Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures (objectif) / version du 20 décembre 2011

		n°	Mesure	Horizon envisagé	Priorisation		Communes + Instance(s) concernées(s)	Financement	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		OFT, SM, Vevey, CFF	CH-National / Cantonal	10'900'000
		10.02	élargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	court terme	A		OFT, SM, Vevey, CFF	LFInfr / Cantonal / Communal	9'476'000
		10.03	nouveau passage sous-voies entre Coop et gare avec accès aux quais	long terme	C		OFT, SM, Vevey, CFF, GoldenPass	non défini	13'900'000
		10.04	réaménagement de la gare GoldenPass	court terme	A		OFT, SM, Vevey, GoldenPass	LFInfr / CH-National / Cantonal /	12'000'000
		11	**Création de gares et haltes ferroviaires**						
		11.01	déplacement gare de Châtel-St-Denis	court terme	hors LFInfr	A	OFT, STE, Châtel-St-Denis, TPF	CH-National / Cantonal	17'836'000
		11.02	halte GP entre Fontanivent et Chernex	moyen terme	B		OFT, SM, Montreux, GoldePass	LFInfr / CH-National / Cantonal /	394'000
		11.03	halte CFF RER Vevey-Funi	long terme	C		OFT, SM, Vevey, Corseaux, CFF	non défini	21'000'000
		12	**Adaptation de lignes de chemin de fer**						
		12.01	adaptation de ligne GP Montreux-Les Avants : point de croisement à Châtelard ou à Sonzier	moyen terme	B		OFT, SM, Montreux, GoldenPass	LFInfr / CH-National / Cantonal	6'000'000
		12.02	adaptation de ligne GP Vevey-Blonay : point de croisement gare du château d'Hauteville ou Clies	moyen terme	B		OFT, SM, St-Légier, Vevey, GoldenPass	LFInfr / CH-National / Cantonal	6'000'000
		12.03	enfouissement ligne GoldenPass à Blonay	long terme	C		OFT, SM, Blonay, St-Légier, GoldenPass	non défini	150'000'000
	routier	**13**	**Prolongement de lignes de bus**						
		13.01	prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	court terme	A		SM, SR, Villeneuve, Noville, Rennaz, VMCV	LFInfr / Cantonal / Communal	3'300'000
		13.02	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	court terme	A		SM, SR, Montreux, VMCV	LFInfr / Cantonal / Communal	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		STE, Châtel-St-Denis, TPF, VMCV	LFInfr / Cantonal / Communal	2'538'000
		15.02	aménagement interface locale sur la Chaux	court terme	A		SM, SR, Corsier-sur-Vevey, VMCV, TPF	LFInfr / Cantonal / Communal	1'500'000
		15.03	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	court terme	A		SM, Montreux, CFF, VMCV	LFInfr / Cantonal / Communal	2'000'000
		15.04	réaménagement interface régionale halte de Clarens	moyen terme	B		SM, SR, Montreux, CFF, VMCV	LFInfr / Cantonal / Communal	1'300'000
		15.05	réaménagement interface régionale bus de Chailly	<2015	Avant 2015		SM, SR, Montreux, VMCV	Cantonal / Communal	1'337'000
		15.06	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	court terme	A		SM, Vevey, CFF, GoldenPass	LFInfr / Cantonal / Communal	2'655'000
		15.07	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	moyen terme	B		SM, SR, Vevey, VMCV	LFInfr / Cantonal / Communal	9'000'000
		15.08	réaménagement interface régionale halte de Vevey-Funi	long terme	C		SM, SR, Vevey, Corseaux, CFF, Vevey	non défini	2'664'000
		15.09	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	court terme	A		SM, Villeneuve, CFF, VMCV, TPC	LFInfr / Cantonal / Communal	2'250'000
MD	réseau et franchissements	**20**	**Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomératior**						
		20.01	Châtel-St-Denis : liaison ch. de la Gurla - ch. des Crêts	moyen terme	B		Châtel-St-Denis	LFInfr / Communal	78'000
		20.02	Châtel-St-Denis : liaison gare-Fruence	moyen terme	B		Châtel-St-Denis	LFInfr / Communal	378'000
		20.03	Châtel-St-Denis : liaison entre La Planière et la zone d'activité	long terme	C		Châtel-St-Denis	non défini	293'000
		20.04	Châtel-St-Denis : liaison ZA Sud	long terme	C		Châtel-St-Denis	non défini	316'000
		20.05	Parc de la Riviera : liaison Hauteville - La Crause	long terme	C		Blonay, St-Légier, La Tour-de-Peilz, GoldenPass	non défini	340'000
		20.06	Corseaux-Vevey : liaison le long des voies CFF	court terme	A		Corseaux, Vevey, CFF	LFInfr / Communal	719'000
		20.07	Roche : liaison gare Nord - ancienne cimenterie	long terme	C		Roche	non défini	217'000
		20.08	La Tour-de-Peilz : ch. piétonnier des rives du lac (étape 1 et étape 2)	moyen terme	B		La Tour-de-Peilz	LFInfr / Communal	3'000'000
