend du diamètre et de la pression des gazoducs. Un rayon de létalité de 150 à 200 mètres du point de vue de la protection de la population est à considérer.

Les industries à risques sont situées principalement sur la commune de Châtel-St-Denis. Pour ces industries, le canton de Fribourg a défini un rayon de consultation variant entre 50 et 400 m. Au-delà de cette distance, une réflexion est recommandée.

5.4.7 Energie

Dans le domaine de l'énergie, les enjeux principaux consistent d'une part à limiter la consommation des ressources, et d'autre part, à augmenter la part d'énergies renouvelables.

⁸ Guide de planification – Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs, OFT, mars 2009

⁹ Risques pour la population liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses (Screening 2006) – Ernst Basler+Partner, 5 février 2007

A l'échelle de la définition de zones à urbaniser dans le projet d'agglomération, il s'agit d'exploiter le potentiel existant en termes d'énergies renouvelables et de synergies avec des activités existantes ou des projets en cours.

Cet aspect devrait être étudié dans le cadre d'un audit énergétique intégrant l'inventaire des ressources et des infrastructures existantes ainsi que des consommations actuelles et futures dans le périmètre de l'agglomération.

5.4.8 Sites pollués

Dans le périmètre du projet d'agglomération se trouvent de nombreuses aires d'exploitations, des sites de décharge et de remblais liés à la présence de l'autoroute ainsi qu'un site d'accident (cf. cadastre des sites pollués ci-après). Sur 190 sites pollués recensés, la plupart ne nécessitent ni surveillance ni assainissement. Seuls 5 sites nécessitent une surveillance et des projets d'assainissement sont en cours pour deux autres sites.

Les projets d'urbanisation représentent l'opportunité d'assainir des sites jugés non problématiques pour la protection des ressources en eau mais menaçant les milieux naturels. Lors de l'excavation, les terres devront être évacuées et traitées selon la législation en vigueur. Ce domaine ne représente donc pas un enjeu particulier pour l'urbanisation.

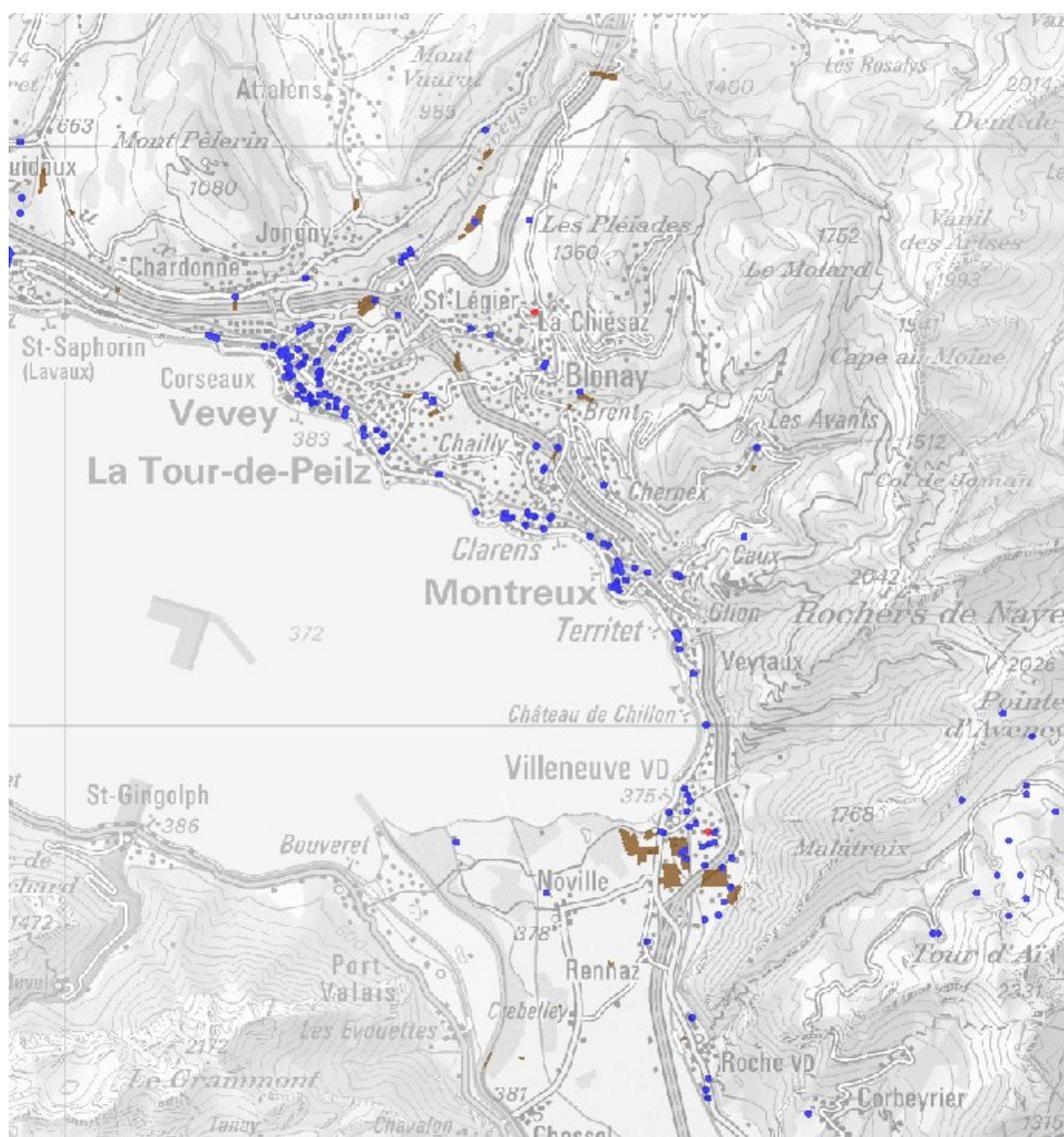


Figure 11: Cadastre des sites pollués : aires d'exploitation (en bleu) ; décharges et remblais (en brun) ; sites d'accident (en rouge) (source : Geoplanet, novembre 2010)

Points faibles :

- Dépassement des valeurs limites des polluants atmosphériques dans les noyaux denses des villes
- Fortes nuisances de bruit provoqués par les autoroutes A9 et A12 et sur le réseau routier principal avec une non-conformité par rapport à l'OPB dans les zones habitées Une occupation importante de l'espace public par le stationnement, notamment dans les centres-villes de Vevey et de Montreux
- Présence de dangers naturels, notamment les laves torrentielles et les inondations dans le secteur du Haut-Lac ; présence de sites pollués limitant à priori l'urbanisation Une gestion du stationnement sur domaine privé trop peu systématique et généralement rarement surveillée en dehors des grands centres urbains

Enjeux :

Améliorer la qualité de l'air en favorisant le report modal et en réaménageant les axes routiers avec modération de la circulation.

Augmenter l'étendue des zones calmes et assainir les tronçons routiers non-conformes à l'OPB.

Tenir compte des dangers naturels dans une approche projectuelle dans l'utilisation du territoire.

5.5 Objectifs paysage – environnement

5.5.1 Objectif principal

Préserver activement le cadre paysager et les ressources naturelles

5.5.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils sont à la base de l'élaboration du Concept Paysage / Nature présenté ci-après.

- Conserver la lisibilité d'ensemble du territoire de l'agglomération
en tenant compte des caractéristiques spécifiques de chaque entité paysagère et naturelle (montagnes et forêts, grandes entités agricoles et forêt marécageuse de la basse plaine, entre-deux paysager)
- Maintenir et favoriser des paysages de qualité et une nature vivante
par des surfaces importantes non fragmentées (forêts, plaines agricoles, marais) et par des réseaux de faible emprise, mais très structurants (cours d'eau boisés, parcs et domaines, axes de déplacement de la faune), en évitant leur morcellement dû à l'urbanisation
- Préserver les espaces ouverts pour d'importants dégagements sur le lac, les montagnes, la Riviera, le patrimoine bâti
en valorisant ainsi les caractéristiques géographiques et les atouts paysagers majeurs de l'agglomération (entre-deux paysager, nids d'aigle, grandes propriétés entourant le patrimoine bâti)
- Définir des limites claires à l'urbanisation
en formant des entités urbaines cohérentes et dans le respect des entités paysagères et naturelles. Donner une certaine épaisseur à ces limites (zones de transition)
- Conserver et revitaliser les valeurs naturelles de l'agglomération
en favorisant la diversité des habitats, leur qualité et leur mise en réseau. Réserver des surfaces nécessaires à des projets de renaturation de cours d'eau ou de biodiversité en ville, tenir compte des qualités biologiques de certains quartiers urbanisés peu denses (zones faiblement urbanisées présentant de belles continuités végétales)
- Développer une qualité de vie urbaine attractive
en renforçant, élargissant et requalifiant le réseau d'espaces publics et/ou verts au sein de l'urbanisation. Créer un maillage dense à superposer au réseau de la mobilité douce et à intégrer au patrimoine bâti (entre-deux paysager, cours d'eau boisés, parcs et domaines, rives du lac, grands propriétés entourant certains éléments du patrimoine bâti)
- Protéger et préserver le plus grand nombre de secteurs urbains des nuisances liées au trafic, viser la haute qualité environnementale,
en favorisant les mobilités douces et les transports publics tout en maîtrisant le trafic individuel motorisé
- Maintenir une production agricole durable
en encourageant à la production et consommation locale de saison, qui permet de conserver des paysages de campagne, une faible consommation urbaine du sol et des paysages ouverts. Proposer des projets de renforcement des exploitations agricoles sous conditions paysagères et d'intégration avec la nature et les loisirs

5.6 Concept Paysage / Nature

Le plan **Concept Paysage / Nature** présente la charpente paysagère, c'est-à-dire les entités et éléments structurants résultant de l'analyse précise du paysage, et intègre les valeurs naturelles les plus importantes, notamment la préservation de la biodiversité et les couloirs à faune. Le plan est présenté ci-après et en annexe au format A3.

Les objectifs de mise en valeur liés à la charpente paysagère et aux principales valeurs naturelles sont les suivants :

Valeurs paysagères

	<p>Montagnes et forêts</p> <p>Ces grands espaces naturels constituent, avec le lac, les grandes entités paysagères de l'agglomération, l'écrin naturel de la Riviera</p> <p>Conserver les qualités naturelles et paysagères existantes et contenir l'urbanisation en planifiant soigneusement les interventions.</p>
	<p>Grandes entités agricoles</p> <p>Ces grands espaces agricoles (Plaine du Rhône et vallée de la Veveyse) contiennent la plupart des surfaces d'assolement (surfaces agricoles utiles SAU) et sont soumises à une très forte pression de l'urbanisation</p> <p>Maintenir non construites et agricoles.</p> <p>Renforcer la qualité paysagère et naturelle par la mise en œuvre de réseaux écologiques (selon OQE).</p>
	<p>Cours d'eau boisés</p> <p>Les cours d'eau sont des axes de déplacement privilégiés de la faune. Or, ils sont souvent canalisés ou mis en souterrain surtout là où le bâti est dense, et subissent la pression des bâtiments situés à quelques mètres seulement du lit de la rivière.</p> <p>Définir un couloir non constructible (coulée verte) plus large que les cordons boisés existants.</p> <p>Renforcer localement les boisements pour assurer une continuité, en particulier dans les secteurs les plus en aval où l'urbanisation est la plus dense.</p> <p>Favoriser la biodiversité par une gestion forestière adaptée.</p> <p>Remettre à ciel ouvert là où c'est possible.</p>
	<p>Entre-deux paysager</p> <p>Ce couloir situé de part et d'autre de l'autoroute entre Montreux et Corseaux contient une grande partie des zones à forte valeur biologique.</p> <p>Conserver l'espace ouvert cultivé des deux côtés de l'autoroute.</p> <p>Garantir une densité suffisante de surfaces proches de l'état naturel en pérennisant ou en adaptant les pratiques agricoles et viticoles (surfaces de compensation écologique,...).</p> <p>Veiller à l'intégration dans le site des équipements sportifs et des constructions exceptionnelles (zone d'activité de la Veyre).</p> <p>Supprimer les obstacles au déplacement de la petite faune (continuum biologique).</p>
	<p>Parcs et domaines</p> <p>La présence des espaces ouverts au sein de l'urbanisation, en particulier les espaces publics, est relativement faible. Ces espaces sont enclavés et déconnectés les uns des autres.</p> <p>Maintenir et renforcer un réseau d'espaces publics et d'espaces verts publics/privés, au sein de l'urbanisation, à superposer au réseau de mobilité douce et à mettre en relation avec les grands espaces verts extérieurs</p>

	<p>Zones de transition</p> <p>Ces zones à milieux secs (prairies et pâturages en zones pentues, bien exposées) constituent une des plus grandes richesses biologiques de la région. Ces surfaces sont aujourd'hui souvent victimes, soit de la construction, soit d'abandon et d'embroussaillage.</p> <p>Aménager des espaces tampons entre la montagne et l'urbanisation.</p> <p>Limiter l'extension de l'urbanisation et maintenir agricole (pâtures, prairies).</p> <p>Maintenir non construits et agricoles (pâtures, prairies).</p> <p>Garantir une densité suffisante de surfaces à grande valeur biologique en adaptant les pratiques agricoles (surfaces de compensation écologique,...).</p>
	<p>Forêts marécageuses et marais de la Basse Plaine</p> <p>Elles constituent un ensemble de grande valeur naturelle et paysagère d'ampleur internationale.</p> <p>Préserver de toute nouvelle construction</p> <p>Gérer la pression du public.</p> <p>Exploiter selon des pratiques sylvicoles proches de la nature.</p> <p>Limiter la progression de la forêt sur le marais, voire ouvrir certaines zones refermées.</p>
	<p>Nids d'aigle</p> <p>Conserver les dégagements des belvédères.</p>
	<p>Éléments marquants du patrimoine bâti</p> <p>Respecter l'espace ouvert alentour</p> <p>Restaurer soigneusement</p>
	<p>Haut-Lac</p> <p>Structurer les quartiers par un maillage d'espaces verts et/ou publics.</p> <p>Intégrer une gestion des eaux de pluie en surface.</p> <p>Préserver les zones qui sont actuellement particulièrement riches du point de vue biologique</p>

Valeurs naturelles

	<p>zone faiblement urbanisée présentant de belles continuités végétales</p> <p>Maintenir et renforcer la forte densité de surfaces vertes.</p> <p>Entretien d'une partie de ces surfaces de manière extensive pour favoriser la biodiversité.</p>
	<p>Parcs urbains</p> <p>Pratiquer un entretien différencié des surfaces vertes pour favoriser la biodiversité à l'intérieur de la ville.</p>
	<p>Grands domaines</p> <p>Maintenir non construits pour préserver le patrimoine culturel et naturel.</p> <p>Favoriser la biodiversité par une gestion agricole et forestière adaptée.</p>
	<p>Deltas</p> <p>Limiter les curages pour laisser la dynamique naturelle se reconstituer</p>
	<p>Axes de déplacement de la faune</p> <p>Ces corridors à faune d'importance régionale ou suprarégionale sont nécessaires pour garantir les déplacements de la grande faune entre les zones réservoirs.</p> <p>Les renforcer par des aménagements adéquats (plantations, suppression d'obstacles,...)</p> <p>Mettre en œuvre des réseaux écologiques dans les zones du vallon de la Veveyse</p> <p>Prendre en compte l'axe de déplacement entre les Grangettes et les carrières d'Arvel dans le développement de la zone industrielle de Villeneuve.</p>
	<p>zones actuellement très riches du point de vue biologique</p> <p>Maintenir et favoriser la richesse biologique par un entretien différencié</p> <p>Se donner les moyens d'un entretien localement spécifiquement adapté</p>

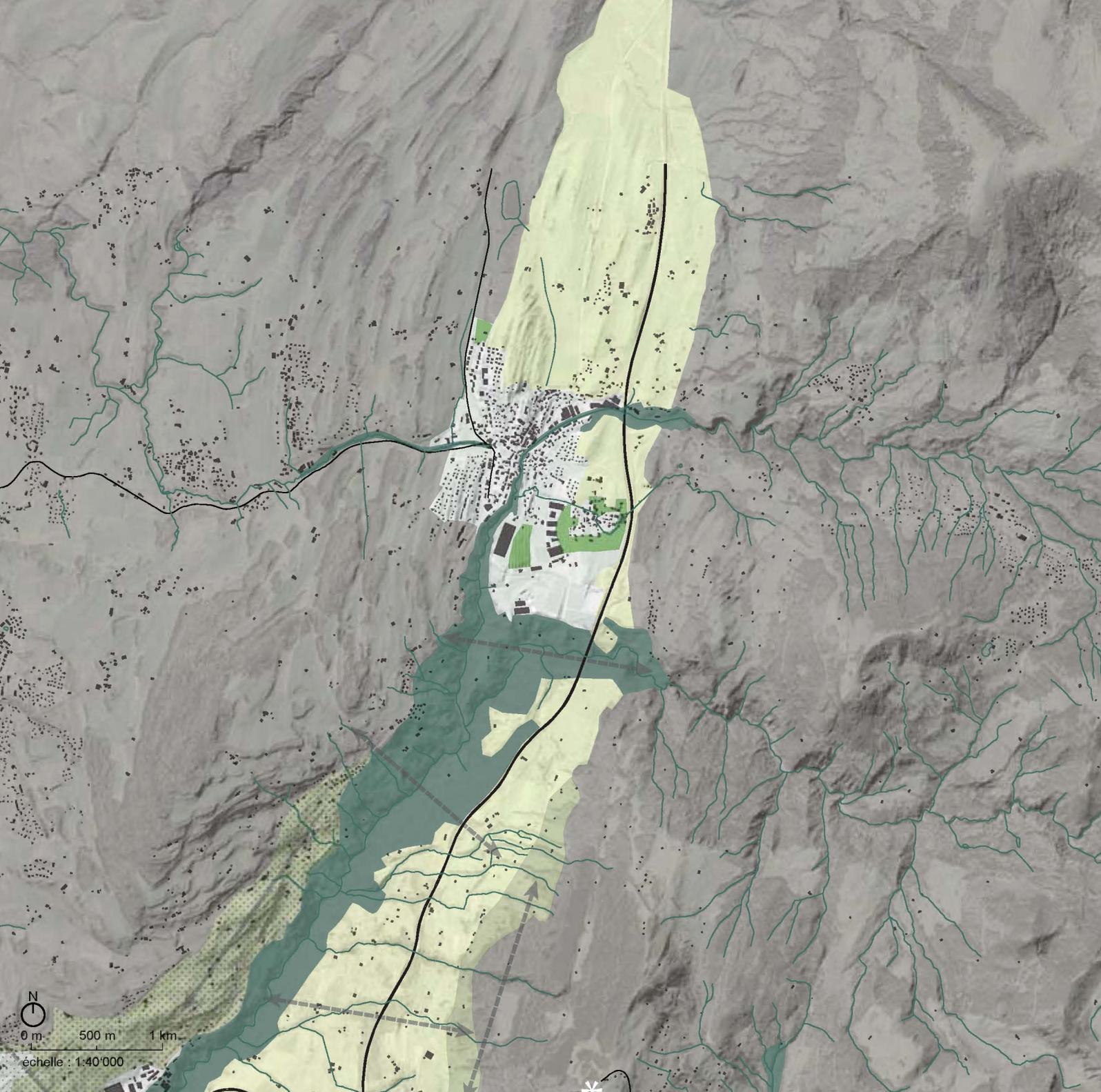


Figure 12 : Plan Concept Paysage / Nature : Châtel-St-Denis

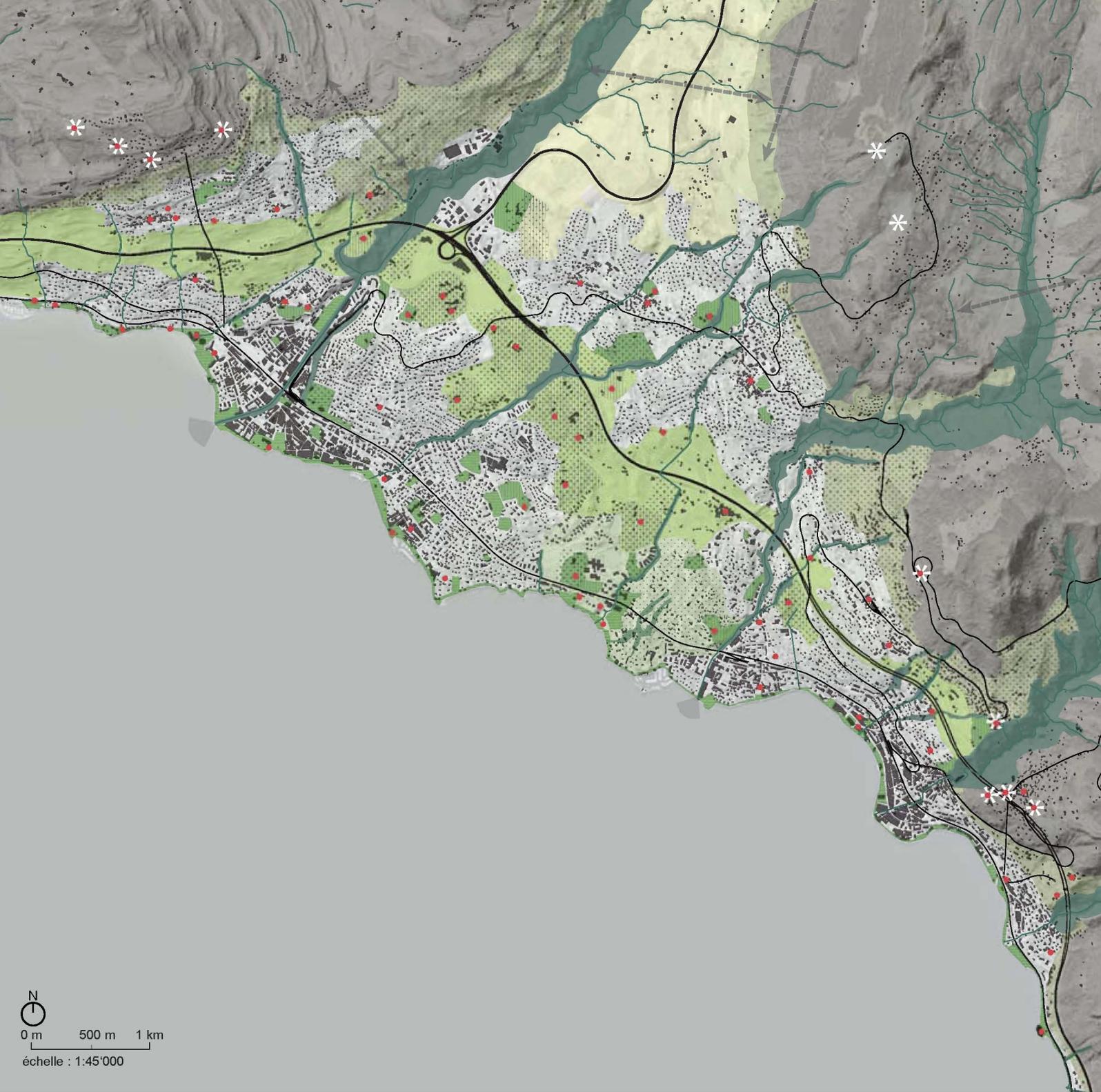


Figure 13 : Plan Concept Paysage / Nature : Riviera

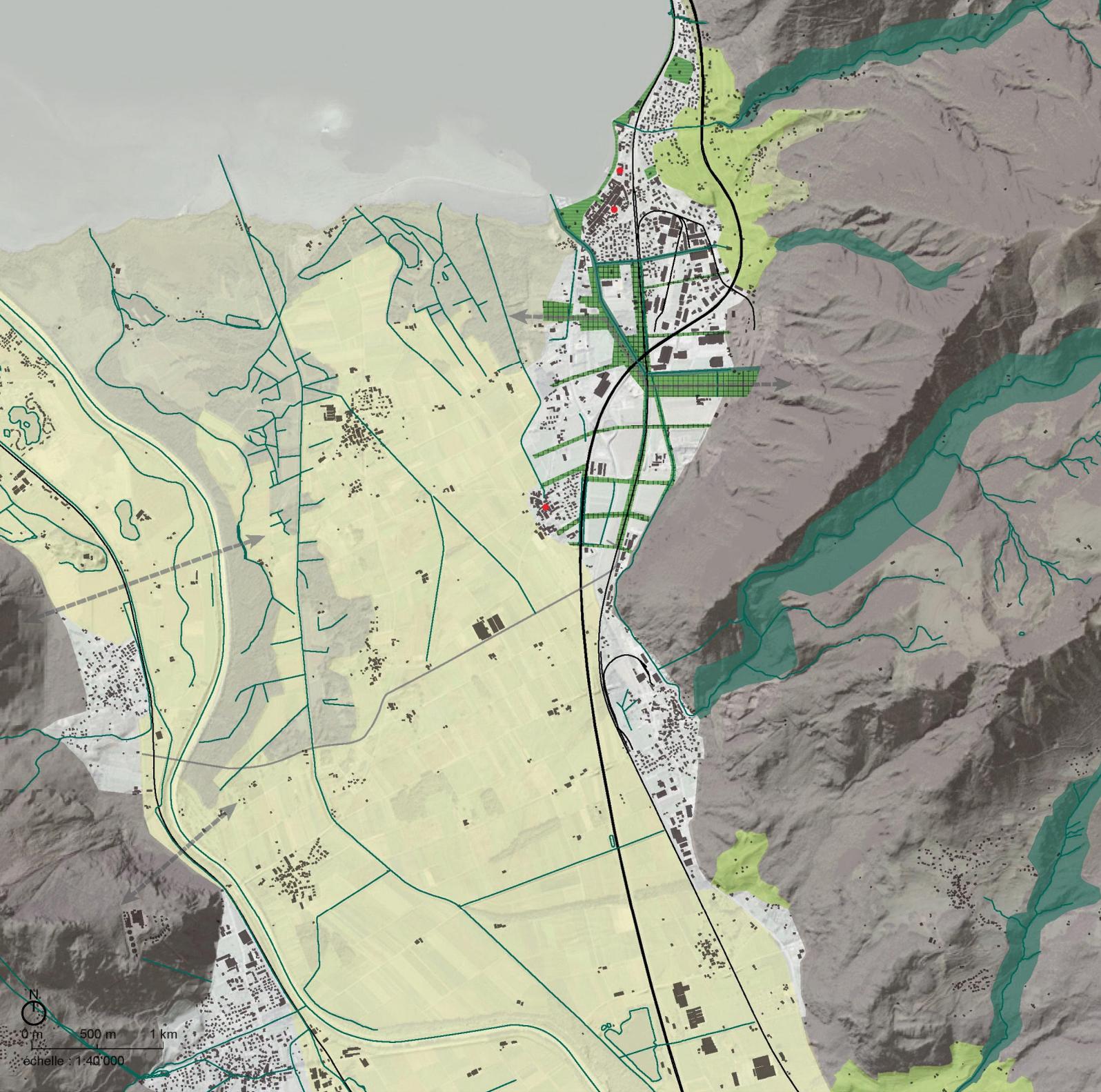


Figure 14 : Plan Concept Paysage / Nature : Haut-Lac

5.7 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

Le croisement entre le **plan Concept Paysage / Nature** et la **carte Analyse Urbanisation** indique les **zones de friction**. C'est une donnée importante à intégrer dans la définition du périmètre compact. L'enjeu consiste en effet à abandonner autant que faire se peut les zones en conflits avec le Concept Paysage / Nature ou à envisager un développement ne prélevant pas les valeurs naturelles et paysagères relevées. Toutes les zones en couleur sont les zones de friction c'est-à-dire en conflit avec le Concept Paysage / Nature. Leur développement futur doit prendre en compte une intégration paysagère particulière (cf. chantier paysage et chantiers urbanisation des secteurs stratégiques incluant de telles zones)

La **carte d'analyse des zones de friction paysage – urbanisation** est présentée ci-après et en annexe au format A3. Sa légende se comprend de la façon suivante :

   	<p>Zones en construction ou en densification</p> <p>Brun : zones d'habitation et mixtes</p> <p>Violet : zones d'activités</p> <p>Bleu : zones d'équipement</p> <p>Certaines de ces zones sont en conflit avec le concept Paysage / Nature. Il s'agit par exemple des zones d'activités et mixtes à Noville et Rennaz, à l'Ouest de la RC780a, dans l'entité paysagère de la "forêt marécageuse et marais de la Basse plaine".</p>
   	<p>Réserves à bâtir : zones légalisées mais non bâties, sans projet en cours. Dans les faits, les zones intermédiaires n'acceptent pas de nouvelles constructions et ne peuvent pas être considérées comme des zones à bâtir. Elles sont considérées comme réserves par souci de simplification.</p> <p>Brun : zones d'habitation et mixtes</p> <p>Violet : zones d'activités</p> <p>Bleu : zones d'équipement</p> <p>Rouge : zones intermédiaires</p> <p>Certaines de ces zones sont en conflit avec le concept Paysage / Nature. Il s'agit par exemple des zones d'activités et mixtes à La Veyre, au Sud de l'échangeur autoroutier.</p>
  	<p>Extensions envisagées de la zone à bâti</p> <p>Jaune : extension vers zone d'habitation et mixte</p> <p>Mauve : extension vers zones d'activités</p> <p>Bleu ciel : extension vers zones d'équipement</p> <p>Les extensions sont peu nombreuses et il peut s'agir de cas particulier (par exemple la futur décharge de Fenil qui est mise en zone d'activités).</p>
	<p>Déclassements envisagés de la zone à bâti</p> <p>Vert : déclassement vers zone agricole, de forêt ou de verdure</p> <p>Les déclassements sont plus fréquents et traduisent la volonté des communes de préserver le paysage des coteaux.</p>

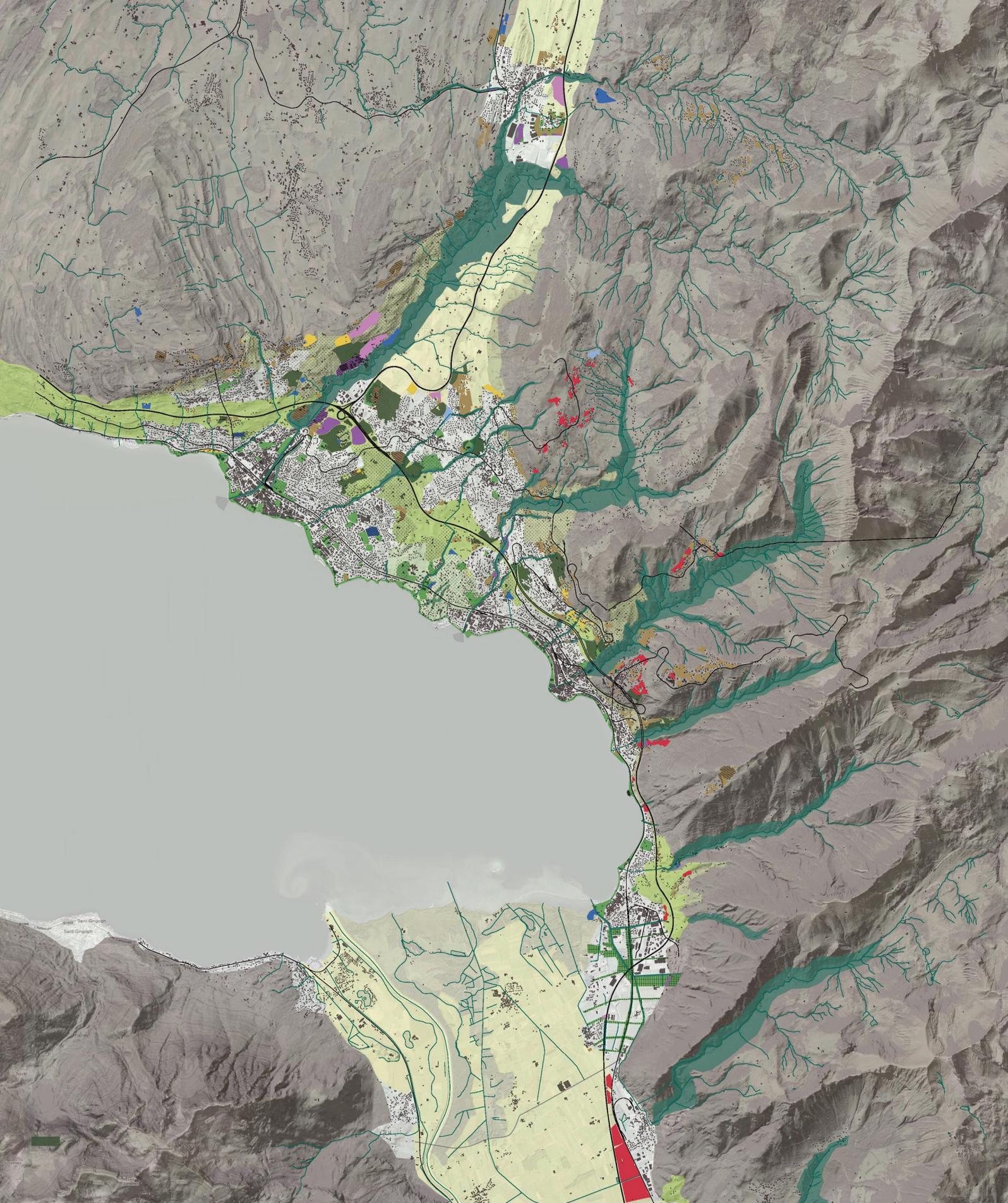


Figure 15 : Carte Analyse Zones de friction

L'analyse de ces zones de frictions, complétée par l'analyse des zones mal desservies par les TP, est une composante à l'élaboration du Concept Urbanisation et la définition du périmètre compact.

Le **plan Concept Paysage / Nature** indique la charpente du paysage en définissant une trame d'entités paysagères et d'éléments structurants qui organise l'urbanisation en la délimitant en grandes unités cohérentes. Dans le Haut-Lac, par exemple, le potentiel de structuration de la trame verte/bleue, avec les canaux existants, est important. Cette charpente du paysage sera donc utilisée dans le **plan Concept Urbanisation** pour définir, notamment, les limites de l'urbanisation et les principes de composition des secteurs à restructurer. Elle sera également utilisée dans le **plan Concept Mobilité douce**, comme support aux cheminements de mobilité douce.

Les **cartes Analyse Pollution de l'air** et **Analyse Bruit routier et ferroviaire** sont des données de base pour le concept de mobilité et le **schéma Concept TIM**, dans la mesure où les objectifs de mobilité, l'organisation et la gestion des réseaux visent à diminuer les charges environnementales sur la population.

5.8 Mesures paysage – environnement

Les catégories de mesures sont connues et décrites dans le plan Concept Paysage / Nature (préservation et mise en valeur des cours d'eau boisées, des corridors biologiques, etc.). La définition des mesures n'est toutefois pas connue et n'est pas envisageable sans un approfondissement d'étude sur cette thématique.

Le projet d'agglomération envisage le lancement d'un chantier à mener sur le thème Paysage / Environnement (cf. volet opérationnel, chapitres 13.3 et 14.2).

6. Urbanisation

6.1 Analyse et enjeux urbanisation

6.1.1 Enseignements de la pré-étude

Les principaux enseignements de l'analyse de la pré-étude sont rappelés ci-dessous.

Données spatiales

Trois territoires aux caractéristiques physiques et institutionnelles différentes :

- Riviera, Basse plaine du Rhône, Veveyse fribourgeoise.

Une structure paysagère horizontale :

- Les rives du Léman où l'urbanisation est la plus dense et pratiquement continue. Qualité de l'espace public des rives.
- La basse plaine du Rhône, dans le prolongement du lac, espace agricole peu urbanisé où la pression immobilière gagne en importance avec le développement programmé du Sud de Villeneuve.
- Les coteaux, paysage exceptionnel mais soumis à de fortes pressions immobilières de faible densité, mettant en péril ses qualités premières.
- Les pré-alpes, ponctuées de bâtiments hôteliers dominants. Risque d'altération due au développement de résidences secondaires.
- Le plateau agricole de la Veveyse fribourgeoise, où la pression immobilière de faible densité est de plus en plus forte

Données socio-économiques

Les données socio-économiques sont restées dans les grandes lignes les mêmes. Les chapitres suivants actualisent et reprennent dans le détail ces enseignements.

- L'urbanisation est principalement dense le long du littoral. Une dispersion importante de l'habitat est constatée sur les coteaux, dans la Veveyse fribourgeoise et sur les flancs des monts. (cf. carte de densité de la population présentée ci-après)
- La Veveyse fribourgeoise se démarque nettement par un taux de croissance de sa population très important ces 25 dernières années.
- Les capacités d'accueil ne permettent d'accueillir que la fourchette basse du développement prévu dans le cadre d'une thésaurisation forte
- Un taux actuel de 0.42 emploi/habitant pour l'ensemble de l'agglomération, inégalement réparti (il faudrait atteindre un taux de 0.47 emploi/habitant pour tendre à un rééquilibrage de l'emploi)
- L'emploi est majoritairement situé au sein de la bande littorale fortement urbanisée et de façon plus marquée à Vevey. (cf. carte de densité de l'emploi présentée ci-après)
- Le développement de l'emploi est envisagé dans les pôles de développement économique vaudois et fribourgeois, dont un seul est situé à proximité d'une gare (Vevey)

- Il n'y a pas de filière économique et/ou de projet précis quant à la vocation des pôles de développement économique (compris comme secteurs géographiques localisés).
- Les commerces, les équipements et les grands générateurs sont rassemblés autour des pôles urbains pour la Riviera et la Veveyse fribourgeoise, et principalement décentralisés pour la basse plaine du Rhône.

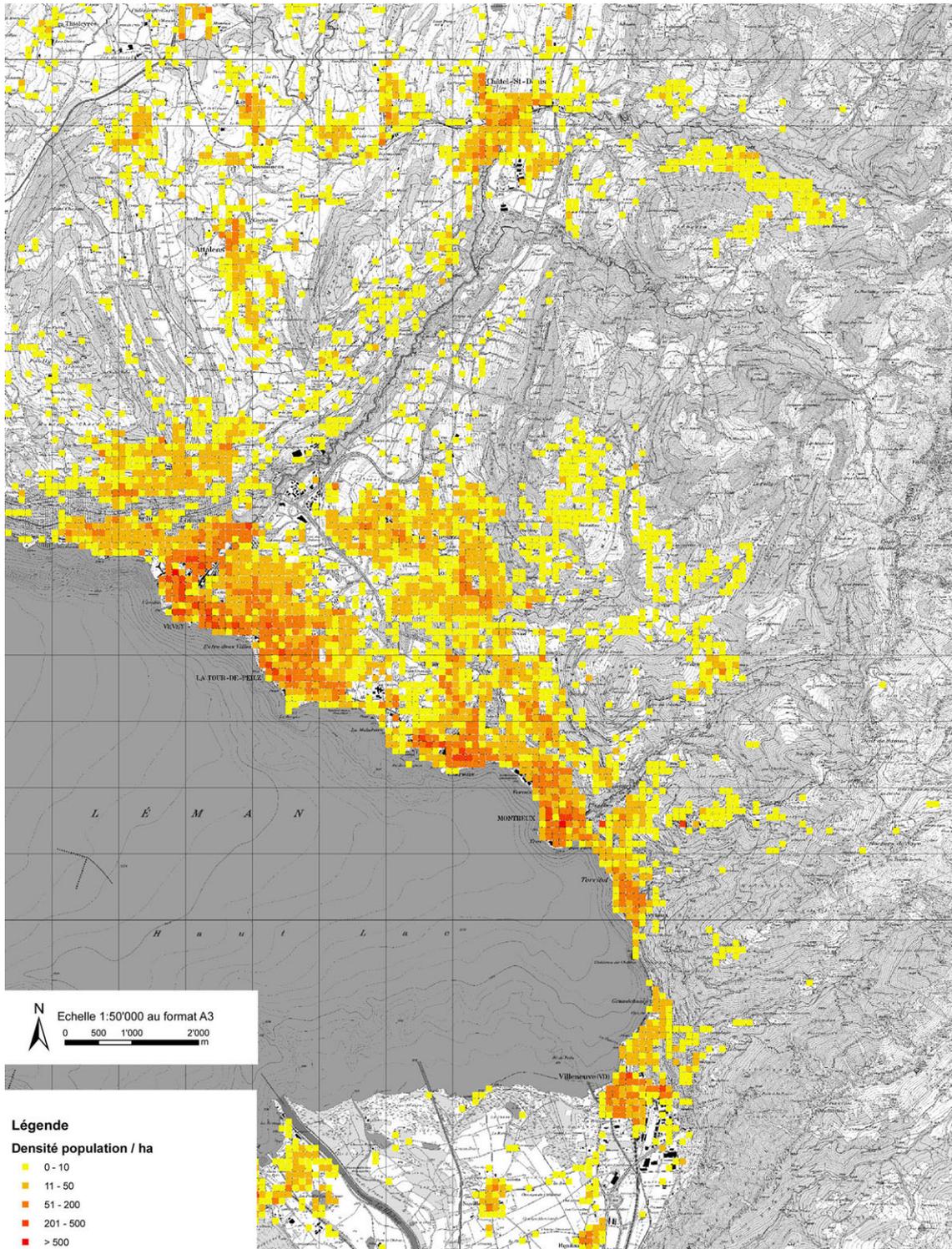


Figure 16 : Densité de l'habitat

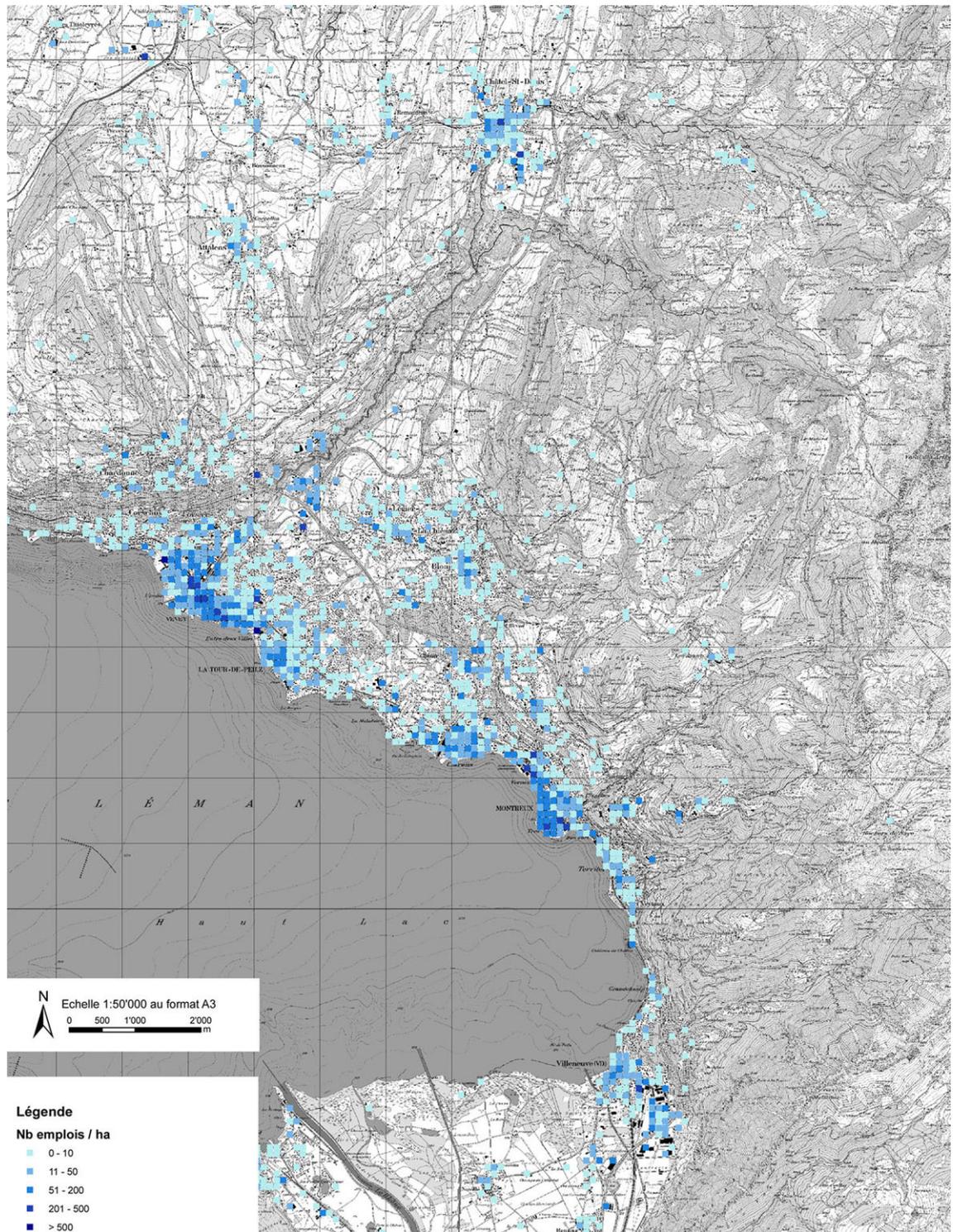


Figure 17 : Densité de l'emploi

6.1.2 Etat actuel et perspectives de développement socio-économique à 2030

Evolutions population/emploi des 15-20 dernières années

L'évolution prévue de la population est basée sur les estimations 2005 et des perspectives de développement démographique à 2030 établies en 2008 par le SCRIS et actualisées en 2011. Ces perspectives tablaient alors sur un développement peu soutenu pour la Riviera (région jugée "calme", en comparaison d'autres régions très dynamiques comme le district de Nyon, par exemple), à peu près la moyenne cantonale, et un développement légèrement plus important dans le Haut-Lac. Les évolutions constatées de ces dernières années montrent une nette accélération du développement de la population (+1.4% annuel en moyenne dans l'agglomération entre 2000 et 2009 contre +0.9% annuel entre 1995 et 2005), permettant d'envisager de rehausser les prévisions pour 2030. Et ce d'autant plus que certains éléments nouveaux vont être vecteurs de fort développement comme le nouvel hôpital Riviera-Chablais.

POPULATION													
n°	n° OFS	District	Commune	1995	2000	2005	2009	Evolution 1995-2005		Ev. Anuelle	Evolution 2000-2009		Ev. Anuelle
1	5408	AIGLE	Noville	574	632	652	697	+78	+13.6%	+1.3%	+65	+10.3%	+1.1%
2	5412	AIGLE	Rennaz	540	554	608	614	+68	+12.6%	+1.2%	+60	+10.8%	+1.1%
3	5413	AIGLE	Roche	906	875	894	955	-12	-1.3%	-0.1%	+80	+9.1%	+1.0%
4	5414	AIGLE	Villeneuve	3'985	4'002	4'336	4'719	+371	+9.4%	+0.9%	+717	+17.9%	+1.8%
Total				5'985	6'063	6'490	6'985	+505	+8.4%	+0.8%	+922	+15.2%	+1.6%
5	5881	RIVIERA	Blonay	4'472	4'773	5'272	5'711	+800	+17.9%	+1.7%	+938	+19.7%	+2.0%
6	5882	RIVIERA	Chardonne	2'256	2'611	2'765	2'750	+509	+22.6%	+2.1%	+139	+5.3%	+0.6%
7	5883	RIVIERA	Corseaux	2'095	2'077	2'092	2'088	-3	-0.1%	-0.0%	+11	+0.5%	+0.1%
8	5884	RIVIERA	Corsier-sur-Vevey	3'245	3'097	3'119	3'197	-126	-3.9%	-0.4%	+100	+3.2%	+0.4%
9	5885	RIVIERA	Jongny	1'231	1'289	1'336	1'418	+105	+8.5%	+0.8%	+129	+10.0%	+1.1%
10	5886	RIVIERA	Montreux	20'934	21'895	23'010	24'732	+2'076	+9.9%	+1.0%	+2'837	+13.0%	+1.4%
11	5888	RIVIERA	St-Légier	3'666	3'966	4'343	4'897	+677	+18.5%	+1.7%	+931	+23.5%	+2.4%
12	5889	RIVIERA	La Tour-de-Peilz	10'180	10'104	10'470	10'765	+290	+2.8%	+0.3%	+661	+6.5%	+0.7%
13	5890	RIVIERA	Vevey	15'644	15'364	16'641	17'977	+997	+6.4%	+0.6%	+2'613	+17.0%	+1.8%
14	5891	RIVIERA	Veytaux	867	835	806	823	-61	-7.0%	-0.7%	-12	-1.4%	-0.2%
Total				64'590	66'011	69'854	74'358	+5'264	+8.1%	+0.8%	+8'347	+12.6%	+1.3%
1	2325	VEVEYSE FR	Châtel-St-Denis	4'168	4'389	4'881	5'598	+713	+17.1%	+1.6%	+1'209	+27.5%	+2.7%
Total				4'168	4'389	4'881	5'598	+713	+17.1%	+1.6%	+1'209	+27.5%	+2.7%
TOTAL				74'743	76'463	81'225	86'941	+6'482	+8.7%	+0.9%	+10'478	+13.7%	+1.4%

Tableau 5 : Evolution observée de la population source : SCRIS et SSTAT online (2011)

Il n'existe pas de perspectives de développement de l'emploi. La pré-étude a toutefois validé l'objectif de développer l'emploi de façon plus importante que la tendance naturelle, soit proportionnellement à la croissance de la population, afin de donner un ratio emplois/habitants plus équilibré à l'agglomération. Ceci dans le but d'offrir un emploi dans l'agglomération à chaque personne active domiciliée dans l'agglomération et ainsi diminuer le pendularisme. Ce ratio représente 0.474 emplois par habitants (cf. pré-étude du projet d'agglomération Riviera, CIEHL-SAI, 2009). Les évolutions constatées de ces dernières années montrent une accélération du développement de l'emploi tendant à se rapprocher de l'évolution de la population (+1.3% annuel en moyenne dans l'agglomération entre 2000 et 2008 contre +0.5% annuel entre 1995 et 2005).