		20.09	La Veyre : liaison Hauteville - Pré-Blanc - Veyre Derrey	moyen terme	B		SR / St-Légier	LFInfr / Communal	851'000
		20.10	Villeneuve : liaison entre zone industrielle et ch. du Pissot	moyen terme	B		Villeneuve	LFInfr / Communal	236'000
		20.11	Villeneuve : liaison entre la zone industrielle et la zone commerciale	moyen terme	B		Villeneuve	LFInfr / Communal	170'000
		20.12	Villeneuve : liaison Tronchenaz - rte des Saviez	long terme	C		Villeneuve	non défini	132'000
		20.13	Villeneuve : liaison entre rue des Remparts et rue des Fortifi-cations	court terme	A		Villeneuve	LFInfr / Communal	118'000
		21	**Création de franchissements de barrière**						
		21.01	Châtel-St-Denis : passerelle rivière Veveyse sur ch. Charrois	moyen terme	B		Châtel-St-Denis	LFInfr / Communal	260'000
		21.02	Châtel-St-Denis : passage sous-voies TPF accès nouvelle gare	court terme	A		SPC, Châtel-St-Denis, TPF	LFInfr / Communal	918'000
		21.03	Corseaux : passerelle/sous-voies CFF-RC Corseaux sur ch. du Basset	long terme	C		Corseaux	non défini	1'377'000
		21.04	St-Légier : ZA La Veyre Nord-Ouest : 3 accès (rampe+escalier)	long terme	C		St-Légier	non défini	575'000
		21.05	St-Légier : ZA La Veyre Nord-Est : 1 accès (rampe)	long terme	C		St-Légier	non défini	128'000
		21.06	St-Légier/Blonay : passerelle baye de l'Ognona (sur liaison Hauteville)	long terme	C		St-Légier, Blonay	non défini	650'000
		21.07	St-Légier : passage sous-voie GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	moyen terme	B		St-Légier, GoldenPass	LFInfr / Communal	1'233'000
		21.08	St-Légier : passerelle sur autoroute A12 à la Veyre	long terme	C		St-Légier	non défini	1'820'000
		21.09	Vevey : passage sous-voies CFF Vevey ch. Vert-Savoie	long terme	C		Vevey	non défini	1'445'000
		21.10	Vevey : passage sous-voies CFF Moulins de la Veveyse place de la Gare	court terme	A		Vevey, CFF	LFInfr / Communal	223'000
		21.11	Vevey rue Jura - av. Reller : passerelle sur Veveyse	court terme	A		Vevey	LFInfr / Communal	390'000
		21.12	Vevey rue Marronniers + rue Tilleuls : passerelles sur Veveyse	long terme	C		Vevey	non défini	780'000
		21.13	Vevey : ascenseurs urbains St-Martin- Gare + Charmontey-av. Gilamont	court terme	A		Vevey	LFInfr / Communal	3'260'000
		21.14	Vevey : ascenseur viaduc Gilamont	long terme	C		Vevey, St-Légier	non défini	1'630'000
		21.15	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. du Pissot	moyen terme	B		Villeneuve, CFF	LFInfr / Communal	918'000
		21.16	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide camping Ouchettaz	court terme	A		Villeneuve	LFInfr / Communal	650'000
		21.17	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide rte des Saviez	<2015	Avant 2015		Villeneuve	Communal	416'000
		21.18	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	court terme	A		Villeneuve, CFF	LFInfr / Communal	918'000
		21.19	Villeneuve : passage sous-voies CFF Tronchenaz	long terme	C		Villeneuve, CFF	LFInfr / Coomunal	918'000
		22	**Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomératior**						
		22.01	aménagement site propre/mixte route des Paccots entre route de Vevey et route de Pra de Plan	court terme	A		OFROU, SPC, Châtel-St-Denis	LFInfr / Cantonal / Communal	589'000
		22.02	aménagement site propre route de Fenil Terreaux - Manoir de Ban	court terme	A		SR, Corsier-sur-Vevey	LFInfr / Cantonal / Communal	501'000
		22.03	aménagement bandes cyclables RC742b route de St-Légier Cité des Enfants - Hauteville	moyen terme	B		SR, St-Légier	LFInfr / Cantonal / Communal	12'000
		22.04	aménagement bandes cyclables RC742c route d'Hauteville Cité des Enfants - entrée St-Légier	court terme	A		OFROU, SR, St-Légier	LFInfr / Cantonal / Communal	5'000
		22.05	aménagement bandes cyclables ch. du Pré-au-Blanc route de Fenil jusqu'au viaduc St-Légier	court terme	A		St-Légier	LFInfr / Cantonal / Communal	12'000
		22.06	réaménagement quai piétonnier Veytaux-Chillon-Villeneuve	moyen terme	hors LFInfr	B	Veytaux, Villeneuve	Cantonal / Communal	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		Montreux, Vevey, Villeneuve, CFF, VMCV	LFInfr / Communal	1'015'000
		23.02	stationnement dispersé dans les centralités, près des équipements et grands générateurs	moyen terme	B		Toutes communes, CFF, VMCV, TPF	LFInfr / Communal	3'100'000
		23.03	vélostation de Vevey	moyen terme	B		Vevey, CFF	LFInfr / Communal	900'000
		23.04	stations de vélos en libre service	long terme	C		Toues les communes	non défini	non défini

Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures (objectif) / version du 20 décembre 2011

		n°	Mesure	Horizon envisagé	Priorisation		Communes + Instance(s) concernées(s)	Financement	Coût brut [CHF]
TIM	stat.	**30**	**Création de parkings urbains**						
		30.01	parking des Bosquets (partie publique sauf P+Rail)	court teme	hors LFInfr	A	Vevey	Communal	12'500'000
Mesures de mobilité intégrée	nouvelle infra.	**40**	**Nouvelles infrastructures routières**						
		40.01	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	court terme	A		SPC, Châtel-St-Denis	LFInfr / Communal	3'718'000
		40.02	Châtel-St-Denis : déplacement route de Palézieux entre nouvelle gare et av. de la Gare	court terme	A		SPC, Châtel-St-Denis	LFInfr / Cantonal / Communal	3'111'000
		40.03	Villeneuve : route accès bis à ZI Villeneuve : Paquays-Cibleries-Pied des Monts	<2015	Avant 2015		SR, Villeneuve	Communal	4'277'000
		40.04	Villeneuve : pont liant rue des Remparts et RC780a	<2015	Avant 2015		Villeneuve, Noville, VMCV	Communal	2'025'000
		40.05	Vaud-Valais-France : H144	<2015	Avant 2015		OFROU, Vaud, Valais	CH-National / Cantonal	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 LFInfr	B	SR, Blonay	Communal	3'846'000
		41.02	élargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	court terme	A		SR, Blonay, St-Légier, La Tour-de-Peilz	LFInfr / Communal	3'610'000
			Réaménagement traversées centre avec forte requalification de l'espace public						
		41.03	réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	court terme	A		SPC, Châtel-St-Denis	LFInfr / Cantonal / Communal	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		SR, La Tour-de-Peilz	Communal	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		SR, Montreux	LFInfr / Communal	10'320'000
		41.06	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	court terme	A		SR, Montreux	LFInfr / Communal	2'205'000
		41.07	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	moyen terme	B		SR, Vevey	LFInfr / Communal	11'241'000
		41.08	réaménagement centre Vevey : rues du Simplon et d'Italie	long terme	C		Vevey	non défini	4'125'000
		41.09	réaménagement centre Vevey : quai Perdonnet	long terme	C		Vevey	non défini	1'853'000
		41.10	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	moyen terme	B		SR, Villeneuve	LFInfr / Communal	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		SR, Jongny, Chardonne	LFInfr / Communal	2'003'000
		41.12	réaménagement traversée localité Roche RC780a	long terme	C		SR, Roche	non défini	2'847'000
		41.13	réaménagement traversée localité Rennaz RC726c	court terme	A		SR, Rennaz	LFInfr / Communal	762'000
		41.14	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	court terme	A		SR, St-Légier	LFInfr / Communal	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 LFInfr	B	SPC, Châtel-St-Denis	Cantonal / Communal	3'245'000
		41.16	réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	court terme	A		SR, Rennaz	LFInfr / Cantonal / Communal	7'200'000
		41.17	réaménagement urbain axe structurant Corseaux RC780a entre RC758b et entrée Vevey	moyen terme	hors LFInfr	B	SR, Corseaux	Cantonal / Communal	8'454'000
		41.18	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du	moyen terme	B		SR, Corseaux, Corsier-sur-Vevey	LFInfr / Communal	1'457'000
		41.19	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	moyen terme	B		SR, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, (Vevey), St-Légier	LFInfr / Cantonal / Communal	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		SR, La Tour-de-Peilz	LFInfr / Communal	2'610'000
		41.21	réaménagement urbain léger axe structurant RC780a entre Burier et Clarens	moyen terme	hors LFInfr	B	SR, La Tour-de-Peilz, Montreux	Communal	2'089'000
		41.22	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	moyen terme	B		SR, Montreux	LFInfr / Communal	6'588'000
		41.23	réaménagement urbain axe structurant RC780a Ouest de Clarens - Est de Territet	moyen terme	hors LFInfr	B	SR, Montreux	Communal	11'490'000
		41.24	réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	moyen terme	B		SR, Montreux	LFInfr / Cantonal / Communal	1'586'000
		41.25	réaménagement urbain axe structurant RC780a entre Villeneuve et jonction A9	<2015	Avant 2015		OFROU, SR, Noville, Rennaz, Villeneuve	Cantonal / Communal	12'438'000
		41.26	réaménagement urbain axe structurant RC780a Roche Nord et Roche Sud	long terme	C		SR, Roche	non défini	3'219'000
		41.27	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	moyen terme	B		SR, St-Légier, Vevey	LFInfr / Cantonal / Communal	3'126'000
		41.28	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	moyen terme	B		SR, Vevey	LFInfr / Communal	10'443'000
		41.29	réaménagement urbain axe strucutrant Vevey av. de Gilamont	moyen terme	hors LFInfr	B	Vevey	Communal	5'952'000
		41.30	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	court terme	A		SR, Veytaux	LFInfr / Communal	5'961'000
		41.31	réaménagement urbain minimal axe structurant RC780a entre Chillon et entrée Villeneuve	long terme	C		SR, Veytaux, Villeneuve	non défini	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 LFInfr	A	SM, Montreux	Cantonal / Communal	non défini
		42.02	Création d'un P+R à Roche et connecté RER	long terme	C		SM, Roche, CFF	non défini	500'000
		42.03	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Vevey et connecté GoldenPass+bus	court terme	hors LFInfr	A	SM, St-Légier	Cantonal / Communal	800'000
		42.04	Réaménagement du P+Rail de Vevey (lié au parking des Bosquets)	court terme	hors LFInfr	A	Vevey	Cantonal / Communal	2'500'000
		42.05	Réaménagement du P+Rail de Villeneuve	<2015	Avant 2015		SM, Villeneuve, CFF	Cantonal / Communal	1'500'000
		42.06	Création d'un P+R à Châtel-St-Denis et connecté bus express	long terme	C		STE, Châtel-St-Denis	non défini	500'000

Légende :