EMPLOIS													
n°	n° OFS	District	Commune	1995	2001	2005	2008	Evolution 1995-2005		Ev. Anuelle	Evolution 2001-2008		Ev. Anuelle
1	5408	AIGLE	Noville	293	300	296	336	+3	+1.0%	+0.1%	+36	+12.0%	+1.4%
2	5412	AIGLE	Rennaz	385	389	357	421	-28	-7.3%	-0.8%	+32	+8.2%	+1.0%
3	5413	AIGLE	Roche	366	333	454	474	+88	+24.0%	+2.2%	+141	+42.3%	+4.5%
4	5414	AIGLE	Villeneuve	2'289	2'206	2'375	2'522	+86	+3.8%	+0.4%	+316	+14.3%	+1.7%
Total				3'333	3'228	3'482	3'753	+149	+4.5%	+0.4%	+525	+16.3%	+1.9%
5	5881	RIVIERA	Blonay	1'030	971	1'036	1'111	+6	+0.6%	+0.1%	+140	+14.4%	+1.7%
6	5882	RIVIERA	Chardonne	691	560	581	544	-110	-15.9%	-1.7%	-16	-2.9%	-0.4%
7	5883	RIVIERA	Corseaux	536	406	492	405	-44	-8.2%	-0.9%	-1	-0.2%	-0.0%
8	5884	RIVIERA	Corsier-sur-Vevey	808	966	1'019	1'270	+211	+26.1%	+2.3%	+304	+31.5%	+3.5%
9	5885	RIVIERA	Jongny	250	149	166	168	-84	-33.6%	-4.0%	+19	+12.8%	+1.5%
10	5886	RIVIERA	Montreux	9'185	9'438	9'573	10'526	+388	+4.2%	+0.4%	+1'088	+11.5%	+1.4%
11	5888	RIVIERA	St-Légier	1'184	1'291	1'556	1'646	+372	+31.4%	+2.8%	+355	+27.5%	+3.1%
12	5889	RIVIERA	La Tour-de-Peilz	2'138	2'488	2'597	2'607	+459	+21.5%	+2.0%	+119	+4.8%	+0.6%
13	5890	RIVIERA	Vevey	11'256	10'774	11'266	11'336	+10	+0.1%	+0.0%	+562	+5.2%	+0.6%
14	5891	RIVIERA	Veytaux	165	196	142	167	-23	-13.9%	-1.5%	-29	-14.8%	-2.0%
Total				27'243	27'239	28'426	29'780	+1'185	+4.3%	+0.4%	+2'541	+9.3%	+1.1%
1	2325	VEVEYSE FR	Châtel-St-Denis	2'135	2'212	2'516	2'835	+381	+17.8%	+1.7%	+623	+28.2%	+3.2%
Total				2'135	2'212	2'516	2'835	+381	+17.8%	+1.7%	+623	+28.2%	+3.2%
TOTAL				32'711	32'679	34'426	36'368	+1'715	+5.2%	+0.5%	+3'689	+11.3%	+1.3%

Tableau 6 : Evolution observée des emplois source : RFE corrigé par le SCRIS (2008)

Perspectives de développement à 2030 revues

Les prévisions du SCRIS actualisées en mars 2011 proposent trois fourchettes d'évolution de la population avec des taux de croissance annuels moyens pour l'ensemble de l'agglomération (partie vaudoise). Ces prévisions sont revues à la hausse par rapport à la pré-étude (à l'exception de la fourchette basse). Hypothèse est prise pour Châtel-St-Denis de bénéficier d'un taux de croissance identique à celui du Haut-Lac. Pour l'ensemble de l'agglomération, la population devrait croître de 0.5% par an selon la fourchette basse, 0.9% par an selon la fourchette moyenne et 1.0% selon la fourchette haute. Au final, les perspectives établies montrent une augmentation dans l'agglomération d'ici 2030 de +21'000 habitants (selon la fourchette haute) et de +4'000 à +9'000 emplois si le ratio emplois/habitants (0.424) actuel se maintient ou de +9'000 à +15'000 emplois si l'on vise le taux de rééquilibrage décrit ci-dessus (0.474). Concernant la population, la tendance actuelle, permet de considérer que les objectifs de planification devront plutôt se situer entre la fourchette moyenne à haute. Ce taux de rattrapage calculé lors de la pré-étude correspond à un nombre d'emplois identique au nombre d'actifs présents dans l'agglomération. Le "rattrapage" proposé alors visait à offrir un emploi pour chaque résidant afin de limiter les mouvements pendulaires vers Lausanne notamment.

Ces chiffres sont récapitulés dans le tableau ci-dessous. Il est proposé d'utiliser la fourchette moyenne.

Evolution 2010-2030				
POPULATION	Etat 2010	Fourch.basse	Fourch. moy.	Fourch. haute
	[N]	[N]	[N]	[N]
Haut-Lac	7'098	+ 2'100	+ 2'700	+ 2'800
Riviera	74'964	+ 6'200	+ 12'700	+ 16'200
Châtel-St-Denis	5'632	+ 1'700	+ 2'200	+ 2'300
Total	87'694	+ 10'000	+ 17'600	+ 21'300
EMPLOIS	Etat 2010	Fourch.basse	Fourch. moy.	Fourch. haute
ratio actuel 0.42	[N]	[N]	[N]	[N]
Haut-Lac	3'895	+ 0	+ 300	+ 300
Riviera	30'405	+ 4'000	+ 6'800	+ 8'200
Châtel-St-Denis	2'894	+ 200	+ 400	+ 500
Total	37'194	+ 4'200	+ 7'500	+ 9'000
EMPLOIS	Etat 2010	Fourch.basse	Fourch. moy.	Fourch. haute
ratio rattrap. 0.47	[N]	[N]	[N]	[N]
Haut-Lac	3'895	+ 500	+ 700	+ 800
Riviera	30'405	+ 8'100	+ 11'100	+ 12'800
Châtel-St-Denis	2'894	+ 600	+ 800	+ 900
Total	37'194	+ 9'200	+ 12'600	+ 14'500

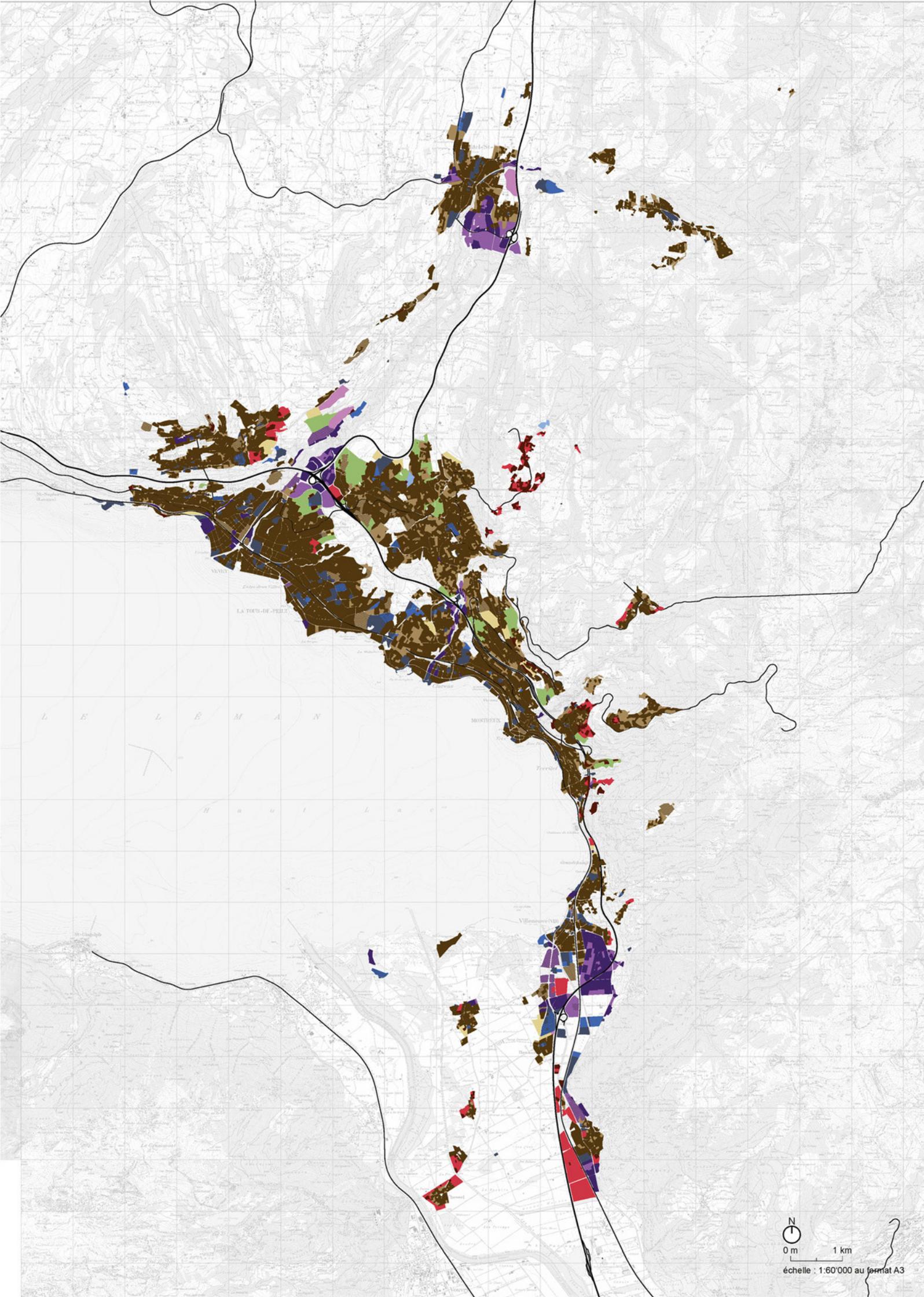
Tableau 7 : Perspectives d'évolution de la population et de l'emploi entre 2010 et 2030

Etat de la construction avec planifications et état des réserves simplifié

La **carte Analyse urbanisation – état des constructions et projets**, présentée ci-après et en annexe au format A3, indique au niveau de la parcelle le statut du sol simplifié. Ce plan résulte des données centralisées des cantons complétées avec les données communiquées par les communes (novembre 2010).

Cette carte se comprend de la façon suivante :

Couleur = affectation	
	Brun : zones d'habitation et mixtes
	Violet : zones d'activités
	Bleu : zones d'équipement
	Rouge : zones intermédiaires
	Vert : zones déclassées
Texture = procédure en cours	
	Strié : projet en cours de construction ou de densification (PPA; PDQ, etc.)
	Uni : pas de projet en cours
Teinte = état de la construction	
	Foncé : zone légalisée et bâtie
	Moyen : zone légalisée mais non bâtie : réserve à bâtir
	Clair : nouvelle mise en zone ou déclassément



LA TOUR DE PEZAT

MONTPEZAT

Villeneuve-Vieux

Potentiel d'accueil de la population

Le plan **Concept urbanisation + potentiel** présente les capacités d'accueil par région et par secteurs stratégiques. Il est disponible au format A3 en annexe.

Potentiel d'accueil dans les zones à bâtir existantes (bâties et libres) hors secteurs stratégiques

Une estimation du potentiel d'accueil a pu être effectuée, pour la partie vaudoise de l'agglomération, en appliquant la méthode cantonale automatique de détermination des réserves (MADR). Cette dernière considère la possibilité d'implanter de nouveaux bâtiments dans les zones bâties et non bâties en tenant compte de plusieurs variables locales (taille de la parcelle, CUS légal ou moyen, distances aux limites, etc.). Cette méthode a été appliquée à l'intérieur du périmètre compact à l'exception des zones situées dans les secteurs stratégiques et des PPA en cours de légalisation pour lesquels les potentiels ont été calculés à part. Le résultat est un nombre d'habitants et d'emplois supplémentaires théorique. Sachant qu'en moyenne 80 % du potentiel des zones à bâtir est effectivement réalisé, on peut admettre qu'à l'échelle de l'agglomération, il serait nécessaire de prévoir environ 20% de capacité d'accueil supplémentaire par rapport à l'accroissement démographique prévu.

Pour l'emploi, hypothèse est prise d'affecter 10% de la surface constructible de la MADR pour le développement de l'emploi en prenant en compte 50 m² de SBP par emploi. Il s'agit principalement de l'emploi induit par le développement de la population (services de proximités, commerces locaux, crèches, etc.).

En ce qui concerne Châtel-St-Denis, le potentiel d'accueil de la population et des emplois a été calculé pour les zones non bâties de la commune en appliquant les CUS moyens aux parcelles disponibles (différents selon zones à faible densité ou zone centre) et une surface brute de plancher par habitant ou par emploi de 50 m². Le même taux de saturation a été appliqué.

Les chiffres sont résumés dans le tableau ci-dessous :

POPULATION		
Haut-Lac	Dans périmètre compact	+ 850
Riviera	Dans périmètre compact	+ 10'770
Châtel-St-Denis	Zones centre localité	+ 630
	Zones faibles densité	+ 1'340
Total		+ 13'590

EMPLOIS		
Haut-Lac	Dans périmètre compact	+ 150
Riviera	Dans périmètre compact	+ 1'550
Châtel-St-Denis	Zones centre localité	+ 70
	Zones faibles densité	0
Total		+1'770

Tableau 8 : Potentiels d'accueil selon la MADR

Potentiel d'accueil dans les secteurs stratégiques

Le potentiel d'accueil a été estimé dans les secteurs stratégiques selon les données disponibles (PPA, PDL et autres projets en cours) et en faisant des hypothèses d'utilisation de la surface, de part emploi/logement et de besoins de surface brute de plancher par habitant et par emploi (variables selon les types d'emplois recherchés). Le **plan Concept urbanisation** a été suivi pour mener ces estimations et les types d'activités ont été repris du **schéma Principe des localisations préférentielles des activités** exposé en fin de chapitre et en annexe au format A3 correspondant à l'analyse économique menée par le bureau Fahrländer Partner.

Les valeurs calculées concernent toutes des zones à bâtir existantes à l'exception du secteur gare de Roche. Elles indiquent un ordre de grandeur. Il conviendra néanmoins d'approfondir l'analyse au sein de chantiers à mettre en place (cf. volet opérationnel). Les potentiels peuvent être revus à la hausse si de nouvelles mises en zone ont lieu ou dans le cas d'un renouvellement des futures friches ferroviaires du centre de Châtel-St-Denis.

Les chiffres sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Secteur stratégique		POPULATION	EMPLOIS
1	Vevey : secteur gare-funiculaire	+ 1'700	+ 850
2	Clarens : secteur gare	+ 100	+ 150
3	Montreux : secteur gare-centre	+ 200	+ 300
4	Villeneuve : secteur gare	+ 400	+ 500
5	Fontanivent-Chernex : secteur nouvelle halte GoldenPass	+ 700	+ 150
6	Châtel-St-Denis : secteur gare et zones d'activités	+ 700	+ 2'000
7	La Veyre – Fenil : zones d'activités	+ 200	+ 3'200
8	Haut-Lac : PPA des Fourches, Rennaz et hôpital Riviera-Chablais, zone industrielle de Villeneuve actuelle, Sud de Villeneuve	+ 1'650	+ 3'000
9	Roche : ancienne cimenterie et secteur gare	+ 0 à 250 <i>selon si densification ou non entre route et ch. de fer</i>	+ 50 à 1'450 <i>selon type d'activité sur ancienne cimenterie et si densification ou non entre route et ch. de fer</i>
Total		+5'650 à +5'900	+10'200 à 11'600

Tableau 9 : Potentiels d'accueil dans les secteurs stratégiques de développement

Mise en perspective du développement et du potentiel d'accueil

Les potentiels d'accueil théoriques (densifications MADR avec données PPA + secteurs stratégiques) sont suffisants pour absorber l'augmentation de population envisagée par le SCRIS dans la fourchette moyenne.

POPULATION	Etat 2010	Evolution à 2030			Potentiel d'accueil
		Fourchette basse	Fourchette moyenne	Fourchette haute	
Haut-Lac <i>y.c.Roche</i>	7'100	+2'100	+2'700	+2'800	+2'900 à 3'150
Riviera	75'000	+6'200	+12'700	+16'200	+13'670
Châtel-St-Denis	5'600	+1'700	+2'200	+2'300	+2'670
Total agglo	87'700	+10'000	+ 17'600	+ 21'300	+19'240 à 19'490

Tableau 10: Comparaison des perspectives de développement 2010-2030 et potentiel d'accueil, Population

Dans l'hypothèse d'une évolution de l'emploi en conservant le ratio emploi/habitant actuel, les potentiels d'accueil théoriques actuels sont supérieurs au développement envisagé dans la fourchette moyenne.

EMPLOIS ratio actuel 0.42	Etat 2010	Evolution à 2030			Potentiel d'accueil
		Fourchette basse	Fourchette moyenne	Fourchette haute	
Haut-Lac <i>y.c.Roche</i>	3'900	+0	+300	+300	3'700 - 5'100
Riviera	30'400	+4'000	+6'800	+8'200	+6'200
Châtel-St-Denis	2'900	+200	+400	+500	+2'070
Total agglo	37'200	+4'200	+7'500	+9'000	11'970 - 13'370

Dans l'hypothèse d'une politique de rattrapage telle qu'envisagée dans la pré-étude pour se diriger vers un équilibre habitants/emplois, les potentiels d'accueil se révèlent tout juste suffisants pour accueillir le développement envisagé dans la fourchette moyenne.

EMPLOIS ratio rattrapage 0.47	Etat 2010	Evolution à 2030			Potentiel d'accueil
		Fourchette basse	Fourchette moyenne	Fourchette haute	
Haut-Lac <i>y.c.Roche</i>	3'900	+500	+700	+800	3'700 - 5'100
Riviera	30'400	+8'100	+11'100	+12'800	+6'200
Châtel-St-Denis	2'900	+600	+800	+900	+2'070
Total agglo	37'200	+9'200	+12'600	+14'500	11'970 - 13'370

Tableau 11: Comparaison des perspectives de développement 2010-2030 et potentiel d'accueil, Emplois

Enjeux des perspectives de développement

Il est nécessaire de donner les moyens à l'agglomération d'accueillir les nouveaux habitants et emplois prévus dans des conditions optimales et de façon bien connectée aux infrastructures de transport dans le but d'éviter un "débordement" de la croissance hors de l'agglomération dans des secteurs éloignés ce qui aurait pour conséquence de ne pas freiner la tendance au mitage du territoire, de devoir adapter les infrastructures de transports sur un périmètre plus important, etc. Il paraît dès lors opportun de se donner les moyens d'accueillir au moins la fourchette moyenne du développement.

Il est nécessaire de définir une priorisation sur les secteurs à développer. Avant de planifier de nouvelles mises en zone (à approfondir au sein des chantiers sur les secteurs stratégiques, cf. volet opérationnel) il convient d'envisager des mesures visant une certaine densification du bâti existant et de favoriser une politique foncière plus active.

Il est en effet plus opportun de prioriser le développement dans un tissu urbain compact et structuré autour d'une infrastructure existante (principe de développement vers l'intérieur du tissu bâti) que d'étendre l'urbanisation dans les espaces libres et d'y amener l'infrastructure par la suite. Selon l'évolution observée de la croissance, il est toujours possible d'envisager au fur à mesure la mise à disposition des zones jugées pertinentes dans les secteurs stratégiques.

Les potentiels de densification (indices d'utilisation du sol plus élevé que ceux considérés dans la MADR) ne sont pas chiffrés mais dans le cadre du concept urbanisation et la définition du périmètre compact, une partie du territoire de la ville des deltas et des villages des coteaux devra se renouveler progressivement vers un tissu urbain plus dense.

6.1.3 Economie : qualification des sites, localisation des ICF

Qualification des sites actuels et futurs pour l'accueil des activités

Afin d'établir une vision des synergies économiques possibles au sein de l'agglomération, l'expertise économique effectuée par le bureau Fahländer Partner (FPRE) a cherché à obtenir les qualifications des différents sites de façon objective, c'est-à-dire évalués selon des critères définis, et de les mettre en relation avec les qualifications demandées par type d'activités, fixées également de façon objective. Cette analyse est présentée en annexe sous le titre "Pôles stratégiques de développement". Cette méthode est fondée sur un système de déficits. Chaque site est mis en relation avec chaque branche d'activité / fonction. Les qualifications offertes sont comparées avec les qualités demandées pour chaque branche/fonction. Si pour une qualification X la demande est plus faible que l'offre, le site n'obtient alors pas de déficit par rapport à cette branche/fonction. A contrario, si pour une qualification X la demande est plus importante que l'offre, le site obtient un déficit par rapport à cette branche/fonction.

À titre d'exemple, les sites éloignés des transports publics obtiennent des déficits par rapport à la branche/fonction "quartiers généraux" aux exigences élevées en matière de desserte TP. La plupart des sites n'obtiennent en revanche pas de déficit en regard d'une branche/fonction comme le "stockage" dont les qualités demandées sont peu exigeantes. Ceci n'indique cependant pas qu'il est judicieux d'implanter du stockage partout, d'autres critères entrent encore en jeu comme le prix du foncier, mais cela offre une base de comparaison objective des sites entre eux.

L'analyse ne porte que sur les sites stratégiques Châtel-St-Denis, La Veyre, Villeneuve, Roche, Vevey-secteur gare où les zones d'activités sont les plus nombreuses.

La qualification recommandée des sites est présentée dans le tableau ci-dessous, selon l'état actuel d'une part, et avec la mise en place des mesures envisagées dans le projet d'agglomération d'autre part. Ces résultats proviennent de l'analyse effectuée par le bureau Fahrländer Partner (FPRE) en 2010 selon l'état des connaissances actuelles. Ces résultats n'engagent que le team mandataire. Les vocations des sites sont de la responsabilité des instances politiques et économiques en place.

Situation actuelle	Situation avec PA Rivelac				
	Châtel-St-Denis	La Veyre	Villeneuve	Roche	Vevey secteur gare
Stockage	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
Entreprises de technologie avancée	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Vert foncé
Industries traditionnelles, artisanat	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
Construction	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
Commerce léger	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
Commerce lourd	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
Services aux entreprises	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Vert foncé
Quartiers généraux	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert foncé
Administration privée (back-office)	Vert foncé	Gris	Gris	Gris	Vert foncé
Administration publique	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé

Aptitude des sites à accueillir telle branche d'activité / fonction selon analyse FPRE

Vert foncé : tout à fait recommandé

Vert clair : recommandé

Gris : partiellement recommandé

Orange : peu recommandé

Rouge : pas du tout recommandé

Tableau 12 : Qualification actuelle et qualification future des sites économiques

Bilan et lien avec les stratégies de promotion économique

Le bilan présenté ci-dessous correspond à l'analyse de l'aptitude des sites de l'agglomération à accueillir telle ou telle branche d'activité / fonction. Il répond également à la vision de développement de l'agglomération dans une optique de coordination Paysage-Environnement / Urbanisation / Transports et tient compte des concepts correspondants à ces domaines. Il ne tient en revanche pas compte de particularités locales (comme la présence actuelle d'entreprises de haute technologie à Roche). Le positionnement économique devra bien entendu également en tenir compte.

Ce bilan est un apport aux outils de promotion économique en place et permet une première vision stratégique de positionnement économique considérant l'agglomération dans sa globalité. Sur cette base, les stratégies de promotion économique donnent un sens à cette vision en précisant les entreprises type recherchées par branches d'activités / fonctions selon les différents pôles d'excellence développés dans l'agglomération. Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie économique 2012-2015 d'Aigle Région, par exemple, le développement du pôle d'excellence "Transports" permet d'envisager l'accueil d'importantes unités de production liées à ce pôle à Villeneuve qui bénéficient de sites d'accueil qualifiés et adaptés.

Dans la perspective du futur schéma d'agglomération, il a été évalué quel site devrait accueillir prioritairement quel type d'activités. Le **schéma Principe des localisations préférentielles des activités**, présenté plus loin et en annexe au format A3, indique quelles activités sont à recommander, respectivement à prévoir dans les sites d'activités importants de l'agglomération. Le schéma indique aussi les caractéristiques des sites quant à l'accueil possible selon la taille de

l'entreprise (par exemple Villeneuve peut accueillir des plus grandes entreprises avec de plus grandes surfaces que La Veyre).

De manière générale on peut conclure que l'ensemble de l'agglomération peut accueillir l'ensemble des activités envisagées pour la région.

Châtel-St-Denis

Avantages : Accès à l'autoroute, accès en transport publics relativement bon, environnement attractif.

Désavantages : Offre d'infrastructure limitée dans la commune du site économique (restauration, culture, banques, services divers).

Qualification actuelle : Stockage, industries traditionnelles, artisanat. Prix du terrain trop élevé pour construction.

Qualification future (selon analyse FPPE):

- Administration privée (valeur ajoutée faible : back-office, etc.)
- Commerce lourd
- Entreprises de technologie avancée, plutôt production que recherche à cause de la représentativité limitée du site.
- Artisanat
- Prix du terrain trop élevé pour le stockage et la construction.

La Veyre

Avantages : Accès à l'autoroute, vue sur le lac, proximité du centre Vevey et l'infrastructure correspondante.

Désavantages : Pas d'accès direct en transport publics. Desserte introduite à court terme à l'horizon 2011-2012.

Qualification actuelle (sans desserte TP) : Stockage, industries traditionnelles, artisanat. Prix du terrain trop élevé pour la construction

Qualification future (selon analyse FPPE):

- Artisanat
- Entreprises de technologie avancée (recherche)
- Commerce lourd (mais en raison des petites surfaces disponibles, plutôt inadapté)
- Administration privée/publique.
- Prix du terrain trop élevé pour le stockage et la construction.

Villeneuve et les Fourches

Avantages : Accès à l'autoroute.

Désavantages : Pas d'accès direct en transport publics, Offre d'infrastructure limitée dans la commune du site économique (restauration, culture, banques, services divers)

Qualification actuelle : Stockage, industries traditionnelles, artisanat.

Qualification future (selon analyse FPPE):

- Industries traditionnelles : les grandes surfaces disponibles sont bien adaptées à accueillir de grandes unités de production.
- Commerce léger/lourd (en raison des grandes surfaces disponibles, plus adapté qu'à La Veyre)
- Administration privée/publique
- Entreprises de technologie avancée (production)
- Services aux entreprises de valeur ajoutée faible (entreprises de nettoyage, Copy-Shop, courrier express, etc.)
- Prix du terrain trop élevé pour la construction.

Roche

Avantages : Accès à l'autoroute, accès en transport publics aujourd'hui faibles mais pouvant devenir relativement bon (avec hypothèse de prolongement RER et réactivation de la halte de Roche).

Désavantages : Offre d'infrastructure limitée dans la commune du site économique (restauration, culture, banques, services divers)

Qualification actuelle : Stockage, construction

Qualification future à préciser selon approfondissement ultérieur (cf. chantier)

selon analyse FPPE :

- Stockage. Prix du terrain favorable
- Construction. Prix du terrain favorable
- Artisanat
- Non recommandé en l'état actuel pour les branches d'activités / fonctions qui demandent des services de proximité en suffisance (Entreprises de technologie avancée, administration privée/publique, services aux entreprises)

Vevey secteur gare

Avantages : Accès en transport publics, services de proximité.

Désavantages : Disponibilité places de parking, accès à l'autoroute

Qualification actuelle : Administration publique, services aux entreprises, commerce léger.

Qualification future (selon analyse FPPE):

- Administration privée/publique
- Services aux entreprises de valeur ajoutée importante (avocat, conseil, etc.)
- Entreprises de technologie avancée (recherche)
- Quartiers généraux, même si la région de Vevey et Montreux disposerait de sites plus adaptés.
- Prix du terrain trop élevé pour le stockage, la construction, les industries traditionnelles, l'artisanat et le commerce lourd.

Tableau 13 : Qualification des sites d'activités

Concernant les aspects commerciaux, cette première analyse donne des indications générales. Pour tout emplacement d'installation commerciale à forte fréquentation (ICFF) à partir de 800m² de surface de vente, l'agglomération appliquera les critères de localisations fixés par le Canton de Vaud dans sa stratégie cantonale sur les ICFF et traduite dans la mesure D.13 du PDCn (actuellement en phase d'adaptation).

Localisation des ICFF

La **carte Analyse Répartition des commerces**, présentée en annexe, indique pour les cantons de Vaud et Fribourg la répartition des commerces (2009) selon leur catégorie (food, non-food) et leur taille (en m² de surface de vente). Les commerces recensés sont au moins les trois les plus importants de leur branche (source Wüest & Partner 2009).

La **carte Analyse Centres commerciaux et regroupement de commerces**, présentée en annexe, indique les centres commerciaux (une installation de grande taille) et les regroupements de commerces (une zone commerciale importante).

Pour l'agglomération, on constate des commerces localisés dans les centres villes et villages dans la Riviera, en zone périphérique proche des jonctions autoroutières dans le Haut Lac, et en périphérie du centre pour Châtel-St-Denis (Coop et Migros). L'absence de commerces proches des jonctions dans la Riviera est à relever comme exceptionnel. C'est la jonction de Villeneuve

qui connaît actuellement le plus grand essor commercial, avec bientôt la réalisation de Aldi et Lidl le long de RC780, site éloigné et difficilement accessible depuis les quartiers d'habitat.

Conformément au PDCn et à la stratégie vaudoise d'implantation des ICFF, l'enjeu est de conforter les centralités et de localiser les commerces pour les besoins quotidiens à proximité des quartiers d'habitat. Tous les commerces doivent être en plus tous accessible par TP, avec des niveaux de desserte qui dépendent du type de commerce. Le canton de Fribourg connaît avec son PDCant des orientations similaires (le critère du niveau de desserte TP est cependant plus important que le critère de proximité des quartiers d'habitat mis en avant dans la stratégie vaudoise pour les commerces de besoins quotidien). Dans le Haut-Lac, la réalisation prochaine d'Aldi et Lidl en zone d'activités sont des exemples qui vont à l'encontre des dispositions cantonales.

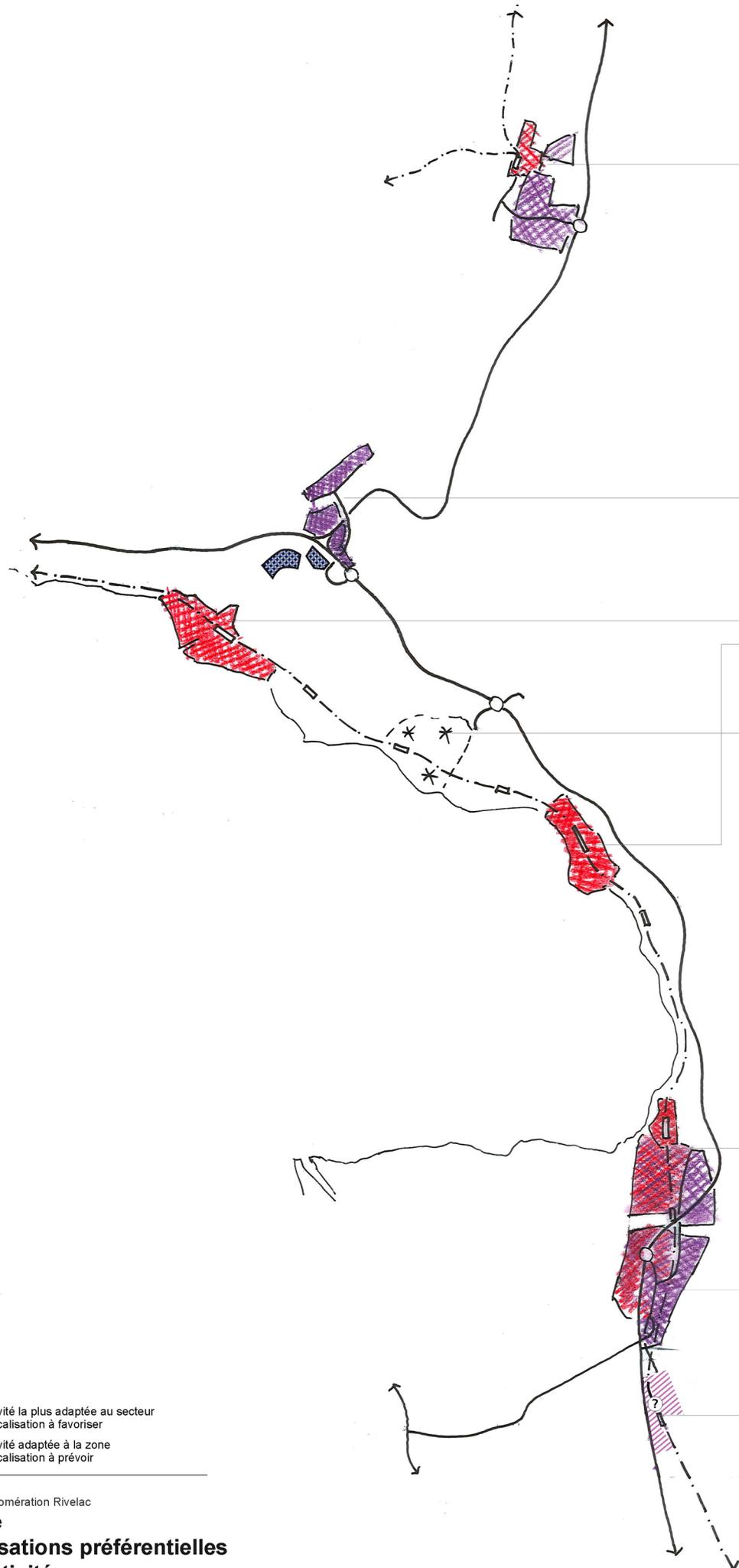
L'implantation des ICFF (dès 800m² de surface de vente) est régulée par la stratégie vaudoise sur traduite par la mesure D.13 du PDCn. Cette mesure est brièvement présentée au chapitre 6.7.3 Implantation des ICFF.

Nouvel hôpital régional Riviera-Chablais, nouvelle IFF

L'implantation d'une installation à forte fréquentation (IFF) dans l'agglomération doit également être mentionnée. La construction, à l'horizon 2016 à Rennaz, du nouvel hôpital régional de la Riviera vaudoise et du Chablais vaudois et valaisan représente un nouvel élément dans l'économie régionale. En effet, ce nouvel équipement de plus de 300 lits s'adressant à un bassin de population de 150'000 habitants va générer plus de 1'200 emplois. L'hôpital va jouer un rôle attractif prépondérant dans le développement de l'urbanisation, des activités induites et des transports à prévoir dans ce secteur.

Un plan de mobilité est entrepris avant même la construction de l'ouvrage par les cantons de Vaud et du Valais ainsi que la direction du futur hôpital afin de limiter l'usage du TIM et favoriser les TP et la MD.

Le **schéma Principe des localisations préférentielles des activités** indique ci-contre les qualifications par sites et ainsi les localisations préférentielles des activités. Ce schéma figure également en annexe au format A3.



Châtel-St-Denis
 Grandes mailles – grandes unités
 [1] Entreprises de haute technologie (production)
 [2] Administration privée (back-office)
 [3] Artisanal avec grandes unités
 [4] Commerces lourds

La Veyre – Fenil
 Moyennes mailles – moyennes à petites unités
 [1] Entreprises de haute technologie (recherche) et prototypes
 [2] Artisanal
 [3] Administration privée / publique de faible importance
 Parcs d'activités de l'entre-deux-paysager
 [1] Entreprises de haute technologie, cliniques
 [3] Administration privée / publique

Vevey / Montreux
 Petites mailles – petites unités, extension en hauteur
 [1] Siège international d'entreprise (headquarters)
 > si l'opportunité se présente
 [2] Entreprises de haute technologie (recherche)
 [3] Administration publique, privée

Burier
 Grandes mailles – petites unités
 [1] Siège international d'entreprise
 > si l'opportunité se présente
 [2] Administration privée (musée par exemple)

Villeneuve – Les Fourches
 Grandes mailles – grandes unités
 [1] Industries traditionnelles
 [2] Entreprises de haute technologie (production)
 [3] Administration privée
 [4] Services aux entreprises
 [5] Artisanal

Rennaz – Six Poses
 Grandes à moyennes mailles – grandes à moyennes unités
 [1] Administration publique (hôpital décidé)
 [2] Services aux entreprises
 [3] Artisanal
 [4] Stockage

Roche
 Grandes à moyennes mailles – grandes à moyennes unités
 [1] Artisanal
 [2] Constructions
 [3] Stockage
 ⚠ Secteur en cours de définition entre commune, canton et promotion de développement économique
 Projets de développement envisagés dans la haute technologie par la commune

Légende
 [1] Activité la plus adaptée au secteur
 > localisation à favoriser
 [2] Activité adaptée à la zone
 > localisation à prévoir

SDT
 Projet d'agglomération Rivelac
Principe
Localisations préférentielles des activités

Points faibles :

- La capacité d'accueil des zones à bâtir est suffisante pour accueillir la fourchette moyenne de la croissance d'emplois prévue, mais la thésaurisation risque de réduire la capacité d'accueil hors secteurs stratégiques.
- La demande encore relativement faible en termes quantitatif et qualitatif sur les terrains "périphériques" libres n'incite pas à une économie du sol et une sélection des activités (pratique du premier venu, premier servi).
- Développement des ICFF en périphérie des centres dans le Haut-Lac (Villeneuve) et la Veveyse fribourgeoise (Châtel-St-Denis).
- Utilisation insuffisante des secteurs proches des gares, parfois même en friche urbaine ou comme parking de surface.
- Etalement urbain de faible densité grignotant peu à peu les espaces de respiration (zone agricole, coulées vertes), pas orienté sur les TP mais sur l'usage de la voiture.
- Délocalisation des grands distributeurs (Coop, Migros) en périphérie du centre de Châtel-St-Denis
- En général, peu de mise en valeur des espaces publics qui restent dominés par le trafic ; pauvreté de l'espace public et semi-public des nouveaux développements urbains

Enjeux :

Augmenter les densités pour les futurs développements urbains et exploiter au maximum les potentiels de secteurs stratégiques.

Chercher à qualifier les sites en particulier pour l'accueil sélectif des activités économiques (planification positive pour les localisations préférentielles des activités, politique foncière active des communes, respectivement de l'agglomération).

Eviter une délocalisation des ICFF de la Riviera hors des centralités et renforcer les centralités existantes, viser à recomposer des secteurs plus urbains dans les périphéries colonisées par les ICFF.

Valoriser les secteurs proches des gares et renforcer les centralités et améliorer l'image urbaine et les qualités environnementales de la ville des deltas.

Augmenter les densités et orienter les quartiers sur une mobilité durable donnant la priorité aux mobilités douces et aux transports publics.

Redynamiser le développement du centre de Châtel-St-Denis avec l'opportunité du déplacement de la gare.

Mettre en valeur du patrimoine d'origine touristique et de villégiature,

Mieux concevoir les ensembles bâtis et la voirie pour améliorer les espaces publics et leur qualité.

6.2 Objectifs urbanisation

6.2.1 Objectif principal

Organiser un développement différencié (ville des deltas, villages des coteaux, centre régional (Châtel St-Denis) et villages des entités agricoles, nids d'aigle)

6.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils sont à la base de l'élaboration du Concept Urbanisation présenté ci-après.

- Prioriser un renouvellement et une densification du tissu urbain actuel par rapport à de nouvelles mises en zones en mettant en place des mesures permettant de favoriser la densification et la diminution du taux de thésaurisation.
- Requalifier et densifier dans la ville des deltas et prioritairement à proximité des gares (requalifier et densifier les zones d'influence des haltes RER, les sites stratégiques vers les gares) et le long des axes TP bus structurants.
- Consolider le rôle de centralités principales d'agglomération des centres-villes (Vevey, Montreux) en développant l'activité, les commerces, les services et les équipements de rayonnement d'agglomération, mettre en valeur l'espace public.
- Renforcer le rôle de centralités secondaires des centres villageois historiques et des autres secteurs gares (Clarens et Villeneuve principalement) en développant l'activité, les commerces, les services et les équipements locaux selon les situations et en fonction du niveau d'accessibilité (bassin local et non suprarégional). Mettre en valeur l'espace public.
- Concentrer le développement des villages des coteaux et de Châtel-St-Denis en requalifiant et en densifiant prioritairement à proximité des haltes de chemin de fer et des funiculaires ainsi que le long des axes TP bus structurants.
- Préserver les entités paysagères et naturelles en fixant des limites à l'extension des zones à bâtir des coteaux et au développement des zones mal desservies par les TP et en étudiant les périmètres pertinents pour un développement à long terme dans les secteurs stratégiques.
- Qualifier fortement le développement de l'urbanisation dans les secteurs paysagers (La Veyre, Fenil, Hauts des coteaux).
- Préserver et développer une trame verte à l'intérieur du milieu bâti (cours d'eau boisés, parcs urbains).
- Développer la bonne activité au bon endroit (activités fortement génératrices de déplacement connectées non seulement au réseau TI supérieur mais également au réseau TP lourd).

6.3 Concept urbanisation

Les principes du développement de l'urbanisation consolident la structure spatiale présentée dans la pré-étude :

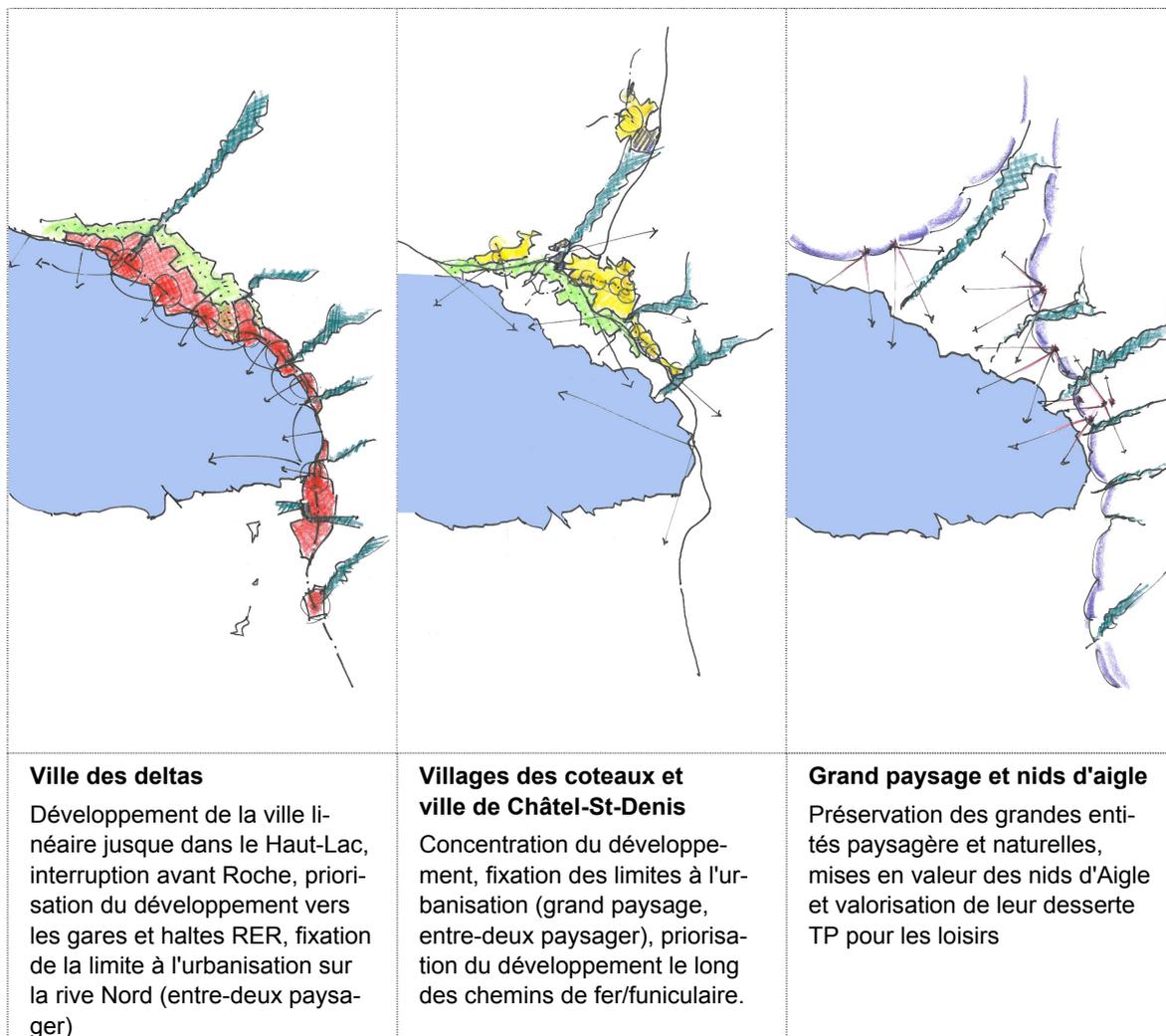
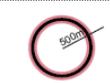
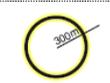


Figure 18 : Schéma Principes de développement de l'urbanisation

Le **Plan Concept Urbanisation** présenté ci-après et en annexe au format A3 consolide les structures spatiales développées dans la pré-étude et affine le développement au sein de ces structures. La **Carte Analyse Zones de friction** permet d'intégrer le concept Paysage/Nature (entre-deux paysager, trame verte, etc.). La **Carte Analyse Urbanisation et couverture du concept TP** permet d'intégrer le niveau de desserte TP, ayant une conséquence sur la densité des zones projetées notamment.