Avant 2015	très court terme, réalisé avant PA Rivelac
hors LFInfr	hors LFInfr : pertinence échelle agglo et/ou efficacité partielle mais financé par l'agglomération --> l'agglo s'engage à la réalisation à l'horizon indiqué
A	court terme : 2015-2018 (période de début des travaux)
B	moyen terme : 2019 - 2022 (période de début des travaux)
C	long terme : après 2022
	étude préliminaire avec analyse d'opportunité et étude sommaire de faisabilité faites, coût-utilité vérifié et financement garanti > nécessaire pour figurer dans les tranches A-B

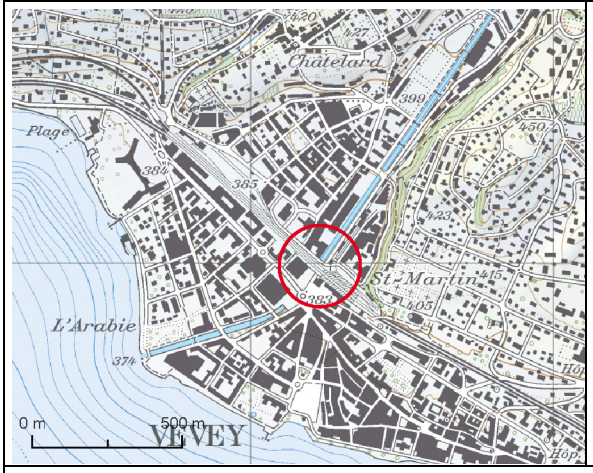
Paquets de mesures et coûts / version du 20 décembre 2011

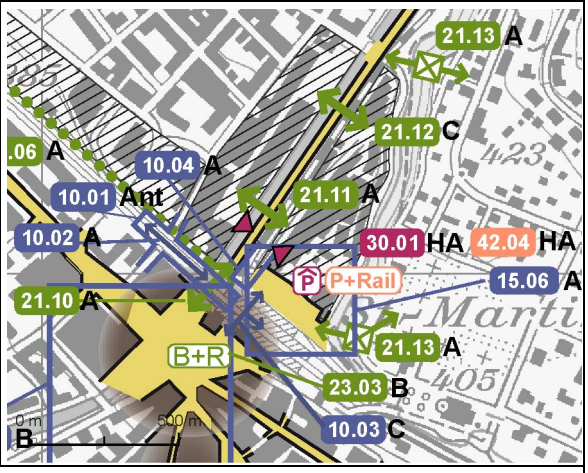
No	Priorisation	Paquets de mesures / Mesure ind.	Mesures incluses										Coûts [CHF]
		Réaménagement de la gare de Vevey											
P10	Avant 2015	Réaménagement de la gare de Vevey étape 1	10.01										10'900'000
	A	Réaménagement de la gare de Vevey étape 2	10.02	10.04									21'476'000
	C	Réaménagement de la gare de Vevey étape 3	10.03										13'900'000
		Création de gares et haltes ferroviaires											
11.01	hors LFInfr	gare Châtel-St-Denis	11.01										17'836'000
11.02	B	halte GP Fontanivent-Chernex	11.02										394'000
(mes. C)	C	haltes RER	11.03										21'000'000
		Adaptation de lignes de chemin de fer											
P12	B	adaptations lignes GP étape 1	12.01	12.02									12'000'000
	C	enfouissement ligne	12.03										150'000'000
		Prolongement de lignes de bus											
P13	A	prolongement ligne trolley	13.01	13.02									3'700'000
													0
		Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus											
		Aménagement des interfaces											
P151	A	interfaces principales	15.03	15.06									4'655'000
	B	interfaces principales	15.07										9'000'000
P152	A	interfaces régionales et locales	15.01	15.02	15.09								6'288'000
	B	interfaces régionales et locales	15.04										1'300'000
	C	interfaces régionales et locales	15.08										2'664'000
	Avant 2015	interfaces régionales et locales	15.05										1'337'000
		Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomération											
P20	A	nouvelles liaisons simples horizon A	20.06	20.13									837'000
	B	nouvelles liaisons simples horizon B	20.01	20.08	20.11								3'248'000
	C	nouvelles liaisons simples horizon C	20.03	20.04	20.07								826'000
P20-21	B	nouvelles liaisons avec franchissements horizon B	20.02	21.01	20.09	20.10	21.07	21.15					3'876'000
	C	nouvelles liaisons avec franchissements horizon C	20.05	21.06	20.12	21.19							2'040'000
		Création de franchissements de barrière											
P21	A	nouveaux franchissements horizon A	21.02	21.10	21.11	21.13	21.16	21.18					6'359'000
	C	nouveaux franchissements horizon C	21.03	21.04	21.05	21.08	21.09	21.12	21.14				7'755'000
	Avant 2015	nouveaux franchissements hors / Avant 2015	21.17										416'000
		Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération											
P22	A	aménagements routiers simples en faveur de la MD horizon A	22.01	22.02	22.04	22.05							1'107'000
	B	aménagements routiers simples en faveur de la MD horizon B	22.03										12'000
	hors LFInfr	aménagements routiers simples en faveur de la MD hors LFInfr	22.06										2'916'000
		Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP, les centralités, équipements et générateurs											
P23	A	stationnement dispersé vers les gares,centralités et générateurs,	23.01										1'015'000
	B	stationnement dispersé vers les gares,centralités et générateurs,	23.02	23.03									4'000'000
	C	stations VLS	23.04										0

Paquets de mesures et coûts / version du 20 décembre 2011

No	Priorisation	Paquets de mesures / Mesure ind.	Mesures incluses										Coûts [CHF]
		Création de parkings urbains											
30.01	hors LFInfr	parking des Bosquets	30.01										12'500'000
		Nouvelles infrastructures routières											
40.01	A	nouvelle infrastructure routière à Châtel-St-Denis	40.01	40.02									6'829'000
40.02	Avant 2015	nouvelles infrastructures routières long terme	40.03	40.04	40.05								6'302'000
40.03		nouvelles infrastructures routières avant 2015											0
40.04													
40.05													
		Réaménagements routiers (route, rue, place)											
		Réaménagements orienté TIM											
P411	A	Réaménagements orientés TIM, horizon A	41.02										3'610'000
	hors LFInfr	Réaménagements orientés TIM, hors LFInfr	41.01										3'846'000
		Réaménagement traversées centre avec forte requalification de l'espace public											
P412	A	Réaménagements traversées centres, horizon A	41.03	41.05	41.06								15'972'000
	B	Réaménagements traversées centres, horizon B	41.07	41.10									16'869'000
	avant 2015	Réaménagements traversées centres, avant 2015	41.04										6'000'000
	C	Réaménagements traversées centres, horizon C	41.08	41.09									5'978'000
		réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel											
P413	A	Réaménagements traversées localités, horizon A	41.13	41.14									5'262'000
	B	Réaménagements traversées localités, horizon B	41.11										2'003'000
	C	Réaménagements traversées localités, horizon C	41.12										2'847'000
		Réaménagement axes urbain structurants avec mesures précises selon les cas											
P414	A	Réaménagements axes urbains structurants, horizon A	41.16	41.20	41.30								15'771'000
	B	Réaménagements axes urbains structurants, horizon B	41.18	41.19	41.22	41.24	41.27	41.28					28'970'000
	C	Réaménagements axes urbains structurants, horizon C	41.26	41.31									6'221'000
	hors LFInfr	Réaménagements axes urbains structurants, hors LFInfr	41.15	41.17	41.21	41.23	41.29						31'230'000
	avant 2015	Réaménagements axes urbains structurants, avant 2015	41.25										12'438'000
		Création de parkings-relais											
P42	C	Création de P+R horizon C	42.02	42.06									1'000'000
	hors LFInfr	Création de P+R hors LFInfr	42.01	42.03	42.04								3'300'000
	Avant 2015	Création de P+R avant 2015	42.05										1'500'000

P10	Réaménagement de la gare de Vevey		
Mesure 10.01	prolongement quais vers Ouest, nouveau quai 3 CFF, accès quais 1 et 2 passage sous-voie St-Antoine	Coût	10'900'000 CHF
Priorité : Avant 2015	**Financement : CH-National / CFF**	**Coût :**	**10'900'000 CHF**
Mesure 10.02	Elargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	Coût :	9'476'000 CHF
Mesure 10.04	Réaménagement de la gare GoldenPass	Coût :	12'000'000 CHF
Priorité : A	**Financement : CH-National / LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**21'476'000 CHF**





Analyse de l'état actuel :

Actuellement, tous les accès aux quais sont concentrés dans la partie Est de la Gare. De nouveaux accès aux quais 1 et 2 rallongés (voir étape 1) sont prévus depuis le passage sous-voies existant St-Antoine. Avec la création du quai 3 sur la rue des Deux-Gares pour le trafic RER, il manquera des accès depuis ce même passage sous-voies.

L'actuelle gare terminus du GoldenPass doit être réaménagée afin de respecter l'obligation d'assainir les quais (date butoir pour l'assainissement 2024) et afin d'accueillir de nouvelles compositions rallongées à l'avenir. En outre, il n'est pas envisageable de conserver le passage à niveau existant dans le cadre du futur aménagement (date butoir pour l'assainissement 2015).

Données techniques :

- Secteur stratégique de Vevey gare-funiculaire : +1'700 hab., +850 emp. (prévision provisoire)
- Montées-Descentes CFF totales gare de Vevey TJOM 2009 : 18'000 voyageurs/jour
- Charge TJOM RER 2009 à Vevey direction Lausanne : 5'050 voyageurs/jour
- Charge TJOM GoldenPass 2010 à l'arrivée à Vevey : 2'500 voyageurs/jour (+80% attendu entre 2010 et 2030)

Description du paquet de mesures :

Le réaménagement de la gare de Vevey regroupe les mesures phares du projet d'agglomération. Il consiste à offrir une gare attractive, sûre et répondant aux normes pour offrir un confort maximal d'accès MD depuis tous les quartiers denses construits ou en cours de construction vers tous les quais (secteur stratégique) : La gare GoldenPass est réaménagée, un nouveau passage sous-voies est construit et les accès aux quais sont multipliés de façon significative afin de maximiser les perméabilités MD et d'optimiser les correspondances d'un des nœuds TP centraux de l'agglomération.

Cet aménagement conséquent a pour but de pouvoir accueillir dans les meilleures conditions le fort développement de la demande envisagé (de 2010 à 2030 : +80% des voyageurs prévus entre Blonay et Vevey).

Le réaménagement de l'interface, soit la place de la Gare au Sud et place des Bosquets au Nord (mesures 15.06 et 15.07) est fortement lié.