Son contenu est le suivant :

	<p>Secteur gare à développer / densifier / requalifier (mixité avec accent sur l'activité)</p> <p>Requalifier, densifier les environs directs des gares et haltes RER. Développer la mixité avec un accent sur l'activité (tertiaire en particulier) grande génératrice de déplacements locaux, régionaux et suprarégionaux.</p> <p>Les sites stratégiques relevés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vevey : Cour aux Marchandises, Moulins de la Veveyse et Bosquets - Clarens : terrains libres sur la plateforme ferroviaire - Montreux : plateforme ferroviaire - Villeneuve : terrains libres autour de la gare (PDL en cours) - Fontanivent : terrains autour de la future halte GoldenPass - Châtel-St-Denis : future friche ferroviaire après déplacement de la gare
	<p>Zone urbanisée de la ville des deltas</p> <p>Densifier les tissus urbains tous bien desservis par le système TP d'agglomération : axe fort du littoral (VMCV ligne 201), axes bus structurants, desserte urbaine.</p>
	<p>Densification prioritaire à favoriser autour des gares / haltes RER</p> <p>Requalifier et densifier les zones d'influence des gares et haltes du RER (rayons de 500m), points centraux situés sur la colonne vertébrale de la ville des deltas. Développer une forte mixité.</p>
	<p>Centres-villes ou centres villageois historiques</p> <p>Consolider le rôle de centralités principales d'agglomération (centres de Vevey et Montreux) : favoriser le développement de l'activité, des commerces, des services et des activités culturelles, mettre en valeur l'espace public, etc.</p> <p>Renforcer le rôle de centralités secondaires d'agglomération (notamment Clarens et Villeneuve): favoriser le développement de l'activité, des commerces, des services et des activités culturelles, mettre en valeur l'espace public, etc.</p>
	<p>Zone urbanisée des villages des coteaux</p> <p>Densifier légèrement les zones desservies par les bus structurants (300m de part et d'autre de l'axe). Développer éventuellement la mixité, mettre l'accent sur le logement.</p>
	<p>Densification prioritaire à favoriser autour des gares / haltes RER</p> <p>Requalifier et densifier les zones d'influence des haltes des funiculaires et trains de chemins de fer de montagne (rayons de 300m, 500m à Châtel). Développer une certaine mixité.</p>
	<p>Cœur villageois historique</p> <p>Renforcer le rôle de centralité locale : favoriser le développement des commerces et service de proximité. Mettre en valeur l'espace public.</p>
	<p>Entre-deux paysager</p> <p>Conservier l'espace ouvert cultivé des deux côtés de l'autoroute. Garantir une densité suffisante de surfaces proches de l'état naturel en pérennisant ou en adaptant les pratiques agricoles et viticoles (surfaces de compensation écologique,...). Supprimer les obstacles au déplacement de la petite faune (continuum biologique). Veiller à l'intégration dans le site des équipements sportifs et des constructions exceptionnelles.</p>
	<p>Parc urbain, trame verte</p> <p>Pratiquer un entretien différencié des surfaces vertes pour favoriser la biodiversité à l'intérieur de la ville. Planifier la trame verte (et bleue) dans le Haut-Lac (ZI Villeneuve, Les Fourches) afin de valoriser les canaux et les bandes de verdure comme support à la requalification du lieu et à la construction d'un réseau de liaisons de mobilité douce.</p>

	<p>Zone de transition nature/urbanisation</p> <p>Aménager des espaces tampons entre la montagne et l'urbanisation. Maintenir non construits et agricoles (pâtures, prairies). Garantir une densité suffisante de surfaces à grande valeur biologique en adaptant les pratiques agricoles (surfaces de compensation écologique,...).</p>
	<p>Cours d'eau boisé, non bâti</p> <p>Définir un couloir non constructible (coulée verte) plus large que les cordons boisés existants. Renforcer localement les boisements pour assurer une continuité, en particulier dans les secteurs les plus en aval où l'urbanisation est la plus dense. Favoriser la biodiversité par une gestion forestière adaptée.</p>
	<p>Secteur paysager urbanisé, développement à limiter</p> <p>Limiter le développement, fixer des règles d'aménagement pour préserver les caractéristiques paysagères (emprise du bâti et du stationnement, limiter les clôtures, etc.)</p>
	<p>Secteur paysager non urbanisé, réserves à déclasser</p> <p>Déclasser les réserves à bâtir situées dans les secteurs paysagers à mettre en valeur.</p>
	<p>Secteur paysager non urbanisé, déjà déclassé</p> <p>Suivre l'exemple!</p>
	<p>Hameau à préserver</p> <p>Mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales et paysagères des hameaux.</p>
	<p>Nid d'Aigle</p> <p>Conserver les dégagements des belvédères.</p>
	<p>Élément marquant du patrimoine bâti à mettre en valeur</p> <p>Respecter l'espace ouvert alentour. Restaurer soigneusement.</p>
	<p>Zone d'activités, mixité habitants / emplois possible selon les cas (en secteur urbain plutôt, moins dans les zones industrielles)</p> <p>Développer les zones d'activités dans les tissus urbains tous bien desservis par les TP d'agglomération : axes bus structurants, desserte urbaine</p>
	<p>Secteur paysager à urbaniser avec soin, orientation activité</p> <p>Développer l'activité dans le respect des valeurs paysagères (exemple d'un campus technologique paysager). Mettre en place des règles de procédure, de construction et d'aménagement.</p>
	<p>Périmètre compact</p> <p>La définition du périmètre compact est demandée par le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn). Le périmètre compact implique une densité minimale de 100 habitants-emplois par hectare et 200 hab-emp/ha dans les sites stratégiques, pour les nouvelles zones.</p>
	<p>Périmètre des projets d'intérêt cantonal (SDT décembre 2011)</p>
	<p>Planification communale à établir (SDT décembre 2011)</p>

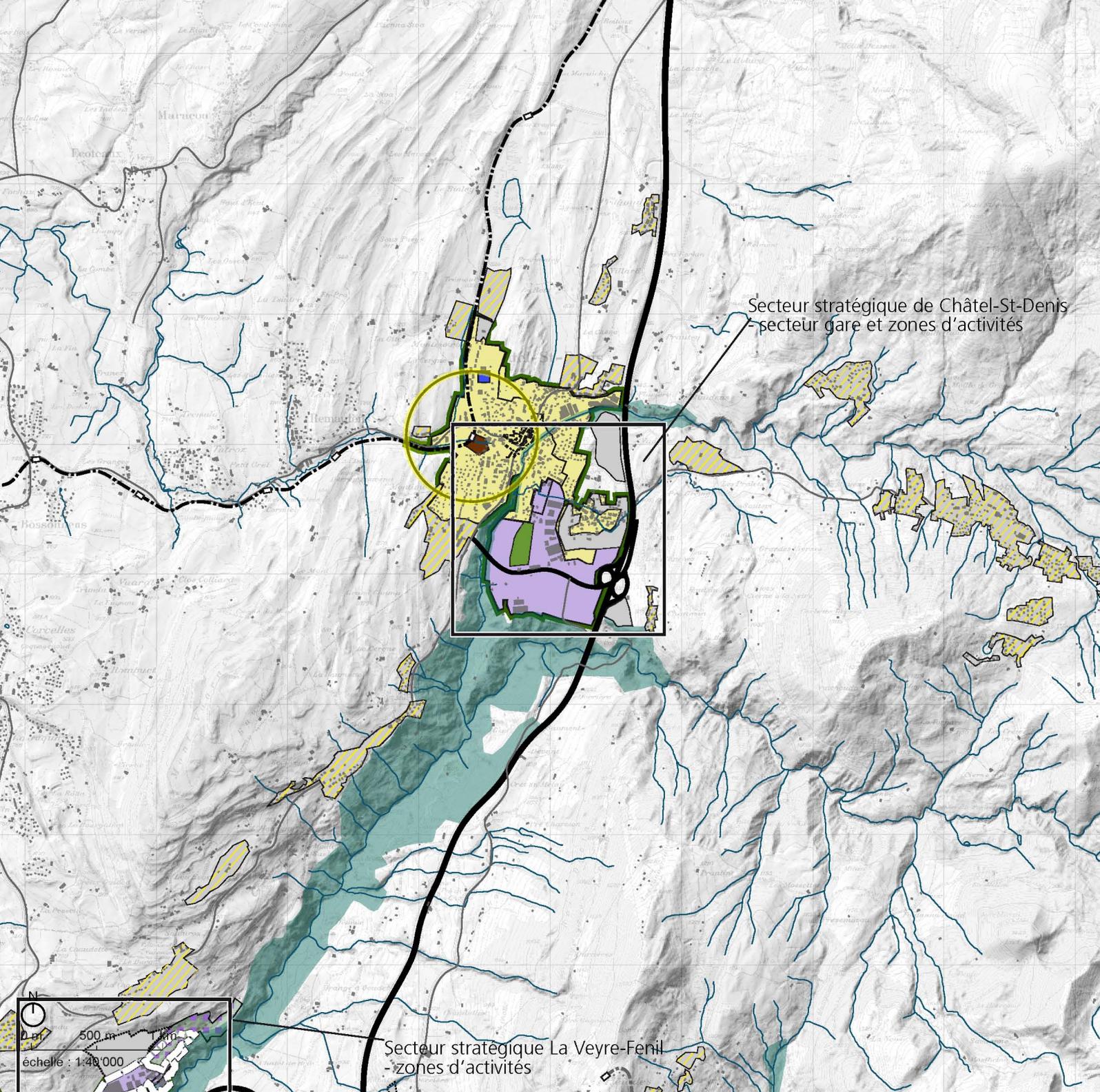


Figure 19 : Plan Concept Urbanisation : Châtel-St-Denis

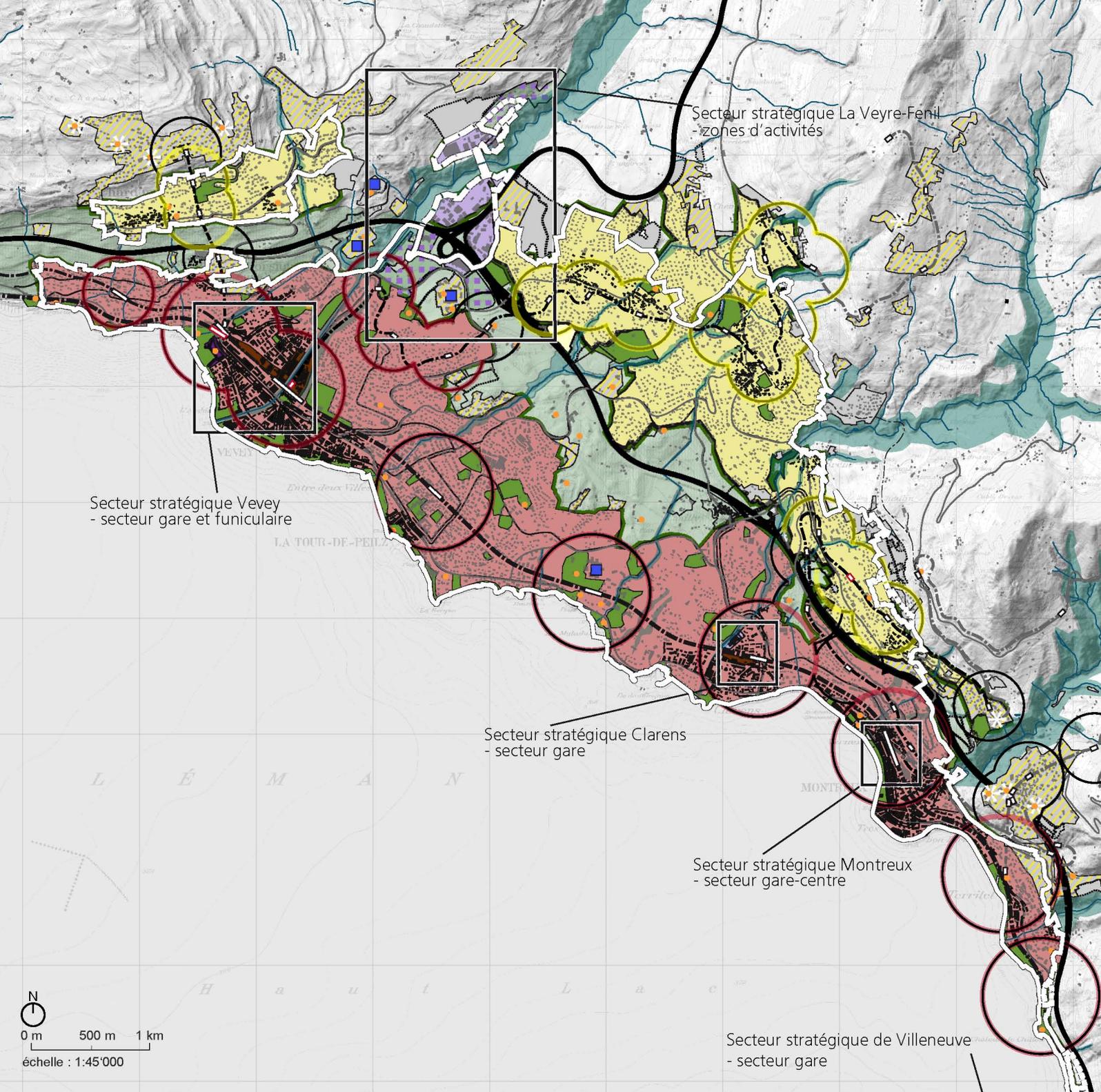


Figure 20 : Plan Concept Urbanisation : Riviera

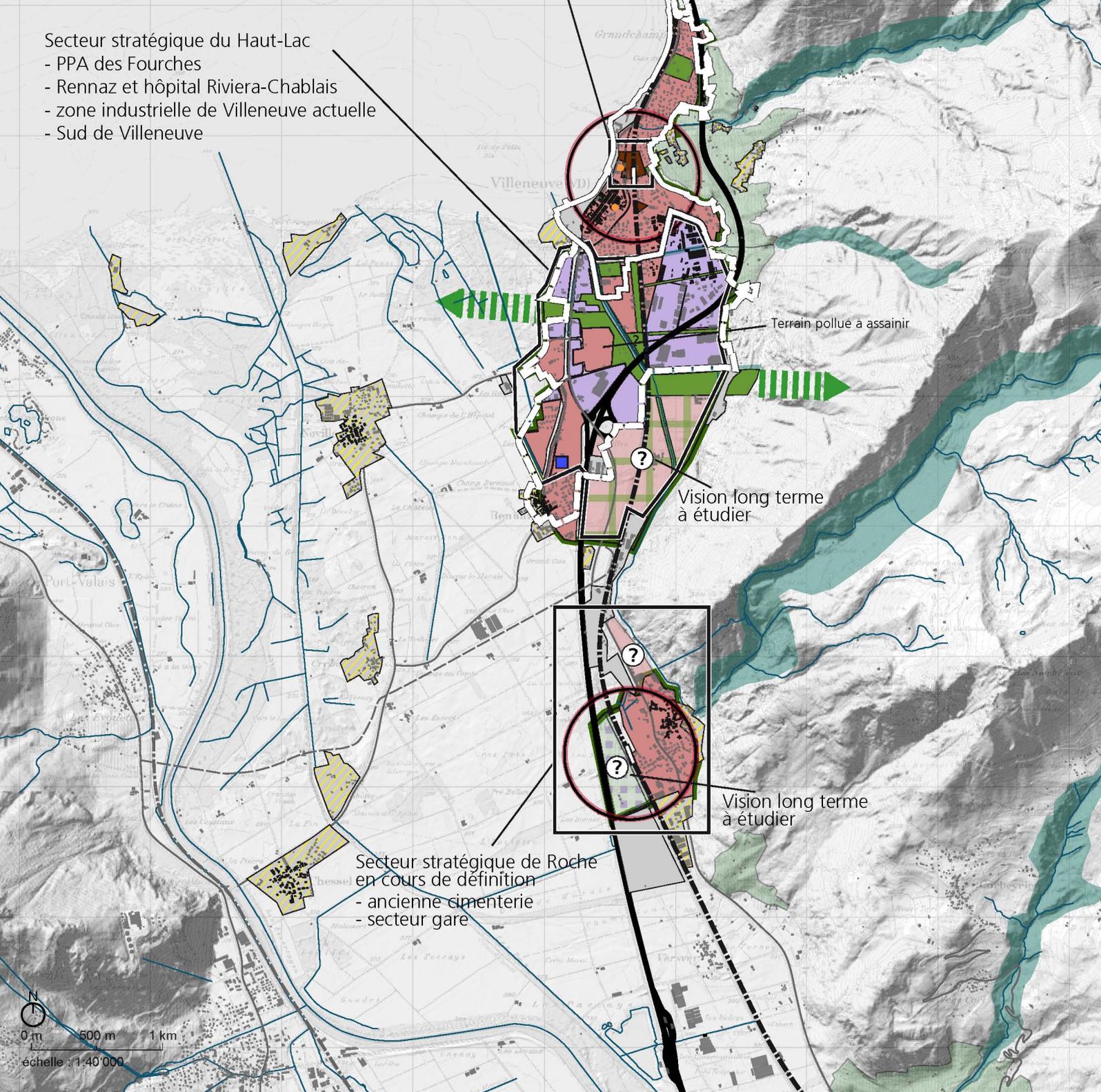


Figure 21 : Plan Concept Urbanisation : Haut-Lac

6.4 Espaces publics

Dans la démarche du projet d'agglomération, la problématique est tout d'abord abordée à grande échelle, celle de la vue d'avion. Les chapitres précédents traitent des grands espaces, des réseaux, etc. Cependant un grand nombre de mesures vont être traitées à petite échelle, celle de la rue et de la vue du piéton. Les deux échelles s'emboîtent, le grand paysage est vécu depuis la route ou le chemin. Ce chapitre constitue une approche du squelette de l'agglomération et vise à définir une philosophie et des objectifs pour le réaménagement des infrastructures.

Constats : déficit de la qualité des espaces publics :

En général, manque de prise de considération du contexte urbain, approche fonctionnelle de l'espace-rue, aménagements sans expression spatiale et faiblement identitaires, sécurité subjective faible. Exceptions Vevey av. Général-Guisan, Montreux nombreux cas. Exemples d'aménagement d'espace public du réseau routier :

Aménagement des interfaces



Châtel-St-Denis, *mauvais exemple*

Zone de logistique et de transbordements, avec appoint pour l'information et marquage au sol. Aucun repère spatial, pas d'abri pour l'attente, etc.



Dornbirn (A), *bon exemple*

Aménagement simple d'une interface gare-bus (lignes régionales et urbaines), protection contre les intempéries, information, services.

Réaménagement routiers : traversée de centre



Montreux : Grand-Rue (RC780a), *mauvais exemple*

Caractère très routier, trottoirs étroits, aucune mise en valeur de l'espace public central, traversées piétonnes difficiles entre le parc et le front bâti commerçant.



Vevey : av. Général-Guisan (RC780a), *bon exemple*

Aménagement intégré en contexte urbain, vitesses diminuées, liaisons MD multiples et directes (îlot central continu), bandes cyclables ou voie bus + vélos, espace public attractif.

Réaménagement routier : traversée de localité



Jongny : route de Châtel-St-Denis, *mauvais exemple*
Continuité du caractère routier hors localité, pas de continuité des trottoirs, traversée piétonne peu perceptible.



Montreux-Brent : route de Brent, *bon exemple*
Mise en valeur du promontoire avec modération de la circulation, continuité des trottoirs, traversée piétonne lisible.



Blonay : rue du Village (RC734c), *mauvais exemple*
Caractère très routier du réaménagement. Trottoir entre voitures en stationnement et façade des magasins ; pas d'arborisation, pas de modération de la circulation



Chardonne : route de Bellevue (RC736c), *mauvais exemple*
Liaison de la halte du funiculaire vers le village ; trottoir étroit traité de cinq manières différentes sur un petit tronçon ; pas de dispositif pour le stationnement des vélos

Réaménagement routier : axe structurant



Entrée Ouest de l'agglomération à Corseaux (RC780a), *mauvais exemple*

Forte dominance du trafic dans un espace paysager de grande renommée ; infrastructure inchangée suite à l'ouverture de l'autoroute



Veytaux : av. de Chillon (RC780a), *mauvais exemple*

Forte dominance du trafic dans un espace urbain de grande renommée ; infrastructure inchangée suite à l'ouverture de l'autoroute ; pas de traversée piétonne à niveau pour rejoindre un arrêt de ligne de trolleybus, pas d'abri



Entrée de l'agglomération d'Olten (Dorfstrasse), *bon exemple*

Gabarits adaptés à une vitesse réduite, voie bus+vélos dans le sens de rentrée dans l'agglomération, bande cyclable dans l'autre, bande centrale continue multi-usage (îlot pour traversée piétonne ou présélection pour tourner-à-gauche)

Tableau 14 : Exemples d'aménagement d'espace public du réseau routier

Philosophie et objectifs : vers une amélioration globale du cadre de vie

L'aménagement des espaces publics doit mettre en valeur le lieu, révéler son identité et procurer un sentiment de bien-être aux utilisateurs. Il s'agit de concilier une approche fonctionnelle et une approche spatiale, sans les opposer ou les considérer comme contradictoires. C'est la raison pour laquelle on parle de "mesures intégrées" pour le réaménagement des routes, car ces mesures considèrent l'ensemble des modes de transport dans un contexte spatial déterminé (cf. mesures série 41x)

Pour les espaces publics, les objectifs de réaménagement sont les suivants :

- Mettre en valeur le lieu et améliorer la qualité de séjour
- Améliorer la sécurité subjective
- Favoriser l'intermodalité
- Donner la priorité à la MD et aux TP
- Diminuer les nuisances (bruit, air) et les accidents

6.5 Secteurs stratégiques

Les secteurs stratégiques décrits ci-dessous sont les pôles de développement de l'agglomération qui détiennent la majorité des terrains pouvant être développés (logements, activités, équipement). Le contour de leur développement est parfois étudié et défini mais les inconnues et les marges d'adaptation sont encore importants. C'est dans ces secteurs que l'agglomération peut encore grandir et se développer, selon l'évolution de la croissance, comme décrit plus haut.

6.5.1 Vevey centre, gare et funiculaire

Vevey est le centre tertiaire ou *business center* mais également la gare la plus importante de l'agglomération. C'est autour de cette gare que figure le potentiel de densification et de mutation urbaine le plus important (transformation d'un tissu urbain industriel vers un tissu mixte avec développement de l'activité tertiaire). Le centre de Vevey est encore le pourvoyeur d'emplois principal et le centre commercial majeur de l'agglomération. La halte de Vevey-Funi, sur la ligne du Simplon, pourrait être le nouveau vecteur de mutation urbaine et marquer une nouvelle entrée de ville (pertinence et faisabilité de la nouvelle halte à démontrer).

Une étude préliminaire pour le développement et la revalorisation du secteur gare est menée par la Ville de Vevey. Un premier concours de projet et d'idées doit suivre pour la reconstruction des parcelles au Nord de la gare et le réaménagement de l'espace public, en lien avec la gestion de l'interface CFF-GoldenPass. Un développement prononcé de l'activité y est souhaité. Un deuxième concours doit proposer un réaménagement de l'espace public au sud de la gare, soit la place de la Gare, en lien avec la gestion de l'interface VMCV.

Ce secteur est tout naturellement stratégique pour le développement de l'agglomération de par son emplacement exceptionnel autour de la gare et au coeur de la centralité d'agglomération la plus importante.

6.5.2 Clarens, secteur gare

L'esplanade de la gare de Clarens offre un potentiel de requalification et de renouvellement. Un schéma directeur a été élaboré en 1993 par la commune de Montreux dans ce sens. Les potentiels de développement qui en découlent ne sont toutefois pas très importants de par une emprise importante dévolue au P+Rail.

Le projet est relativement standard et pourrait justifier une ambition plus importante de par son emplacement stratégique. C'est pourquoi le projet d'agglomération l'intègre comme secteur stratégique de développement. Il est nécessaire d'étudier la possibilité d'en faire un projet plus important, principalement dans le but du développement de l'activité, dans le cadre du chantier à mener.

6.5.3 Montreux, secteur gare-centre

Entre l'avenue de la Gare et l'avenue des Alpes se trouvent quelques parcelles postindustrielles et la plate-forme ferroviaire pouvant être réaffectées et construites en respectant les qualités urbanistiques du lieu. L'objectif de la commune de Montreux est d'y développer une urbanisation dense et mixte pour renforcer le pôle d'habitat-emploi majeur d'agglomération proche de la gare. Il s'agit par la même de valoriser la position stratégique, d'aménager l'interface multimodale et valoriser l'espace public.

Un diagnostic a été effectué en 2008 pour le réaménagement de l'interface qui fait l'objet d'une mesure du projet d'agglomération (15.03). L'urbanisation du site relevé fait l'objet d'une étude de faisabilité et un document d'affectation doit y faire suite. Selon l'aboutissement de la pré-étude, un concours d'urbanisme pourrait être organisé.

Le projet intègre le suivi des aménagements et du développement de ce secteur stratégique dans un chantier.

6.5.4 Villeneuve, secteur gare

Le développement du secteur gare de Villeneuve a été étudié et fait l'objet d'un Plan directeur localisé (PDL) qui doit entrer en vigueur prochainement. L'objectif est une urbanisation de qualité et la mise en valeur de la gare et de son interface multimodale avec la construction d'un quartier dense et mixte : logement/activité sur les terrains libres situés autour de la gare de Villeneuve avec intégration du prolongement du trolleybus vers l'hôpital de Rennaz, la réfection de la place de la Gare (interface) et le réaménagement d'un P+Rail (bilocalisé).

Le projet d'agglomération intègre naturellement ce secteur gare dans les secteurs stratégiques identifiés.

6.5.5 Fontanivent-Chernex

Une nouvelle halte GoldenPass (aménagement léger envisagé, cf. mesure 11.02) est envisagée entre Fontanivent et Chernex. Cette halte doit servir de support au développement urbain envisagé à cet endroit par la commune de Montreux (potentiel de 700 habitants et de 150 emplois supplémentaires). Le développement de ces terrains longés par la voie de chemin de fer fait suite à leur mise en zone en compensation à d'autres secteurs déclassés vers la zone agricole ou de verdure, étant donné leur accessibilité médiocre, notamment celle TP.

Le prolongement de la ligne de bus locale Montreux - Les Taux jusqu'au village de Chernex (mesure 13.02) vise à renforcer le maillage TP de ce secteur de développement stratégique.

Le projet d'agglomération intègre ce secteur dans les secteurs stratégiques identifiés. Même si ses dimensions sont limitées, il s'agit d'un bon exemple de développement urbain relativement dense et coordonné avec une accessibilité TP à aménager au sein des villages des coteaux.

6.5.6 Châtel-St-Denis : secteur gare-centre et zones d'activités

Le concept urbain de Châtel-St-Denis prévoit de renforcer la centralité de la commune desservie directement par la gare.

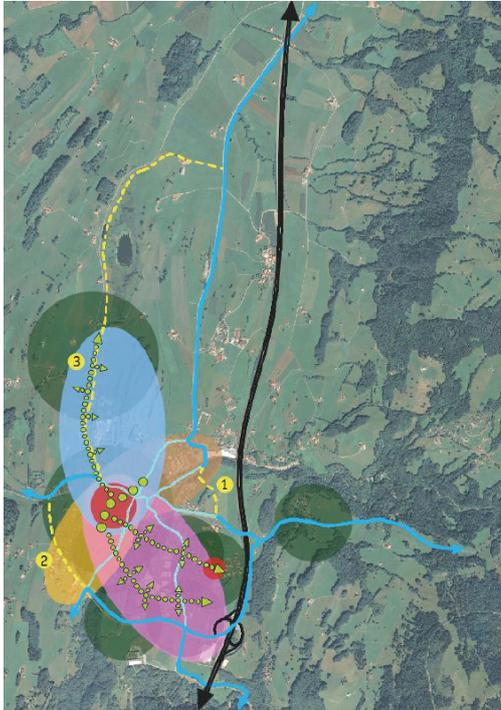


Figure 22: Concept global pour Châtel-St-Denis (source team+ 2008)

Les TPF ont demandé d'interrompre la révision du plan d'aménagement local, afin d'examiner la possibilité de déplacer la gare à l'Ouest de la ville. Cette opportunité a été démontrée récemment pour garantir les besoins d'exploitation future du réseau RER et RE fribourgeois et afin d'assurer les correspondances en gare de Palézieux (et éviter le rebroussement de la gare actuelle en "cul-de-sac"). Les coûts importants d'assainissement et d'automatisation de la gare actuelle ont également joué en faveur d'un déplacement. L'aménagement d'une nouvelle gare est une mesure du projet d'agglomération (cf. mesure 11.01) bénéficiant d'autres sources de financements dans le domaine du rail car dépendant d'une planification supérieure, celle de la création du RER fribourgeois, commandée par le Canton de Fribourg.

La gare est située aujourd'hui de façon centrale et idéale pour Châtel-St-Denis. Son déplacement prévu vers l'Ouest éloigne la gare du centre de la commune de quelques centaines de mètres mais offre à la ville la possibilité de renouveler la future friche ferroviaire du centre-ville dans le cadre du développement stratégique du centre régional qu'est Châtel-St-Denis. Il est nécessaire de tester ce nouveau développement urbain et l'emplacement précis de la future gare pour définir le programme à mettre en œuvre.

Le projet d'agglomération intègre la commune de Châtel-St-Denis comme secteur stratégique de développement de par le renforcement urbain général d'une petite ville satellite et de par les nombreuses zones d'activités à bâtir (entre la ville et l'autoroute) qui sont complémentaires aux secteurs d'activités de la Riviera et du Haut-Lac. Un bus express, sorte de RER routier, doit relier Châtel-St-Denis (gare et zones d'activités) à la ville des deltas (en passant par la Veyre et ses

zones d'activités puis gare de Vevey) cadencé sur le RER vaudois. Des liaisons MD structurantes attractives doivent être aménagées entre la future gare, le centre-ville et les zones d'activités.

6.5.7 La Veyre-Fenil

Secteurs au Sud de l'autoroute

En ce qui concerne les zones d'activités encore non urbanisées du Sud de l'autoroute, des deux scénarios présentés dans la pré-étude est repris celui du développement préservant les qualités paysagères de l'entre-deux paysager tout en admettant une urbanisation modérée, pour les raisons suivantes :

- Un développement maximal et optimiste des zones à bâtir ne suffit pas à justifier un déplacement de la ligne de chemin de fer (nécessitant la construction de tunnels et n'apportant pas d'amélioration de temps de parcours aux usagers actuels). L'efficacité – c.-à-d. le rapport coût-utilité – est jugée insuffisante (cf. évaluation INFRAS 2009). Or le déplacement du train est jugé indispensable pour une desserte TP crédible où le TIM sera difficile à concurrencer étant donné la proximité directe de l'autoroute.
- Le complément d'analyse et conceptuel paysager appuie la volonté de préserver les caractéristiques non bâties de l'entre-deux paysager et a mis en évidence la richesse biologique de certaines zones, qui mises en réseau seraient d'intérêt régional. L'analyse paysagère et environnementale menée conclut à un espace sensible, offrant déjà des milieux naturels de valeur et qui pourraient devenir un véritable corridor naturel moyennant quelques mesures paysagères.

Le scénario d'un développement intégré dans le paysage permet d'envisager à La Veyre :

- À Pré-Blanc et à la Veyre Derrey : l'implantation d'un parc d'activités inséré délicatement dans un grand espace vert, c'est-à-dire en développant des activités ou des équipements à caractère exceptionnel qui respectent le cadre paysager particulier. Ces développements doivent être connectés au système de bus structurants (liaison Vevey-gare - Gilamont - La Veyre - Fenil) et relié à la halte de Château d'Hauteville du GoldenPass (à 300m) par une liaison MD.
- Aux Toveyres (ancien stand de tir de Vevey) : l'implantation de quelques objets architecturaux de qualité et de moindre emprise
- La préservation des qualités paysagères et naturelles de l'entre-deux paysager.
- La préservation du site du château de Hauteville avec maintien du chemin de fer en place et de sa halte ferroviaire en lien avec le parc. Un P+R de petite taille intégré au paysage peut y être aménagé (environ direct de la halte).
- La continuité de la liaison MD envisagée au sein du paysage de l'entre-deux et des parcs d'activités dont l'itinéraire doit être étudiée précisément (horizon C)

Les règles de développement et d'implantations devront être fixées (fiche urbanisation dans volet le opérationnel) visant à :

- une emprise au sol adaptée,
- éviter le stationnement en surface et la multiplication des infrastructures de transports (contre-allées par exemple) dont l'impact sur le paysage et l'emprise au sol sont importants.

- éviter le cloisonnement physique (clôtures, haies hautes etc.) et garantir une bonne intégration dans le paysage dans son ensemble,
- mettre en place une procédure de concours ou mandat d'étude parallèle pour le projet d'ensemble,
- etc.



Figure 23: Usine Baumgartner AG, dans le canton de Zoug, dont l'intégration dans le paysage a fait l'objet d'une étude-test

Secteurs au Nord de l'autoroute

Le schéma d'agglomération propose d'examiner les possibilités de rationalisation et densification en hauteur des zones d'activités situées au Nord de l'autoroute à l'image de l'exemple de densification de la zone de Pallanterie (GE)

Pour l'extension de la zone d'activités de Fenil, il est prévu l'implantation de quelques objets architecturaux de qualité et de moindre emprise afin de veiller à une intégration paysagère optimale dans un site sensible.



Figure 24: Zone artisanale dense et de qualité à la Pallanterie (Genève), avec services aux entreprises.

6.5.8 Haut-Lac : PPA des Fourches, Rennaz et hôpital Riviera-Chablais, zone industrielle de Villeneuve actuelle, Sud de Villeneuve

Dans le contexte de la métropole lémanique et dans la perspective d'un développement de l'agglomération plus important que prévu initialement, l'enjeu du Haut-Lac est crucial car cette région présente une opportunité intéressante pour accueillir une partie non négligeable du développement de l'agglomération.

La Riviera voit ses capacités d'accueil se réduire, malgré des densifications envisagées, et notamment concernant les terrains industriels. Les planifications actuelles de développement dans le Haut-Lac, où d'importants travaux d'équipement collectifs sont en cours, devraient accueillir environ 2'500 à 3'000 habitants et 4'100 à 4'200 emplois en tenant compte des zones actuelles prêtes à être construites ainsi que de la densification prévue autour de la gare de Villeneuve et en y intégrant également les nouvelles mises en zone envisagées à Rennaz. Ce chiffre pourrait être cependant sensiblement augmenté avec une restructuration des projets en cours (intégration de nouvelles parcelles comme le site pollué, densification des projets, etc.). La demande risque également d'être plus importante étant donné qu'il s'agit de l'un des secteurs où la dynamique à venir va être la plus importante de l'agglomération, notamment avec l'implantation de l'hôpital intercantonal Riviera-Chablais Vaud Valais à Rennaz et ses 1'100 emplois. C'est un nouveau morceau de ville qui doit se construire dans le Haut-Lac entre Villeneuve, Noville et Rennaz. La planification en cours l'a pour l'instant sous-estimé.

En regard des contraintes écologiques et agricoles existantes (PAC 291 et réserves naturelles des Grangettes), le risque de voir déborder ce développement dans les environs immédiats de la plaine du Rhône, est par conséquent quasi improbable. En revanche, le risque d'une dispersion de ce développement existe pour des zones périurbaines et plus éloignées.

Evaluation sommaire de la planification en vigueur

Le PPA des Fourches fait partie intégrante de la stratégie de développement et constitue une pièce maîtresse du puzzle économique régional grâce notamment à sa situation charnière entre la Plaine du Rhône et l'Arc lémanique.

Il est indispensable d'assurer un développement harmonieux et diversifié de l'urbanisation (activités, industrie, habitat, équipements publics, etc.) en respectant les milieux naturels de valeur présents dans son périmètre et en y intégrant la notion du paysage à préserver, dont un important couloir à faune.

Le travail sur ce site est, pour les communes concernées, bien avancé grâce au Syndicat qui œuvre depuis 1993. Il convient de collaborer étroitement avec la Commission de coordination pour assurer l'adéquation entre le développement du site et les perspectives stratégiques voulues par AigleRegion, les communes et le Canton.

Le PA Rivelac a entrepris une analyse de la planification en vigueur dans le Haut-Lac (PPA des Fourches et étude de faisabilité "Rennaz Demain"). Cette analyse, menée par le bureau INFRAS, s'est basée sur les critères admis par l'ARE dans le but d'évaluer les mesures de transport envisagées dans ce secteur au regard de la planification d'ensemble. Les résultats montrent que l'efficacité de la mesure "prolongement du trolleybus jusqu'au futur hôpital" est péjorée par la planification en vigueur et le développement annoncé.

Avec la planification actuelle, les mesures développées dans le Haut-Lac ne peuvent pas prétendre à une efficacité idéale. En outre, comme énoncé, plus haut, les capacités d'accueil prévues vont se révéler trop faibles dans le cas d'une politique volontariste de développement des habitants et des emplois à cet endroit. L'enjeu d'amélioration des planifications locales est par conséquent important pour l'ensemble de l'agglomération.

Points faibles de la planification en cours

Des améliorations sectorielles doivent être amenées au niveau du système des transports avec le réaménagement de la RC780a et le prolongement du trolleybus vers le nouvel hôpital à Rennaz.

Les secteurs situés de part et d'autre de la RC780a et en face du futur hôpital peuvent dans cet état de fait être développés mais seulement dans des proportions raisonnables, étant donné les contraintes environnementales (préservation de secteurs environnementaux et d'un corridor à faune). La trame envisagée intègre des liaisons piétonnes et cyclables au sein du PPA. En revanche, les liaisons piétonnes et cyclistes avec les quartiers existants situés de l'autre côté de la voie de chemin de fer et pour accéder aux futurs arrêts TP sur la route cantonale ne sont aujourd'hui pas prévues et pourront encore être étudiées.

Pour terminer, le secteur de développement envisagé, entre Villeneuve et Rennaz, est relativement extensif et n'offre pas une compacité optimale quant à la mobilité douce.

Enjeux d'un développement alternatif

Le Haut-Lac peut qualifier son développement de façon bien plus importante que prévue actuellement. Il faut profiter de la dynamique de l'hôpital pour cette qualification forte et accueillir un développement plus important que prévu aujourd'hui en termes de population et d'emplois. Un avantage déterminant dans le Haut-Lac est la disposition de surfaces plates pouvant accueillir d'intéressantes unités de production industrielle. Il est nécessaire de veiller à ne pas les brader au premier venu et de privilégier le concept « entreprise à valeur ajoutée ».

Le système de parc technologique doit être recherché, à savoir la relation à établir entre niveau de qualité de séjour et niveau de qualité technologique / intellectuelle, car il existe un rapport fondamental entre environnement et technologie. La qualité des espaces publics et du paysage est donc également primordiale.

Le système TP urbain doit être développé de manière bien plus conséquente. Seuls les TP urbains ont encore des réserves de capacités, il s'agit de les valoriser. Le Haut-Lac dispose d'une infrastructure lourde (chemin de fer et autoroute). Le développement devrait se structurer autour de cette infrastructure. Cela implique donc l'extension du système RER+trolleybus en proche périphérie de Villeneuve, sur le modèle de la ville des deltas.

Avec les planifications en cours, la localisation de l'hôpital à Rennaz et la présence d'un corridor biologique, le développement de l'urbanisation doit se faire prioritairement autour d'un système TP urbain avec un maillage plus serré et de manière bien plus dense que prévu aujourd'hui, notamment en terme de cadences.

Maintien de la planification en vigueur, recherche d'améliorations possibles

La planification actuelle du PPA des Fourches et la vision de "Rennaz demain" a atteint un stade d'avancement que le Copil ne souhaite pas bouleverser. Il a été décidé de la maintenir dans sa trame prévue selon les intangibles (axes de mobilité et le parcellaire) et d'étudier la marge de manœuvre d'évolution visant à la rapprocher de la vision du projet d'agglomération.

La vision de développement impliquant la création d'une trame urbaine et paysagère, une requalification et densification urbaine, dans le prolongement de la ville des deltas, est maintenue. Cette densification du secteur s'accrocherait sur le système TP lourd (combinaison ferroviaire et trolleybus/bus avec la halte de Villeneuve, le prolongement du trolleybus vers Rennaz et une nouvelle desserte TP de la zone industrielle et commerciale) afin de drainer des flux de transports dépassant ceux de l'agglomération seule (conséquence de l'implantation d'emplois qualifiés, de la présence de l'hôpital, etc.).

La planification de l'Ouest de la voie ferrée reprend la planification en vigueur du PPA des Fourches. Il est prévu de faire évoluer cette planification en envisageant une densité plus élevée, ainsi que de construire sur le terrain pollué (zone intermédiaire actuelle). Les densifications supplémentaires envisagées de part et d'autre de la route cantonale doivent être mises en relation avec les capacités de l'infrastructure routière en place. En effet, le projet routier actuel prévoit aujourd'hui déjà une augmentation du trafic de 15% entre 2010 et 2020 et des giratoires à la limite de la saturation avec les données du PPA non densifié¹⁰.

La planification du Sud de la zone industrielle de Villeneuve est envisagée dans la vision de développement à long terme. Toutefois, le danger d'inondation (Eau Froide + Châbles de l'Arvel) encore non considérée jusqu'à aujourd'hui est une grande hypothèque pour l'urbanisation de ce secteur qui a priori est difficilement envisageable. Ce point doit encore être éclairci. Dans la vision de développement, la trame paysagère doit être respectée dans sa configuration actuelle.

Les extensions prévues à Rennaz ("Rennaz Demain") et éventuellement à long terme dans le Sud de Villeneuve sont envisagées sur des surfaces d'assolement de qualité 2. Ce point sera traité ultérieurement.

¹⁰ PPA Les Fourches - Aménagement de la RC 780 Etude complémentaire (Transitec, 2008)

6.5.9 Roche ancienne cimenterie et secteur gare

Le secteur de Roche est en cours de questionnement par le Canton (GOP), la commune et l'agence de promotion économique d'AigleRégion pour évaluer les possibilités d'intégrer Roche aux sites stratégiques du Chablais et du canton de Vaud. Une zone industrielle importante, en grande partie en friche (ancienne cimenterie), existe sur la commune de même que de grandes zones intermédiaires situées entre le village et la gare. La commune souhaite, dans le futur, développer l'activité et le logement.

Le développement de l'activité à Roche est préconisé, dans le cadre de l'étude, pour les branches/fonctions suivantes : l'artisanat, construction et stockage. Les grandes à moyennes mailles permettent d'envisager l'implantation de grandes à moyennes unités (cf. Carte Principe Localisations préférentielles des activités).

La commune souhaite le développement d'un parc technologique, c'est-à-dire une activité à plus haute valeur ajoutée. Dans une stratégie de coordination Transports/Urbanisation (T/U), un tel développement à l'écart des zones urbaines d'un certain poids et non connecté à un transport public structurant n'est pas souhaitable en raison de la forte génération de déplacements et de part modale TI qui risque d'être fortement majoritaire. Si un tel parc doit être développé, il est indispensable de le connecter aussi au réseau RER, afin de capter les déplacements liés à des emplois dépassant largement le contexte local voire régional. Une meilleure desserte de la halte RER n'est aujourd'hui toutefois qu'une hypothèse dont la faisabilité doit être vérifiée (prolongement du RER entre Villeneuve et Aigle, desserte de nouvelles haltes compromettant la desserte de haltes existantes, etc.).

La vision de développement à long terme est maintenue pour Roche mais celle-ci devra se confirmer en regard de la desserte RER et TP en général, du développement voulu pour la commune (équilibre habitants/emplois), des capacités du réseau routier, etc. Le périmètre et le contenu du site (vocation, densité, accessibilité) seront définis dans un processus intégrant la commune, la région et le canton.

6.6 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

La **carte Analyse Urbanisation** représente le plan d'affectation actuel avec les projets connus et communiqués. C'est un plan d'analyse mais qui représente l'usage du sol actuel et les développements prévus par les planifications communales. Comme déjà évoqué, le croisement avec le plan paysage va donner les **zones de friction**.

Le croisement avec le **plan Concept Transports publics** va en plus indiquer les **zones non desservies** par les transports en commun. Selon l'affectation, ces zones devraient être soustraites du développement. C'est là un des très grands enjeux de coordination transports et urbanisation.

Voir **carte Analyse Urbanisation – Couverture avec concept TP**.

6.7 Mesures urbanisation

Les mesures d'urbanisation sont des mesures non-infrastructurelles indispensables pour accompagner les mesures infrastructurelles et l'optimisation de l'usage de leur mise en œuvre. Elles sont décrites brièvement ci-après.

La mise en place de chantiers urbanisation autour du développement des secteurs stratégiques est également envisagée et est décrite dans le volet opérationnel.

6.7.1 Périmètre compact

La définition du périmètre compact est une donnée demandée par le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn). Le périmètre compact implique une densité minimale de 100 habitants-emplois par hectare et 200 hab-emp/ha dans les sites stratégiques.

Le périmètre compact proposé pour l'agglomération reprend le Concept Urbanisation. Les entités urbaines suivantes sont intégrées au périmètre compact :

- Ville des deltas : ensemble sauf Burier-Baugy dont la couverture TP envisagée avec le projet d'agglomération est optimale (chapelet de haltes RER et zones d'influences d'un réseau TP bus urbain et structurant). Seul le secteur Burier-Baugy n'est pas intégré au périmètre compact de par son appartenance à une zone paysagère et écologique devant être préservée.
- Villages des coteaux et Châtel-St-Denis : secteurs bien desservis des TP, c'est-à-dire principalement les zones à densifier autour des haltes de chemin de fer et funiculaires qui ne se trouvent pas dans un secteur paysager ainsi que les secteurs desservis par le réseau de bus urbain/structurant (notamment les zones d'activités existantes de la Veyre et de Fenil).

Concernant la densité minimale de 100 habitants/emplois par hectare à atteindre dans le périmètre compact, il convient de rappeler qu'il s'agit d'une exigence pour les nouvelles zones à bâtir (zones intermédiaires, zones à développer par plan spécial). Les zones à bâtir déjà légalisées ne sont pas concernées par cette mesure, mais une densification est toutefois possible. Il y a lieu de rappeler que des intérêts patrimoniaux (milieux naturels ou construits, paysage) ou des contraintes géographiques peuvent justifier des densités moindres.

6.7.2 Implantation des ICFF

La stratégie d'implantation ICFF du Canton de Vaud est à appliquer dans l'agglomération. Il s'agit de procéder à une analyse cartographique sur la base de critères définis pour déterminer dans un premier temps quel secteur se prêterait à quels types d'ICFF (et surtout ceux qui ne s'y prêtent pas) et avoir ainsi une représentation des sites potentiels. Dans un deuxième temps, des critères de préférence permettent de proposer des sites qui se prêteraient le mieux à un ou plusieurs types d'ICFF. Cette seconde analyse permet de coordonner l'implantation des ICFF avec le projet de territoire de l'agglomération en favorisant certains sites pour certaines ICFF. Ainsi, bien implantées les ICFF peuvent devenir des "activateurs urbains" permettant de renforcer des centralités ou de nouveaux quartiers mixtes au sein de l'agglomération.

L'analyse de conformité prévue par la stratégie cantonale, la LATC et la mesure D.13 du PDCn (tous deux actuellement en révision) devra donc s'appliquer dans l'agglomération à toute surface commerciale de plus de 800m² de surface de vente.

Cette mesure fait l'objet de la fiche de mesure de gestion E "Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)".

6.7.3 Adaptation des instruments de planification

Les planifications et règlements communaux doivent être adaptés en fonction de la conception de développement validée dans le PA Rivelac. Les implications du PA Rivelac sur les instruments légaux de planification font l'objet de trois mesures d'urbanisation :

- Mesure URB_VD : Coordination avec le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) : Le plan directeur cantonal met à jour la fiche relative au projet d'agglomération Rivelac.
- Mesure URB_FR : Coordination avec le Plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant)
- Mesure URB-Communes : Coordination avec les planifications communales

7. Mobilité multimodale

7.1 Analyse et enjeux de mobilité multimodale

Comportements de mobilité

L'agglomération présente des comportements en matière de mobilité qui varient fortement d'une partie à l'autre du territoire, entre des villes compactes avec tous les commerces et services comme Vevey et des quartiers des coteaux, peu denses et fonctionnant sur l'usage de la voiture. Les analyses des micro-recensements (MRT) nous indiquent quelques chiffres et tendances. La part voiture en terme de fréquence de déplacement peut varier de 40% pour une ville (commune centre) à près de 80% pour une commune rurale (périurbain), selon le MRT 2000. La différence se comble au niveau de la part de la marche à pied, la part des transports publics (TP) avoisinants les 10% pour tous les types de communes hors grande agglomération.