Objectifs à atteindre :

- Requalifier et densifier dans la ville des deltas et prioritairement à proximité des gares
- Structurer l'urbanisation autour des TP et de façon priorisée vers les TP les plus structurants
- Orienter le développement de l'urbanisation sur le système combiné TP-MD
- Faire des TP une alternative crédible à la voiture
- Favoriser prioritairement l'intermodalité TP-MD
- Renforcer l'usage des trains de montagne et funiculaires pour les déplacements d'agglomération
- Mettre en valeur la complémentarité entre les différents moyens TP
- Aménager et mettre en valeur l'espace public des interfaces
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Chantier URB 1 Vevey-Gare-Funi
- Rapport chap. 6.5.1 Concept Urbanisation, secteur stratégique de Vevey Gare-Funi
- Rapport chap. 9.1 Analyse et enjeux TP, réseau ferré CFF et GoldenPass

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Ville de Vevey / CFF / GoldenPass

Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet

Données de base :

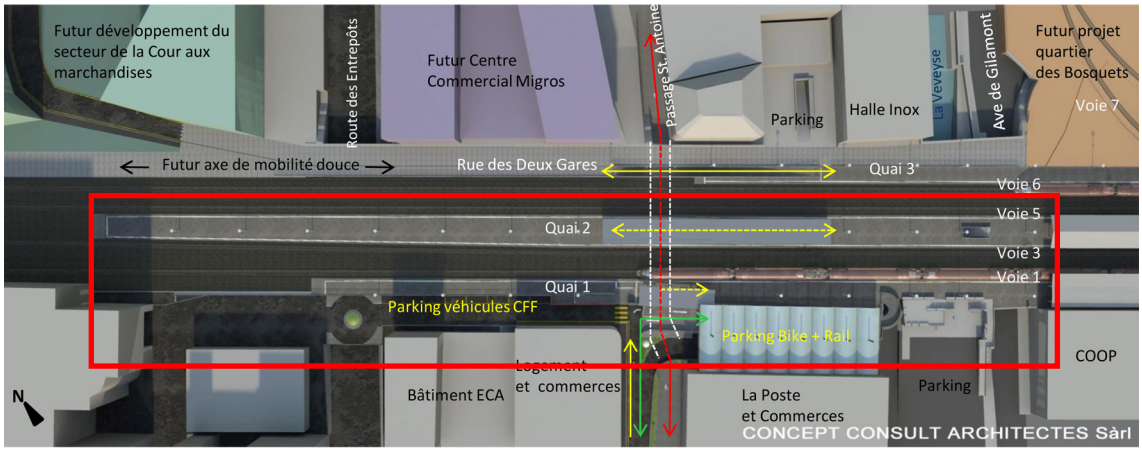
- "ATR Lausanne-Villeneuve Gare de Vevey : Accès aux quais depuis le passage St-Antoine", CFF, 2011
- "Etude préliminaire pour le réaménagement du secteur gare", Ville de Vevey, 2011
- "Traversée sous les vies CFF, Passage St-Antoine", Ville de Vevey et CFF, 2011

Investissement : 21'476'000 CHF (coût actualisé 2011) (32'376'000 CHF avec mesure Avant 2015)

☒ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 10.01	prolongement quais vers Ouest, nouveau quai 3 CFF, accès quais 1 et 2 passage sous-voie St-Antoine	Coût : 10'900'000 CHF



Extrait de :
"ATR Lausanne-Villeneuve Gare de Vevey: Accès aux quais depuis le passage St – Antoine Avant-projet - version du 06.0511", CFF, 2011

Description de la mesure :

Les quais CFF 1 et 2 sont allongés en direction de l'Ouest afin de pouvoir accueillir de nouvelles compositions de train rallongées (400m) prévues dans le cadre du développement des CFF Romandie 2013.

Le quai 3 est créé afin de pouvoir à terme accueillir le développement de l'offre RER et RE, notamment sur la liaison avec Puidoux-Chexbres-Palézieux-Fribourg-Berne (développement de l'offre à l'étude).

Les accès aux quais 1 et 2 depuis le passage sous-voies St-Antoine sont aménagés pour ne pas charger d'avantage le passage sous-voies de la gare de Vevey qui n'offre pas les capacités nécessaires à moyen terme pour écouler les flux de voyageurs (d'après modélisation effectuée par les CFF avec le logiciel SBB Personenhydraulik). Aménager des accès aux quais depuis ce passage sous-voies est également starétgique car il s'agira du seul accès à l'Ouest de la Veveyse intéressant un secteur densément peuplé (nouveau quartier de la Cour-aux-archandises) et le futur centre comercial Migros. Les accès consistent en un escalier côté Ouest pour accéder au quai 2, un escalier côté Est pour accéder au quai 1 et l'aménagement d'une rampe à niveau depuis le Sud du quai 1.

Parallèlement est aménagé le parking Bike & Rail réservé aux deux-roues-motorisés avec une rampe d'accès existante mais réaménagée.

Cette mesure est antérieure mais liée à la mesure 10.02 "Elargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares". Les accès aux quais 1 et 2 peuvent être aménagés avant l'élargissement du passage suos-voies mais doivent le prendre en compte.

Instances concernées :

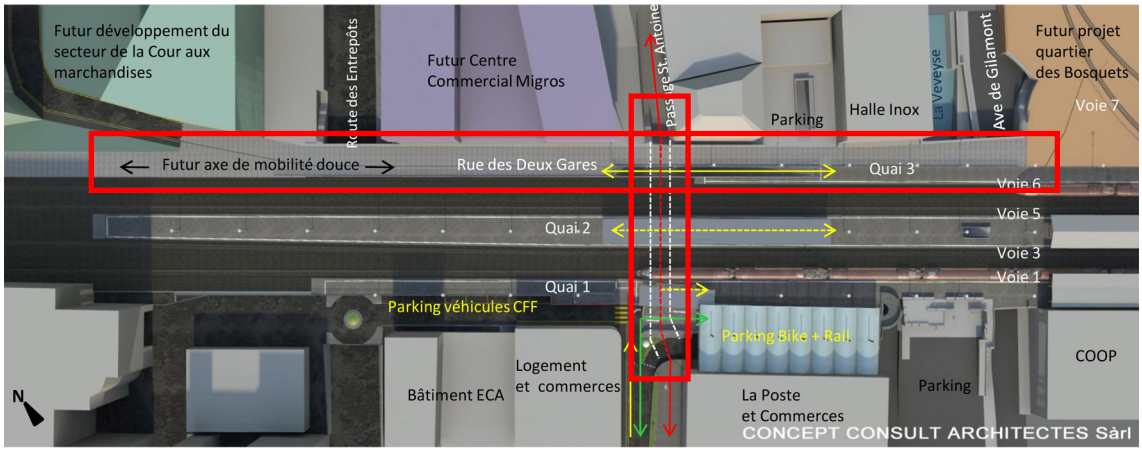
Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Ville de Vevey / CFF

Priorité :

☒ Avant 2015

Echéancier de réalisation : très court terme (avant 2015)

Mesure 10.02	Elargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	Coût : 9'476'000 CHF



Extrait de :
"ATR Lausanne-Villeneuve Gare de Vevey: Accès aux quais depuis le passage St – Antoine Avant-projet - version du 06.0511", CFF, 2011

Description de la mesure :

Le passage sous-voies large de 5m est élargi à 9m. cet élargissement est nécessaire pour continuer d'assurer les flux piétons en transit, les flux piétons d'accès aux quais et les flux cyclistes, comme l'a montré l'analyse (méthode dynamique) menée par le bureau Transitec pour les CFF et la Ville de Vevey (densité maximale recommandée pour les passages souterrains, niveau de service LOS B). il n'existe pas de report possible sur d'autres axes à l'exception de la rue des Entrepôts, qui de par ses gabarits étroits et sa fonction circulatoire pour le TIM ne peut prétendre à la même attractivité pour la MD. Le passage sous-voies St-Antoine est stratégique pour la Ville de Vevey. C'est en effet le seul situé à l'Ouest de la Veveyse et intéresse directement un quartier densément peuplé (Plan-Dessus : 6'100 hab/emp) qui va se densifier encore avec les nouveaux quartiers en construction (+2'300 hab/emp). Si l'on rajoute encore la construction du centre commercial, il est admis que les flux Nord-Sud de MD vont doubler à l'horizon 2030.

Les accès au quai 3 depuis le passage sous-voies St-Antoine sont aménagés pour permettre les correspondances entre le trafic RER et le trafic des grandes lignes sur la partie Ouest de la gare. Ces nouveaux accès viendront compléter les accès aux quais 1 et 2 construits à l'horizon 2013 par les CFF (cf. mesure 10.01). Ils consistent en un escalier côté Ouest aboutissant devant le futur centre commercial, et une rampe côté Est.

La piétonisation de la rue des Deux-Gares (tronçon dans le rectangle rouge sur l'image) permet d'envisager un réaménagement attractif d'espace public majeur situé sur une liaison MD d'agglomération (mesure 20.06) et dont le prolongement est le quai 3 et la future place Nord de la Gare devant le quartier des Bosquets renouvelé et densifié. La circulation motorisée pour l'accès au parking existant du lotissement des Moulins de la Veveyse sera la seule exception.

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Ville de Vevey / CFF

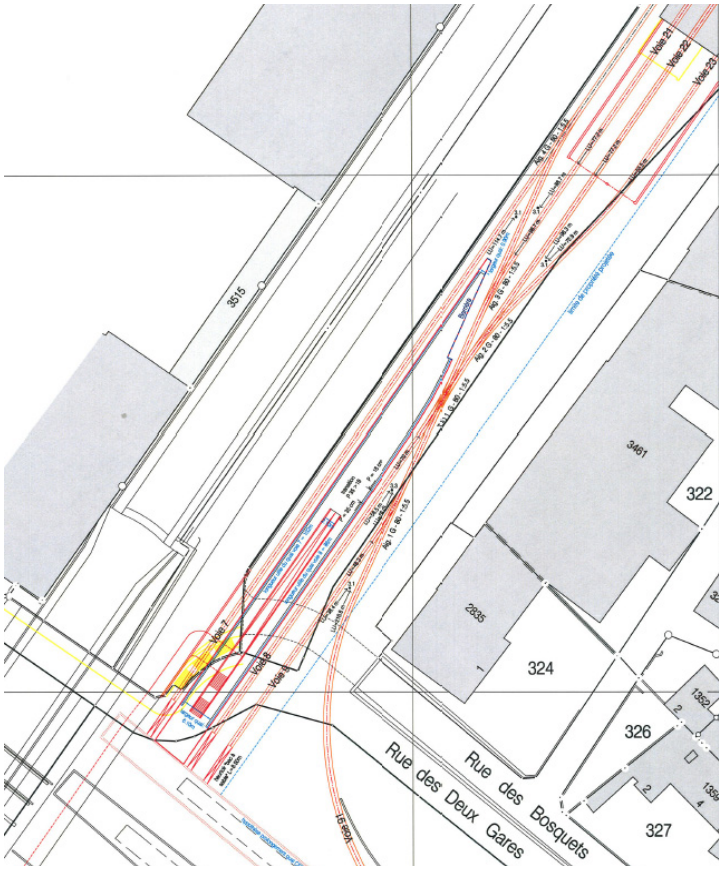
Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet d'assurer toutes les correspondances et met fortement en valeur l'espace public et les liaisons MD entre la gare et les quartiers denses existants et futurs (Cour-aux-Marchandises) situés à l'Ouest.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 10.04	Réaménagement de la gare GoldenPass	Coût : 12'000'000 CHF