Faits marquants, les analyses du MRT 2005 nous indiquent que la part de la voiture, toujours en terme de fréquence de déplacements a augmenté dans les communes centres (dont Vevey et Montreux) au détriment des TP qui ont régressé. Dans les communes suburbaines (La Tour-de-Peilz, Veytaux, Villeneuve) et périurbaines (autres communes de l'agglomération), la part de la voiture augmente mais celle des TP également. La part TP des communes périurbaines est en moyenne désormais supérieure à celle des communes centres. Ceci s'explique certainement par la forte concurrence de la mobilité douce au sein des communes centrales et de par une offre TP vraisemblablement jugée insuffisante par les usagers.

On constate une augmentation forte ces dix dernières années de l'usage des chemins de fer, sur les lignes principales vers Lausanne et sur les lignes secondaires (GoldenPass GP) comme l'indiquent des comptages CFF et GP. Il n'existe pas encore de comptages pour l'utilisation des bus urbains VMCV, mais on peut estimer qu'elle est relativement faible, vu que l'offre actuelle est orientée vers les captifs.

Au niveau routier, on note un fléchissement de la croissance du trafic sur les routes cantonales le long du littoral, qui arrivent à saturation aux heures de pointe. Par contre, le trafic autoroutier continue à augmenter, de même que sur les routes régionales en direction des agglomérations.

Dans l'agglomération Rivelac, ces différents constats permettent d'affirmer que l'usage de la voiture reste globalement élevé (tissu urbain pavillonnaire dominant, réseau routier encore peu saturé, offre TP urbaine insuffisante), l'usage des TP n'évolue que faiblement dans les communes sub- et périurbaines et que les centres des villes le long du littoral se démarquent avec une très forte part de piétons en compensation partielle d'une offre TP insuffisante. Il existe certainement un fort potentiel de report modal, grâce notamment aux "petits trains" qui pourraient fonctionner comme des trams, mais qui doivent être absolument accompagné d'un réseau de desserte de bus attractif (diamétrales directes vers les centres au lieu de boucles, comme le prévoit d'ailleurs le plan directeur des VMCV). Cette évolution est envisageable pour la Riviera, mais pas, dans les conditions actuelles, pour le Haut-Lac (développement axé sur l'usage de la voiture) et Châtel-St-Denis (pas de liaison performante vers Vevey). En outre, le stationnement relativement abondant et bon marché n'incite actuellement pas au report modal.

L'amélioration de l'offre globale TP et une gestion plus stricte du stationnement dans les communes centrales représentent les enjeux principaux pour permettre un report modal sur les TP.

Structure actuelle des flux pendulaires

En se basant sur l'analyse des flux pendulaires de la pré-étude (RF 2000, périmètre OFS), on constate tout d'abord qu'il y a un excédent de pendulaires sortants (14'000) par rapports aux entrants (10'000), ce qui souligne bien le caractère résidentiel de cette agglomération. Parmi les pendulaires sortants, la plus grande partie (9'500) se dirigent vers l'agglomération Lausanne-Morges, ce qui montre bien le potentiel important de report modal pour cette destination. A l'opposé, près de la moitié des pendulaires entrants (4'500) proviennent des communes rurales hors agglomération, pour qui l'usage de la voiture est le plus naturel. L'enjeu consiste à mettre en place une offre régionale TP attractive mais qui se heurte très tôt à des limites d'efficacité. Il reste alors à mettre en place un système de P+R si possible le long des lignes de chemin de fer en amont de l'agglomération. En troisième rang viennent les échanges vers l'agglomération du Chablais (Aigle-Monthey), ce qui milite en faveur d'une bonne offre TP, pour des flux moins dispersés que pour les communes rurales évoquées ci-dessus.

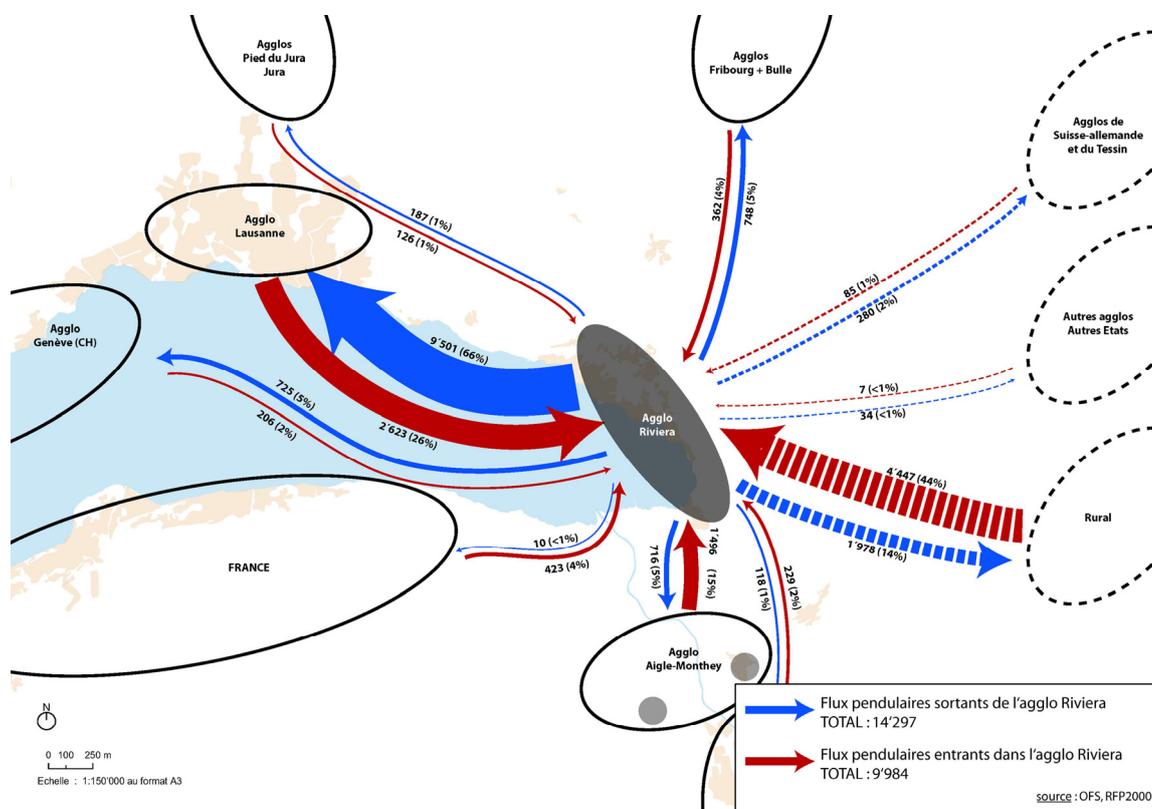


Figure 25 : Flux pendulaires entre agglomérations (OFS, 2000)

Analyse multimodale des déplacements

Il serait opportun de connaître les flux de trafic à l'intérieur du périmètre de l'agglomération et en relations avec l'extérieur, tous modes et tous motifs confondus (pas uniquement les flux pendulaires), notamment dans l'optique du monitoring des effets du projet d'agglomération. L'utilisation du modèle multimodal TIM-TP de l'ARE peut être une base de départ en sachant que la dimension TP ne considère que le niveau ferroviaire national et non les réseaux TP urbains. Cette problématique doit être abordée dans les approfondissements à mener ultérieurement.

Points faibles :

- Développement orienté en priorité sur l'usage de la voiture dans les zones d'activités et zones commerciales récentes (Haut-Lac, Châtel-St-Denis).
- Près de la moitié des mouvements pendulaires entrants proviennent de communes rurales hors agglomération (en valeur absolue, la moitié des mouvements de Rivelac vers Lausanne – Morges).

Enjeux :

Favoriser un développement urbain et une localisation des affectations qui n'oblige pas à l'usage de la voiture.

Améliorer le report modal vers les destinations attractives du point de vue TP ; développer l'offre TP régionale, tout en admettant des parkings d'échange pour les bassins de faible densité et d'habitat dispersé

7.2 Objectifs de mobilité multimodale

7.2.1 Objectif général

Mettre en place une mobilité durable basée sur les atouts des transports publics et de la mobilité douce

7.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils contribuent à l'élaboration des Concepts Transports Publics, Mobilité douce et Transports individuels développés plus loin.

- Adapter les pratiques de mobilité pour garantir une accessibilité de qualité de l'ensemble du territoire de l'agglomération par tous les modes.
Favoriser une utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce pour parvenir à garantir le niveau d'accessibilité nécessaire des centralités/centres au bon fonctionnement de l'agglomération.
- Structurer l'urbanisation autour des TP,
de façon priorisée vers les TP les plus structurants en premier lieu : d'abord autour des gares, ensuite autour des TP urbains, etc.
- Orienter le développement de l'urbanisation sur le système combiné TP-MD.
Favoriser la MD, c'est-à-dire la clientèle des TP, autour des TP structurants, mettre en valeur l'espace public. Aménager de bonnes conditions pour la MD.
- Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD
en aménageant des itinéraires directs et sûrs entre les quartiers, les arrêts TP, les équipements, les centralités et les grands générateurs (achats, emplois, etc.). La MD est en effet la base de l'accès aux centralités et aux TP. Aménager de bonnes conditions pour la MD qui est privilégiée pour les courtes distances dans les centralités.
- Faire des TP une alternative crédible à la voiture.
Prioriser les TP, améliorer les temps de parcours et leur attractivité (régularité, confort, image). Combiner les TP à la MD pour lier entre eux les quartiers, les centralités et grandes polarités (achats, emplois, etc.) et les autres secteurs denses d'habitat de l'agglomération. Amener les TP au cœur des lieux de vies de la ville et dans les quartiers.
- Maîtriser les flux TIM
en hiérarchisant le réseau et en répartissant l'espace-rue plus équitablement également en faveur des TP et de la MD afin de maîtriser les accès et la circulation au centre-ville, limiter les flux de transit et de favoriser le report modal (limitation des nuisances). Améliorer la fluidité de la circulation dans les centres avec des vitesses adéquates, des dosages en entrée de ville, etc.
- Mettre en en place une politique de gestion de l'offre en stationnement uniforme
afin d'accueillir les usagers visés, et de limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie et ce principalement dans les espaces publics emblématiques.
- Favoriser prioritairement l'intermodalité
TP-MD (Bike & Ride, prise en charge des vélos dans les TP pour vaincre la pente, ascenseurs urbains) et TIM-TP pour les usagers non desservis des TP (offre Park & Ride).

7.3 Concept de mobilité multimodale

Le concept pour les transports met en avant un développement urbain axé sur la hiérarchie des TP. Les schémas des différents modes forment le concept multimodal :

- la **mobilité douce**, avec un réseau piéton maillé dense et des liaisons cyclables attractives desservant les centralités et facilitant l'accès aux gares, haltes et arrêts des TP, coordonné avec la trame paysagère ; un des grands enjeux consiste à trouver des synergies entre la MD et les "ascenseurs" (petits trains, funiculaires, véritables ascenseurs) pour vaincre la pente de la Riviera,
- les **transports publics**, qui prolongent la mobilité douce pour les longues distances, soit avec des lignes de bus urbaines et les "petits trains" dans l'agglomération, soit avec des lignes de bus régionales et le train pour l'échelle suprarégionale ; une amélioration de la cadence et du confort des lignes RER, RE et IR s'impose sur la ligne de Lausanne à Sion ; les TP ont pour caractéristique de pénétrer les cœurs des villes prioritairement aux TIM et de relier les centres urbains de manière rapide,
- les **transports individuels motorisés**, dont l'usage doit être maîtrisé à cause des limites techniques, financières et environnementales, mais qui resteront encore très présents dans une région avec de grandes zones d'habitat individuel de faible densité ; l'action sur l'urbanisation, en particulier sur les zones d'activités, de services, de commerces et de loisirs est l'enjeu fondamental du présent projet ; il s'agit ensuite d'organiser l'accessibilité pour préserver les zones de grande densité d'habitat des nuisances du trafic, de prioriser les transports publics et de revaloriser les espaces publics,
- le **stationnement**, autant public que privé, doit aussi contribuer au report modal ; la vitalité des commerces dans les petits centres et la tranquillité des quartiers incite à repousser les pendulaires hors des centres ; la construction de nouvelles places pour les pendulaires ne doit pas contrecarrer l'effet global recherché, il s'agira donc de bien implanter l'activité au bon endroit, avec une réduction conjointe et spécifique du stationnement; les parkings d'échange sont à prévoir de manière décentralisée, sur les axes forts des TP et le plus proche possible de l'origine.

Enfin des lignes d'action sont à développer dans le domaine de la gestion de la mobilité, des services de mobilité, de la tarification et du marketing (actions qui portent en principe sur l'ensemble des modes).

7.4 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

Coordination générale urbanisation – mobilité, avec priorité sur le développement axé sur la hiérarchie des TP (pas d'abord TIM, et ensuite TP comme accompagnement).

Politique volontariste d'implantation des activités, notamment les ICFF (pas de ghetto à voiture).

Réserver les secteurs avec une accessibilité optimale pour les TIM que pour les activités qui s'y prêtent (stockage, construction, logistique, etc).

7.5 Mesures de mobilité multimodale

Les mesures de mobilité multimodales se traduisent dans les mesures de mobilité, infrastructurelles et non-infrastructurelles développées pour chaque mode dont l'analyse et la conception sont présentées dans les chapitres suivants.

La prise en compte de tous les modes ensemble et de façon coordonnée donne toutefois naissance à des mesures spécifiques qui sont les mesures intégrées soit :

- Les nouvelles infrastructures routières (série 40)
- Les réaménagements routiers (y.c. l'espace public) (série 41x)
- Les parkings-relais (série 42)
- Les mesures de gestion de la mobilité (stratégie d'exploitation du réseau routier, marketing pour la mobilité durable, prestations de service, etc.)

Ces mesures sont présentées dans le volet opérationnel.

8. Sécurité

8.1 Analyse et enjeux de sécurité

Accidentologie

L'analyse de l'accidentologie a été menée moyennant deux sources d'information. L'une basée sur l'expérience locale (subjective), l'autre sur une méthode normée VSS (objective). Cette analyse présente uniquement la situation de l'agglomération Rivelac.

- L'inventaire d'endroits à concentration d'accidents ressortant de l'expérience des polices communales (indication subjective)
- L'inventaire établi par le Service des routes (VD) d'endroits à concentration d'accidents selon la norme VSS 641 716 pour la période 2006-2010 dans l'agglomération (indication objective)

Un endroit à concentration d'accident est, selon la norme VSS, "un tronçon routier (section courante ou carrefour) avec une accumulation d'accidents telle que les indicateurs caractéristiques critiques des accidents du tronçons ou du réseau sont dépassées". La norme définit encore les points noirs qui sont les endroits à concentration d'accidents où le nombre d'accidents est nettement plus élevé que dans les autres endroits. L'analyse menée dans le projet d'agglomération a considéré les endroits à concentration dans son ensemble.

L'analyse met en évidence les faits suivants :

- Il n'existe pas de problème sécuritaire majeur à Châtel-St-Denis selon l'expérience de la commune. Il existe en revanche quelques tronçons à concentrations d'accidents sur des routes de campagne des coteaux. Les causes de ces concentrations ne sont pas répertoriées. Hors localité, on peut néanmoins faire l'hypothèse que la sinuosité des routes, la visibilité parfois mauvaise en forêt notamment, et des vitesses élevées sont sujets à accidents

Ces tronçons ne concernent pas la problématique du projet d'agglomération mais l'entretien courant mené par le Service des routes.

- Il existe quelques endroits à tronçons d'accidents dans la ville des deltas en milieu urbain. Les points relevés sont listés ci-dessous et sont tous inclus à des tronçons routiers faisant l'objet d'une mesure intégrée de réaménagement (réaménagement global prenant en compte tous les modes de transports). Il s'agit des routes les plus chargées (entre 10'000 et 20'000 véh/j, 20'000 représentant les charges observées dans les centres-villes, et plus de 40'000 véh/j pour le carrefour au Sud de la jonction A9/A12 de La Veyre.
 - Corseaux/Vevey : route de Lavaux RC780a, carrefour Bergère (entrée Ouest de Vevey): mesures 41.17 et 41.28
 - Corsier-sur-Vevey/Vevey/St-Légier : viaduc de Gilamont-route de Rio-Gredon RC743b : mesure 41.19
 - Noville : carrefour RC780a/route d'Evian RC725b : mesure 41.25
 - Rennaz : carrefour RC780a/Jonction A9 Villeneuve : mesure 41.25
 - Rennaz : route de Chessel RC726c: mesure 41.13

- L'analyse menée par Police Riviera indique principalement l'axe de la RC780a dans la ville des deltas comme axe accidentogène (analyse subjective). En milieu urbain, les charges importantes et les nombreux "points de conflits" sur des axes fortement sollicités par une multitude d'utilisateurs tous modes confondus expliquent certainement également une part de ces concentrations d'accidents élevées. L'analyse a en effet identifié les problèmes sécuritaires sur des axes majeurs aux fonctions multiples et concernant tous les modes : circulatoire, accès et séjour. La RC780a est un axe important et structure la ville des deltas sur toute sa longueur. Sa fonction d'écoulement du trafic est souvent supplantée par d'autres fonctions présentes dans les centres comme l'accès aux commerces et services, lieu de flânerie et de rencontres (av. du Général-Guisan à Vevey entre autres ou la Grand-Rue à Montreux et Ville-neuve), etc.
 - L'entier de l'axe du littoral (RC780a) est concernée par des mesures de réaménagement intégré dont la priorisation et l'aménagement envisagés diffèrent selon le tissu urbain traversé (traversée centre ou axe urbain structurant) :
mesures (de Vevey à Rennaz) : 41.17, 41.28, 15.07, 41.20, 41.04, 41.21, 41.23, 41.05, 41.06, 41.30, 41.31, 41.10, 41.25

Enjeux

La problématique sécuritaire du réseau régional hors localité n'est pas abordée dans le projet d'agglomération. Elle est traitée dans l'entretien courant du réseau sous la responsabilité du Service des routes (VD) et du Service des ponts et chaussées (FR).

Le projet d'agglomération traite en revanche la problématique sécuritaire en milieu urbain. Il s'agit de réussir à améliorer les conditions de sécurité tout en conciliant les diverses fonctions supportées par des axes urbains et principalement lorsque tous les modes sont concernés et que les axes traversent des centres et centralités. Le but n'est pas d'éliminer les conflits en séparant strictement les fonctions et les flux, les gabarits en milieu urbain ne le permettent souvent pas et les enjeux de qualité d'espace public seraient bafoués. Il s'agit plutôt d'adapter les axes au contexte urbain traversé. Un aménagement et une gestion des circulations (vitesses, charges admissibles, priorisations TP, etc.) doivent permettre d'améliorer les conditions de sécurité de façon objective (diminution des accidents et de la gravité) et subjective (qualité des espaces publics, aisance et facilité des liaisons MD selon les lignes de désir d'un commerce à un autre par exemple, etc.).



Vevey, route des Chenevières (RC780a)
env. 20'000 véh/j

Endroit à concentration
Aménagement routier avec forte séparation des flux,
vitesses élevées, détours importants pour la MD,
espace public peu attractif



Vevey, av. Général-Guisan (RC780a)
env. 20'000 véh/j

Aménagement intégré en contexte urbain, vitesses
diminuées, liaisons MD multiples et directes (îlot
central continu), espace public attractif
> sécurité subjective améliorée

Figure 26 : Exemple de réaménagement routier avec amélioration sécuritaire subjective

Points faibles :

- Quelques endroits à concentration d'accidents sont recensés en milieu urbain sur le réseau cantonal
- La sécurité subjective n'est pas jugée optimale sur l'ensemble de l'axe urbain majeur de la ville des deltas : la RC780a

Enjeux :

Améliorer la sécurité objective et subjective en permettant aux axes routiers en milieu urbain d'assurer à la fois leur fonction circulatoire et d'espace public

8.2 Objectif de sécurité

8.2.1 Objectif général

Augmenter la sécurité

8.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils sont repris dans l'élaboration du **concept TIM** qui implique une adaptation du réseau routier au contexte urbain.

- Augmenter la sécurité objective
en diminuant le nombre et la gravité des accidents par la mise en place de mesures spécifiques à intégrer dans les mesures du projet d'agglomération (diminution des vitesses, extension des zones de modération du trafic, etc.).
- Augmenter la sécurité subjective
en tenant compte du contexte urbain dans les réaménagements, en apportant une attention particulière aux besoins des usagers faibles et en prenant en compte les fonctions économiques et sociales des lieux.

8.3 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

La prise en compte du contexte urbain est reprise dans le **concept TIM** qui vise une adaptation du réseau routier et des conditions de circulations au contexte urbain.

8.4 Mesures de sécurité

Les mesures sécuritaires du projet d'agglomération font partie des mesures intégrées de réaménagement des traversées de centres, des traversées de localités et des axes urbains structurants (séries 411, 412, 413) ainsi que des mesures d'aménagement des interfaces (série 15).

9. Transports publics TP

9.1 Analyse et enjeux TP

Accessibilité et offre TP

L'accessibilité en TP de l'ensemble de l'agglomération est encore imparfaite. Elle est satisfaisante vers l'extérieur grâce au chemin de fer dont les fréquences vont être augmentées et le matériel roulant renouvelé. Au sein même de l'agglomération, elle est bonne avec les chemins de fer de montagne (Blonay-Vevey, Chernex-Montreux) et l'axe fort trolleybus du littoral mais insuffisante en ce qui concerne le reste du réseau bus. De nombreux quartiers de la Riviera ne sont pas convenablement desservis (faibles fréquences, lignes en boucles) et ne sont pas reliés directement vers les centres. Toutefois, le réseau bus va bénéficier de quelques améliorations entre 2012 et 2013.

La **carte Analyse du niveau de desserte TP¹¹**, présentée ci-contre et en annexe au format A3, établie selon l'ancienne norme VSS 640 290 qualifie les arrêts TP selon leur niveau de service.

Classe A, niveau de desserte bon :

Gares de Vevey et de Montreux

Classe B, niveau de desserte moyen :

Haltes RER

Haltes des chemins de fer de montagne sur les tronçons Vevey-Blonay et Montreux-Chernex

Arrêts de la ligne urbaine 201 de trolleybus le long du littoral (non représenté sur la carte)

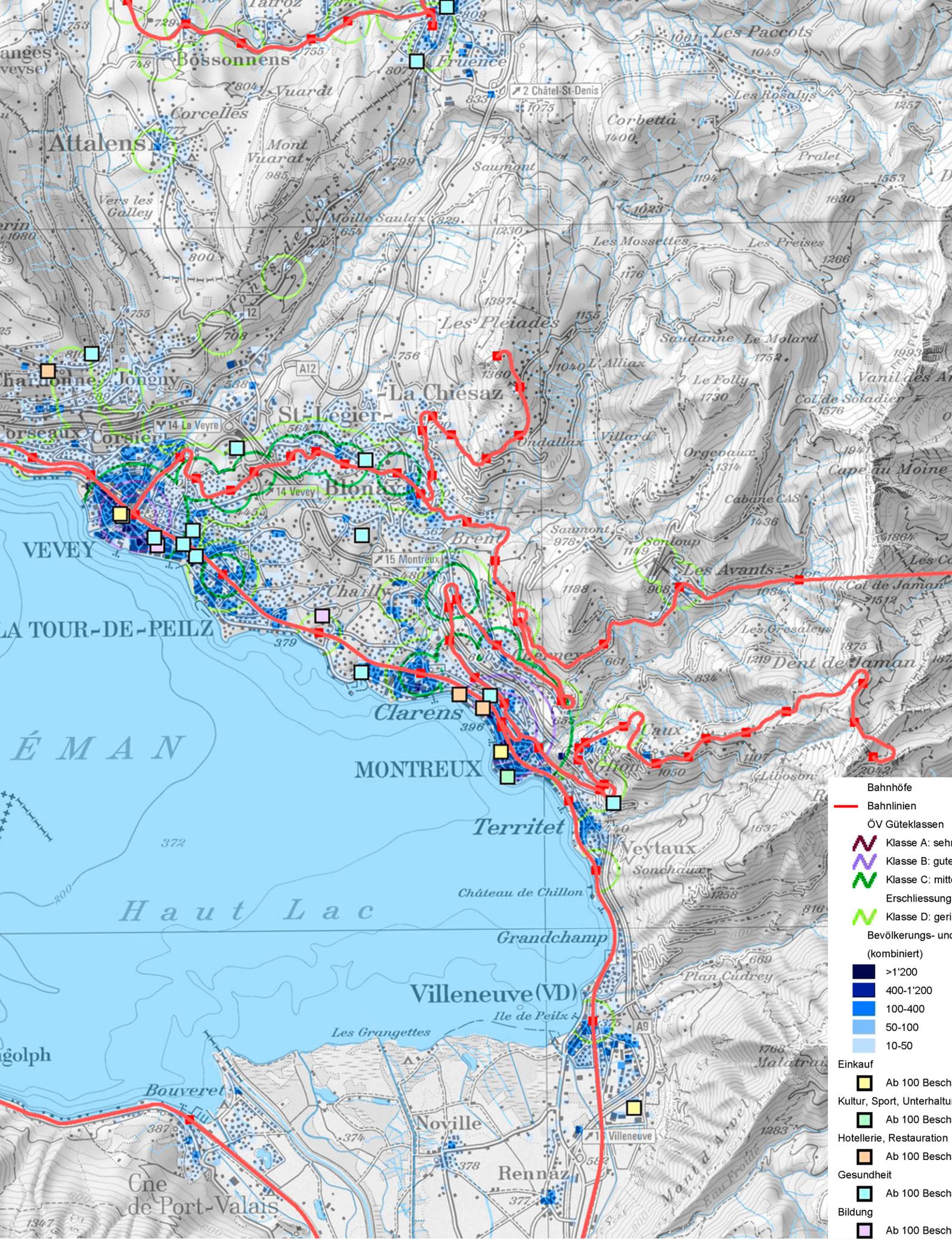
Classe C, niveau de desserte faible :

Haltes des chemins de fer TPF et des Rochers de Naye

Arrêts des autres bus urbains

Arrêts des bus régionaux

¹¹ Source : ARE (sans réseaux urbains VMCV. Le trolleybus obtient le même niveau de desserte que le train Vevey-Blonay soit niveau de desserte C à 300m et & entre 300-500m autour des arrêts).



Vu la faible taille de l'agglomération, les temps de déplacement au sein de l'agglomération ne représentent pas un problème majeur (à ne pas confondre avec les pertes de temps des TP occasionnés par les difficultés de circulation). Il faut relever l'avantage de la desserte parallèle le long du littoral avec le chemin de fer (rapide) et le trolleybus (densité des haltes) avec une synergie qui doit être utilisée (par exemple, le trajet de Vevey-gare à Rennaz en trolleybus durerait 40 min, contre 20 min en RER).

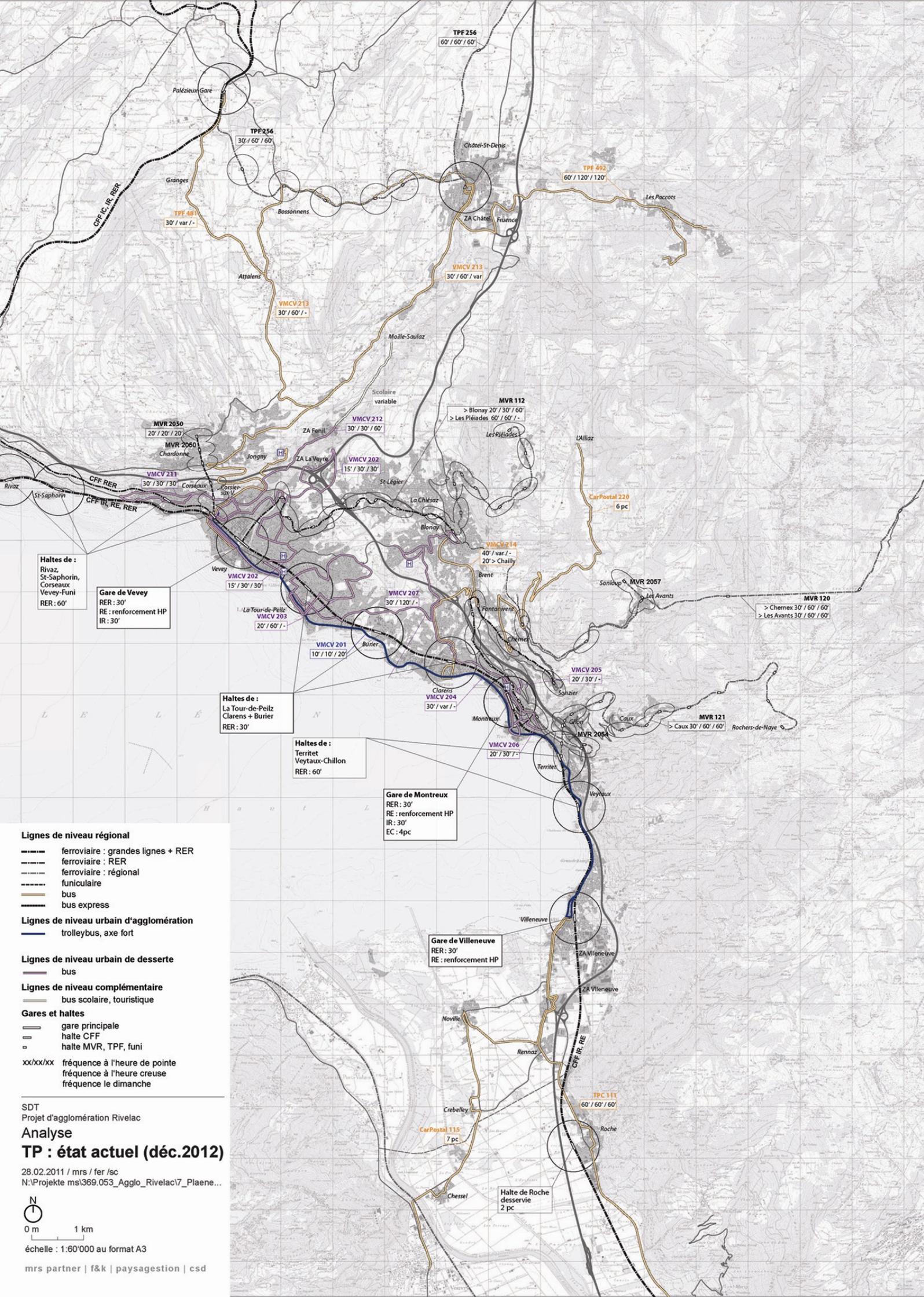
L'adhésion récente de la Riviera et de Villeneuve à Mobilis (communauté tarifaire vaudoise), devrait augmenter l'usage des TP.

L'augmentation de la qualité de desserte TP de l'ensemble de l'agglomération et non plus seulement des zones centrales et du littoral est un enjeu de taille.

Les réseaux de transports publics dans l'agglomération

L'agglomération est desservie par plusieurs réseaux de niveau suprarégional et régional (liaisons avec l'extérieur) de niveau local. La caractéristique de l'agglomération est de posséder un réseau dense de chemin de fer (CFF, MVR-GoldenPass, TPF). La connaissance détaillée de l'état actuel est importante pour l'évaluation du PA, car il est accordé une grande importance à l'amélioration des transports publics ainsi qu'au développement de l'urbanisation en relation avec la desserte TP.

La **carte Analyse Transports publics état actuel (décembre 2012)**, présentée ci-contre en en annexe au format A3, indique la desserte anticipée à fin 2012 des lignes ferroviaires et routières, régionales et urbaines avec fréquences. Cette anticipation d'une année permet d'intégrer des améliorations du réseau VMCV prévue entre fin 2011 (transformation de la ligne 211 en ligne urbaine et amélioration de la cadence) et fin 2012 (transformation de la ligne 212 en ligne urbaine jusqu'à Fenil avec amélioration de la cadence et modification du tracé de la ligne 202 avec augmentation de la cadence et desserte de la zone d'activités de La Veyre).



Haltes de :
Rivaz,
St-Saphorin,
Corseaux
Vevey-Funi
RER : 60'

Gare de Vevey
RER : 30'
RE : renforcement HP
IR : 30'

Haltes de :
La Tour-de-Peilz
Clarens + Burier
RER : 30'

Haltes de :
Territet
Veytaux-Chillon
RER : 60'

Gare de Montreux
RER : 30'
RE : renforcement HP
IR : 30'
EC : 4pc

Gare de Villeneuve
RER : 30'
RE : renforcement HP

Halte de Roche
desservie
2 pc

Lignes de niveau régional

- ferroviaire : grandes lignes + RER
- ferroviaire : RER
- ferroviaire : régional
- funiculaire
- bus
- bus express

Lignes de niveau urbain d'agglomération

- trolleybus, axe fort

Lignes de niveau urbain de desserte

- bus

Lignes de niveau complémentaire

- bus scolaire, touristique

Gares et haltes

- gare principale
- halte CFF
- halte MVR, TPF, funi

xx/xx/xx fréquence à l'heure de pointe
fréquence à l'heure creuse
fréquence le dimanche

SDT
Projet d'agglomération Rivelac
Analyse
TP : état actuel (déc.2012)
28.02.2011 / mrs / fer / sc
N:\Projet\ms\369.053_Aggllo_Rivelac17_Plaene...



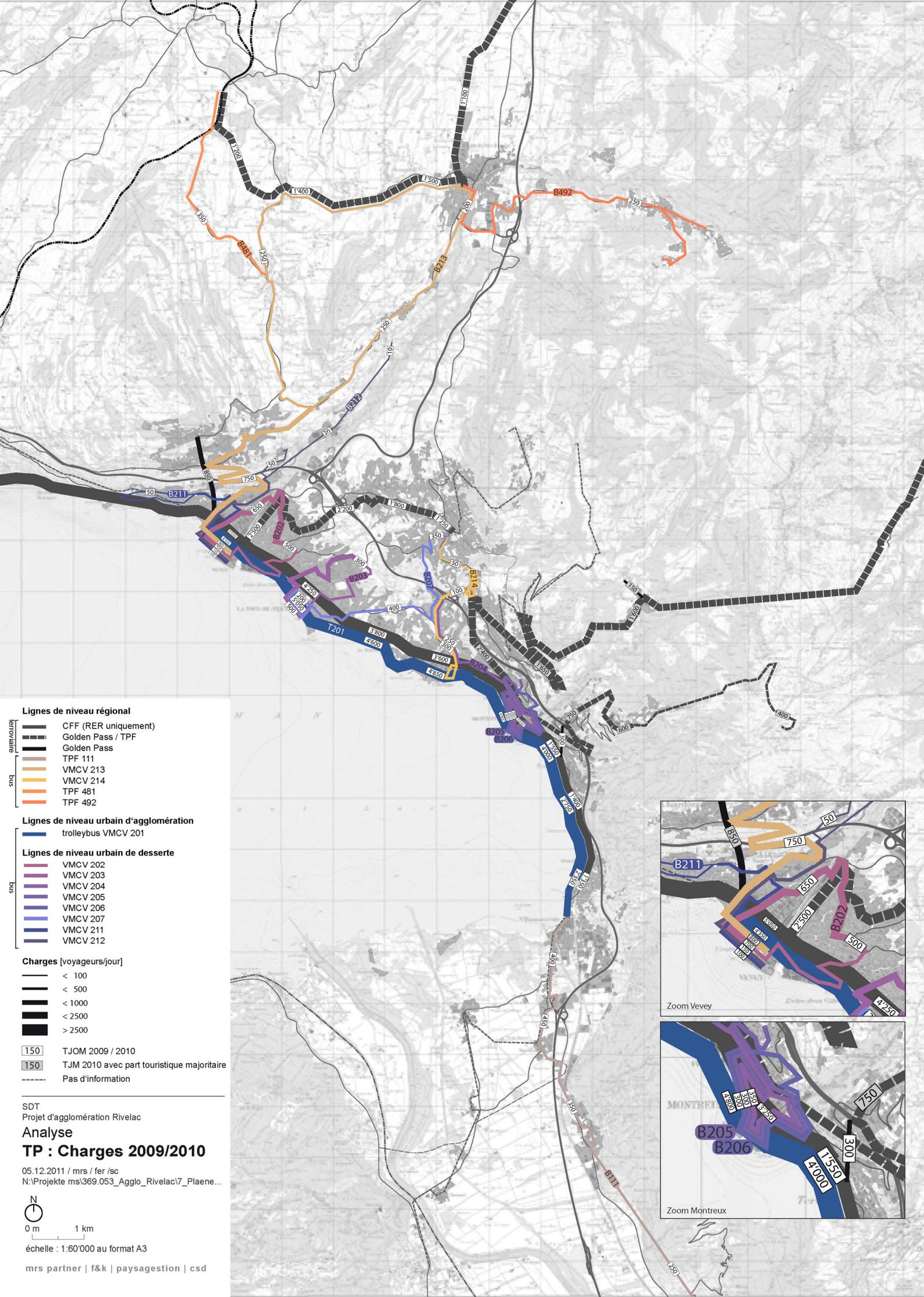
échelle : 1:60'000 au format A3

Charges TP actuelles

Il n'existe pas de système centralisé de statistique de l'ensemble des lignes de l'agglomération. Avec l'intégration à fin 2010 de la Riviera à la communauté tarifaire vaudoise Mobilis, les sociétés exploitantes des réseaux doivent cependant fournir des données issues de comptages. La qualité des données est donc variable. Des hypothèses ont été prises pour proposer un plan de charges uniforme pour l'agglomération afin d'indiquer autant que possible des chiffres correspondant au trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM) :

- Les charges fournies pour les bus TPF et pour les lignes ferroviaires et de funiculaires GoldenPass correspondent à la base à du trafic journalier moyen (TJM). Pour les lignes non touristiques, hypothèse a été prise de considérer 90% du trafic moyen annuel et de le ramener à un jour ouvrable en le divisant ensuite par 251, correspondant au nombre de jours ouvrables annuels. Le résultat est donc un TJOM. Concernant les lignes touristiques, les TJM ont été maintenus étant donné que la part touristique concerne une part importante voire majoritaire du trafic. La norme ne s'applique pas dans ce cas.
- Les charges obtenues pour les lignes urbaines VMCV correspondent aux comptages effectués tous les jours pendant une semaine de mai 2011. Les données du mardi 24 mai 2011 ont été extrapolées en TJOM en se basant sur la norme VSS SN 640 005a "courbes de variation caractéristiques et trafic journalier moyen (TJM)" permettant de ramener ces valeurs isolées à une valeur d'un jour ouvrable moyen.
- Des TJOM existent pour les autres lignes de bus régionales (VMCV; TPC).
- Les données des lignes CarPostal manquent mais peuvent être considérées comme faibles étant donné l'offre actuelle orientée sur les scolaires.

La **carte Analyse TP : charges actuelles**, présentée ci-contre en en annexe au format A3, indique les charges TJOM ou TJM 2009/2010 selon les sources. Il s'agit de charges journalières sur une section choisie (deux sens).



Lignes de niveau régional

- CFF (RER uniquement)
- Golden Pass / TPF
- Golden Pass
- TPF 111
- VMCV 213
- VMCV 214
- TPF 481
- TPF 492

Lignes de niveau urbain d'agglomération

- trolleybus VMCV 201

Lignes de niveau urbain de dessert

- VMCV 202
- VMCV 203
- VMCV 204
- VMCV 205
- VMCV 206
- VMCV 207
- VMCV 211
- VMCV 212

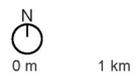
Charges [voyageurs/jour]

- < 100
- < 500
- < 1000
- < 2500
- > 2500

- TJOM 2009 / 2010
- TJM 2010 avec part touristique majoritaire
- Pas d'information

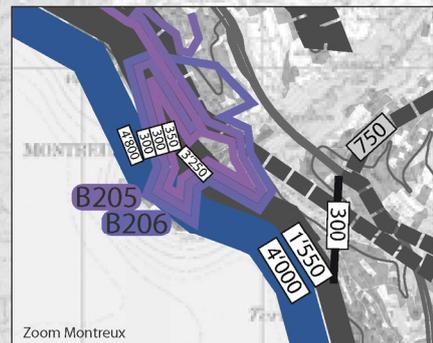
SDT
Projet d'agglomération Rivelac
Analyse
TP : Charges 2009/2010

05.12.2011 / mrs / fer / sc
N:\Projekte msi\369.053_Agglo_Rivelac7_Plaene...



échelle : 1:60'000 au format A3

mrs partner | f&k | paysagestion | csd



Capacités utilisées des réseaux de transport publics

Le croisement des cartes sur l'offre (TP état actuel 2012) et la demande (TP charges 2009/2010) permet d'évaluer la capacité utilisée des lignes du réseau. La capacité par type de véhicule ou composition permet déjà d'évaluer grossièrement l'usage d'une ligne (1 véhicule = 1 course par heure, il suffit ensuite de multiplier la capacité unitaire par le nombre de courses par heure pour obtenir la capacité de la ligne). Pour le GoldenPass, le nouveau matériel roulant prochainement mis en service a été pris en compte.

Capacité d'un véhicule ou composition

Type d'offre	Type véhicule exemples	Places assisés [pers]	Places debout [pers]	Capacité assis par sens [pers/h]	Capacité debout par sens [pers/h]	Capacité totale par sens [pers/h]	Capacité indicative par jour par sens [pers/j]	Capacité indicative par jour deux sens [pers/j]	Remarques
RE / RER	Flirt, Domino	160	300	112	210	322	2147	4'300	
Ch.de f. régional	Flirt, Domino	160	300	112	210	322	2147	4'300	
Golden Pass	GTW 9000	87	89	61	62	123	1027	2'100	1 véhicule 33 m
Axe fort tram	Tram		260		182	182	1820	3'600	
Axe fort bus	Bus articulé 18m		150		105	105	1050	2'100	
Ligne principale	Bus normal 12m		100		70	70	583	1'200	
Ligne secondaire	Bus normal 12m		100		70	70	467	900	
Ligne régionale	Bus normal	60		60		60	300	600	

Tableau 15 : Capacité d'un véhicule ou composition (évaluation avec facteur spécifique pour la part de l'heure de pointe selon le contexte de la ligne dans l'agglomération Rivelac)

Exemple : on lit sur la carte de l'offre 2012 que le trolleybus 201 a une fréquence de 10 minutes et sur la carte des charges actuelles que le tronçon le plus chargé comprend environ 5000 voyageurs par jour. Le tableau ci-dessus permet d'estimer à environ 6 x 2'000 la capacité totale de la ligne sur le tronçon le plus chargé, soit 12'000 voyageurs par jour. On en déduit que la ligne est actuellement utilisée à moins de 50%! Le passage à une exploitation par tram notamment nécessiterait au moins le doublement de la demande actuelle.

Le tableau suivant indique la capacité utilisée sur certaines lignes du réseau de l'agglomération. Il permet à partir de ces cas particuliers de tirer des enseignements pour l'ensemble du réseau. Un calcul intermédiaire, non reproduit ici, a permis d'évaluer la capacité des différentes offres TP sur l'agglomération, comme produit de la capacité des véhicules par la fréquence aux heures de pointe.

Demande de transports dans l'agglomération Rivelac (heure de pointe) et évaluation de la capacité utilisée

No de ligne	Section la plus chargée par jour [pers/j]	Localisation	Part de l'heure de pointe	Charge en section par heure [pers/h]	Direction de charge principale	Charge par sens déterminant par heure [pers/h]	Capacité indicative par sens par heure [pers/h]	Capacité utilisée	Remarques
CFF RER Lausanne Villeneuve	5'050	Vevey	15%	760	60%	460	640	72%	assis et debout
	5'050	Vevey	15%	760	60%	460	220	209%	que assis !
TPF chemin de fer Châtel Palézieux	1'500	Châtel St-Denis	20%	300	67%	200	220	91%	assis
VMCV 213 Vevey Châtel	800	Vevey	20%	160	67%	110	120	92%	assis
VMCV 213 Vevey Châtel	250	Jongny - Châtel	20%	50	67%	30	120	25%	assis
TPC 111 Aigle Villeneuve	450	Rennaz	20%	90	67%	60	60	100%	assis
Golden Pass Vevey Blonay	2'500	Vevey	12%	300	60%	180	240	75%	assis, 2 véh.
Golden Pass Montreux Les Avants	1'600	Les Avants	15%	240	67%	160	240	67%	assis, 2 véh.
VMCV 201 Vevey Villeneuve (trolley)	5'050	La Tour-de-Peilz	10%	510	50%	260	630	41%	
VMCV 201 Vevey Villeneuve (trolley)	2'350	Villeneuve	12%	280	60%	170	630	27%	
VMCV 202 Vevey Charmontey (boucle)	700	Vevey	12%	80	100%	80	280	29%	
VMCV 211 Vevey Corseaux	100	Vevey	12%	10	60%	10	140	7%	
VMCV 207 La Tour-de-Peilz Chailly Blonay	400	Le Vallon CESSEV	12%	50	60%	30	140	21%	
VMCV 206 Montreux Les Planches (boucle)	300	Montreux	12%	40	60%	20	140	14%	

Tableau 16 : Demande de transports TP dans l'agglomération et évaluation de la capacité utilisée (par sens sur la section la plus chargée à l'heure de pointe)

Cette analyse permet de tirer les enseignements suivants :

Le réseau RER est fortement sollicité et les voyageurs doivent se tenir debout aux heures de pointe. Cela explique bien la raison du renfort actuel du RE aux heures de pointe (non compris dans l'évaluation ci-dessus) et que des mesures doivent être prises pour augmenter l'offre (ce qui est prévu par les CFF).

Pour la ligne TPF Châtel-St-Denis – Palézieux, avec l'objectif d'offrir des places assises aux heures de pointe, l'offre devrait être aussi augmentée.

La ligne régionale VMCV Vevey-Châtel St-Denis est fortement fréquentée sur la Riviera et plus faiblement utilisée sur le tronçon Jongny-Châtel. Cela montre la nécessité de renforcer l'offre en milieu urbain (de Vevey à Jongny), en distinguant cette offre de celle à caractère plus régionale.

La ligne régionale TPC Aigle – Villeneuve qui a remplacé l'offre ferroviaire locale montre une capacité atteinte sur son tronçon le plus chargé à Rennaz. Une amélioration de l'offre serait nécessaire, tout en constatant que le niveau d'une offre ferroviaire potentielle dépasse très nettement la demande actuelle.

Le reste du réseau dans la Riviera est caractérisé par des lignes structurantes relativement bien chargées (Golden Pass ou petits chemin de fer, à considérer comme des trams dans l'agglomération, et la ligne de trolleybus 201), et de lignes secondaires de bus très faiblement utilisées. Cet écart ne peut s'expliquer que par une offre insuffisante et inattractive des lignes secondaires. On notera aussi une charge plutôt faible du trolleybus sur sa section de Villeneuve.

Le réseau ferré CFF (IR, RE, R, RER)

La croissance de la demande sur le réseau ferré est très forte sur l'arc lémanique non seulement entre Genève et Lausanne (+6.5% observés entre 2009 et 2010) mais depuis peu même plus importante entre Lausanne et la Riviera (+9.7%), voire Aigle. À titre de comparaison, la croissance moyenne nationale est de 8.4%¹² sur la même période. Le tronçon Lausanne-Montreux est en 2010 le deuxième tronçon le plus chargé de Suisse romande avec 23.6 personnes-km / km de ligne, soit la même charge que sur le tronçon Bâle-Oltén (24.9) et la moitié moins que le tronçon Genève-Lausanne (39.5¹³).

Ces fortes croissances corroborent le développement constaté plus fort que prévu de la population et des emplois sur la Riviera. Le matériel roulant du trafic régional renouvelé depuis 2009 et l'intégration de la Riviera dans la communauté tarifaire vaudoise Mobilis permettent de supposer que la demande de transports ferrés va continuer à s'accroître. Le canton de Vaud prévoit l'accroissement de la capacité par l'introduction d'une nouvelle liaison horaire RE à deux étages de Genève à Vevey d'ici 2013 et jusqu'à Aigle à l'horizon 2020. Les gares de Vevey et Villeneuve sont en passe de voir leurs quais se rallonger. Une nouvelle liaison horaire RE sera aussi introduite entre Fribourg et Romont en 2013 avec prolongement possible jusqu'à Palézieux voire Vevey à terme.

Si l'offre globale tend à se renforcer avec l'introduction des RE, il n'est en revanche pas aujourd'hui planifié de modifications significatives dans le réseau RER de la Riviera et encore moins au-delà, dans la plaine du Rhône. L'opportunité de prolonger le RER en direction d'Aigle à l'horizon 2018 est en cours d'étude (mandat de planification CFF/Vaud). À l'horizon 2030, les deux lignes horaires RER entre Lausanne et Villeneuve devraient desservir toutes les haltes existantes mais aucun développement du réseau n'est prévu à ce jour dans l'agglomération Rivelac.

Avec l'infrastructure existante, il n'est pas envisageable aujourd'hui de prolonger le RER dans sa forme planifiée (desserte de toutes les gares et haltes) au-delà de Villeneuve ni d'augmenter le nombre de haltes entre Lausanne et Villeneuve.

L'enjeu pour l'agglomération Rivelac consiste à développer une vision du réseau RER, et plus généralement ferroviaire, en collaboration avec les planifications supérieurs des CFF et du Canton, et ainsi renforcer la colonne vertébrale structurant la ville des deltas. Comme pour l'agglomération lausannoise, l'enjeu pour l'agglomération Rivelac consiste à offrir un bon niveau de desserte de ses haltes RER (amélioration de la cadence) comme support au fort développement qui y est planifié. De nouvelles haltes RER pourraient s'avérer pertinentes, selon les développements urbains envisagés dans l'agglomération (Vevey-Funi, Villeneuve-Tronchenaz et Roche avec amélioration de la desserte actuelle) tandis que des haltes très peu fréquentées, en marge de l'urbanisation et desservies par le réseau urbain de trolleybus pourraient ne plus être desservies (Veytaux-Chillon).

¹² Source : CFF Voyageurs 25.10.10. Ces chiffres doivent être relativisés car surévalués à cause des effets extraordinaires de l'ex-CISALPINO intégré dans les données. Ils permettent néanmoins une base de comparaison.

¹³ Source : CFF Voyageurs 25.10.10

Le réseau ferré GoldenPass (ex CEV, MVR, MOB)

Le réseau ferré du GoldenPass (GP) est organisé sur les gares de Vevey et Montreux avec correspondances depuis et vers Lausanne principalement.

Le réseau est aujourd'hui sous-utilisé. Les statistiques pendulaires de 2000 indiquent, par exemple, qu'entre Blonay et Montreux, seuls 12% des pendulaires vont à Vevey en TP, donc avec le train GP. La fréquentation croît cependant fortement depuis quelques années (+31% entre 2005 et 2010 entre Blonay et Vevey¹⁴). Le potentiel de croissance est encore très important avec une augmentation planifiée de la demande de +80% entre 2010 et 2030, toujours entre Vevey et Blonay. L'intégration des GoldenPass dans la communauté tarifaire vaudoise Mobilis devrait appuyer cette croissance.

L'offre doit être adaptée en conséquence, afin de permettre aux lignes du GoldenPass d'assimiler cette croissance. Des adaptations de l'infrastructure sont nécessaires pour accueillir de nouvelles compositions plus longues et assurer une meilleure fréquence. Une cadence à 20 minutes est envisagée à moyen terme entre Vevey et Blonay et à 30 minutes entre Montreux et les Avants. À plus long terme, il est visé une cadence de 15 minutes sur les deux lignes sur leurs tronçons urbains. Les adaptations nécessaires sont la mise aux normes de la gare de Vevey, dans un contexte de projet urbain, et la création de nouveaux points de croisements sur les deux lignes.

Le réseau ferré TPF

Le réseau est organisé sur les gares de Bulle, Romont et Palézieux, avec des correspondances depuis et vers Fribourg et Lausanne.

La ligne Palézieux-Châtel-St-Denis-Bulle-Montbovon (ligne 256) offre une cadence générale horaire avec renforcement de l'offre aux heures de points entre Palézieux et Châtel-St-Denis (cadence semi-horaire). De nombreuses haltes intermédiaires existent entre les deux localités mais ne sont desservies que sur demande.

Le projet de mise en place du RER fribourgeois impliquerait (étude en cours) la création d'une nouvelle gare à Châtel-St-Denis afin d'éviter le rebroussement actuel et ainsi gagner quelques minutes de temps de parcours et permettre d'assurer les correspondances aux deux extrémités. Ce projet n'est pas sans conséquence pour Châtel-St-Denis pour qui l'actuelle gare est idéalement située car au centre de la localité. Toutefois, une variante plausible pour la nouvelle gare n'éloignerait le bâtiment de la gare que d'une centaine de mètres environ. Enfin, le concept Romandie 2013 des CFF et des TPF ne permet malheureusement plus de garantir à Palézieux les correspondances de et vers Fribourg ce qui est problématique pour Châtel-St-Denis.

Le réseau routier TPF régional

Il s'agit de lignes de desserte régionale de rabattement sur les gares de Châtel-St-Denis et Palézieux. La demande est limitée tout comme le potentiel de développement.

La ligne Châtel-St-Denis – Les Paccots (ligne 492) a été récemment déviée afin de desservir les zones d'activités encore peu construites de Châtel-St-Denis. Selon le développement de ces zones, il sera peut-être nécessaire d'envisager un renforcement de la cadence sur le tronçon urbain.

¹⁴ Source : GoldenPass, 14.10.2010.

Le réseau routier TPC régional

La ligne 111 substitue le rôle de desserte régionale du chemin de fer depuis 2004 et rabat les régions sur les gares de Villeneuve et d'Aigle.

La demande est relativement faible mais le potentiel de développement existe avec le nouvel hôpital Riviera-Chablais de Rennaz et le développement du Haut-Lac. Cette ligne intéressante pour desservir complètement le secteur étendu des activités du Haut-Lac. La ligne pourrait être également déviée, entre Rennaz et Villeneuve-gare par les zones commerciales et industrielles de Villeneuve situées à l'Est de la voie de chemin de fer et aujourd'hui non desservies (besoin d'un véhicule supplémentaire). Sa fréquence doit être améliorée (de 60' aujourd'hui à 30' demain).

Le réseau routier CarPostal régional

Deux lignes sont présentes dans l'agglomération, entre Chernex à l'Alliaz (ligne 220) et entre Villeneuve et Vouvry (ligne 115). Leur niveau de service est limité aux besoins et principalement orienté sur les scolaires. Le potentiel de développement de la ligne 220 est faible mais celui de la ligne 115 est plus marqué car elle desservira le nouvel hôpital. Sa fréquence doit d'ailleurs être améliorée.

Le réseau routier VMCV régional

À l'horizon 2012, considéré comme état actuel anticipé, il ne reste qu'une seule ligne entièrement régionale sur le réseau VMCV : la ligne reliant Vevey à Châtel-St-Denis ou Bossonnens (213). Le prolongement des lignes entre Chailly et Blonay (214) appartient encore au trafic régional. Le prolongement entre Fenil et Moillesaulaz (212) bénéficie d'une desserte spéciale pour les scolaires.

La ligne 213 Vevey Châtel-St-Denis connaît un temps de battement très court en gare de Châtel-St-Denis mais reste gérable même avec une gare déplacée un peu plus à l'Ouest. Le temps de parcours de cette ligne est important et peu concurrentiel avec le TIM qui bénéficie de l'autoroute. L'enjeu consiste à analyser l'opportunité d'une nouvelle offre complémentaire rapide (équivalent au RER routier) entre Châtel-St-Denis et Vevey (gare), afin de raccrocher Châtel-St-Denis à l'agglomération et au réseau rapide d'agglomération (RER).

Le réseau routier VMCV urbain

Le réseau actuel s'est développé au cours des dernières décennies sans véritable concept. La ligne de trolleybus du littoral (201), véritable axe fort, est le socle de ce réseau urbain. Le reste des lignes est composé principalement de boucles communales couvrant le territoire mais n'offrant pas une accessibilité attractive. Quelques modifications prévues à court terme (2011-2012) apportent quelques améliorations mais de façon très sectorielles : transformation des lignes 211 et 212 en lignes urbaines et amélioration de la cadence, modification du tracé de la ligne 202 avec augmentation de la cadence et desserte de la zone d'activités de La Veyre.

Le réseau tel que prévu à fin 2012 peut être encore globalement amélioré afin d'accueillir le développement prévu pour l'agglomération à l'horizon 2030. En effet, le niveau de desserte reste parfois insuffisant avec des tracés peu attractifs (par exemple lignes 202, 203, 206). Quelques lignes desservent des quartiers peu denses en habitants et emplois (par exemple lignes 203, 207, 212). De manière générale et à l'exception de la ligne de trolleybus 201, le système s'adresse aux captifs, en particulier les scolaires, et n'est pas attractif pour les autres segments de la demande.

L'axe fort urbain du littoral exploité par le trolleybus va être prolongé à fin 2012 dans le Haut-Lac pour desservir l'hôpital. Les capacités offertes aujourd'hui par le trolleybus et une fréquence de 10 minutes sont pleinement suffisantes. La capacité peut à terme être augmentée avec une augmentation de la cadence, la mise en place de véhicules double-articulés et très éventuellement par la mise en place d'un tram. Toutefois, cette éventualité doit être vérifiée par une analyse sommaire de l'évolution de la demande prévue dans les approfondissements à mener (selon modèle multimodal de l'ARE). Il est toutefois peu probable qu'un tram se justifie sur l'ensemble de l'axe (alternance de secteurs plus ou moins denses) et notamment dans son prolongement dans le Haut-Lac. Au final, la fonction d'axe fort est primordiale et consiste à prioriser les véhicules TP tels qu'ils soient afin de garantir la meilleure vitesse commerciale possible et d'aménager l'axe afin de favoriser l'usage des TP (traitement des espaces publics, connexions MD des tissus bâtis connexes)

Un certain nombre de secteurs de relativement grande étendue ne sont pas desservis :

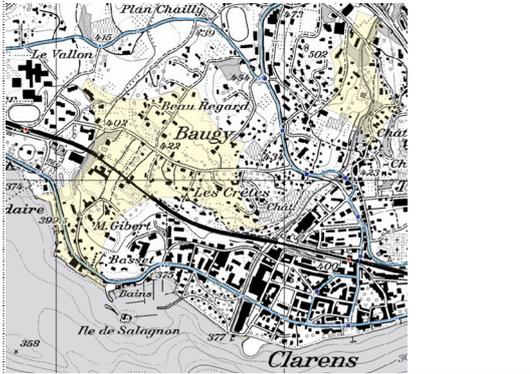
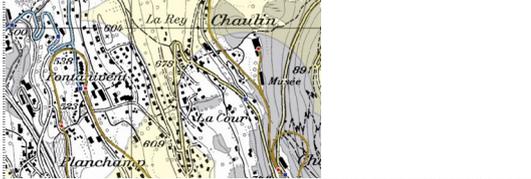
	<p>St.-Légier-La-Chiésaz – Blonay: le secteur Létéran, La Bailla, Les Chevalleyres est en dehors de la zone de couverture de 300m (généreusement compté vu la pente). A La Bailla et Les Chevalleyres il existe encore quelques zones non construites (réserves à bâtir au-delà des hameaux)</p>
	<p>Baugy: ce secteur situé entre la Tour-de-Peilz et Clarens est peu dense et se prête mal à une desserte TP, car en dehors des axes importants et trop éloigné des haltes chemin de fer.</p>
	<p>Blonay: le secteur de Chantemerle situé le long de la ligne historique du Blonay-Chamby</p>
	<p>Chaulin: aux environs de La Cour il existe un secteur non desservi mais parcouru par une ligne de CarPostal. Ce secteur pourrait être couvert avec un arrêt supplémentaire.</p>

Tableau 17: Secteurs actuellement non desservis par les TP (en tenant compte des projets VMCV 2011)

Un nouveau plan directeur pour le court terme a été récemment développé (Roland Ribi & Associés, 2007). Ce plan prévoit notamment d'abandonner la desserte par boucles au profit d'une desserte radiale, et de systématiser les fréquences.

Une analyse détaillée des lignes a été effectuée, puis comparée aux dispositions prévues par le plan directeur 2007, afin de fournir une base argumentée aux propositions à long terme du concept TP du projet d'agglomération, qui par ailleurs reprend la philosophie et la plupart des propositions du plan directeur 2007.

Vœux spécifiques complémentaires des communes

Les communes du Cercle de Corsier et de la Veveyse fribourgeoise souhaitent des liaisons performantes TP vers l'axe ferroviaire Lausanne-Berne (gare de Puidoux-Chexbres et gare de Palézieux). On peut constater en effet qu'il n'y a pas de liaison directe TP des communes des hauts vers la gare de Palézieux. Une telle liaison pourrait être envisagée en restructurant les lignes VMCV 213 et TPF 481, tout en restant de caractère régional (fonction de desserte des localités et de rabattement sur la gare à assurer conjointement). Pour les communes du bas, une liaison ferrée existe vers Puidoux-Chexbres et une nouvelle liaison TP en parallèle ne peut pas être envisagée. Pour les communes du haut, un rabattement sur l'interface funiculaire – ligne chemin de fer est possible, quoique peu attractif s'il faut à nouveau changer à Puidoux. Une nouvelle ligne "performante" pour le haut apparaît surdimensionnée (moins de 50 pendulaires en 2000 sortent de Chardonne – Jongny pour se diriger vers Chexbres, Puidoux, Fribourg et Berne ; cela représente 100 déplacements tout mode, ou 10 à 15 déplacements TP par jour!).

Pour accéder aisément au secteur d'activités de La Veyre depuis la région de Montreux, il est souhaité d'étudier un axe ferroviaire La Veyre – Planchamp (croisement de l'autoroute avec le chemin de fer Montreux – Les Avants), avec pour objectif d'assurer une liaison de mi-coteau essentielle pour le développement économique et urbain des secteurs proche de cet axe. Les mandataires ont déjà abordé cette problématique de liaison des villages du haut en rabattement vers les grands centres du bas, mais plutôt avec la réactivation de ligne existante Blonay-Chamby. Cette option a été abandonnée à cause de coûts prohibitifs, de faibles potentiels urbains et de conflits avec la préservation du paysage en cas de fort développement des secteurs nouvellement desservis. Il s'agit de poursuivre cette réflexion de connexion des urbanisations du haut entre elles et avec les grands centres du bas, mais plutôt au moyen de lignes de bus que d'un nouvel axe ferroviaire, qui ne pourrait à priori que longer l'autoroute (un autre tracé semble impossible à première vue aux mandataires). Une nouvelle ligne ferroviaire longeant l'autoroute remettrait fondamentalement en cause le projet d'agglomération actuel.

Points faibles :

- Un réseau urbain de bus peu attractif, sauf pour la ligne de trolleybus du littoral, avec cependant des améliorations en cours.
- Pas de concept pour le développement de l'offre RER, en particulier en direction d'Aigle (en cours de planification)
- Le développement urbain a "tourné le dos" aux petits trains, avec une très faible demande (2000) des villages des coteaux vers les centres de l'agglomération. Présence de P+R au cœur de la ville des deltas alors que le changement de mode TIM/TP pourrait se faire bien plus en amont
- Difficulté à assurer les correspondances avec la position actuelle de la gare de Châtel-St-Denis ; pas de liaison ferrée directe vers la Riviera (ligne désaffectée puis supprimée en 1969)
- Faible fréquentation liée à un potentiel peu important et une attractivité médiocre (mauvaise lisibilité, temps de parcours peu concurrentiel avec la voiture, fréquences faibles)
- Hormis l'axe fort du littoral, le réseau urbain n'est pas attractif. Il sera cependant progressivement amélioré sur la base d'un plan directeur récemment élaboré

Enjeux :

Monter en puissance le système hiérarchisé des TP chemin de fer et bus et orienter l'urbanisation sur le système hiérarchisé TP.

Renforcer la colonne vertébrale de la ville des deltas (vision pour l'offre RER) et développer l'urbanisation autour des gares et haltes RER.

Améliorer l'offre TP et adapter les infrastructures pour répondre à l'augmentation récente de la demande, et par la suite l'attiser.

Améliorer les interfaces et leur accès : développer l'urbanisation autour des haltes, améliorer les liaisons des quartiers vers les haltes, offrir du stationnement intermodal (B+R, P+R).

Développer le RER fribourgeois et améliorer les correspondances.

Rechercher une liaison rapide routière de Châtel-St-Denis vers la Riviera comme "remplacement" du chemin de fer.

Améliorer les lignes régionales qui complètent l'offre chemin de fer comme liaisons rapides, et orienter l'urbanisation sur cette offre.

Eviter de développer l'offre sur la demande des captifs (scolaires, etc.) et viser un réseau attractif d'agglomération.

9.2 Objectifs TP

9.2.1 Objectif principal

Rendre efficace le réseau des transports publics en développant un réseau hiérarchisé

9.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils contribuent à l'élaboration du Concept Transports Publics développé plus loin.

- Développer le RER et renforcer son usage au sein de l'agglomération
pour les liaisons rapides et puissantes, offrant d'importantes capacités. Ce système est complémentaire et à superposer au système urbain. Etudier l'implantation de nouvelles haltes RER selon les situations urbaines existantes et projetées. Orienter le développement urbain prioritairement sur les gares et haltes RER. Mettre en valeur l'espace public et les accès aux haltes. Connecter Châtel-St-Denis à ce réseau rapide en mettant en place une nouvelle liaison rapide par bus (RER routier)
- Mettre en valeur l'axe fort urbain du littoral
qui représente la desserte structurant l'urbanisation complémentaire à la ligne de chemin de fer. Prioriser les véhicules sur l'axe (priorités aux carrefours, sur certains tronçons et aux arrêts; sites propres et/ou dosage du trafic). Fortement requalifier l'espace public.
- Renforcer l'usage des trains de montagne et funiculaires.
Mettre en valeur l'espace public et les accès aux haltes. Améliorer les cadences. Orienter le développement urbain autour des haltes.
- Développer un réseau bus structurant d'agglomération
afin d'offrir toutes les combinaisons possibles de déplacements au sein de l'agglomération. Orienter le développement urbain à long terme le long de ces axes. Prioriser les bus aux carrefours. Requalifier l'espace public sur les tronçons urbains/traversées de localités.
- Développer le réseau bus urbain
afin de desservir finement les quartiers et offrir une accessibilité directe aux principaux centres d'intérêts (pôles générateurs, centres-villes, etc.).
- Mettre en place une offre complémentaire
pour les zones mal desservies et peu denses (coursives scolaires, transport à la demande TAD, etc.).
- Mettre en valeur la complémentarité entre les différents moyens TP.
Utiliser les connexions entre les lignes pour permettre une accessibilité multiple. Gérer les interfaces afin d'offrir des correspondances directes et des temps de parcours attractifs.

9.3 Concept TP

Niveau suprarégional et régional

Le concept, explicité par le **schéma Principe TP régional et suprarégional**, présenté ci-contre et en annexe au format A3, se base sur les planifications supérieures de développement de l'offre (Concept Romandie 2013) mais prévoit également de renforcer la structuration de l'agglomération par le rail à plus long terme. Ce renforcement se traduit par une vision de l'offre ferroviaire pour l'agglomération ayant des répercussions sur la planification sur un territoire évidemment bien plus vaste (besoin de coordination). Cette vision repose principalement sur la volonté de différencier et hiérarchiser la desserte ferroviaire en fonction de l'importance urbaine des gares et haltes. Le réseau ferré bénéficie d'une offre hiérarchisée aujourd'hui déjà en place. Le PA Rivelac s'appuie sur cette offre et indique des principes qui permettent la concrétisation du schéma d'agglomération :

- Le réseau des grandes lignes Intercity (IC) / Eurocity (EC) et Interregio (IR) n'est pas modifié dans l'agglomération. Les principales villes-centres doivent être desservies à ce niveau (Montreux dans la Riviera pour le niveau EC, s'agissant d'une offre orientée majoritairement sur le tourisme et les voyages internationaux). Le reste des villes-centres des agglomérations et centres cantonaux est desservi par le niveau IR.
- Le réseau Regio Express (RE) est développé conformément à la volonté des CFF et permet une desserte renforcée des villes-centres ainsi que des centres régionaux (St-Maurice, Bex, Aigle et Villeneuve sur la ligne du Simplon ainsi que Palézieux et Puidoux-Chexbres via la ligne Puidoux-Vevey, dans le cadre d'une vision de développement en cours d'étude).
- Le Réseau Express Régional (RER) / Regio (R) devrait être prolongé jusqu'à Aigle afin de prolonger l'indispensable structuration de la ville des deltas par le chemin de fer et l'étude de la création ou réactivation de haltes RER de Vevey-Funi et de Roche.

Le concept différencie les deux niveaux de desserte RER et R. Le niveau RER s'applique aux haltes incluses dans les périmètres d'agglomération ou les centres régionaux, polarisant un développement urbain important (tâche grise sur le schéma). La cadence s'élève à 30 minutes. Le niveau R s'applique aux haltes secondaires, hors agglomérations ou centres régionaux, dont la faible demande et le potentiel de développement limité voire nul ne justifie pas une cadence plus élevée que 60 minutes. À titre indicatif, il s'agit des haltes de Villette, Epeisses, Rivaz et St-Saphorin dans le Lavaux ainsi que des autres haltes secondaires sur la ligne Vevey-Fribourg et Palézieux-Bulle. La différenciation de niveau de desserte se concrétise avec deux lignes R/RER, dont l'une dessert toutes les haltes/gares et l'autre, accélérée, seules les haltes de niveau RER. Ce type d'exploitation doit être vérifié et planifié dans un périmètre dépassant celui de l'agglomération (mandat de planification CFF-Vaud).

Deux nouvelles haltes sont proposées sur la ligne du Simplon : Vevey-Funi et Roche (amélioration de la desserte). Ces haltes permettraient de supporter un développement urbain important prévu par le schéma d'agglomération. En parallèle, le maintien de haltes faiblement fréquentées doit être questionné s'il en dépend la possibilité d'ouvrir de nouvelles haltes support de développement urbain. Les coûts de mise aux normes ne se justifient pas forcément. À titre indicatif, il s'agit par exemple de la halte de Veytaux-Chillon (moins de 100 montées/descentes chaque jour) dont l'utilisation est faible et qui ne draine pas non plus les 300'000 visiteurs annuels du château de Chillon qui utilisent majoritairement la ligne de trolleybus VMCV depuis Montreux. La halte de Villeneuve-Tronchenaz, proposée dans la pré-étude, n'a quant à elle plus raison d'être avec les planifications en place et le développement

de l'urbanisation le long de l'axe de la route cantonale RC780a en direction de Rennaz (axe trolleybus).

Le PA Rivelac est conscient des problèmes de saturation de la ligne du Simplon et que l'implantation d'une nouvelle halte doit se faire aujourd'hui au détriment d'une autre. Toutefois, il s'agit là d'exposer une vision du développement qui est conditionné par la création de nouvelles haltes.

À Châtel-St-Denis, la nouvelle halte de Trémont (en lien avec l'école secondaire et la zone d'équipements publics) n'a également plus raison d'être étant donné qu'une nouvelle gare centrale doit voir le jour en entrée de ville Ouest à proximité directe de l'école secondaire.

- Le réseau de chemins de fer de montagne peut être hiérarchisé selon plusieurs niveaux de service : "tram" / R / RE. Le niveau de service "tram" correspond à une cadence élevée (15 minutes) et un niveau de desserte très fin (haltes très nombreuses). Ce niveau s'applique aux coteaux urbanisés de la Riviera et doit structurer un développement urbain autour des lignes concernées (Vevey-Blonay et Montreux-Chernex). Le niveau R correspond à la desserte horaire de toute la ligne, dans son prolongement en zone de montagne. Ce niveau peut encore être accéléré pour atteindre le niveau RE, ce qui est le cas du GoldenPass entre Montreux et Zweisimmen, par exemple.

L'augmentation prévue de la demande et le développement d'un niveau de service d'agglomération de type "tram" pour les chemins de fer de montagne, et donc une fréquence visée à 15 minutes, impliquent de nombreuses mesures ferroviaires comme la création de points de croisements. À long terme, l'enfouissement de la ligne GoldenPass est envisagé à Blonay en aval de sa gare sur le tronçon coupé trois fois par la route cantonale. Avec une fréquence envisagée de 15 minutes, les passages à niveaux actuels verront en effet leurs barrières baissées toutes les 7 minutes ce qui n'offre pas de bonnes conditions de sécurité avec l'écoulement du TIM sur les routes. La gare de Vevey doit encore être réaménagée pour le trafic RER mais également pour le GoldenPass dont les quais doivent être mis aux normes et rallongés en vue d'accueillir de nouvelles rames plus longues.

Une nouvelle halte est prévue entre Chernex et Fontanivent, dans les hauts de Montreux, support du développement urbain prévu dans cette région.

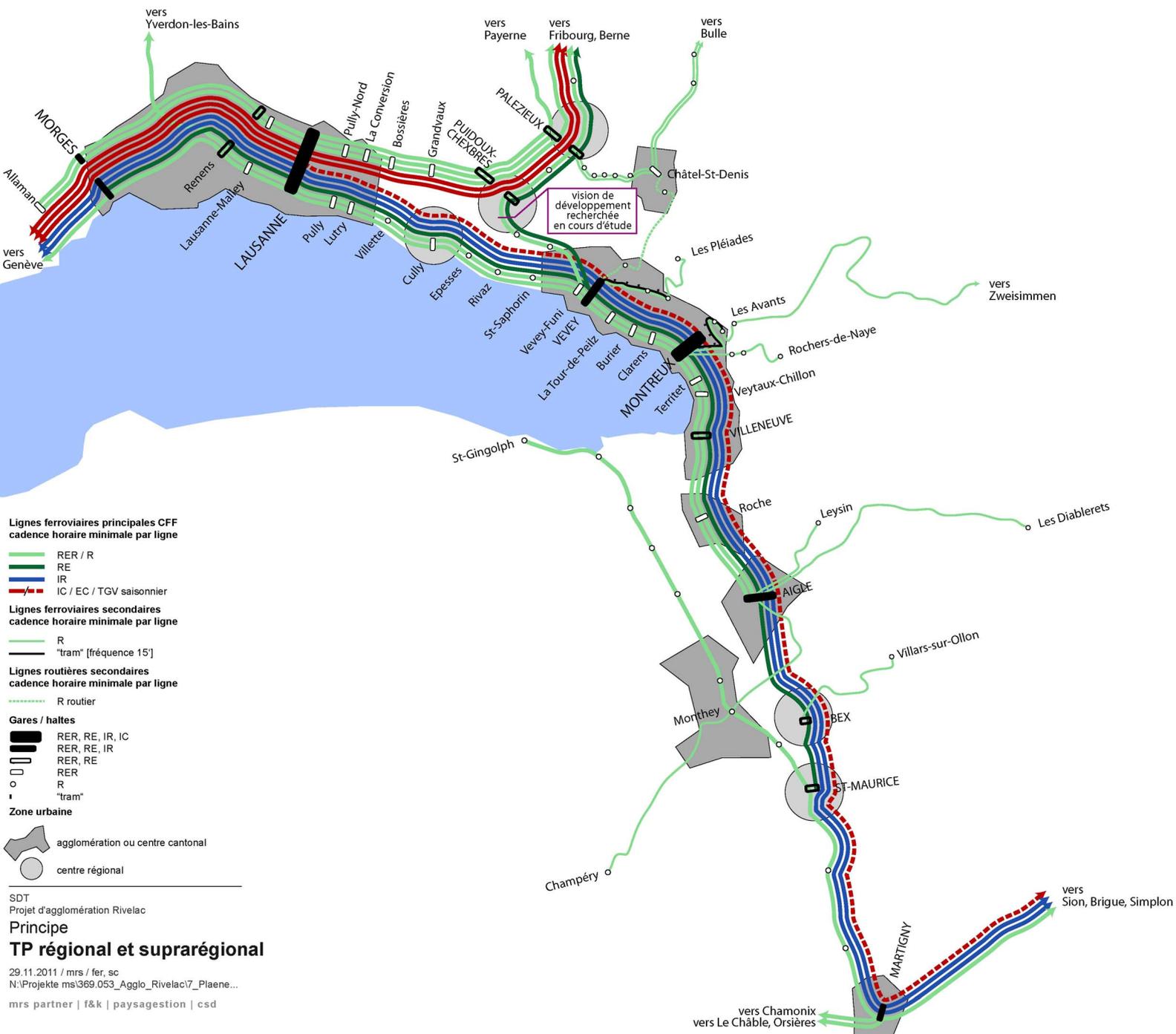


Figure 27 : Concept TP supraregional

Niveau d'agglomération

Le concept prévoit une desserte performante de la ville des deltas dans le sens horizontal, ainsi qu'un développement important des liens verticaux des villages des coteaux vers les centres de la ville des deltas et son axe majeur.

Le concept s'appuie et renforce l'axe fort urbain majeur de l'agglomération (chemin de fer, desserte rapide, et ligne trolleybus, desserte fine, en parallèle) ainsi que les deux liaisons fortes urbaines vers les centres de Vevey et Montreux (petit chemin de fer fréquent qui devient un "tram"). Il s'agit ensuite de compléter ce système de base avec des liaisons directes des villages des coteaux vers les centres de la ville des deltas, en desservant au passage les quartiers les plus importants et les grands générateurs. Enfin une série de liaisons secondaires complètent le sys-

tème pour obtenir une couverture complète du territoire. Ce système comporte plusieurs éléments caractéristiques :

- Un "X" Blonay - Montreux et Vevey – Chernex, avec un point de rencontre à Chailly. Ce dispositif permet une nouvelle mise en réseau des villages du coteau avec la ville des deltas. La branche minimale Vevey - Chernex serait La Tour-de-Peilz – Fontanivent. A Chailly, il s'agirait de mettre en place un rendez-vous (rencontre de plusieurs lignes dans la minute).
- Une liaison structurante très directe le long de l'avenue de Gilamont, ligne reliant toutes les zones d'activités de la gare à Fenil en passant par la Veyre. Cette ligne permettrait aussi de desservir les quartiers de Charmontey avec l'aide d'un ascenseur urbain. Il s'agit à terme d'évoluer vers une desserte alternative de la Veyre continue et sans boucle vers Fenil, avec des compléments d'accès piétons de la route de Fenil vers les secteurs d'emplois.
- Un axe fort prolongé au Sud avec la ligne de trolleybus prolongée au Sud de Villeneuve jusqu'à Rennaz et le nouvel hôpital intercantonal. Elle est le support du développement urbain planifié autour de la RC780a (PPA des Fourches, dans le cadre du secteur stratégique du Haut-Lac).
- Une liaison régionale rapide par route nécessaire si l'on veut jouer la complémentarité de la Riviera avec Châtel-St-Denis. Cette liaison partirait de la gare de Vevey en direction de la gare de Châtel, avec seulement un arrêt dans les zones d'activités de La Veyre.
- Un réseau de lignes régionales qui permet une desserte de l'entier de l'agglomération, sans toutefois représenter une alternative à la voiture comme le sont les lignes du réseau développées ci-dessus.

Gestion des interfaces

Comme expliqué plus haut, le concept prévoit l'amélioration des liaisons verticales qui sont des rabattements des villages des coteaux sur les centres de la ville des deltas et l'axe TP horizontal (RER + trolleybus). Les interfaces doivent être aménagées de façon à rendre les transbordements très attractifs. Le concept TP l'intègre dans son catalogue de mesures également (cf. mesures de la série 15) et met l'accent prioritairement sur les interfaces des gares principales de Vevey et de Montreux mais également les interfaces régionales, notamment Villeneuve, Clarens et Châtel-St-Denis. Un nouveau passage sous-voies doit être mis en place à Vevey depuis les futurs nouveaux quais GoldenPass pour accéder aux autres quais CFF ainsi qu'à une place de Gare totalement réaménagée à moyen terme pour réorganiser les arrêts de bus urbains. À Montreux également, la place de la Gare et le tronçon routier correspondant doivent être repensés pour faciliter les correspondances et offrir une place beaucoup plus généreuse à la MD que ce n'est le cas actuellement. À Villeneuve et Châtel-St-Denis, les interfaces doivent être nouvellement créées, dans le cas du prolongement de la ligne de trolleybus dans le premier cas et dans le cas du déplacement de la gare dans le deuxième.

Priorisation des TP sur le réseau routier

Le concept TP explicité ci-dessus, et notamment le réseau de bus ne saurait fonctionner sans des aménagements spécifiques sur les axes routiers. La circulation des bus doit être priorisée et fluide, les accès aux arrêts facilités et lisibles, etc. Le concept demande également une série de mesures de réaménagements routiers en faveur des TP. Ces réaménagements font partie des mesures intégrées (série 41x). Ces mesures sont à mettre en lien avec le concept d'exploitation à mettre en place pour gérer le trafic TIM et la circulation des TP dans les centres de Vevey et de Montreux afin de garantir la bonne marche du système dans son ensemble.

Intermodalité

Ce point est développé au chapitre 12 Stationnement.

Le **schéma Principes Transports publics** présenté ci-contre et en annexe au format A3 traduit les objectifs et principes de la manière suivante :

	<p>Axe fort urbain majeur de l'agglomération</p> <p>Renforcer la desserte parallèle du chemin de fer rapide et de forte capacité (RER, arrêts éloignés) et de la ligne principale trolleybus (arrêts rapprochés) qui traverse des zones urbanisées denses (forte densité d'habitants et d'emplois, nombreux services et équipements de rayonnement régional et suprarégional).</p>
	<p>Liaisons fortes urbaines vers les centres de l'agglomération</p> <p>Renforcer les liaisons directes et rapides par voies ferrées (petit chemin de fer, funiculaire) des grandes zones urbanisées vers les centres principaux (Vevey, Montreux) et leur gare (rabattement avec correspondance pour des relations suprarégionales)</p>
	<p>Liaisons principales urbaines vers les centres et l'axe fort de l'agglomération</p> <p>Développer des liaisons directes par bus de grandes zones urbanisées vers les centres principaux (Vevey, Montreux) et l'axe fort (rabattement)</p>
	<p>Liaisons secondaires complémentaires urbaines vers les centres et l'axe fort de l'agglomération</p> <p>Développer, en complément des liaisons principales, des liaisons directes par bus des zones urbanisées et des grands générateurs vers les centres (Vevey, La Tour de Peilz, Clarens, Montreux, Villeneuve) et l'axe fort (rabattement)</p>
	<p>Liaisons régionales et suprarégionales rapides (chemin de fer)</p> <p>Assurer des liaisons rapides à forte capacité internes à l'agglomération et des liaisons rapides externes régionales (haltes RER et RE) et suprarégionales (haltes RE et IR)</p>
	<p>Liaison régionale rapide (route)</p> <p>Mettre en place une liaison rapide interne par bus en addition du réseau chemin de fer (R-bus)</p>
	<p>Liaisons régionales (route)</p> <p>Assurer des liaisons directes sans transbordement des localités de la région vers les centres et haltes du réseau régional ferré</p>

Tableau 18: Légende du schéma Principes Transports publics (TP)



Le plan **Concept Transports publics** donne la structure future du réseau TP destiné à orienter le développement urbain de l'agglomération. Ce plan est présenté ci-après et en annexe au format A3.

Son contenu est les suivant :

Structure TP-urbanisation

	Axe fort urbain majeur Orienter et connecter l'urbanisation sur cet axe, favoriser une grande mixité, fortement qualifier l'espace public.
	Corridor urbain mixte principal Orienter et connecter l'urbanisation sur cet axe, y développer la mixité.
	Corridor urbain mixte secondaire Orienter et connecter l'urbanisation sur cet axe, y développer une certaine mixité.

Lignes de niveau régional

	Ferroviaire : grandes lignes + RER Assurer une desserte hiérarchisée selon la typologie urbaine : Vevey et Montreux : Grandes lignes + RE + RER Villeneuve : RE + RER Autres haltes : RER
	Ferroviaire : RER Assurer une fréquence de 30 minutes des haltes RER urbaines au sein de l'agglomération, y.c. Châtel
	Ferroviaire : régional Assurer une fréquence de 60 minutes pour les haltes secondaires (p. ex. : les Pléiades, les Avants, Rochers-de-Naye)
	Bus Assurer une fréquence de 60 minutes pour les lignes régionales, étudier une amélioration de la cadence selon la situation et l'opportunité (p. ex. : lignes vers Attalens ou Roche-Aigle)
	Bus express Assurer une fréquence de 60 minutes, voire plus aux heures de pointe, pour relier directement Châtel-St-Denis et ses zones d'activités aux zones d'activités de La Veyre et à Vevey gare.

Lignes de niveau urbain d'agglomération

	Funiculaire Assurer une fréquence de 15-20 minutes pour le funiculaire du Mont-Pèlerin support d'une urbanisation à densifier.
	Ferroviaire "tram" Assurer une fréquence de 15-20 minutes pour les chemins de fer de montagne jouant le rôle de tram, donc de desserte fine, dans une urbanisation compacte (Vevey-Blonay et Montreux-Chernex-Sonzier)
	Trolleybus, axe fort Assurer une fréquence de 10 minutes voire 7.5 minutes pour l'axe fort du littoral, axe structurant majeur de l'agglomération.
	Bus structurant Assurer une fréquence de 30 minutes pour des bus structurant des corridors de développement au sein de l'agglomération.

Lignes de niveau urbain de desserte

	<p>Bus</p> <p>Assurer une fréquence de 15-30 minutes, selon la situation urbaine, pour les bus de desserte fine des quartiers.</p>
---	---

Lignes de niveau complémentaire

	<p>Bus scolaire, touristique</p> <p>Assurer un service limité aux besoins selon quelques situations particulières (scolaires de Moillesaulaz, tourisme de l'Alliaz)</p>
	<p>Transport à la demande</p> <p>Assurer un service limité aux besoins, sur demande, de la zone faiblement dense des hauts de St-Légier – la Chiésaz.</p>

Gares et haltes

	<p>Assurer une desserte hiérarchisée selon la typologie urbaine :</p>
	gare grandes lignes + RE + RER : Vevey et Montreux
	gare RE + RER : Villeneuve
	halte RER : toutes haltes du littoral incluses dans l'agglomération
	halte GoldenPass, TPF, funi : desserte différenciée selon typologie urbaine

Interfaces

	<p>Interface principale</p> <p>Assurer les correspondances entre les trains grandes lignes et les trains/bus régionaux. Aménager des transbordements faciliter, fortement mettre en valeur et animer l'espace public de l'interface (commerces, services).</p>
	<p>Interface régionale</p> <p>Assurer les correspondances entre les trains et/ou les bus structurants et régionaux. Aménager des transbordements faciliter, mettre en valeur et animer l'espace public de l'interface (commerces, services de proximité) selon les situations.</p>
	<p>Interface locale</p> <p>Assurer les correspondances entre les lignes de bus/trains localement et selon l'opportunité.</p>

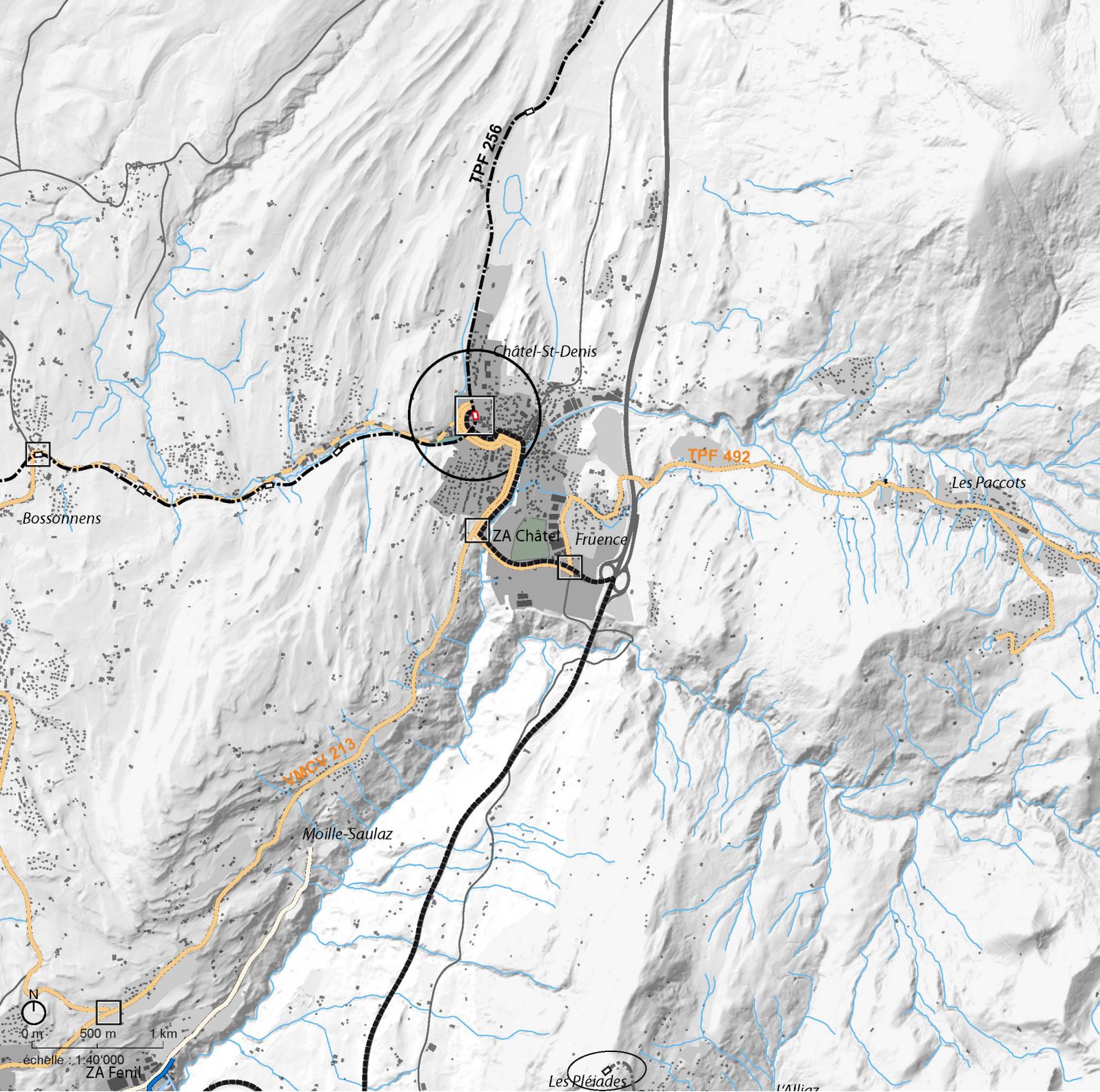


Figure 28 : Plan Concept TP : Châtel-St-Denis

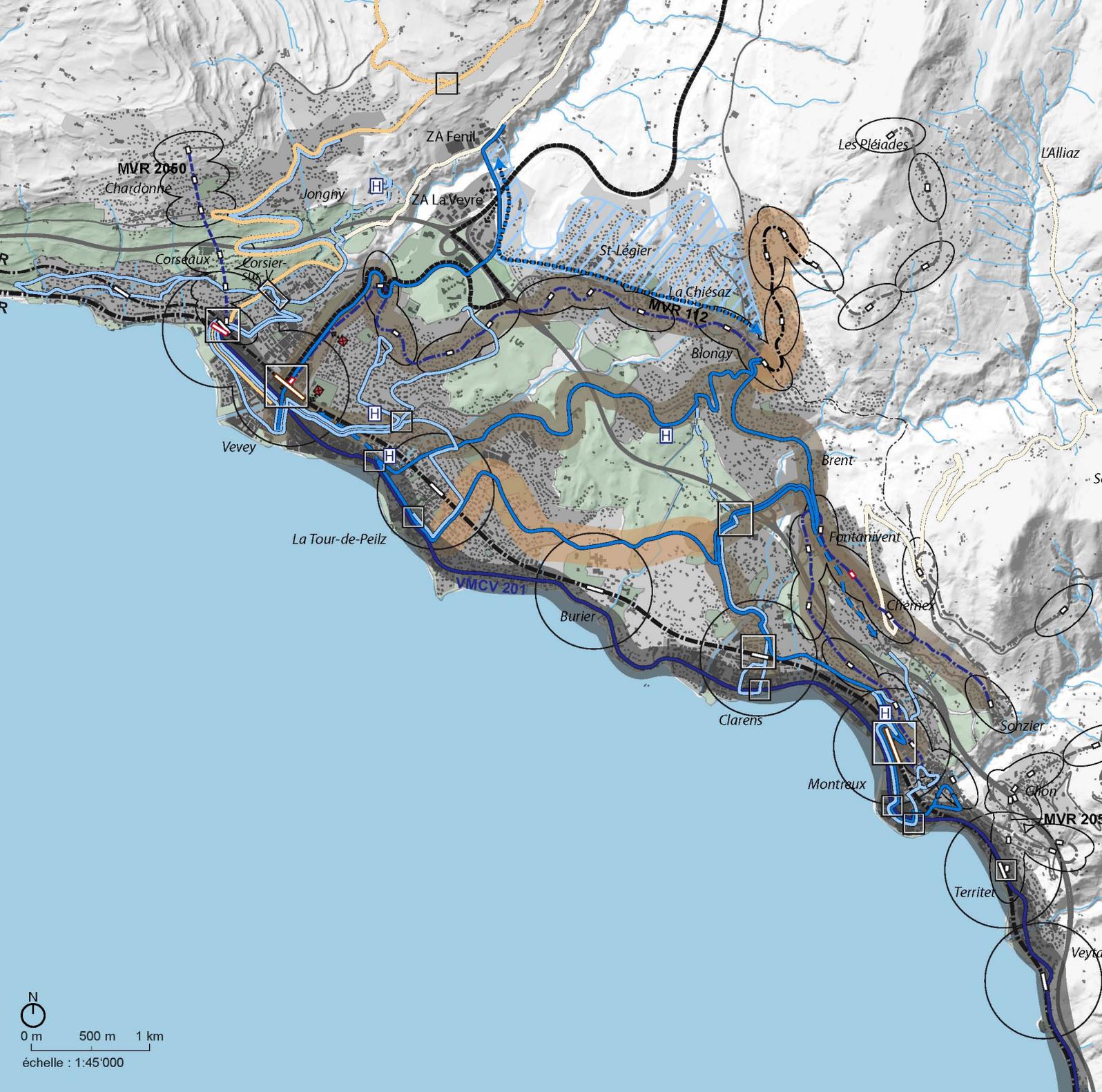


Figure 29 : Plan Concept TP : Riviera

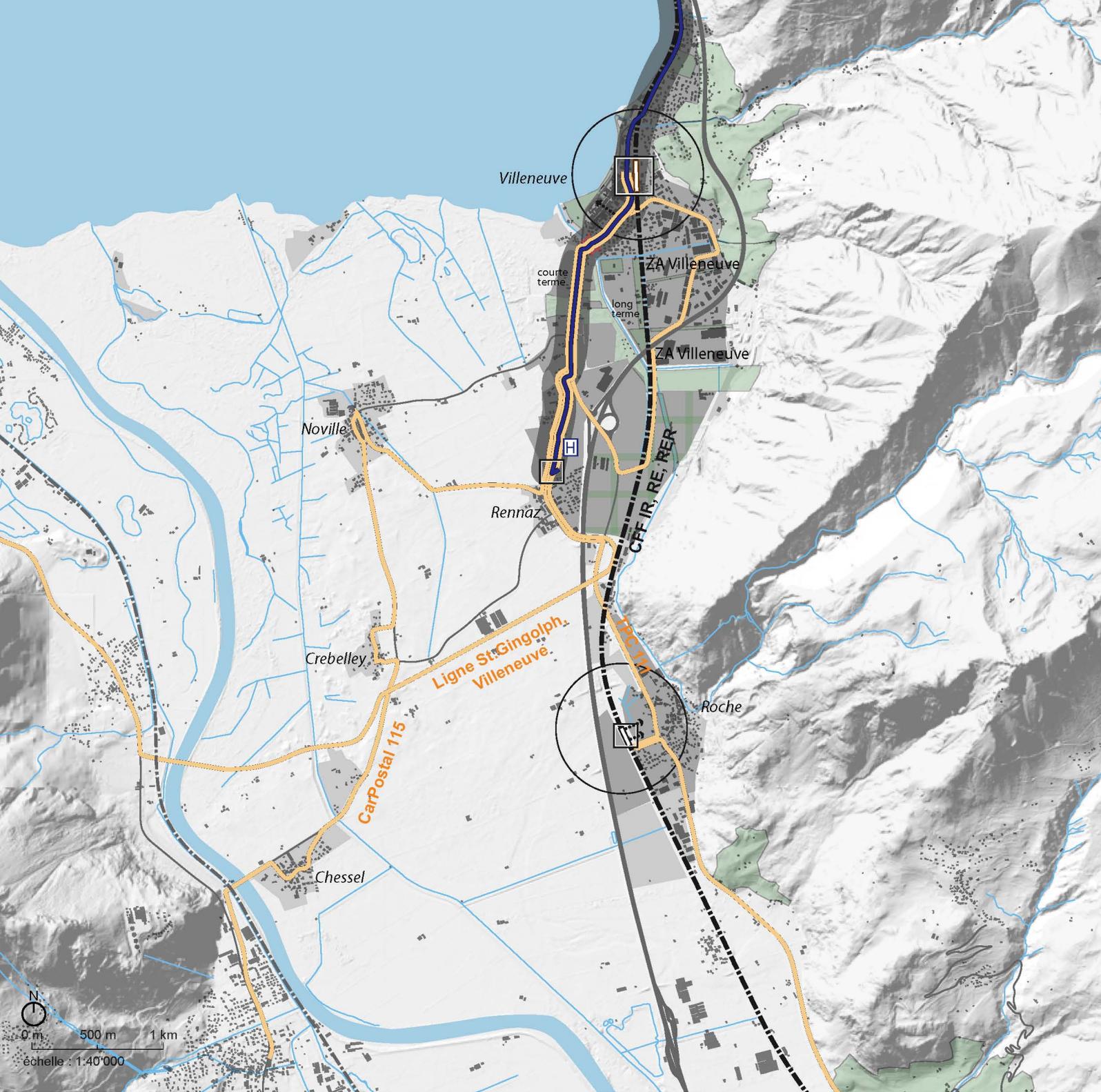


Figure 30 : Plan Concept TP : Haut-Lac

9.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale

Le croisement de la **carte Analyse Urbanisation** avec le **plan Concept Transports publics** indique les **zones non desservies** par les transports en commun. Selon l'affectation, ces zones devront être soustraites du développement. Ce **plan Analyse Urbanisation – couverture avec concept TP** est présenté en annexe au format A3.

Le **plan Concept Transports publics** doit être lu en complément du **plan Concept de la mobilité douce**, notamment s'agissant des liaisons verticales par ascenseurs ou les interconnexions avec les itinéraires de mobilité douce.

Le **plan Concept Transports publics** doit être lu en complément du **plan Concept des transports individuels**, notamment s'agissant des parkings d'échange et des stratégies de gestion des circulations avec mise en place systématique de priorités TP.

9.5 Mesures TP

Mesures infrastructurelles :

- Réaménagement de la gare de Vevey (série 10)
- Création de gares et haltes ferroviaires (série 11)
- Adaptation de lignes de chemin de fer (série 12)
- Prolongement de ligne de trolleybus (série 13)
- Aménagement des interfaces (série 15)
- Mesures intégrées de réaménagement des traversées de centres, des traversées de localités et des axes urbains structurants qui visent des réaménagements tenant compte de tous les modes mais priorisant l'usage du système TP-MD (séries 411, 412, 413)

Mesures de gestion :

- Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération (mesure A)
- Plans de mobilité (mesure D)
- Marketing pour la mobilité durable (mesure F)
- Prestations de services (mesure G)

10. Mobilité douce MD

10.1 Analyse et enjeux MD

L'agglomération Rivelac possède des atouts majeurs pour la mobilité douce, comme la compacité des centres de la ville des deltas (marche à pied pour les parcours quotidiens) et le paysage magnifique bien doté en réseaux de loisirs (promenade presque continue du littoral, chemins pédestres). La carte **Analyse MD Réseaux + Chemins**, présentée en annexe au format A3, fait l'inventaire au niveau cantonal de l'offre mobilité douce, superposé avec l'offre actuelle du réseau chemin de fer.

Le potentiel comme mode de déplacement quotidien n'est cependant pas encore assez pris en compte dans l'agglomération. Les aménagements sont lacunaires et ne suivent pas de planification générale (exceptions locales : Châtel-St-Denis avec un plan détaillé pour la mobilité douce, Vevey avec un plan de mobilité et d'urbanisme en cours d'étude).

Vers la construction d'un réseau d'agglomération

La combinaison MD et TP n'est pas suffisamment reconnue au niveau régional, notamment pour vaincre l'effet de pente caractéristique de la Riviera. Les bus VMCV accueillent cependant depuis peu les cycles dans leurs véhicules. Cette complémentarité doit être poursuivie afin de ne pas décourager les cyclistes et leur permettre de remonter la pente avec l'aide des TP.

Le **schéma Lignes horizontales et verticales** présenté en annexe fait apparaître des liaisons à grande distance par "étages" qui rendent compte de la pente lémanique dans la Riviera. Il y a 4 étages :

- ligne du littoral (à environ 380m)
- ligne du coteau de la ville des deltas (environ entre 410 et 430m)
- ligne de l'entre-dux-paysager (environ entre 430 et 500m)
- ligne du coteau des villages (environ entre 540 et 600m)

Cette reconnaissance et mise en valeur de lignes horizontales connectées aux lignes verticales du chemin de fer est un élément important du concept MD de l'agglomération.

Le **schéma Principe MD relations à assurer**, présenté en annexe au format A3, donne une analyse des déplacements quotidiens et de loisirs, avec repérage des pôles générateurs (source WebGis ARE). Le plan reprend les liaisons à grande distance par "étages" qui rendent compte de la pente lémanique dans la partie Riviera.

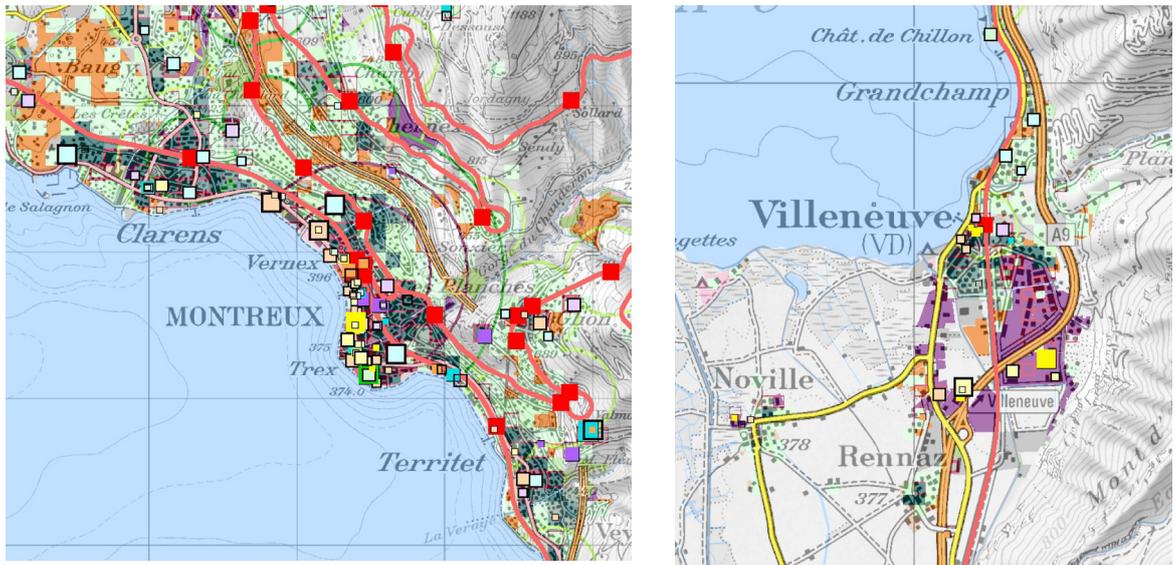


Figure 31: Localisation des générateurs (carrés de couleur selon la taille et les fonctions, sauf rouge = chemin de fer). (source WebGis ARE)

La concentration des générateurs dans les centres comme Clarens – Montreux – Territet crée des conditions très favorables pour la mobilité douce, alors que la dispersion sans structure d'ensemble comme à Villeneuve – Rennaz crée des désavantages durables.

Les relations représentées sur le plan schématique ont pour origine des quartiers d'habitat importants vers les destinations suivantes (lignes de désir) :

- les centralités avec leurs commerces et services
- les gares et haltes des réseaux chemin de fer
- les grands équipements publics (hôpital, gymnase, écoles secondaires, etc.)
- les lieux de concentration d'emplois
- les autres pôles périphériques (centres d'achats, équipements de loisirs, etc.)

Ces relations sont ensuite traduites au niveau du concept par des liaisons, avec la prise en compte de la topographie et structures paysagères locales.

Les voies CFF et la RC 780a représentent souvent une barrière dont les points de franchissements pour les MD sont encore trop peu nombreux. A Châtel-St-Denis, cette problématique s'observe également avec la Veveyse qui forme un "canyon" infranchissable. L'autoroute A9 est également une barrière pour la mobilité douce dans le "parc de l'entre-deux". Sa situation hors secteur urbanisé impose cependant une densité de franchissements moindre qu'en ce qui concerne la voie de chemin de fer du Simplon au sein de la ville des deltas.

Stationnement

Dans l'agglomération, l'offre en stationnement est quasiment uniquement développée dans la ville des deltas et seule la ville de Vevey l'a développée de façon assez conséquente. On recense en effet à Vevey plus de 200 places réparties au centre-ville et quasiment autant de places réparties dans les quartiers de la ville. À la gare on recense 75 places abritées avec système d'accroche, et env. 100 places souvent non abritées et sans système d'accroche. La Ville de Vevey établit fréquemment des contrôles sur l'utilisation de ce stationnement deux-roues et le stationnement sauvage. Le besoin de développement est encore important, 140 places (70 arceaux) ont été planifiées en 2009.

Ailleurs dans la ville des deltas, l'offre est sporadique. On trouve une offre minimale de 15-20 places à la gare de Villeneuve de même qu'à la gare de Montreux. L'offre est quasiment nulle dans les coteaux

Les besoins de développement du stationnement sont donc très importants dans l'agglomération. L'usage du vélo dépend de la place de stationnement que l'on trouve à destination.

- Le développement de l'offre dans la ville deltas, dans les centres, mais également à Châtel-St-Denis et dans les coteaux, vers les grands générateurs et les équipements doit être sensiblement augmenté. La zone commerciale de Villeneuve est par exemple distante du centre de la localité de moins de 2km. L'accessibilité est essentiellement prévue pour le TIM et il n'existe pas de stationnement vélo à destination alors que l'on observe du stationnement sauvage.
- Le développement de l'offre vers les gares, haltes, arrêts et interface TP doit être impérativement mise en œuvre pour favoriser la combinaison TP-MD que le projet d'agglomération vise à valoriser avec la connexion systématique du réseau d'agglomération avec le système TP. La priorité doit être donnée aux gares et interfaces principales mais il ne faut pas sous-estimer les besoins d'une offre même minimale répartie à proximité des haltes et arrêts TP de l'ensemble de l'agglomération, notamment dans les coteaux, où les arrêts TP se trouvent sur une liaison horizontale pouvant drainer un bassin important d'usagers.

Points faibles :

- Une grande partie du territoire accuse une pente assez forte, déjà en partie vaincue par des funiculaires et petits trains
- Les développements urbains récents ne mettent que très peu en valeur la mobilité douce, voire même l'ignorent pour les zones d'activités et commerciales.

Enjeux :

Développer un réseau structurant pour la mobilité douce en synergie avec l'offre des funiculaires et des petits trains pour vaincre l'effet de pente.

Concevoir conjointement l'espace public et la mobilité douce pour la charpente des quartiers.

10.2 Objectifs MD

10.2.1 Objectif principal

Rendre attractive la mobilité douce en assurant un maillage d'itinéraires favorables aux déplacements quotidiens avec continuité d'itinéraires à l'échelle régionale

10.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils contribuent à l'élaboration du Concept Mobilité douce développé plus loin.

- Aménager et mettre en valeur l'espace public des interfaces, des secteurs urbains denses, des traversées de localités, des axes TP et zones d'influences des gares/haltes afin de créer un maillage fin de liaisons piétonnes et favoriser la mobilité douce en général et l'accès aux TP en particulier.
- Développer un réseau continu de liaisons fonctionnelles/structurantes attractives et sûres au sein de l'agglomération liant les quartiers, villages, et pôles générateurs. Prévoir les franchissements d'obstacles locaux pour façonner le réseau d'ensemble. Aménager des conditions attractives sur les axes partagés avec le trafic.
- Valoriser la complémentarité des réseaux :
 - 1) liaisons directes, sûres et rapides
 - 2) rabattement sur les centralités et TP
 - 3) loisirs et déplacementsLa continuité des réseaux est garantie à grande échelle, mais la pratique différente sur chaque section.
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens, de l'accès aux services de proximité, dans les quartiers et centres. Favoriser un changement de comportement pour tous les déplacements inférieurs à 1.5km
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Vaincre l'effet de pente en favorisant la combinaison TP-MD. Connecter le réseau (liaisons horizontales) aux haltes/arrêts TP. Aménager des ascenseurs urbains ciblés.
- Développer le stationnement des cycles à proximité des haltes/arrêts TP sur le réseau ainsi que dans les centralités, les pôles d'emplois, les commerces et les équipements. Etudier l'offre de stationnement adéquate pour favoriser l'intermodalité Bike&Ride (stationnement protégé, vélostation selon le potentiel, etc.).
- Prolonger le réseau fonctionnel avec les itinéraires régionaux et de loisirs en place.

10.3 Concept MD

Construction d'un réseau structurant sans discontinuités et connecté aux TP

Le **schéma Principes Mobilité douce** présenté en annexe, traduit les objectifs et principes. Le concept prévoit de développer des liaisons horizontales continues dans la Riviera, bien connectées aux haltes des chemins de fer. La grande liaison structurante le long des rives du lac, qui se poursuit dans la région du Haut-Lac, doit être mise en valeur pour les cyclistes le long des routes, pour les piétons aussi le long des routes, mais encore le long des rives (parcours d'une continuité exceptionnelle pour un bord de lac).

Le concept développe ensuite des liaisons verticales, aussi connectées au chemin de fer. Il peut se développer dans la région un comportement visant à par exemple descendre à vélo et remonter en train ou en bus. Le plus important est de mettre en place un réseau structurant connecté au chemin de fer pour couvrir l'entier du territoire pour "vaincre" l'effet de pente dans la région de la Riviera et favoriser l'intermodalité.

Le schéma met aussi en évidence des structures locales à développer autant au niveau de l'aménagement des espaces publics que des liaisons purement fonctionnelles de la mobilité douce (quadrillage rayonnant à Châtel-St-Denis, rayonnement à partir de la nouvelle halte RER dans le Haut-Lac).

Enfin, le réseau de loisirs – c'est-à-dire les itinéraires de randonnées officiels et les itinéraires Suisse Mobile – se connecte, directement au réseau fonctionnel quotidien, pour répondre à une demande touristique importante. Ce réseau de loisirs est ainsi un prolongement du réseau fonctionnel et par conséquent connecté aux TP, ce qui permet de favoriser la combinaison TP-MD

Lien avec les mesures infrastructurelles

La mise en place de ces liaisons structurantes rapides et leurs connexions aux TP implique la création de liaisons manquantes (mesures de la série 20) et surtout de franchissements de barrière (série 21) pour construire un réseau structurant et sans discontinuité. Ceci est particulièrement important dans la ville des deltas, secteur urbain dense, où le potentiel de développement de la MD est encore important.

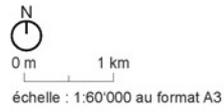
Un développement majeur du stationnement des vélos dans les centralités et à proximité des gares, haltes et interfaces TP où l'offre est encore à peu près inexistante à l'exception de Vevey (série 23).

Afin de garantir une attractivité optimale de ces liaisons MD, il est encore nécessaire de réaménager les axes routiers empruntés par ces liaisons en faveur des MD, c'est-à-dire en aménageant pistes ou bandes cyclables selon le contexte, traversées piétonnes à niveau, etc. et en améliorant généralement la qualité de l'espace public afin d'améliorer *in fine* la sécurité objective et subjective des usagers faibles de l'espace urbain. La mise en place d'un environnement sûr, rassurant et sans interruption est une condition au développement de la MD au sein de l'agglomération. Ces réaménagements routiers doivent être intégrés aux besoins de circulation des TP et des TIM (séries 22 et 41x).

Le schéma Principes Mobilité douce présenté ci-contre et en annexe au format A3 traduit les objectifs de la manière suivante :

	<p>Liaisons structurantes mixtes horizontales</p> <p>Développer et mettre en valeur des liaisons structurantes au niveau de l'agglomération pour piétons et cyclistes, favorables à ces derniers (continuité sur une longue distance, même niveau d'altitude). Connecter ces liaisons aux haltes des chemins de fer</p>
	<p>Liaisons structurantes mixtes verticales</p> <p>Développer et mettre en valeur des liaisons structurantes au niveau de l'agglomération pour piétons et cyclistes, favorables à ces derniers (continuité sur une longue distance), en direction des centres. Connecter ces liaisons aux haltes des chemins de fer</p>
	<p>Liaisons structurantes réservées aux piétons</p> <p>Assurer et aménager des liaisons structurantes au niveau de l'agglomération réservées aux piétons, avec continuité de longue distance au sein d'un site remarquable (rives du lac, coteaux des Préalpes, vignoble)</p>
	<p>Liaisons structurantes de loisirs (mixtes ou réservées aux piétons)</p> <p>Liaisons structurantes au niveau de l'agglomération pour piétons et cyclistes, avec continuité sur une longue distance hors des zones urbanisées dans un site remarquable (vignoble, rives du Rhône, etc.)</p>
<p>1. 2. 3. 4.</p>	<p>Liaison de même ligne altimétrique</p> <p>Ligne du littoral : 380m Ligne du coteau de la ville des deltas : 410-430m Ligne de l'entre-deux-paysager : 430-500m Ligne du coteau des villages : 540-600m</p>

Tableau 19: Légende du schéma Principes Mobilité douce (MD)



Le **plan Concept Mobilité douce**, présenté ci-après et en annexe au format A3, donne le réseau structurant (quotidien) et le réseau de loisirs pour la mobilité douce qui permet de relier toutes les parties de l'agglomération avec les centralités, les interfaces TP importantes et les grands générateurs périphériques. Les liaisons réservées aux piétons (forte pente, caractère de promenade marquée) sont relevées. Les continuités des réseaux sont assurées. Les mesures sont identifiées, en particulier des ascenseurs dans la ville de Vevey et les franchissements de barrière qui nécessitent des mesures coûteuses.

Son contenu est le suivant :

Concept MD

	Liaison structurante mixte (vélo) existante Mettre en valeur cette liaison, principalement cyclable, comme maillon du réseau structurant d'agglomération. Prévoir sa signalétique.
	Liaison structurante réservée marche existante Mettre en valeur cette liaison réservée aux piétons, comme maillon du réseau structurant d'agglomération. Prévoir sa signalétique.
	Liaison de loisirs mixte (vélo) existante Mettre en valeur cette liaison, principalement cyclable, comme maillon du réseau de loisirs d'agglomération. Prévoir sa signalétique.
	Liaison de loisirs réservée vélos existante Mettre en valeur cette liaison réservée aux cyclistes, comme maillon du réseau de loisirs d'agglomération. Prévoir sa signalétique.
	Pôle générateur, d'attractivité / gare Mettre en valeur et aménager un maillage fin de liaisons connectées et continues en milieu urbain et la desserte fine des pôles générateurs. Prévoir du stationnement deux-roues.

Mesures MD

	Liaison à créer / améliorer Aménager un maillon manquant pour permettre la construction d'un réseau continu d'agglomération. Améliorer les conditions de circulations et la sécurité pour la MD.
	Franchissement à créer Aménager un franchissement local de barrière (autoroute, voie ferrée, etc.) pour permettre la construction d'un réseau continu d'agglomération.
	Ascenseur à créer Aménager un ascenseur pour vaincre l'effet de pente et permettre à la MD de rester attractive en milieu urbain. Permettre ainsi la continuité et l'attractivité de cheminements MD malgré le dénivelé.
	Vélostation / Stationnement vélo à créer Aménager une vélostation là où le potentiel le permet (Vevey). Aménager du stationnement deux-roues attractif en suffisance à proximité des gares/haltes connectés au réseau structurant.

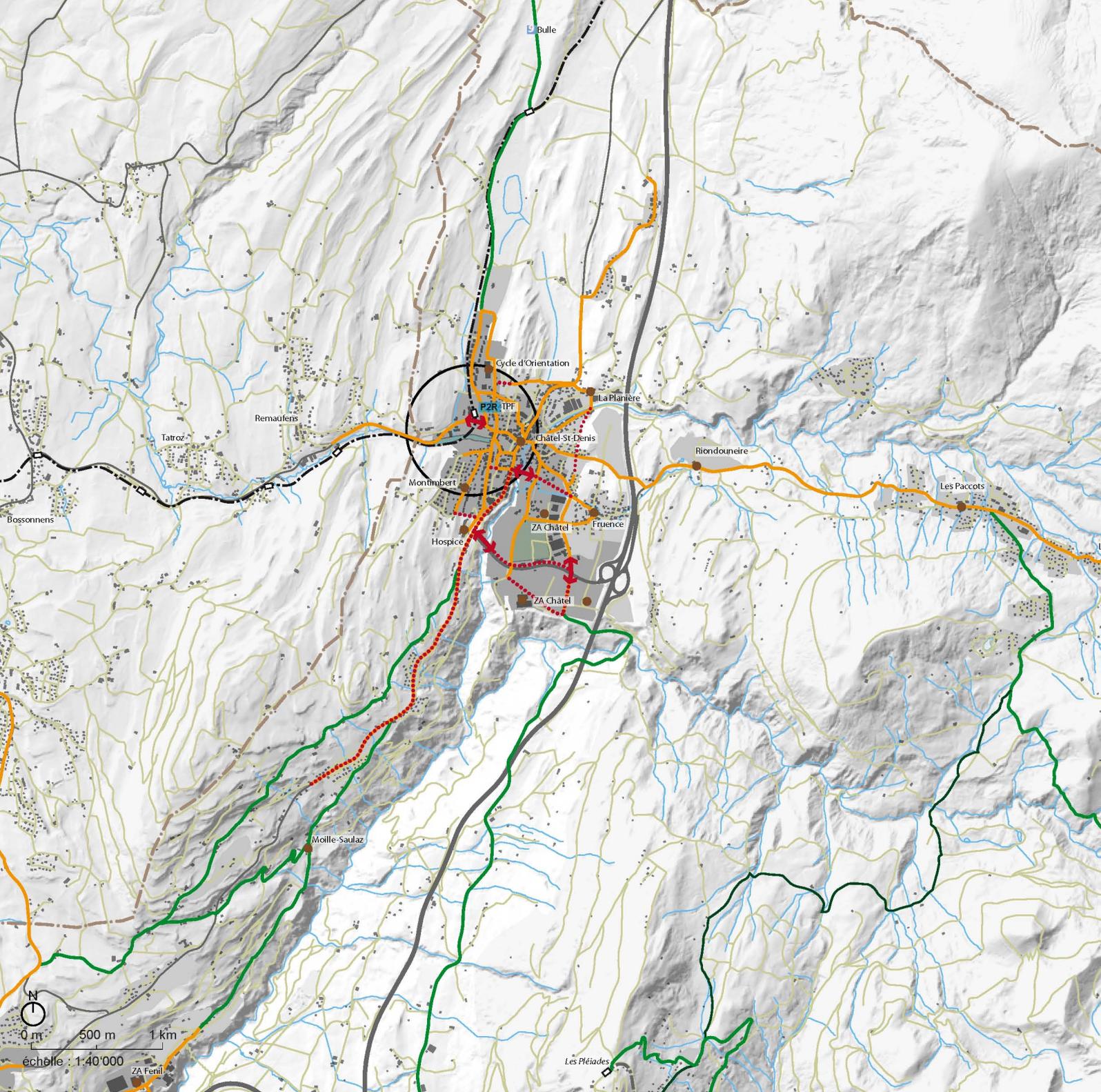


Figure 32 : Plan Concept MD : Châtel-St-Denis

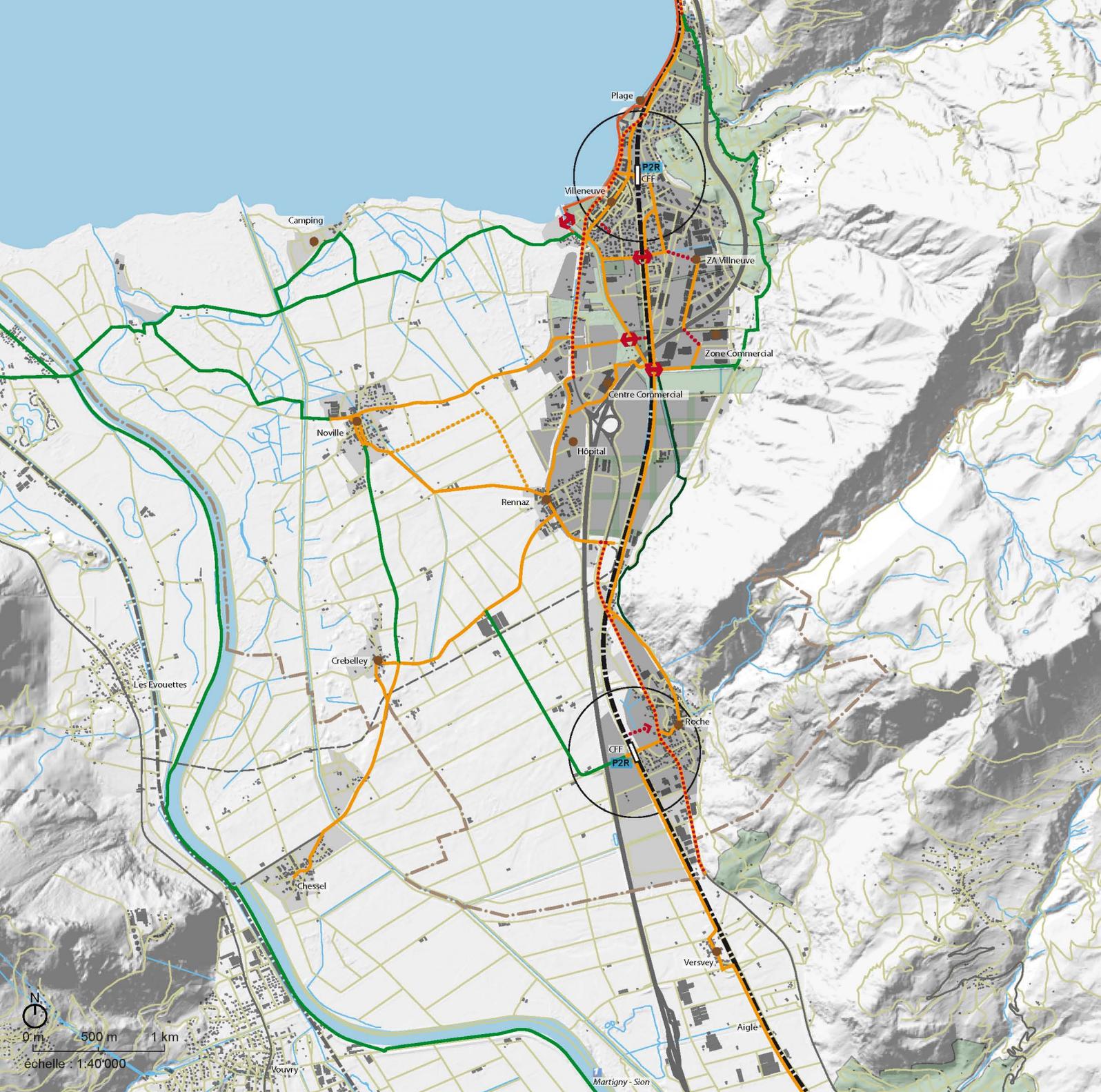


Figure 34 : Plan Concept MD : Haut-Lac

10.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale

Le **plan Concept Mobilité douce** est lié au **plan Concept Paysage / Nature au travers de la charpente du paysage** (= lignes qui structurent le territoire et lui confèrent un aspect caractéristique).

Le **plan Concept Mobilité douce** est coordonné avec le **plan Concept des transports publics** en reconnaissant aux haltes et arrêts des TP un rôle "d'injection" des piétons dans les espaces urbains.

Au niveau du **concept de l'urbanisation**, la mobilité douce joue un rôle dans la conception d'implantation des ICFF et surtout dans la conception de l'extension de la ville des deltas vers le Haut-Lac, ou de la densification du secteur d'activités de la Veyre. Autrement dit, les projets d'urbanisation doivent intégrer en amont les potentiels de la mobilité douce.

10.5 Mesures MD

Mesures infrastructurelles :

- Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomération (série 20)
- Création de franchissements de barrières (série 21)
- Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération (série 22)
- Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP, les centralités, équipements et générateurs (série 23)
- Mesures intégrées de réaménagement des traversées de centres, des traversées de localités et des axes urbains structurants qui visent des réaménagements tenant compte de tous les modes mais priorisant l'usage du système TP-MD (séries 411, 412, 413)
- Mesures d'aménagements des interfaces (série 15).

Mesures de gestion :

- Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération (mesure A)
- Plans de mobilité (mesure D)
- Marketing pour la mobilité durable (mesure F)
- Prestations de services (mesure G)

11. Transports individuels motorisés TIM

11.1 Analyse et enjeux TIM

Le réseau autoroutier est bien ancré dans le paysage de la Riviera. L'agglomération se trouve en effet au croisement de l'A9 (Lausanne-Brigue) et de l'A12 (Vevey-Berne). La desserte nationale est donc de première qualité, tant pour la Riviera que pour la basse plaine du Rhône et la Veveyse fribourgeoise. L'accès à l'autoroute depuis les zones urbaines du bord du lac est toutefois moins évident. Depuis le centre de Montreux par exemple, il est nécessaire de traverser Clarens et Tavel, ou Territet et Villeneuve dans le sens opposé, pour rejoindre l'A9.

Le réseau des routes cantonales est lui aussi bien développé. La route la plus structurante du cœur d'agglomération est la RC 780a, parallèle à la ligne CFF, suivant les rives du lac. Ces réseaux ne sont globalement pas encore saturés. Seule la RC 780a atteint parfois ses limites de capacité en entrées ou traversées de localités aux heures de pointes. En outre, elle sert parfois d'axe de délestage de l'autoroute lors des retours du Valais, ce qui crée des situations d'engorgement temporaire.

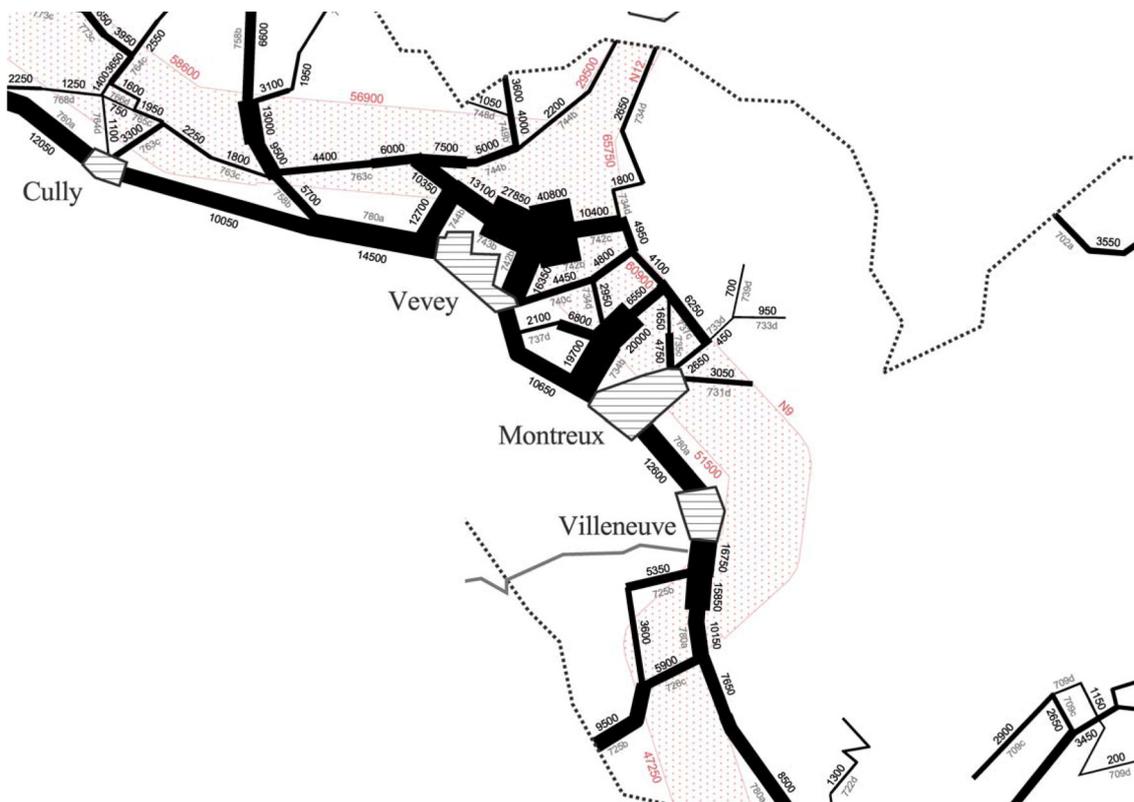


Figure 35 : Extrait du plan de charges 2010 du canton de Vaud (Trafic journalier moyen)

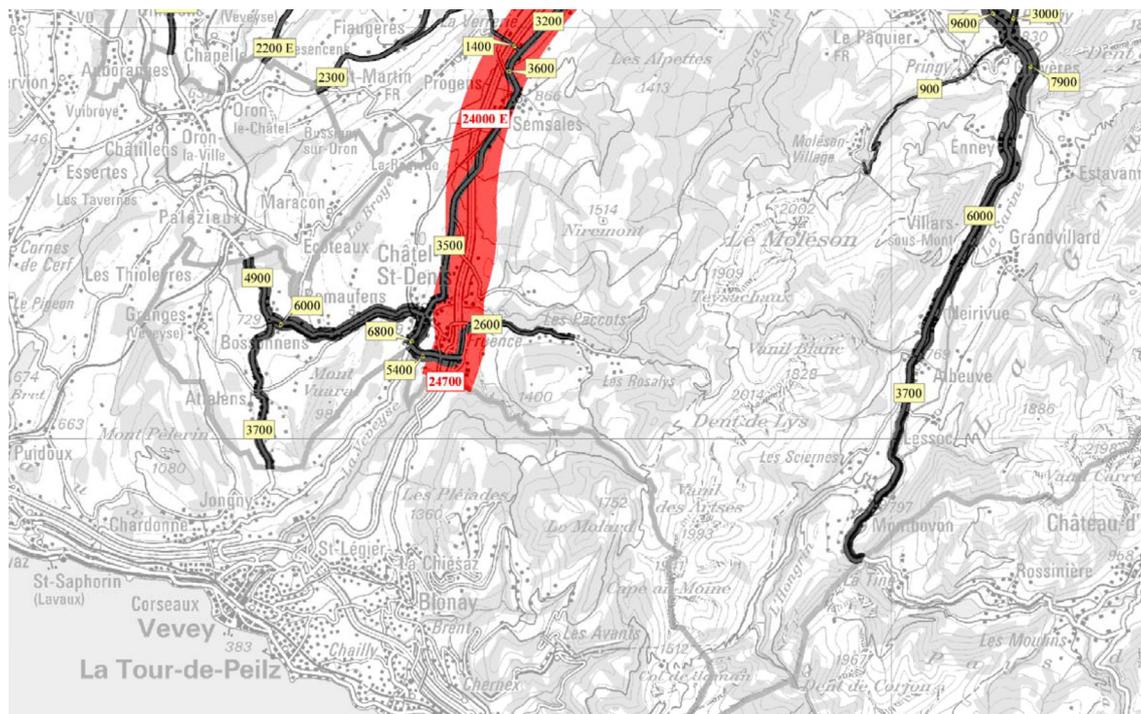


Figure 36 : Extrait du plan de charges 2005 du canton de Fribourg (Trafic journalier moyen)

Le plan des charges de l'agglomération se base actuellement sur l'addition de plans de charge du canton de Vaud (TJOM 2005) et du canton de Fribourg (TJM 2005, le TJM est environ 10% inférieur au TJOM). Par rapport à la capacité routière, les charges sont plutôt faibles à Châtel-St-Denis et dans la campagne du Haut Lac, et moyennes à élevées pour le reste de l'agglomération. Les charges à l'intérieur des localités ne sont pas indiquées, elles sont en général sensiblement plus élevées qu'entre les localités. Les problèmes principaux sont les suivants :

- Les traversées des centres de la ville des deltas (Vevey, Montreux, Villeneuve), avec des charges avoisinants les 20'000 véh/j (à vérifier avec des données locales). Cela contribue de manière déterminante aux charges environnementales excessives (air, bruit, PM10).
- Les accès à l'autoroute A9 dans la Riviera, avec une charge de plus de 35'000 véh/j sur la route d'Hauteville (secteur de Pré-Blanc). Un développement massif des activités dans ce secteur nécessite une augmentation de capacité à cette jonction. L'accès depuis Clarens vers la jonction de Chailly est lui aussi très chargé (env. 20'000 véh/j) dans un contexte urbain et paysager sensible. L'accès au Sud à l'A9 passe par la traversée de Villeneuve, qui est aussi proche de la saturation. Sauf pour la jonction de Vevey, il est difficile d'imaginer comment augmenter la capacité d'accès à l'autoroute.

Voir **carte Analyse Plan des charges 2005/2010** des cantons de Vaud et Fribourg, en annexe au format A3.

Les autres problèmes sont plutôt d'ordres sécuritaires liés aux traversées de localité. C'est le cas des villages des coteaux. Des projets récemment réalisés ou en voie de l'être visent tous à diminuer la nécessité de traverser les villages pour se rendre dans les quartiers pavillonnaires :

- prolongement de la route de la Tulière pour accéder par le Nord à St-Légier
- amélioration du chemin des Boulingrins pour accéder directement depuis l'autoroute, au Nord de la Tour-de-Peilz et à Blonay
- amélioration du tronçon Fossaulion – Lacuez pour éviter le centre du village à l'Ouest du village de Blonay.

Il faut encore mentionner le projet de la nouvelle route transchablaisienne H144 en voie de réalisation entre Rennaz et Les Evouettes. C'est une liaison rapide de niveau régional, sans véritables effets structurants sur l'urbanisation. Elle permet de décharger les villages du trafic.

Points faibles :

- Les autoroutes et les routes principales de la ville des deltas ont des charges élevées de trafic
- Les accès à l'autoroute depuis les zones urbaines denses du littoral sont proches de la saturation ; ils sont relativement compliqués et limités par la topographie et l'urbanisation

Enjeux :

Gérer l'existant avec des interventions seulement ponctuelles pour de nouvelles routes.

Réaménager le réseau pour mieux tenir compte des exigences des autres modes de transport et améliorer la sécurité et la qualité des espaces publics.

11.2 Objectifs TIM

11.2.1 Objectif principal

Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source (choix de modes alternatifs à la voiture), sur le parcours (gestion des flux) et au but (gestion du stationnement)

11.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils contribuent à l'élaboration du Concept Transports individuels développé plus loin.

- Hiérarchiser le réseau.
Maximiser l'usage du réseau hiérarchique supérieur (réseau structurant) pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération et au-delà.
- Adapter le réseau au contexte.
Adapter les vitesses et assurer l'écoulement du trafic tout en favorisant une utilisation rationnelle de la voirie en donnant la priorité aux TP et à la MD en milieu urbain et dans les traversées de localités (espace non extensible). Adapter le trafic à la situation urbaine (dosage du trafic, mesures de ralentissement, etc.). Aménager et sécuriser l'espace viaire pour l'amélioration du cadre de vie local.
- Mettre en place une accessibilité de quartier par grandes poches
afin de limiter les nuisances et éviter les flux de transit. Mettre en place des zones modérées et limiter la perméabilité du trafic.
- Prévoir une accessibilité directe des zones industrielles depuis le réseau structurant sans traverser des zones résidentielles calmes ou centres de localités.

Les objectifs concernant le stationnement sont énoncés dans le chapitre suivant.

11.3 Concept TIM

Le **schéma Principes transports individuels motorisés**, présenté ci-après et en annexe, traite les objectifs et principes.

Hiérarchisation et optimisation dans l'usage du réseau actuel

Le concept prévoit de constituer de grandes poches dans l'agglomération, où le transit est découragé, définies par un réseau structurant urbain. Le but est de diminuer la pression du trafic dans ces poches pour améliorer les conditions environnementales. A partir de ce réseau principal d'accès se développe un réseau secondaire permettant d'accéder à toutes les parties urbanisées, si possible en évitant de traverser les noyaux des villages. Ce réseau principal et secondaire constitue le réseau 50 selon le modèle du bpa. Les autres routes feront en règle générale partie des zones spéciales (zones 30 ou zones de rencontre), soit le réseau 30 du modèle du bpa. Le réseau de desserte urbaine complète le réseau principal et secondaire pour permettre d'accéder à des zones urbanisées excentrées, sans problème de transit d'agglomération.

Le réseau structurant urbain est redimensionné à partir de l'offre que l'on voudra mettre en place dans les traversées des centres de la ville des deltas.

Le réseau structurant régional permet une desserte complète du territoire, avec pour caractéristique des liaisons rapides (80 km/h) hors localité. Le réseau de desserte régional ne devrait faire l'objet que d'améliorations pour la sécurité, notamment pour les cyclistes.

Les portes de localité clarifient le passage d'un régime hors localité à un régime en localité. Ce sont des lieux où peut s'effectuer de manière prioritaire le contrôle d'accès (limiter l'entrée des véhicules pendant les heures de pointe, avec passage prioritaire des bus) et le début de la modération des vitesses.

Des accès directs aux grandes zones d'activités sans passer par des quartiers d'habitat ou des centres de localité sont assurés depuis l'autoroute.

Un système de P+Rail (utilisateurs occasionnels du train) et de P+R (utilisateurs quotidiens des TP) permettent de capter des voitures pour favoriser l'usage du train (P+Rail) ou diminuer la pression sur les pénétrantes (P+R) avec diminution des places de parc dans les centres (en principe).

Liens avec les mesures infrastructurales

La mise en place de ce concept ne nécessite pas de nouvelles infrastructures majeures mais se réalise avant tout par l'optimisation de l'usage de l'infrastructure existante. Ceci doit se régler avec la mise en place de concepts d'exploitation TIM et TP qui doivent dicter l'usage de la voirie dans les lieux les plus contraints (traversées des centres) et ainsi définir la quantité de trafic acceptable, définir d'éventuels contrôles d'accès en amont. Ces concepts d'exploitation sont à mener dès la remise de ce rapport à la Confédération. L'aménagement des mesures de réaménagements intégré (série 41) en dépend. Il s'agit notamment de quelques mesures orientées TIM :

- Blonay/St-Légier : aménagement des rues Lacuez-Fossaulion et du ch. des Boulingrins

Ces mesures (41.01 et 41.02) permettent de délester les rues de traversées de localité (réaménagée à Blonay et devant être réaménagée à St-Légier) d'une partie du trafic à destination de La Veyre, de Vevey et de l'autoroute (-15% environ soit -1'500 véhicules/jour).

Quelques améliorations locales sont prévues par l'agglomération pour optimiser l'usage du réseau existant. Il s'agit de nouvelles infrastructures localisées ayant un effet important sur l'agglomération, notamment pour soulager les traversées de centres ou traversées de localité d'une partie du trafic et offrir de meilleures conditions de circulations des TP. Il s'agit des mesures de la série 40 :

- Châtel-St-Denis : création d'un pont entre le chemin des Artisans (mesure 40.01) et la route de la Péralla et déviation de la route cantonale (route de Palézieux) en entrée de localité Ouest (mesure 40.02)

Ces mesures permettent de mieux drainer le trafic à l'intérieur de la localité et délester les axes centraux (Grand-Rue) voire les fermer au TIM (route de la Coula). Elles permettent également d'offrir des liaisons MD attractives en site propre entre el centre-ville et la nouvelle gare.

- Villeneuve : aménagement d'un nouvel accès à la zone industrielle (ZI) (mesure 40.03)

Cette mesure permet de dédoubler l'accès à la ZI de Villeneuve et ainsi délester l'entrée Sud unique actuelle dans la ZI, ce qui permet d'envisager la mise en place d'une desserte TP dont els conditions de circulations ne seront pas entravées par l'engorgement du trafic.

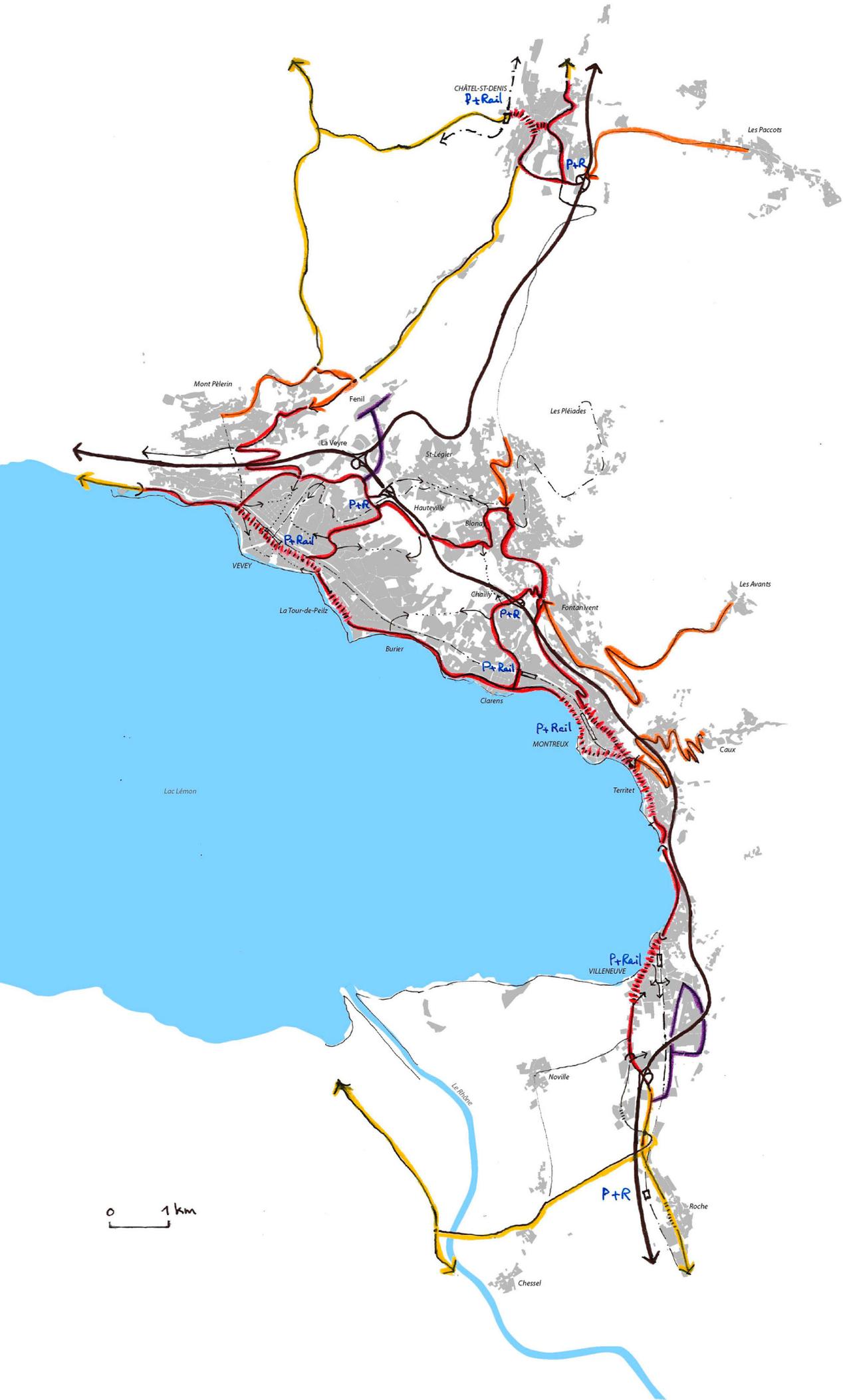
- Villeneuve : aménagement d'un nouveau pont sur l'Eau-Froide entre la rue des Remparts et la RC780a (mesure 40.04)

Cette mesure est nécessaire au développement du nouveau quartier des Fourches et à la circulation du trolleybus dans sa variante de prolongement vers l'hôpital Riviera-Chablais via la rue des Remparts.

Le **schéma Principes TIM** présenté ci-contre et en annexe au format A3 traduit les objectifs de la manière suivante :

	<p>Liaison autoroutière</p> <p>Assurer des liaisons performantes vers l'extérieur de la région et une desserte majeure de l'agglomération</p>
	<p>Liaison structurante d'agglomération</p> <p>Assurer un minimum de liaisons à partir du réseau suprarégional aux différentes parties de l'agglomération, avec priorité pour les TP et prise en compte de la mobilité douce (en particulier les vélos). Tenir compte du contexte urbain pour l'exploitation et l'aménagement des axes (éviter la dominance du trafic)</p>
	<p>Liaison structurante d'agglomération traversant les centres</p> <p>Limiter la capacité des liaisons d'agglomération dans les traversées des centres (partage d'un espace non extensible, prise ne compte des exigences environnementales)</p>
	<p>Rabatement vers les liaisons structurantes</p> <p>Connecter les quartiers/villages éloignés au réseau structurant d'agglomération</p>
	<p>Accès principal aux poches urbanisées sans transit d'agglomération</p> <p>Développer depuis le réseau structurant un nombre limité d'accès au réseau secondaire. Assurer la desserte de toutes les zones urbanisées tout en évitant le trafic de transit d'agglomération (forte modération de la circulation, mesures spéciales comme zone 30, zone de rencontre)</p>
	<p>Desserte industrielle</p> <p>Garantir une desserte directe performante à partir des jonctions autoroutières des grands secteurs d'activités, sans passer par des quartiers d'habitat ou des centres de localité</p>
	<p>Liaison régionale principale</p> <p>Assurer les liaisons routières principales entre l'agglomération et les régions environnantes</p>

Tableau 20: Légende du schéma Transports individuels motorisés (TIM)



Le **plan Concept des transports individuels motorisés TIM** présenté ci-contre et en annexe au format A3, précise sur le territoire les principes énoncés ci-dessus.

Son contenu est le suivant :

	Réseau structurant suprarégional (autoroute) Assurer des liaisons performantes et rapides réservées au TIM (>80km/h).
	Réseau structurant régional (routes cantonales) Assurer des liaisons performantes et rapides pouvant être partagées avec les TP et la MD (flux à séparer). (80km/h)
	Réseau structurant urbain (routes cantonales) Assurer des liaisons régionales en milieu urbain. Adapter le réseau au contexte et partager l'espace viaire avec les TP et la MD. Limiter la vitesse (50km/h).
	Réseau structurant urbain traversant les centres (routes cantonales) Limiter et sécuriser les traversées urbaines. Partager et aménager l'espace viaire comme espace public support de la vie publique. Favoriser les TP et la MD. (<50km/h)
	Réseau de desserte régional Assurer des liaisons régionales secondaires pouvant être partagées avec les TP et la MD (flux à séparer selon les quantités de trafic et les conditions locales). (<80km/h)
	Réseau de desserte urbaine Assurer des liaisons régionales secondaires en milieu urbain. Adapter le réseau au contexte et partager l'espace viaire avec les TP et la MD. Limiter la vitesse (50km/h).
	Desserte industrielle Assurer une desserte directe aux zones industrielles (poids-lourds) pouvant être partagés avec les TP et la MD (séparer les flux selon les quantités de trafic et de poids-lourds) (50km/h)
	Accès principal aux poches urbanisées sans transit d'agglomération Assurer une desserte fine aux quartiers. Au-delà de l'accès principal, décourager le trafic de transit (système de rues à sens unique, impasses, etc.) et modérer fortement les vitesses. Aménager l'espace viaire en priorité en faveur de la MD et des TP (30km/h)
	Modérations du trafic en traversée de village Aménager et sécuriser les traversées de villages. Partager et aménager l'espace viaire pour l'amélioration du cadre de vie local. Favoriser les TP et la MD. (50km/h).
	Portes de localité Marquer la différence et l'entrée en milieu urbain dans lequel s'appliquent les conditions urbaines décrites ci-dessus.
	Contrôle d'accès (dosage du trafic) Limiter les flux de trafic en entrée de localités principales aux heures de pointe afin de permettre l'écoulement du trafic en zone urbaine, le bon fonctionnement des carrefours, de prioriser les TP et d'offrir un espace viaire de qualité (support de la vie publique) et sûr pour la MD.
	Park&Ride (P+R), Park&Rail (P+Rail) Aménager des P+R pour les pendulaires ne bénéficiant d'aucune desserte TP en amont des zones urbaines connectés au réseau suprarégional et à un TP structurant au minimum. Aménager des P+Rail uniquement pour les usagers exceptionnels du train à proximité des gares.

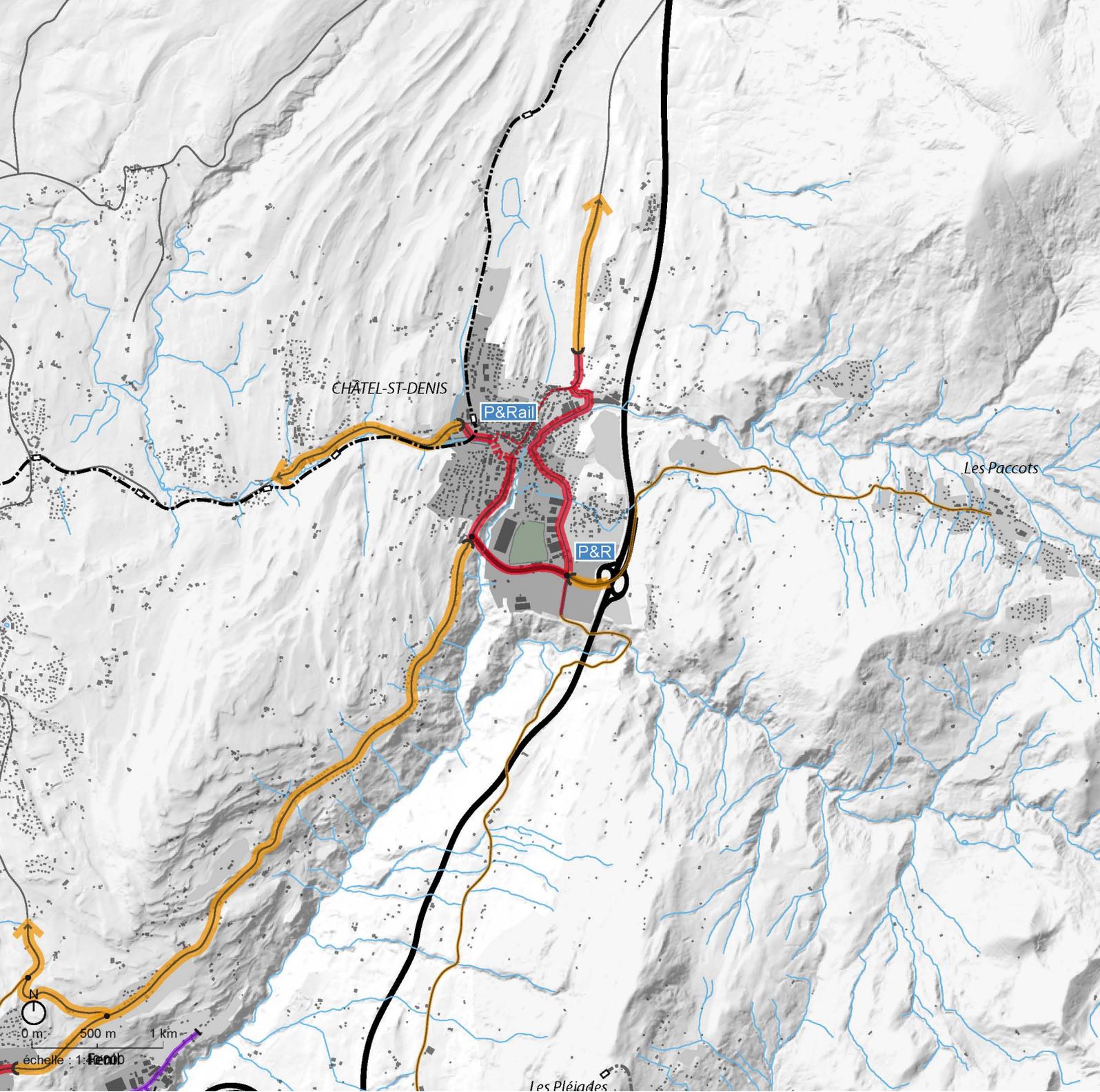


Figure 37 : Plan Concept TIM : Châtel-St-Denis

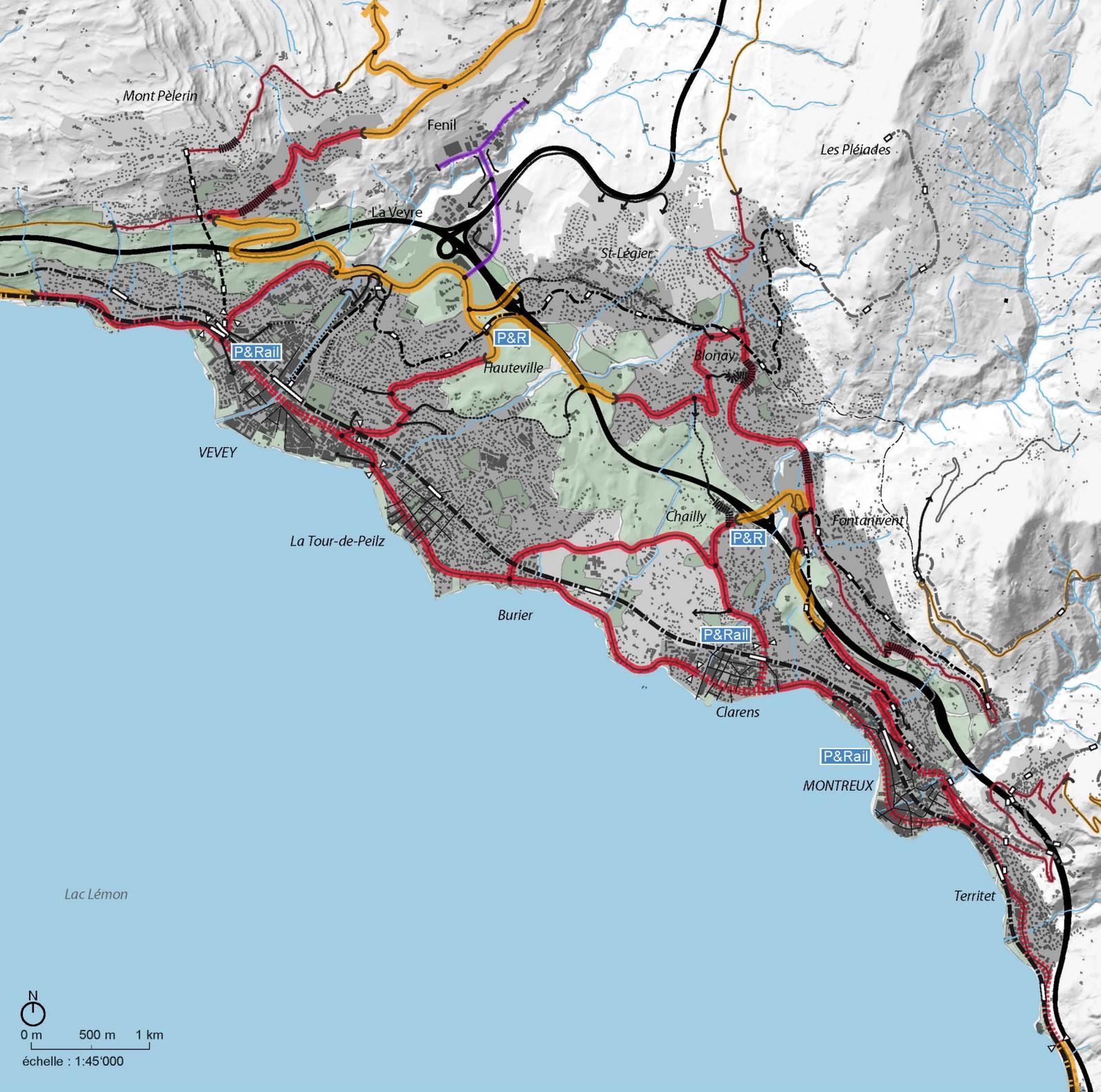


Figure 38 : Plan Concept TIM : Riviera

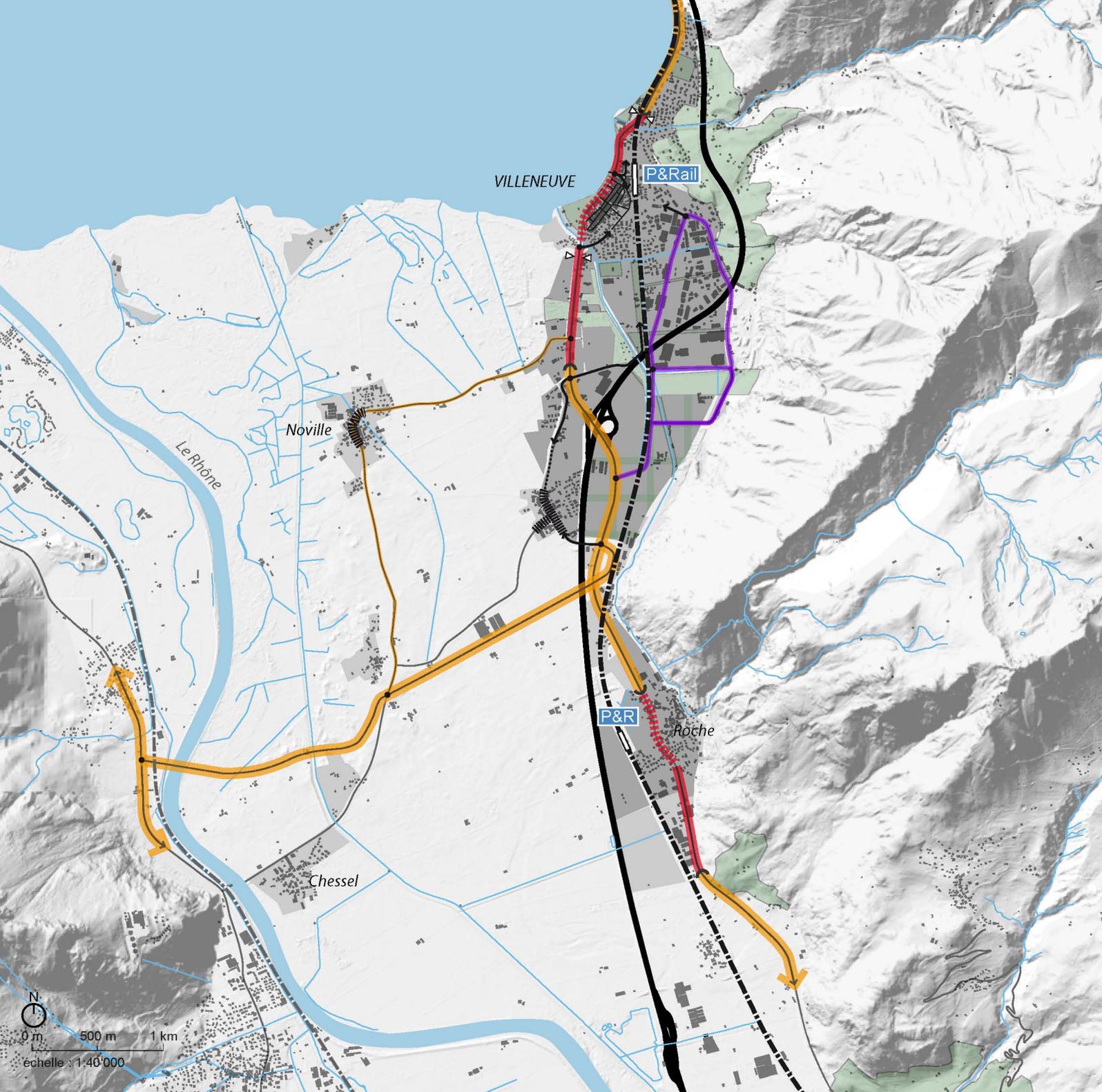


Figure 39 : Concept TIM : Haut-Lac

11.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale

Le **concept TIM** prend en compte les **exigences environnementales**, notamment la surcharge en matière de pollution de l'air des centres de la ville des deltas. La stratégie des poches et des axes où le trafic est canalisé permet au mieux de réduire ces nuisances, dans la mesure aussi où les axes principaux sont aménagés et gérés pour aussi diminuer ces nuisances.

Le **concept TIM** et le **concept TP** sont coordonnés au niveau des accès au P+R, respectivement P+Rail.

Le **concept TIM** est coordonné au **concept MD**, notamment en évitant une nouvelle horizontale TIM parallèle à l'autoroute (souhaitée pour la MD), en préservant les quartiers du trafic de transit et en plafonnant la capacité de traversée des centres.

Le **concept TIM** est coordonné avec le **concept urbanisation**, notamment pour assurer un accès direct aux zones d'activités.

11.5 Mesures TIM

Mesures infrastructurelles :

- Création de parkings urbains (mesure 30.01)
- Nouvelles infrastructures routières (série 40)
- Mesures intégrées de réaménagement des traversées de centres, des traversées de localités et des axes urbains structurants qui visent des réaménagements tenant compte de tous les modes mais priorisant l'usage du système TP-MD (séries 411, 412, 413)
- Mesures d'aménagement des interfaces (série 15)
- Création de parkings-relais (série 42).

Mesures de gestion :

- Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération (mesure A)
- Maîtrise du stationnement privé (mesure B)
- Maîtrise du stationnement public (mesure C)
- Plans de mobilité (mesure D)
- Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) (Mesure E)
- Marketing pour la mobilité durable (mesure F)
- Prestations de services (mesure G)

12. Stationnement

12.1 Analyse et enjeux stationnement

Offre actuelle publique en stationnement

Il n'existe pas de base de données centralisée sur l'offre en stationnement disponible dans l'ensemble de l'agglomération. Quelques chiffres existent cependant pour les deux villes-centres principales de l'agglomération :

Vevey et Montreux¹⁵

Avec 3'280 places publiques sur voirie et 17'977 habitants en 2009, Vevey offre un ratio de 182 places pour 1'000 habitants, l'un des ratios les plus élevés parmi les villes vaudoises.

L'offre de Montreux est légèrement inférieure avec un ratio de 161 places publiques pour 1'000 habitants.

Ville	Nombre de places de stationnement public total	Nombre d'habitants	Ratio places de stationnement / 1'000 habitants
Morges	2'800	14'391	195
Vevey	3'280	17'977	182
Montreux	2'383	14'732	161
Pully	2'579	17'079	151
Yverdon	3'450	26'592	130

Tableau 21 : Offre publique de stationnement, comparatif vaudois (2009)

À cette offre sur voirie il est nécessaire de rajouter encore les parkings privés mais ouverts au public qui totalisent encore 1'252 places supplémentaires à Vevey et 980 places à Montreux. Au total, on recense à Vevey environ 4'500 places à destination du public dont la moitié en centre-ville et environ 3'400 places à Montreux dont un peu moins de la moitié au centre-ville.

En incluant cette offre privée ouverte au public, le ratio de Vevey monte à 250 places pour 1'000 habitants (valeurs habitants de 2009). À Montreux ce même ratio se monte à 230 places pour 1'000 habitants.

¹⁵ Sources : "Plan de mobilité et d'urbanisme intégré"; Ville de Vevey, 2010 et "Rapport No 01/2009 à la Municipalité de Montreux relatif au bilan sur la politique de stationnement", 2009, Police Riviera

Emplacement	Vevey	
	Nombre de places	
Sur voirie	3'280	72%
<i>dont centre-ville</i>	1'011	22%
<i>dont place du Marché</i>	465	10%
Parking Midi-Coindet	315	7%
Parking St-Antoine	389	9%
Parking Coop Simplon	178	4%
Parking Panorama	370	8%
Total	4'532	100%
Total centre-ville avec parkings	2'263	50%

Tableau 22 : Offre totale du stationnement au public en ville de Vevey (2011)

Emplacement	Montreux	
	Nombre de places	
Sur voirie	2'383	71%
<i>dont centre-ville</i>	501	15%
Parkings en ouvrage	980	29%
Total	3'363	100%
Total centre-ville avec parkings	2'263	44%

Tableau 23 : Offre totale du stationnement au public en ville de Montreux (2009)

Une Carte d'analyse avec indication localisée de l'offre en stationnement et de la gestion à Vevey est disponible en annexe.

Globalement, l'offre en stationnement est généreuse dans l'agglomération, principalement dans la ville des deltas. Les enquêtes menées à Montreux en 2009 par Police Riviera ont relevé que la demande reste généralement inférieure à l'offre et que tous les types d'utilisateurs ne sont pas lésés lors de la recherche d'une place de stationnement (y compris les résidents bénéficiant d'un macaron).

Politiques de stationnement isolées existantes

Aujourd'hui dans l'agglomération, quelques communes disposent de planifications partielles pour le développement du stationnement, tant dans le dimensionnement que dans la gestion (tarification, durée autorisée, etc.). C'est notamment le cas de Vevey ("Etude de stationnement et d'accessibilité en relation avec le projet de parking souterrain sous la place du Marché", 2005 et Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU), 2011) et de Montreux mais aussi de Châtel-St-Denis par exemple via la révision récente de son Plan d'aménagement local (PAL)

Dans la ville des deltas les villes de Montreux et de Vevey appliquent une politique de stationnement urbaine classique afin gérer au mieux l'offre à disposition :

Au centre-ville : en favorisant la courte durée c'est-à-dire en limitant le parage des pendulaires sur la voirie au centre-ville mais en y favorisant une rotation importante pour la vitalité de l'économie. Les parkings en ouvrage favorisent également la courte durée de par leur tarification mais mettent souvent à disposition des abonnements permettant à des usagers, comme les habitants et les pendulaires, de stationner longue durée. Permettre le stationnement de longue durée aux pendulaires est contradictoire avec la politique en place en surface et nuit à l'économie en excluant de l'offre des places existantes

(stationnement courte durée payant, zone bleue)

En première couronne : en favorisant la moyenne durée

(zone bleue ou zone à durée de parage variable entre 3 et 5 heures)

En périphérie : en permettant la longue durée

(zone blanche ou a durée de parage longue durée, par exemple 10h).

Concernant les habitants, ils ont accès à un macaron les autorisant à stationner dans ces zones de façon illimitée.

A titre d'exemple, la figure suivante illustre la politique de stationnement de la Ville de Vevey inscrite dans son Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU).

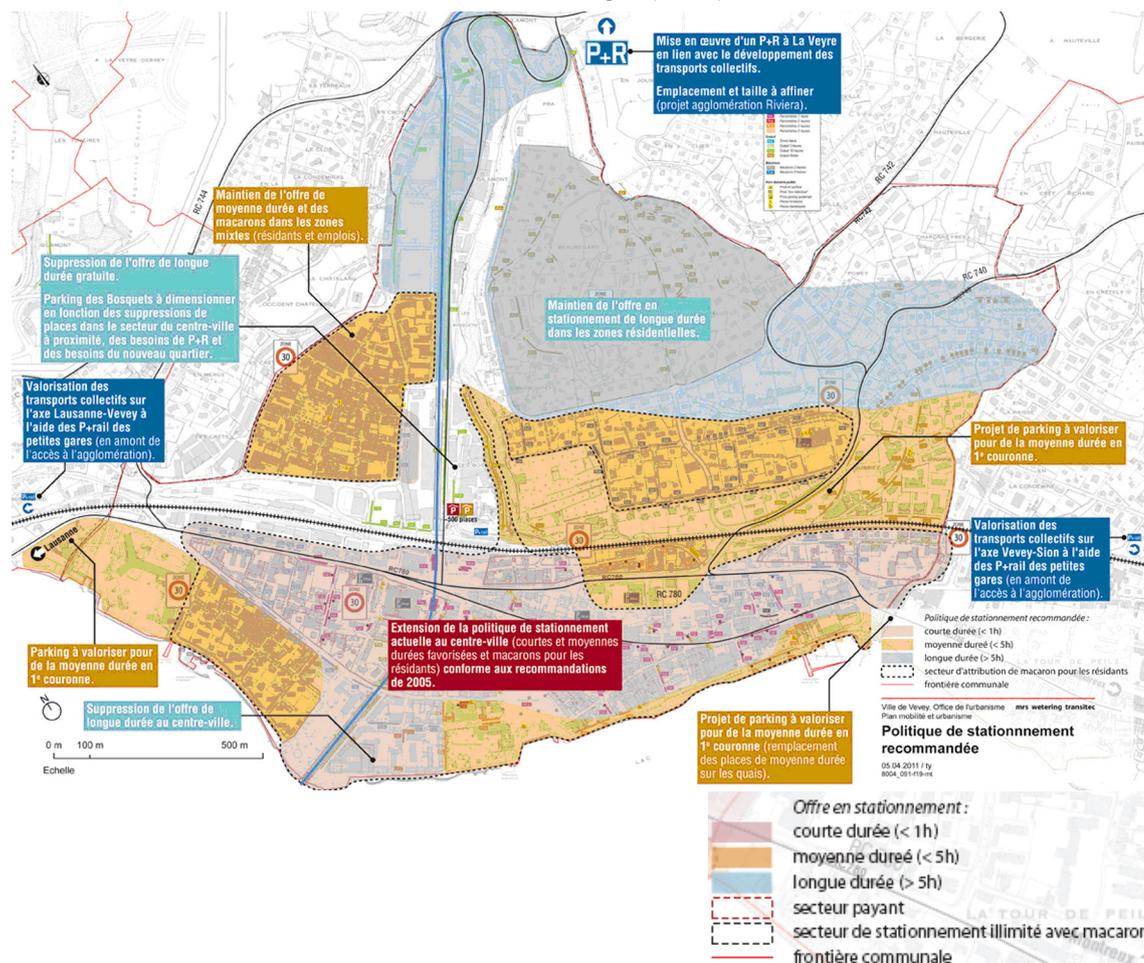


Figure 40 : Politique de stationnement à mettre en place à Vevey selon son Plan de mobilité et d'urbanisme intégré

Intermodalité, offre et politique actuelle

Plusieurs parkings d'échange, principalement de petite taille (sauf Montreux mais son offre est en grande partie publique), existent aujourd'hui. Ils se situent sur les lignes et aux endroits suivants :

- P+Rail sur la ligne CFF du Simplon :
 - Gares principales de Vevey et Montreux
 - Gare de Villeneuve
 - Haltes RER de Clarens et de Roche
- P+R sur la ligne GoldenPass Blonay-Vevey :
 - Gare de Blonay
 - Halte de Château-d'Hauteville en contrebas de St-Légier
- P+R sur la ligne de trolleybus 201 :
 - Parking Omnisports à Clarens (commune de Montreux)
 - Parking de l'esplanade de la gare de Territet (commune de Montreux)

La gestion de ces parkings se fait de façon différenciée et au cas par cas, sans politique commune. Globalement, des abonnements pendulaires sont disponibles avec utilisation des TP, voire sans utilisation des TP (ce qui est le cas à Clarens-trolleybus). Des cartes journalières sont également disponibles dans la majeure partie des cas. Le P+Rail de Montreux joue également le rôle de parking public au centre-ville.

Le nombre de places et le taux d'occupation sont indiqués ci-dessous :

Lieu	Type	Nombre de places	Taux d'occupation (2009)
Blonay, gare GoldenPass	P+R	50	Non disponible
St-Légier, halte Château-d'Hauteville sur ligne GoldenPass	P+R	20	Non disponible
Clarens, parking halle Omnisports sur ligne trolleybus 201	P+R	90	Non disponible
Territet, parking esplanade gare de Territet	P+R	25	Non disponible
Vevey, gare actuellement à court terme (2015-2018)	P+Rail	46	10%
	P+Rail	50-100	-
Clarens, gare	P+Rail	47	2%
Montreux, gare	P+Rail	281	75%
Villeneuve, gare actuellement à court terme (<2015)	P+Rail	69*	33%
	P+Rail	150	-
Roche, gare	P+Rail	10	10%

Tableau 24 : Offre de stationnement des P+R et P+Rail

Les P+Rail de la ligne CFF du Simplon ne sont pas seulement utilisés pour des usagers occasionnels du train mais également par des pendulaires sans qu'il existe de critères de domiciliation et sur le lieu de travail à destination. Il en résulte une concurrence possible avec les autres TP. En effet, le P+Rail de Vevey peut fournir des abonnements à des pendulaires habitants à Blonay et travaillant à Lausanne. Les abonnés blonésiens peuvent donc pénétrer jusqu'au cœur de Vevey en voiture et la stationner chaque jour à la gare principale de l'agglomération alors qu'ils pourraient se rabattre plus en amont sur le train GoldenPass dont la fréquence de 20 minutes et 15 minutes à long terme est tout à fait honorable.

Les taux d'utilisation sont plutôt bas à l'exception de Montreux dont l'usage de parking public doit être important. Les CFF prévoient cependant d'en augmenter la capacité (par exemple Villeneuve qui offre 69 places avec un taux d'occupation de 33%, mais où il est prévu d'en offrir 150 à l'avenir). Il n'y a pas de règle pour utilisateurs occasionnel ou régulier, chacun pouvant faire une demande de place.

Les P+Rail de l'agglomération ne devraient être autorisées que par les usagers occasionnels du train, sans abonnements possibles pour des pendulaires réguliers. L'objectif n'est pas d'amener tous les jours un nombre croissant de véhicules aux heures de pointe dans les endroits sensibles et déjà chargés des centres-villes et des secteurs gares. Leur dimension doit être mesurée. Seuls des P+Rail en amont de la ville des deltas, comme Roche par exemple, pourraient être également destinés à des pendulaires réguliers.

Les P+R sur la ligne GoldenPass Blonay-Vevey sont les seuls P+R situés en périphérie d'agglomération. Ils remplissent leur rôle pour rabattre sur les TP le plus en amont possible des habitants des hauts de l'agglomération dont la desserte TP est déficiente.

Les P+R des lignes de chemin de fer de montagne ont un rôle à jouer pour rabattre sur les TP des habitants des hauts de l'agglomération pendulaires à destination de la ville de deltas ou plus loin. Les critères de domiciliation doivent exclure les habitants desservis par les TP (train/funi ou bus).

Les P+R actuels (Clarens et Territet) sur la ligne de trolleybus 201 ne remplissent pas un réel rôle de parkings d'échange étant donné que certaines places à Clarens sont louées sans abonnement bus. De façon générale, ils sont situés trop profondément dans la ville des deltas pour être recommandés comme P+R. Ils peuvent servir en revanche à des parkings de première couronne du centre-ville favorisant la moyenne durée. Les visiteurs motorisés pourraient ainsi avoir une alternative lors d'une visite du centre de Montreux.

Les P+R de la ligne de trolleybus ne devraient être aménagés qu'en bouts de ligne, de petite taille, pour avoir un rôle à jouer pour rabattre des habitants pendulaires à destination de la ville de deltas ou plus loin. Les critères de domiciliation doivent exclure les habitants desservis par d'autres TP (lignes de bus régionales situées en amont, etc.)

Vers une politique de stationnement commune

La politique de stationnement au niveau de l'offre est un levier important de la politique des déplacements et peut être menée à plusieurs niveaux : au départ (logement), en chemin (P+R/P+Rail) et à l'arrivée (parkings liés aux activités, aux commerces, etc.). La disponibilité d'une case de stationnement est un facteur déterminant du choix modal.

Au départ, l'offre concernant les logements est en général assez généreuse (minimum 1 place/logement) mais peut être moindre selon les problèmes de constructibilité (centres). Ce taux peut être diminué selon des politiques volontaristes (écoquartiers par exemple). L'enjeu concerne aussi la conception de l'installation de parking influençant sur l'attractivité des TIM par rapport aux TP (exemple : distance jusqu'à l'emplacement de l'installation de stationnement collective vs. distance jusqu'à l'arrêt TP). Aucune base de données centralisée n'existe dans l'agglomération. L'offre au niveau du logement est cependant certainement suffisante sur l'ensemble de l'agglomération.

En chemin, l'offre concerne les P+R et les P+Rail. Les premiers se situent en périphérie d'agglomération, en bout de ligne TP, et les deuxièmes à proximité des gares, en principe pour les clients occasionnels des CFF. Un P+R créé devrait correspondre à un parking de moins au centre de l'agglomération. Les P+R/P+Rail devraient également être placés le plus proche possible du domicile des usagers, dans le but de maximiser le trajet effectué en TP et non l'inverse.

À l'arrivée, l'offre concerne les parkings des activités, des commerces, etc. La réduction possible de l'offre dépend de la dépendance plus ou moins forte du type d'activité/de commerce aux TIM. L'enjeu est la réduction en fonction du type d'activité/commerce, de sa localisation et de la desserte TP.

Points faibles :

- Absence de politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération (dimensionnement, tarification et durée)
- Un manque de corrélation entre le niveau de desserte en transports publics et l'offre en stationnement
- Une occupation importante de l'espace public par le stationnement, notamment dans les centres-villes de Vevey et de Montreux
- Une gêne pour les circulations mobilité douce et transports publics
- Une gestion du stationnement sur domaine privé trop peu systématique et généralement rarement surveillée en dehors des grands centres urbains
- Présence de P+R au cœur de la ville des deltas alors que le changement de mode TIM/TP pourrait se faire bien plus en amont
- Une gestion des P+R et P+Rail trop libérale tant au niveau de la gestion (durée et tarification) que de l'attribution des abonnements.

Enjeux :

Il est nécessaire d'agir conjointement sur le stationnement (nombre de places, tarification, durée) en vue d'influencer les comportements de mobilité et d'augmenter la part des déplacements en transports publics et mobilité douce. Il s'agit également d'améliorer les conditions de circulation des transports publics, des cycles et des piétons et de revaloriser les espaces publics.

Mettre en place à l'échelle de l'agglomération une stratégie de gestion, pour l'offre sur domaine public et privé, ainsi que pour l'offre P+R, corrélée avec le niveau de desserte en transports publics et l'importance des flux de mobilité douce. Dans les centres-villes de la ville des deltas, une gestion plus volontariste que ne le prévoit la norme VSS doit être mise en œuvre.

12.2 Objectifs stationnement

12.2.1 Objectif principal

Gérer le stationnement TIM différemment selon la qualité d'accessibilité afin de limiter l'attractivité du TIM et de favoriser les TP.
Développer le stationnement des vélos.

12.2.2 Objectifs particuliers et principes

Les objectifs particuliers sont les suivants. Ils contribuent à l'élaboration du Concept Stationnement développé plus loin.

TIM

- Mettre en place une politique de gestion du stationnement public uniforme dans l'agglomération
et différenciée selon le contexte urbain et la qualité de l'accessibilité.
- Limiter l'usage de la voirie pour le stationnement pendulaire.
- Développer l'offre P+R pour les pendulaires ne bénéficiant d'aucune desserte TP
en amont des zones urbaines connectées au réseau suprarégional et à un TP structurant au minimum.
- Développer l'offre P+Rail uniquement pour les usagers exceptionnels du train
à proximité des gares.
- Réglementer l'offre en stationnement privé selon la qualité d'accessibilité

Deux-roues

- Développer l'offre Bike&Ride.
Aménager une offre en stationnement des vélos à proximité des gares/haltes/arrêts TP principaux et connectés au réseau structurant MD. Aménager une vélostation si le potentiel le permet (Vevey par exemple).
- Développer l'offre en stationnement des vélos
à proximité des grands générateurs et équipements publics.

12.3 Concept stationnement

Stationnement public dans l'agglomération

Le concept du stationnement à mettre en place de façon coordonnée et uniforme dans l'agglomération est illustré à partir de l'exemple de la politique de Vevey.

Ce concept doit être défini précisément dans un approfondissement à mener dès la remise de ce rapport.

La courte durée au centre-ville permet de valoriser au maximum un nombre de place restreint par un taux de rotation élevé en faveur des activités, achats et loisirs; Sans diminution du nombre de places, la diminution des charges de trafic (capacité, environnement) ne peut pas être atteinte. Ce même principe s'applique aux centres secondaires.

- **La première couronne de moyenne durée** est utile pour les visiteurs de demi-journée et permet d'éviter un stationnement pendulaire de longue durée.
- **L'offre de longue durée à l'extérieur** est appliquée dans des zones qui ne se trouvent pas sous pression de recherche de stationnement et pour répondre au stationnement des habitants.

Ce concept doit s'appliquer autant à l'offre sur voirie que l'offre des parkings privés mais ouverts au public en ouvrage. L'optimisation de l'usage de ces derniers peut être un moyen de compenser des places supprimées en surface pour améliorer la qualité de l'espace public et offrir une place plus équitable en faveur des TP et de la MD.

La politique des macarons pour résidents permet de répondre à la demande de stationnement longue durée des résidents des résidents en zone courte et moyenne durée.

Le stationnement longue durée des pendulaires est à proscrire dans les zones centrales

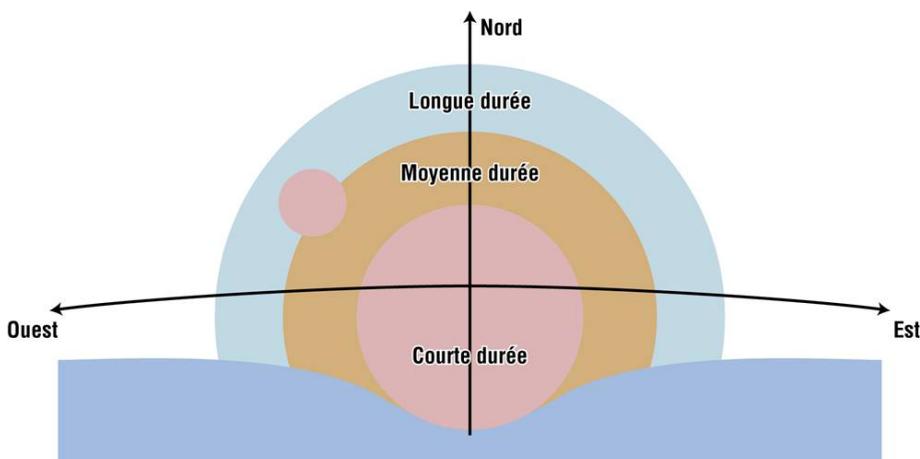


Figure 41: Principe du stationnement en ville à l'exemple de Vevey (source : transitec, mrs)

Parkings d'échange

Les parkings d'échanges ne doivent pas concurrencer les TP. Le bassin de population visé n'est pas desservi par une offre TP.

L'offre P+Rail doit être conçue pour les usagers exceptionnels du train. Elle ne doit pas concurrencer les lignes TP rabattant les secteurs urbains sur les gares (GoldenPass par exemple).

Le P+R de la halte de Château d'Hauteville apparaît comme nécessaire, étant donné la difficulté à organiser une desserte TP acceptable sur les hauts de la commune de St-Légier. Il en serait de même pour le P+R envisagé à Chailly, soit les personnes résidents dans la Riviera et qui ne bénéficie pas d'une offre TP convenable.

Un P+R envisagé important est celui de Châtel dans la zone industrielle qui pourrait être à moyen terme desservi par le bus express et reliant Châtel aux zones d'activités de La Veyre et au centre de Vevey avec sa gare.

Un P+R pourrait voir le jour à Roche avec l'amélioration de la desserte de la halte ferroviaire. Ce point doit être approfondi dans le chantier à mener sur le secteur stratégique de Roche

Liens avec les mesures

Les mesures infrastructurelles du projet d'agglomération sont l'aménagement de nouveaux P+R ou P+R ou P+Rail (série 42) ainsi que l'aménagement d'un parking public/P+rail conjoint à Vevey (mesures 30.01 et 42.04) permettant de compenser la suppression de nombreuses places au centre-ville dans l'objectif de requalification de l'espace public.

Ces mesures ne font cependant pas appel au fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

12.3.1 Impact sur les autres domaines et la conception globale

Le concept stationnement s'élabore en coordination avec le concept TP et le concept TIM pour assurer les accès aux parkings avec le minimum d'impacts négatifs (capacité, environnement).

12.4 Mesures stationnement

Mesures infrastructurelles :

- Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP, les centralités, équipements et générateurs (série 23)
- Création de parkings urbains (série 30)
- Création de parkings-relais (série 42)
- Mesures intégrées de réaménagement des traversées de centres, des traversées de localités et des axes urbains structurants (séries 411, 412, 413) ainsi que des mesures d'aménagement des interfaces (série 15).

Mesures de gestion :

- Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération (mesure A)
- Maîtrise du stationnement privé (mesure B)
- Maîtrise du stationnement public (mesure C)
- Plans de mobilité (mesure D)
- Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) (Mesure E)
- Marketing pour la mobilité durable (mesure F)
- Prestations de services (mesure G)

C. VOLET OPERATIONNEL

13. Mesures et chantiers du projet d'agglomération

Les mesures sont de natures infrastructurelles (hardware) et non-infrastructurelles (software). L'évaluation des mesures par la Confédération en vue de déterminer leur prise en compte et le taux global de participation financière porte autant sur la totalité du projet que sur les mesures elles-mêmes qui peuvent être regroupées par paquets. Seules les mesures infrastructurelles bénéficient d'un cofinancement. Les mesures non-infrastructurelles sont cependant nécessaires pour atteindre un bon niveau d'efficacité du projet dans son ensemble. Les mesures liées à l'urbanisation sont même exigées. Les mesures peuvent être organisées par thèmes ou par orientations d'actions. Le regroupement par thème est choisi pour le projet d'agglomération Rivelac et est présenté ci-dessous.

13.1 Définition des mesures

Le projet d'agglomération Rivelac définit les mesures de la façon suivante :

Mesures du PA Rivelac															
Mesures infrastructurelles cofinancées par la Confédération									Mesures non-infrastructurelles déterminantes pour évaluation						
MD			TP			TIM			Intégré			Urba.	Pays+E	Gestion	
Mesures identifiées	Eléments de réseau		Mesures identifiées	Interface gare / halte / arrêt		Mesures identifiées	Parking urbain		Mesures identifiées	Réaménagement d'axes		Mesures identifiées	Traduction dans planification		
Mesures identifiées	Stationnement vélos		Mesures identifiées	Axe fort TP		Mesures identifiées	Nouvelle route		Mesures non identifiées	> Chantier sect. stratégique		Mesures non identifiées	> Chantier global		
etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		Mesures identifiées	Prestations de service		Mesures identifiées	Marketing, etc.		

Tableau 25: Systématique des mesures dans le projet d'agglomération

13.2 Mesures infrastructurelles et priorisation

Les mesures infrastructurelles sont les mesures nécessaires au projet d'agglomération dont la majorité d'entre elles peuvent en principe prétendre à une participation financière de la Confédération par l'intermédiaire de la "Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure" (LFIInfr). Ces mesures sont d'une part les projets importants prévus de longue date ou en cours de planification dans l'agglomération; et d'autre part les nouveaux projets ressortant de la conception de développement et permettant de réaliser cette dernière. Toutes les mesures présentées dans ce chapitre s'inscrivent dans la vision territoriale du PA Rivelac.

Certaines mesures ne sont pas concernées par un cofinancement car réalisées avant la première tranche de réalisation des mesures (2015-2018) considérées par la Confédération pour les projets d'agglomérations de 2^{ème} génération (cf. tableau suivant et en annexe : "Avant 2015"). D'autres sont exclues d'un cofinancement de la Confédération et sont donc entièrement assumées par l'agglomération ou peuvent bénéficier d'autres sources de financement de la Confédération, comme les mesures d'infrastructures ferroviaires qui dépassent le cadre d'agglomération. D'autres mesures, moins prioritaires, sont entièrement assumées par l'agglomération. Ces mesures font cependant partie intégrante du projet d'agglomération car elles contribuent à l'efficacité globale du projet et sont donc affiliées à un horizon de réalisation (cf. tableau suivant et en annexe : "Hors LFIInfr A" et "Hors LFIInfr B")

Les mesures font l'objet de fiches individuelles. Elles sont également priorisées, c'est-à-dire répartie dans trois listes A, B et C correspondant chacune à une période de libération des moyens et du début des travaux pour les mesures :

A = 2015-2018

B = 2019-2022

C = plus tard

13.2.1 Méthode de priorisation

Toutes les mesures infrastructurelles identifiées ont été au départ priorisées selon les souhaits des instances locales et leurs capacités à porter les projets et l'état d'avancement des projets. Ces mêmes mesures, une fois leur coûts identifiés permettant d'apprécier leur efficacité, ont subi une deuxième priorisation selon la méthode schématisée ci-dessous. C'est cette deuxième priorisation qui est présentée dans le PA Rivelac.

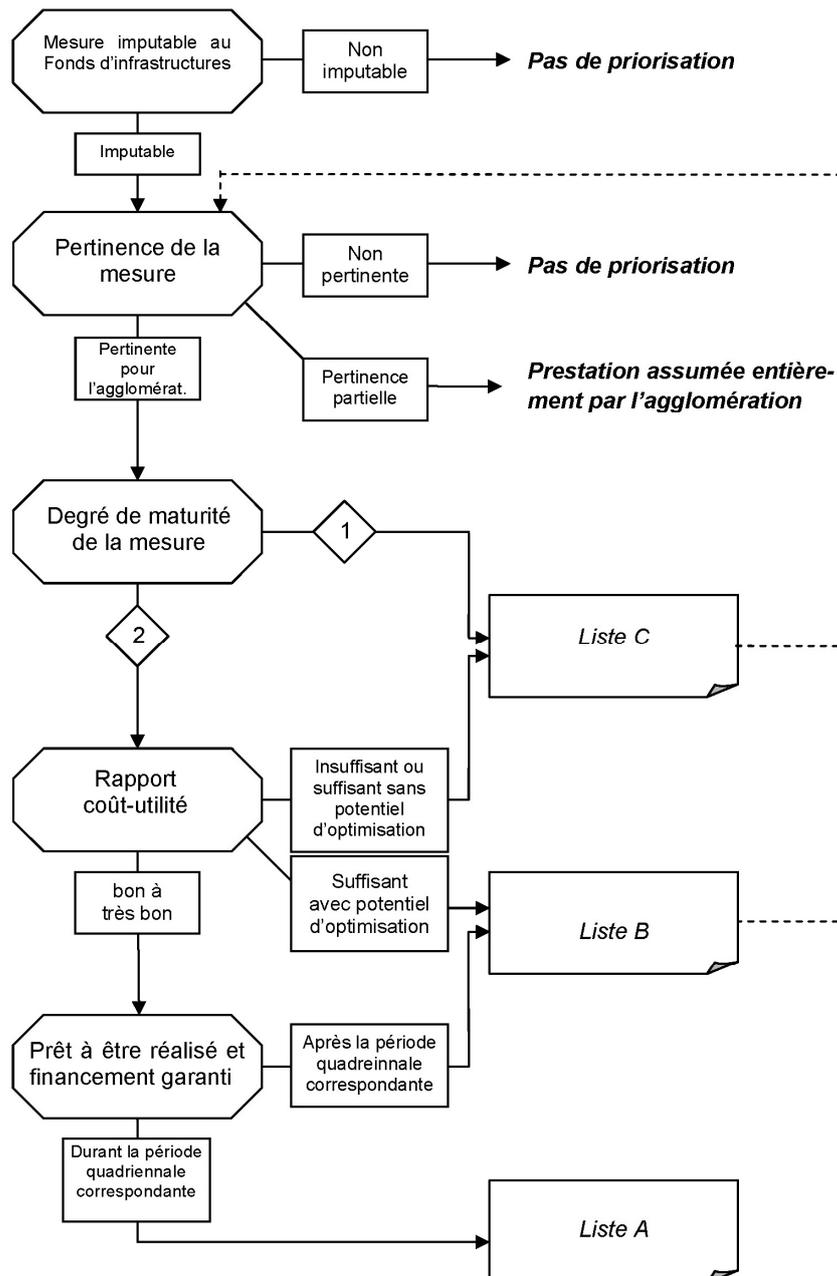


Figure 42 : Démarche de priorisation des mesures infrastructurelles selon les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération

Selon la démarche présentée selon les directives de l'ARE :

La liste A concerne les mesures qui respectent toutes les conditions suivantes :

- imputables au fonds d'infrastructure
- pertinentes pour l'agglomération et pour le projet d'agglomération [dans son ensemble]
- présentent un bon ou un très bon rapport coût/utilité
- le degré prêt à être réalisé et financement garanti est atteint dans les quatre ans suivant l'adoption du message relatif à la libération des moyens du programme trafic d'agglomération.

La liste B concerne deux types de mesures :

- les mesures pertinentes pour l'agglomération et le projet d'agglomération et qui présentent un bon ou un très bon rapport coût/utilité, mais qui ne seront prêtes à être réalisées et financées que dans la période quadriennale suivante (période 2019 – 2022 pour la 2ème génération des projets d'agglomération) ;
- les mesures pertinentes pour l'agglomération et le projet d'agglomération et qui présentent rapport coût/utilité seulement suffisant avec un potentiel d'optimisation permettant d'atteindre un niveau bon ou très bon lors de la prochaine évaluation

La Liste C contient toutes les autres mesures présentant un rapport coût-utilité insuffisant ou un degré de maturité insuffisant pour pouvoir évaluer leur rapport coût-utilité. Elles doivent encore être précisées et concrétisées¹⁶.

Le PA Rivelac rajoute trois catégories afin d'avoir la vue d'ensemble de toutes les mesures infrastructurelles envisagées dans l'agglomération et ayant donc une influence sur l'efficacité globale du projet :

La liste Avant 2015 contient les mesures ayant une influence sur le développement de l'agglomération mais qui ne peuvent prétendre à un cofinancement de par leur réalisation anticipée avant le premier horizon A (2015-2018) considéré dans les projets d'agglomération de deuxième génération.

La liste Hors LFIInfr A contient les mesures affiliées à un horizon de réalisation correspondant à la tranche A (2015-2018) non imputables ou imputables mais dont le degré de pertinence pour l'ensemble de l'agglomération n'est pas suffisant pour prétendre à un cofinancement. Ces mesures sont assumées par l'agglomération ou d'autres fonds.

La Liste Hors LFIInfr B contient les mesures affiliées à un horizon de réalisation correspondant à la tranche B (2019-2022) non imputables ou imputables mais dont le degré de pertinence pour l'ensemble de l'agglomération n'est pas suffisant pour prétendre à un cofinancement. Ces mesures sont assumées par l'agglomération ou d'autres fonds.

¹⁶ "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération", Office fédéral du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, 13 janvier 2010.

13.2.2 Structuration des mesures individuelles

La structure pour l'ensemble des mesures infrastructurelles regroupées par thèmes est la suivante :

Transports publics (TP) Mesures no. 1x		
Ferroviaire	10	Réaménagement de la gare de Vevey
	11	Création de gares et haltes ferroviaires
	12	Adaptation de lignes de chemin de fer
Routier	13	Prolongement de lignes de bus
	14	Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus
	15	Aménagements des interfaces
Mobilité douce (MD) Mesures no. 2x		
Réseau et franchissements	20	Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomération
	21	Création de franchissements de barrière
	22	Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération
Stationnement	23	Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités et les équipements
Transports individuels motorisés (TIM) Mesure no. 3x		
Stationnement	30	Création de parkings urbains
Mesures de mobilité intégrées (INT) Mesures no. 4x		
Nouvelle infrastructure	40	Nouvelles infrastructures routières
Réaménagement et re-qualification d'axes routiers existants	41	Réaménagements routiers (route, rue, place) <ul style="list-style-type: none"> – réaménagements orientés TIM – réaménagements de traversées de centres avec forte requalification de l'espace public, priorisation des TP et mise en valeurs des arrêts TP – réaménagements de traversées de localités avec requalification de l'espace public, priorisation des TP et mise en valeurs des arrêts TP – réaménagements d'axes urbains structurants avec mesures précises selon les cas, priorisation des TP et mise en valeurs des arrêts TP
Complémentarité entre modes	42	Création de parkings-relais

Tableau 26: Structuration des mesures infrastructurelles

13.2.3 Regroupement des mesures par "paquets" de mesures

La notion de paquet est à prendre dans le PA Rivelac au sens large et ne correspond pas à la définition donnée par les "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération" au chapitre 3.6.4. Il s'agit en effet de regroupements thématiques des mesures individuelles visant les mêmes objectifs mais dont la priorisation et le coût sont indiqués séparément.

Il est judicieux de regrouper certaines mesures individuelles, principalement lorsque leur efficacité individuelle est influencée par les effets d'autres mesures simultanément. C'est le cas des mesures de liaisons supplémentaires de mobilité douce ou de franchissements de barrières qui seules peuvent présenter une pertinence partielle pour le projet d'agglomération (effet local) mais qui ensemble permettent la concrétisation d'un réseau ininterrompu (effet global).

Le regroupement des mesures est également souhaité dans un souci de compréhension (vue d'ensemble) voire logistique pour la mise en œuvre du PA. Toutes les mesures de requalifications d'axes urbains structurants poursuivent par exemple les mêmes objectifs quel que soit l'horizon de réalisation des mesures individuelles.

Le projet d'agglomération propose des regroupements tenant compte des deux préoccupations cités ci-dessus. Par simplification, ces regroupements sont appelés paquets de mesures et offrent une vue d'ensemble par thème (x mesures en A, x mesures en B, x mesures Hors LFI nfr, etc.). Les mesures individuelles représentent des projets pouvant être menés de façon indépendante les uns des autres. Il est cependant souhaitable dans la mise en œuvre de prévoir des cellules de travail responsables d'un paquet de mesures en entier, au moins pour conserver la vue d'ensemble.

Le schéma suivant illustre la formation des paquets de mesures :

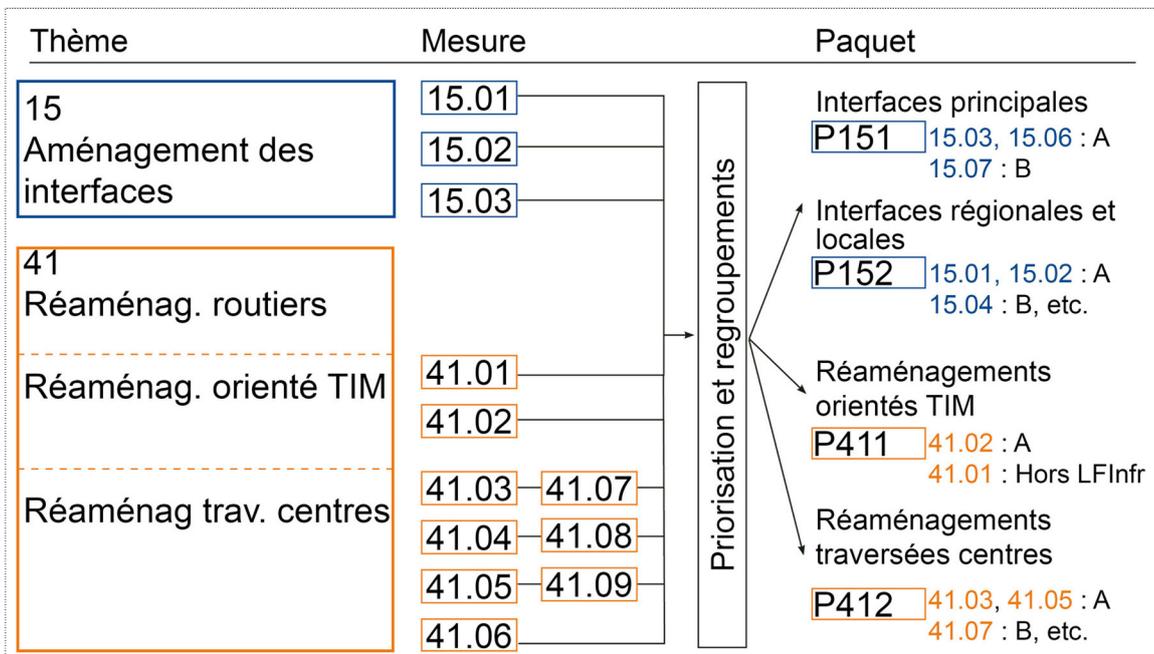


Figure 43 : Formation des paquets de mesures

Les paquets formés sont les suivants :

Type	N°	Paquet de mesures	Mesures incluses
TP	P10	Réaménagement de la gare de Vevey	10.01, 10.02, 10.03, 10.04
	P12	Adaptations de lignes de chemin de fer	12.01, 12.02, 12.03
	P13	Prolongement de lignes de bus	13.01, 13.02
	P151	Aménagement des interfaces principales	15.03, 15.06, 15.07
	P152	Aménagement des interfaces régionales et locales	15.01, 15.02, 15.04, 15.05, 15.08, 15.09
MD	P20	Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomération	20.01, 20.03, 20.04, 20.06, 20.07, 20.08, 20.11, 20.13
	P20-21	Création combinée de liaisons et tronçons manquants nécessitant des franchissements de barrière	20.02, 20.05, 20.09, 20.10, 20.12, 21.01, 21.06, 21.07, 21.15, 21.19
	P21	Création de franchissements de barrière	21.02, 21.03, 21.04, 21.05, 21.08, 21.09, 21.10, 21.11, 21.12, 21.13, 21.14, 21.16, 21.17, 21.18
	P22	Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération	22.01, 22.02, 22.03, 22.04, 22.05, 22.06
	P23	Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP, les centralités, équipements et générateurs	23.01, 23.02, 23.03, 23.04
INT	P411	Réaménagements orienté TIM	41.01, 41.02
	P412	Réaménagement traversées centres avec forte requalification de l'espace public	41.03, 41.04, 41.05, 41.06, 41.07, 41.08, 41.09, 41.10
	P413	Réaménagement traversées de localité avec requalification de l'espace public	41.11, 41.12, 41.13, 41.14
	P414	Réaménagement axes urbain structurants avec mesures précises selon les cas	41.15, 41.16, 41.17, 41.18, 41.19, 41.20, 41.21, 41.22, 41.23, 41.24, 41.25, 41.26, 41.27, 41.28, 41.29, 41.30, 41.31
	P42	Création de parkings-relais	42.01, 42.02, 42.03, 42.04, 42.05, 42.06

Tableau 27 : Paquets de mesures infrastructurelles

Les mesures de création de gares et haltes ferroviaires (série 11), de création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire (série 40) et de création de parkings urbains (série 30) ne sont pas regroupées et sont traitées individuellement.

Chaque paquet de mesure ainsi que les mesures individuelles non regroupées en paquets font l'objet de fiches présentées en annexe.

Les plans de mesures permettent encore de situer géographiquement chaque mesure individuelle. Ces plans sont également disponibles en annexe.

13.2.4 Liste des mesures individuelles, priorisation et coûts

Le tableau suivant indique un résumé du nombre de mesures par thèmes et par horizons.

Transports publics	Mesures no. 1x	Total	<2015	A	B	C	Hors A	Hors B
Ferroviaire	10 Réaménagement de la gare de Vevey	4	1	2		1		
	11 Création de haltes ferroviaires	3			1	1	1	
	12 Adaptation de lignes de chemin de fer	3			2	1		
	Total TP ferroviaire	10	1	2	3	3	1	0
Routier	13 Prolongement de lignes de bus	2		2				
	14 Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus	0						
	15 Aménagements des interfaces	9	1	5	2	1		
	Total TP routier	11	1	7	2	1	0	0
Mobilité douce (MD)	Mesures no. 2x							
Réseau et franchissements	20 Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'aggl	13		2	6	5		
	21 Création de franchissement de barrière	19	1	6	3	9		
	22 Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération	6		4	1			1
	23 Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités	4		1	2	1		
	Total MD	42	1	13	12	15	0	1
Transports individuels	Mesure no. 3x							
Stationnement	30 Création de parkings urbains	1					1	
	Total TIM	1	0	0	0	0	1	0
Mesures de mobilité	Mesures no. 4x							
Nouvelle infrastructure	40 Nouvelle infrastructure routière	5	3	2				
	41 Réaménagement routier (route, rue, place)	2		1				1
Réaménagement et requalification axes routiers	- dont orienté trafic	8	1	3	2	2		
	- dont traversée centre	4		2	1	1		
	- dont traversée de localité	17	1	3	6	2		5
	- dont axe urbain	6	1			2		3
Complémentarité entre modes	42 Création de parkings-relais	6	1					
	Total mobilité intégrée	42	6	11	9	7	0	9
	TOTAL	106	9	33	26	26	2	10

Tableau 28 : Résumé des mesures infrastructurales

Le nombre total de mesures est de 106 dont 33 en priorisation A et 26 en priorisation B.

Il n'existe pas de mesures dans la catégorie 14 "Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus". En effet, les mesures connues aujourd'hui (aménagement d'arrêts sur chaussée par exemple) sont incluses dans les coûts des mesures intégrées visant au réaménagement global des axes (série 41x). L'approfondissement à mener visant à mettre au point le concept d'exploitation TP, conjointement au concept d'exploitation TIM, pourra éventuellement proposer de nouvelles mesures dispersées dans le futur, lors de la mise au point d'un nouveau projet d'agglomération. Cette catégorie est donc conservée même vide aujourd'hui.

Toutes les mesures avec horizon de réalisation et coût sont présentées aux pages suivantes :

	n°	Mesure	Horizon envisagé	Priorisation	Coût brut [CHF]	
TP	ferroviaire	10 Réaménagement de la gare de Vevey				
		10.01 prolongement quais 1 et 2 vers Ouest, nouveau quai 3 CFF, accès quais 1 et 2 passage sous-voie St-Antoine	<2015	Avant 2015	10'900'000	
		10.02 élargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	court terme	A	9'476'000	
		10.03 nouveau passage sous-voies entre Coop et gare avec accès aux quais	long terme	C	13'900'000	
		10.04 réaménagement de la gare GoldenPass	court terme	A	12'000'000	
		11 Création de gares et haltes ferroviaires				
		11.01 déplacement gare de Châtel-St-Denis	court terme	hors LFIInfr	A	17'836'000
		11.02 halte GP entre Fontanivent et Chernex	moyen terme	B	394'000	
		11.03 halte CFF RER Vevey-Funi	long terme	C	21'000'000	
	12 Adaptation de lignes de chemin de fer					
	12.01 adaptation de ligne GP Montreux-Les Avants : point de croisement à Châteldard ou à Sonzier	moyen terme	B	6'000'000		
	12.02 adaptation de ligne GP Vevey-Blonay : point de croisement gare du château d'Hauteville ou Clies	moyen terme	B	6'000'000		
	12.03 enfouissement ligne GoldenPass à Blonay	long terme	C	150'000'000		
	13 Prolongement de lignes de bus					
	13.01 prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	court terme	A	3'300'000		
	13.02 prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	court terme	A	400'000		
	14 Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus					
	15 Aménagement des interfaces					
	15.01 réaménagement interface régionale gare de Châtel	court terme	A	2'538'000		
15.02 aménagement interface locale sur la Chauz	court terme	A	1'500'000			
15.03 réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	court terme	A	2'000'000			
15.04 réaménagement interface régionale halte de Clarens	moyen terme	B	1'300'000			
15.05 réaménagement interface régionale bus de Chailly	<2015	Avant 2015	1'337'000			
15.06 réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	court terme	A	2'855'000			
15.07 réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	moyen terme	B	9'000'000			
15.08 réaménagement interface régionale halte de Vevey-Funi	long terme	C	2'664'000			
15.09 réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	court terme	A	2'250'000			
MD	réseau et franchissements	20 Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomération				
		20.01 Châtel-St-Denis : liaison ch. de la Gurla - ch. des Crêts	moyen terme	B	78'000	
		20.02 Châtel-St-Denis : liaison gare-Fruence	moyen terme	B	378'000	
		20.03 Châtel-St-Denis : liaison entre La Planière et la zone d'activité	long terme	C	293'000	
		20.04 Châtel-St-Denis : liaison ZA Sud	long terme	C	316'000	
		20.05 Parc de la Riviera : liaison Hauteville - La Crause	long terme	C	340'000	
		20.06 Corseaux-Vevey : liaison le long des voies CFF	court terme	A	719'000	
		20.07 Roche : liaison gare Nord - ancienne cimenterie	long terme	C	217'000	
		20.08 La Tour-de-Peilz : ch. piétonnier des rives du lac (étape 1 et étape 2)	moyen terme	B	3'000'000	
		20.09 La Veyre : liaison Hauteville - Pré-Blanc - Veyre Derrey	moyen terme	B	851'000	
		20.10 Villeneuve : liaison entre zone industrielle et ch. du Pissot	moyen terme	B	236'000	
		20.11 Villeneuve : liaison entre la zone industrielle et la zone commerciale	moyen terme	B	170'000	
		20.12 Villeneuve : liaison Tronchenaz - rte des Saviez	long terme	C	132'000	
		20.13 Villeneuve : liaison entre rue des Remparts et rue des Fortifications	court terme	A	118'000	
		21 Création de franchissements de barrière				
		21.01 Châtel-St-Denis : passerelle rivière Veveysse sur ch. Charrois	moyen terme	B	260'000	
		21.02 Châtel-St-Denis : passage sous-voies TPF accès nouvelle gare	court terme	A	918'000	
		21.03 Corseaux : passerelle/sous-voies CFF-RC Corseaux sur ch. du Basset	long terme	C	1'377'000	
		21.04 St-Légier : ZA La Veyre Nord-Ouest : 3 accès (rampe+escalier)	long terme	C	575'000	
		21.05 St-Légier : ZA La Veyre Nord-Est : 1 accès (rampe)	long terme	C	128'000	
		21.06 St-Légier/Blonay : passerelle baye de l'Ognona (sur liaison Hauteville)	long terme	C	650'000	
		21.07 St-Légier : passage sous-voie GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	moyen terme	B	1'233'000	
		21.08 St-Légier : passerelle sur autoroute A12 à la Veyre	long terme	C	1'820'000	
		21.09 Vevey : passage sous-voies CFF Vevey ch. Vert-Savoie	long terme	C	1'445'000	
		21.10 Vevey : passage sous-voies CFF Moulins de la Veveysse place de la Gare	court terme	A	223'000	
		21.11 Vevey rue Jura - av. Reller : passerelle sur Veveysse	court terme	A	390'000	
		21.12 Vevey rue Marronniers + rue Tilleuls : passerelles sur Veveysse	long terme	C	780'000	
		21.13 Vevey : ascenseurs urbains St-Martin- Gare + Charmontey-av. Gilamont	court terme	A	3'260'000	
		21.14 Vevey : ascenseur viaduc Gilamont	long terme	C	1'630'000	
		21.15 Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. du Pissot	moyen terme	B	918'000	
		21.16 Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide camping Ouchettaz	court terme	A	650'000	
		21.17 Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide rte des Saviez	<2015	Avant 2015	416'000	
		21.18 Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	court terme	A	918'000	
21.19 Villeneuve : passage sous-voies CFF Tronchenaz	long terme	C	918'000			
22 Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération						
22.01 aménagement site propre/mixte route des Paccots entre route de Vevey et route de Pra de Plan	court terme	A	589'000			
22.02 aménagement site propre route de Fenil Terreaux - Manoir de Ban	court terme	A	501'000			
22.03 aménagement bandes cyclables RC742b route de St-Légier Cité des Enfants - Hauteville	moyen terme	B	12'000			
22.04 aménagement bandes cyclables RC742c route d'Hauteville Cité des Enfants - entrée St-Légier	court terme	A	5'000			
22.05 aménagement bandes cyclables ch. du Pré-au-Blanc route de Fenil jusqu'au viaduc St-Légier	court terme	A	12'000			
22.06 réaménagement qual piétonnier Veytaux-Chillon-Villeneuve	moyen terme	hors LFIInfr	B	2'916'000		
statio.	23	Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP, les centralités, équipements et				
		23.01 stationnement dispersé vers les gares	court terme	A	1'015'000	
		23.02 stationnement dispersé dans les centralités, près des équipements et grands générateurs	moyen terme	B	3'100'000	
		23.03 vélostation de Vevey	moyen terme	B	900'000	
23.04 stations de vélos en libre service	long terme	C	non défini			

Projet d'agglomération Rivelac

TIM	stat.						
Mesures de mobilité intégrée	stat.	30	Création de parkings urbains				
		30.01	parking des Bosquets (partie publique sauf P+Rail)	court terme	hors LFIInfr	A	12'500'000
	nouvelle infra.	40	Nouvelles infrastructures routières				
		40.01	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Pérala et réaménagement ch. des Artisans	court terme	A		3'718'000
		40.02	Châtel-St-Denis : déplacement route de Palézieux entre nouvelle gare et av. de la Gare	court terme	A		3'111'000
		40.03	Villeneuve : route accès bis à ZI Villeneuve - Paquays-Cibleries-Pied des Monts	<2015	Avant 2015		4'277'000
		40.04	Villeneuve : pont liant rue des Remparts et RC780a	<2015	Avant 2015		2'025'000
	40.05	Vaud-Valais-France : H144	<2015	Avant 2015		non défini	
	réaménagement et requalification d'axes routiers existants + espaces publics	41	Réaménagements routiers (route, rue, place)				
			Réaménagements orienté TIM				
		41.01	élargissement et réaménagement de l'axe Lacuez-Fossaulion TIM-MD	moyen terme	hors LFIInfr	B	3'846'000
		41.02	élargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	court terme	A		3'610'000
			Réaménagement traversées centre avec forte requalification de l'espace public				
		41.03	réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	court terme	A		3'447'000
		41.04	traversée de centre + axe urbain réaménagés et modérés RC780a La Tour-de-Peilz entre centre-ville et Burier	<2015	Avant 2015		6'000'000
		41.05	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc	court terme	A		10'320'000
		41.06	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	court terme	A		2'205'000
		41.07	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	moyen terme	B		11'241'000
		41.08	réaménagement centre Vevey : rues du Simplon et d'Italie	long terme	C		4'125'000
		41.09	réaménagement centre Vevey : quai Perdonnet	long terme	C		1'853'000
		41.10	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	moyen terme	B		5'628'000
			Réaménagement traversées de localité avec requalification de l'espace public				
		41.11	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	moyen terme	B		2'003'000
		41.12	réaménagement traversée localité Roche RC780a	long terme	C		2'847'000
		41.13	réaménagement traversée localité Rennaz RC726c	court terme	A		762'000
		41.14	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	court terme	A		4'500'000
			Réaménagement axes urbain structurants avec mesures précises selon les cas				
		41.15	réaménagement urbain axe structurant Châtel route de Vevey entre route des Paccots et centre village	moyen terme	hors LFIInfr	B	3'245'000
		41.16	réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	court terme	A		7'200'000
		41.17	réaménagement urbain axe structurant Corseaux RC780a entre RC758b et entrée Vevey	moyen terme	hors LFIInfr	B	8'454'000
		41.18	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprès	moyen terme	B		1'457'000
		41.19	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	moyen terme	B		5'770'000
		41.20	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	court terme	A		2'610'000
		41.21	réaménagement urbain léger axe structurant RC780a entre Burier et Clarens	moyen terme	hors LFIInfr	B	2'089'000
		41.22	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	moyen terme	B		6'588'000
	41.23	réaménagement urbain axe structurant RC780a Ouest de Clarens - Est de Territet	moyen terme	hors LFIInfr	B	11'490'000	
	41.24	réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	moyen terme	B		1'586'000	
	41.25	réaménagement urbain axe structurant RC780a entre Villeneuve et jonction A9	<2015	Avant 2015		12'438'000	
	41.26	réaménagement urbain axe structurant RC780a Roche Nord et Roche Sud	long terme	C		3'219'000	
	41.27	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	moyen terme	B		3'126'000	
	41.28	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	moyen terme	B		10'443'000	
	41.29	réaménagement urbain axe structurant Vevey av. de Gilamont	moyen terme	hors LFIInfr	B	5'952'000	
41.30	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	court terme	A		5'961'000		
41.31	réaménagement urbain minimal axe structurant RC780a entre Chillon et entrée Villeneuve	long terme	C		3'002'000		
complémentarité entre modes	42	Création de parkings-relais					
	42.01	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Montreux-Nord et connecté bus	court terme	hors LFIInfr	A	non défini	
	42.02	Création d'un P+R à Roche et connecté RER	long terme	C		500'000	
	42.03	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Vevey et connecté GoldenPass+bus	court terme	hors LFIInfr	A	800'000	
	42.04	Réaménagement du P+Rail de Vevey (lié au parking des Bosquets)	court terme	hors LFIInfr	A	2'500'000	
	42.05	Réaménagement du P+Rail de Villeneuve	<2015	Avant 2015		1'500'000	
42.06	Création d'un P+R à Châtel-St-Denis et connecté bus express	long terme	C		500'000		

13.2.5 Coût total d'investissement pour le projet d'agglomération Rivelac

Le coût d'investissement total pour le PA Rivelac est donné par le tableau suivant :

	Coût	
	[CHF]	[%]
Total	499'305'000	100%
Total Avant 2015	38'893'000	8%
Total Hors LFIInfr	71'628'000	14%
Total mesures de la liste A	92'881'000	19%
Total mesures de la liste B	81'672'000	16%
Total mesures de la liste C	214'231'000	43%
Total PA (listes A + B)	174'553'000	35%

Tableau 29 : Coût d'investissement total du PA Rivelac par listes

Le coût d'investissement total du PA Rivelac est de l'ordre de 499 millions de CHF, toutefois le coût d'investissement total du projet au sens de la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) ne totalise que les **mesures des listes A et B** et se monte à **174 millions de CHF**. En effet, seules les mesures de ces listes sont prises en compte lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération. En outre, concernant les coûts des mesures C, seuls les montants connus sont précisés et il s'agit souvent de premières estimations qui ne peuvent encore prétendre à la réalité.

S'agissant de la répartition des coûts des investissements liés aux mesures sises sur le territoire du Canton de Fribourg, la répartition financière entre le Canton de Fribourg et la Ville de Châtel-St-Denis est régie par les bases légales en vigueur (loi sur les routes et loi sur les transports).

Le tableau suivant montre encore une répartition des coûts d'investissements des listes A et B par mode :

Modes		Coût		
		[CHF]	[CHF]	[%]
TP	Ferroviaire	33'870'000	58'813'000	34%
	Routier	24'943'000		
MD	Réseau et franchissements	15'439'000	20'454'000	12%
	Stationnement	5'015'000		
TIM	Stationnement	0	0	0%
INT	Nouvelle infrastructure	6'829'000	95'286'000	55%
	Réaménagement et requalification d'axes routiers existants	88'457'000		
	Complémentarité entre modes	0		
Total			174'553'000	100%

Tableau 30 : Coût d'investissement total du PA Rivelac, listes A et B, par modes

Ce tableau montre que l'effort le plus important porte sur les mesures de mobilité intégrée au sein du PA Rivelac (95 mio CHF). Cela correspond à la problématique générale (décrite entre autres au chapitre 6.4) de requalification de l'espace-rue et de l'espace public dans l'agglomération.

L'effort à porter sur l'infrastructure ferroviaire est lui aussi important (près de 34 mio CHF) ce qui s'explique par la volonté de prioriser le développement autour des secteurs gares et dans le but d'améliorer considérablement l'offre des chemins de fer de montagne qui jouent le rôle de tram pour l'agglomération, entre les villages des coteaux et la ville des deltas. C'est principalement le cas de la gare de Vevey qui est le pôle de développement urbain majeur des centres compacts

de la ville des deltas (potentiels de 1'680 habitants et 860 emplois) où le développement de l'infrastructure est indispensable pour organiser et accueillir le trafic ferroviaire d'agglomération (gare GoldenPass) permettre l'accès facilité à la gare et la perméabilité entre les quartiers renouvelés (nouveau passage sous-voies).

13.3 Mesures non-infrastructurelles

Seules les mesures infrastructurelles peuvent prétendre à un cofinancement de la Confédération. Les mesures non-infrastructurelles qui les accompagnent sont néanmoins également prises en compte dans l'évaluation de l'efficacité du PA Rivelac dans son ensemble.

13.3.1 Mesure Paysage/Environnement

Les catégories de mesures sont connues et définies dans le Concept Paysage/Nature mais le contenu précis des mesures à mettre en place et les processus nécessaires ne sont pas encore connus. Un chantier doit être mené afin de les définir précisément (cf. chapitre 14.1 Approfondissements et Chantiers et fiche Chantier paysage/environnement présentée en annexe).

- Cours d'eau boisés : renaturations par exemple
- Nids d'aigle : définition de règles d'aménagements et de construction pour leur préservation par exemple
- Couloirs biologiques : définition des largeurs et des valorisations à apporter, dans le cadre de PPA, par exemple

etc.

13.3.2 Mesures Urbanisation

Les mesures Urbanisation connues sont notamment les implications du PA Rivelac sur les Plans directeurs cantonaux et sur le Plan directeur régional de la Veveyse fribourgeoise dont l'élaboration a commencé. Il s'agit de reprendre dans ces planifications les périmètres (notamment le périmètre compact) et principes de développement ainsi que les infrastructures de transport majeures (tous horizons) comme de nouvelles haltes ferroviaires par exemple développés dans le PA Rivelac.

Deux fiches de mesures, une par canton, sont présentées en annexe.

Le PA Rivelac a également des implications sur les planifications et règlements communaux. Le projet d'agglomération a été élaboré de concert avec les communes, il s'agit dès lors d'adapter dans un processus continu les différents plans de zones, plans directeurs et règlements de construction (Plans généraux d'affectation (PGA) et Plans directeurs communaux (PDCoM) dans le canton de Vaud; Plans d'affectation des zones (PAZ) et Plans d'aménagement locaux (PAL) dans le canton de Fribourg).

Une fiche de mesures générale est présentée en annexe.

Des chantiers doivent être menés sur les neuf secteurs stratégiques identifiés dans l'agglomération (cf. chapitre 14.1 Approfondissements et Chantiers et fiches Chantiers Urbanisation présentée en annexe

13.3.3 Mesures de gestion

Les mesures de gestion de la mobilité sont des mesures d'accompagnement indispensables à la réalisation des mesures infrastructurelles et à la concrétisation des objectifs fixés dans les concepts de mobilité et d'urbanisation. Ces mesures de gestion de la mobilité agissant sur la demande sont de première importance pour l'efficacité du projet dans son ensemble.

Chacune de ces mesures fait l'objet d'une fiche présentée en annexe.

Deux catégories de mesures de gestion de la mobilité doivent être distinguées:

- Les mesures de "**stratégie, gestion et marketing pour la mobilité durable**" (mesures A à F)
- Les mesures de "**prestations de services**" (mesure G)

L'éventail des mesures de gestion de la mobilité est brièvement décrit ci-dessous. Chaque mesure est ensuite explicitée dans la fiche de mesure correspondante.

A. Stratégie d'exploitation du réseau routier

Cette mesure, basée sur la hiérarchie du réseau routier de l'agglomération, explicite les principes de gestion des circulations. Il s'agit de définir les principes pour les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement qui découlent de la hiérarchie du réseau. Le développement d'un concept des circulations à l'échelle de l'agglomération est une suite logique.

B. Maîtrise du stationnement privé

Cette mesure consiste à réduire le besoin limite en cases de stationnement calculé selon la norme VSS 640 281 selon la part prévisible des déplacements à pied et de la fréquence de la desserte en transports publics. Il s'agit de préciser la manière d'appliquer les taux de réduction prévu par la norme.

C. Maîtrise du stationnement public (y.c. P+R et P+Rail)

Cette mesure vise à maîtriser le nombre et l'usage des places de stationnement publiques en relation avec les zones desservies par les transports publics. Elle vise également à mettre en place une politique de gestion des P+R et P+Rail.

D. Plan de mobilité

Cette mesure a pour but de diminuer l'usage de la voiture par le biais d'une offre "sur mesure" pour une entreprise ou une institution publique ou privée (administration, école, etc.). Cette mesure est d'ores et déjà appliquée par la Ville de Vevey et le Service de l'agenda 21.

E. Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)

Cette mesure règle la démarche pour l'implantation d'une ICFF par rapport au type de commerce (commerces de quartier, grands distributeurs de produits lourds, etc.) et par rapport au type de localisation (centre ou périphérie, intégré ou isolé par exemple).

Cette mesure est concrétisée par l'application de la méthode vaudoise pour l'implantation des ICFF.

F. Marketing pour la mobilité durable

Le but du marketing est de "vendre" les offres de mobilité à une clientèle cible, afin d'accroître l'usage des infrastructures et des offres en place. Le marketing identifie différents territoires et leurs besoins respectifs en mobilité (analyse de marché), définit une démarche optimale pour mettre à disposition des utilisateurs les produits (stratégie de vente) et précise les moyens appropriés pour les faire connaître (communication).

G. Prestations de services

Les services en faveur de la mobilité favorisent l'usage des modes doux et des transports publics, sans recourir à de nouvelles infrastructures et offres TP. Exemples de service pour la mobilité durable: centrale de mobilité, CarSharing, location de vélos électriques, vélos en prêt ou en libre service, services associés à une station-vélos (réparations, livraisons à domicile, etc.), Pédibus (accompagnement de groupe d'enfants pour se rendre à l'école), etc.

14. Mise en œuvre, approfondissements et chantiers

Le volet stratégique, synthétisé par le schéma d'agglomération, a permis d'établir les grandes orientations et les principes du développement souhaité pour l'agglomération Rivelac dans une optique de coordination Transports-Urbanisation-Paysage/Environnement. Au stade de ce rapport, le projet laisse encore beaucoup de questions en suspens pour la traduction spatiale des objectifs comme pour la mise en œuvre des mesures. Comme expliqué dans le chapitre précédent, le développement des secteurs stratégiques doit encore être étudié et testé. Cela implique donc d'entreprendre dès à présent d'autres études pour avancer dans la maturité du projet. Il s'agit d'étudier les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles proposées, d'approfondir les concepts via des études *ad hoc* et de mener des chantiers intégrant toutes les problématiques sur les secteurs stratégiques ainsi que sur le paysage et l'environnement.

14.1 Approfondissements

Les approfondissements présentés ci-dessous doivent être menés dès 2012 et doivent permettre de se diriger vers l'élaboration d'un projet d'agglomération de deuxième génération à fin 2015 si l'intervalle de quatre est repris et que la démarche reste d'actualité.

Concept d'exploitation TP

Le Concept TP du PA Rivelac propose une vision du développement stratégique du réseau à long terme. Il s'agit préalablement de vérifier l'opportunité et la faisabilité de la mise en place de nouvelles liaisons TP par rapport à la demande future (p. ex. la liaison de bus express entre Châtel-St-Denis-gare, La Veyre et Vevey-gare). Il est nécessaire ensuite de traduire cette vision en concept d'exploitation, c'est-à-dire en définissant les lignes, leurs fréquences, leurs horaires, les coûts d'exploitation, etc.

Il est en outre nécessaire de s'impliquer en parallèle dans l'étude menée par le Service de la mobilité (VD) sur le développement du RER vaudois, son extension au-delà de Villeneuve ou la mise en place d'un niveau de service différent toujours au-delà de Villeneuve (RegioExpress par exemple).

Concept d'exploitation TIM

Le concept TIM du PA Rivelac propose une vision d'utilisation optimisée du réseau routier actuel et d'adaptation au contexte urbain. Il s'agit maintenant d'établir des principes d'aménagements du réseau et des poches tranquillisées et un concept de gestion du trafic pour les axes principaux : étude du développement des charges du trafic, mise en place de contrôle d'accès en amont des centres de la ville des deltas, projets de zones 30 dans les quartiers etc.

Concept d'exploitation MD

Comme pour le TIM, il s'agit principalement d'établir des principes d'aménagements pour le réseau MD d'agglomération selon son contexte (dans le paysage, sur un axe routier principal, dans les zones tranquillisées des quartiers, etc.). Il s'agit également d'approfondir l'analyse des besoins en stationnement avec la réalisation d'un inventaire couvrant l'offre actuelle et les besoins de l'agglomération entière en lien selon le type de lieux (centralité, présence d'équipement ou de gros générateur comme un centre commercial) et coordonné avec les TP (gares, halte RER, interfaces bus locale, etc.)

→ Ces approfondissements doivent être menés de concert afin de garantir une coordination des principes d'aménagement de la majorité des axes concernés à la fois par le TIM, les TP et la MD. Ensemble ils permettent de définir la stratégie d'exploitation du réseau routier concrétisée par la mesure non-infrastructurelle A (présentée en annexe). Cette mesure permet de guider ensuite l'élaboration des avant-projets des mesures infrastructurelles (nouvelles liaisons MD, requalifications d'axes routiers, etc.).

Concept de gestion du stationnement

Le Concept Stationnement du PA Rivelac propose une stratégie générale de gestion du stationnement public (pendulaires, visiteurs, habitants) dans l'agglomération selon la proximité des centres et centralités et en lien avec l'accessibilité TP. Il s'agit maintenant de définir précisément et géographiquement la gestion du stationnement (courte durée, moyenne durée, longue durée et tarifications correspondantes) et le dimensionnement à appliquer toujours géographiquement et en lien avec l'accessibilité TP tant pour l'offre publique que privée.

→ L'approfondissement du concept de stationnement et les principes qui en découlent sont mis en œuvre dans les mesures de gestion B et C (présentées en annexe).

14.2 Chantiers

Les chantiers à mener sont des procédures de suivi et d'étude nécessitant des efforts de coordination et un effort soutenus afin traduire spatialement et localement la conception de développement territoriale présentée dans le PA Rivelac et de définir des mesures à prendre. Les chantiers peuvent prendre forme de façons différentes et concerner plusieurs études. Ils doivent cependant être menés par des cellules opérationnelles à définir et être coordonnés avec les approfondissements de concepts.

Chantiers Urbanisation

Le développement des secteurs suivants doit faire l'objet d'un chantier. Chaque chantier est décrit par une fiche présentée en annexe.

Les chantiers de la ville des deltas doivent être coordonnés avec l'étude du Service de la mobilité (VD) sur le développement du RER vaudois et l'implantation de nouvelles haltes ferroviaires.

- Vevey : secteur gare-funiculaire
- Clarens : secteur gare
- Montreux : secteur gare-centre
- Villeneuve : secteur gare
- Fontanivent-Chernex : secteur nouvelle halte GoldenPass
- Châtel-St-Denis : secteur gare et zones d'activités
- La Veyre et Fenil : zones d'activités
- Haut-Lac : PPA des Fourches, Rennaz et hôpital Riviera-Chablais, zone industrielle de Villeneuve actuelle, Sud de Villeneuve
- Roche : ancienne cimenterie et secteur gare

→ Ces chantiers permettent de confirmer ou infirmer les mesures infrastructurelles envisagées à long terme voire d'en définir de nouvelles.

Chantier Paysage/Environnement

Le concept Paysage/Environnement développé dans le PA Rivelac définit les grandes valeurs paysagères et naturelles à préserver dans l'agglomération ainsi que les catégories de mesures qui en découlent. Il s'agit maintenant de définir ces mesures précisément : localisation, programme, etc.

Ce chantier est décrit par une fiche présentée en annexe.

→ Ce chantier permet de nourrir les mesures Paysage/Environnement à mettre en place ultérieurement.

14.3 Mesures infrastructurelles

Pour prétendre au subventionnement de la Confédération, les mesures infrastructurelles du PA Rivelac doivent avoir atteint un certain niveau de maturité à différentes échéances.

Le démarrage des travaux de construction des mesures de la liste A doivent impérativement débuter entre 2015 et 2018 sous peine de ne pas bénéficier du financement adjudgé (liste A) ou de recevoir un malus (liste Hors LFIInfr A). Il est dès lors indispensable dès 2012, en plus de la réalisation des mesures "Avant 2015", de démarrer les études pour la mise en œuvre des mesures de la liste A. Ces études doivent en parallèle intégrer les éléments développées dans les approfondissements et chantiers décrits plus hauts.

Dès 2015, suite à la remise (hypothétique) du projet d'agglomération de 2^{ème} génération, les mesures de la liste A (PA Rivelac n°1) seront mises en œuvre et il s'agira de commencer à étudier les mesures de la liste B et hors LFIInfr B. (PA Rivelac n°1 et nouvelles mesures du PA Rivelac n°2).

14.4 Mesures non infrastructurelles

Les mesures non-infrastructurelles peuvent être mises en place dès 2012 et impliquent des processus continus mais pouvant se renouveler. Comme les mesures infrastructurelles, elles sont alimentées par les approfondissements de concepts et les chantiers menés en parallèle.

14.5 Traduction des dispositions du PA Rivelac

La traduction des dispositions du PA Rivelac doit être assurée dans les instruments légaux de planification territoriale. Il s'agit là également d'un processus continu qui se fait soit de façon précise dans le cas des plans directeurs cantonaux avec la création d'une fiche sur le projet d'agglomération soit au fur et à mesure des révisions des plans de zones et plans directeurs communaux.

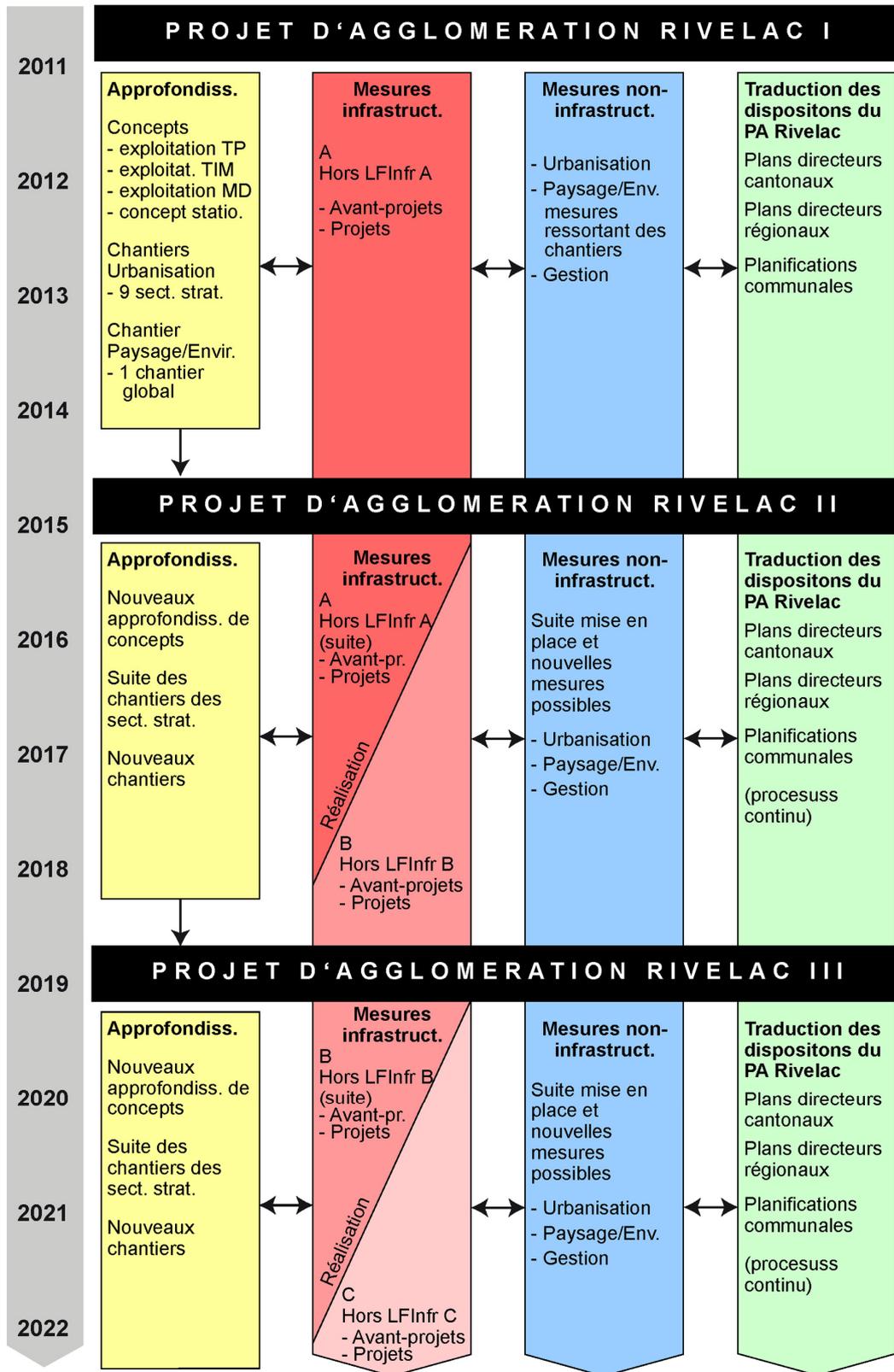


Tableau 31 : démarche de mise en œuvre du PA Rivelac

D. Annexes

Cahier d'annexes n° 1

1. Mesures et chantiers

- Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures
- Fiches de mesures infrastructurelles
- Fiches de mesures de gestion
- Fiches de mesures Urbanisation
- Fiches des chantiers sur les secteurs stratégiques
- Fiche du chantier Paysage/Environnement
- Plans des mesures infrastructurelles

Cahier d'annexes n° 2

2.1. Expertise

- Evaluation de la qualification des sites économiques de l'agglomération (pôles stratégiques de développement) et benchmark sur le développement des activités liées à l'implantation d'un hôpital (FPRE)

2.2. Cartes d'analyse

Environnement

- Pollution de l'air
- Etat sonore : bruit routier et ferroviaire
- Conformité sonore des routes selon l'Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB)
- "Zones et sites protégés"

Paysage/Nature

- Zones de frictions Paysage/Nature – Urbanisation

Economie

- Répartition des commerces
- Centres commerciaux et regroupements de commerces

Urbanisation

- Etat de la construction et des projets

Transports

- Carte des points faibles de la pré-étude 2009
- Qualité de la desserte TP (carte ARE)
- Etat actuel (anticipé fin 2012) des transports publics (réseau et offre)
- Plan de charges TP 2009/2010
- Couverture de l'urbanisation par le concept TP
- Etat actuel des itinéraires MD (Réseaux + chemins)
- Plan de charges 2005/2010 du TIM
- Carte du stationnement et des zones 30 de la Ville de Vevey

2.3. Schémas de principes

Economie

- Localisations préférentielles des activités

Transports

- Principes TP
- Principes TP régionaux et suprarégionaux
- Principes MD et relations à assurer (2 cartes)
- Concept partiel MD pour la Riviera
- Principes TIM

2.4. Plans de concept

- Concept Paysage / Nature
- Concept Urbanisation
- Concept Urbanisation + Potentiel
- Concept Transports publics (TP)
- Concept Mobilité douce (MD)
- Concept Transports individuels motorisés (TIM)

2.5. Schéma d'agglomération

- Schéma directeur pour l'agglomération

2.6. Projets stratégiques

- Assemblage des planifications du Haut-Lac