Extrait de :
"Etude préliminaire GoldenPass – Gare de Vevey aménagements : variante 8e", GoldenPass, 2011

Description de la mesure :

Le réaménagement de la gare GoldenPass est nécessaire afin d'accueillir des compositions rallongées, pour assainir les quais (date butoir 2024) et le passage-à-niveau de la rue des Deux-Gares (date butoir 2015). La variante en cul-de-sac perpendiculaire aux quais CFF est la variante qui a été retenue et qui permet d'envisager la meilleure requalification et densification possible du quartier des Bosquets, secteur stratégique de développement de l'agglomération (environ 20'000 m^2 de SBP y sont planifiés pour 200 habitants et 300 emplois). Cette variante permet également l'instauration d'une fréquence à 15 minutes.

Le réaménagement consiste en un quai central, une voie côté Ouest et deux voies côté Est. La voie menant à la plaque tournante 230m plus à l'Est et servant à de rares manœuvres est conservée mais n'est pas électrifiée et est intégrée à l'espace public de la future nouvelle place.

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Ville de Vevey / CFF / GoldenPass

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Ce nouvel aménagement est indispensable pour les besoins d'assainissement des quais et du passage-à-niveau et pour accueillir des compositions rallongées permettant d'augmenter la capacité. En outre, il permet d'optimiser la surface à disposition pour développer et densifier le secteur stratégique du secteur gare.

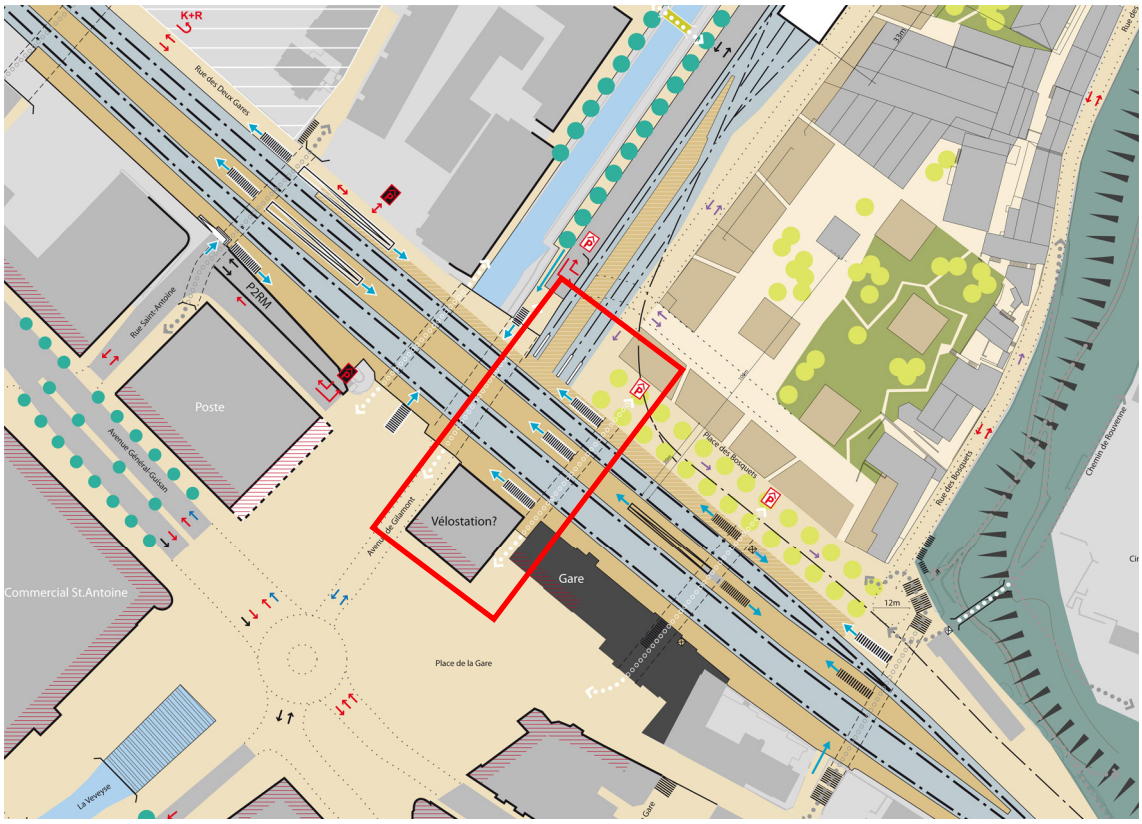
Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Horizon C

Une mesure à long terme consisterait à aménager un nouveau passage sous-voies entre la Coop et la gare. Le réaménagement de la gare GoldenPass en cul-de-sac perpendiculaire aux quais CFF (voir mesure 10.04) rendra en effet les distances de correspondances GoldenPass CFF plus importantes. Les usagers situés à l'arrière d'un train GoldenPass devront parcourir 250m pour accéder au quai CFF n°1 (direction Lausanne) en transitant par le passage sous-voies St-Antoine (cf. mesures 10.01 et 10.02) ou le passage sous-voies central de la gare. Cette variante perpendiculaire permet en revanche de développer le quartier des Bosquets, partie du secteur stratégique (+200 habitants, +300 emplois)

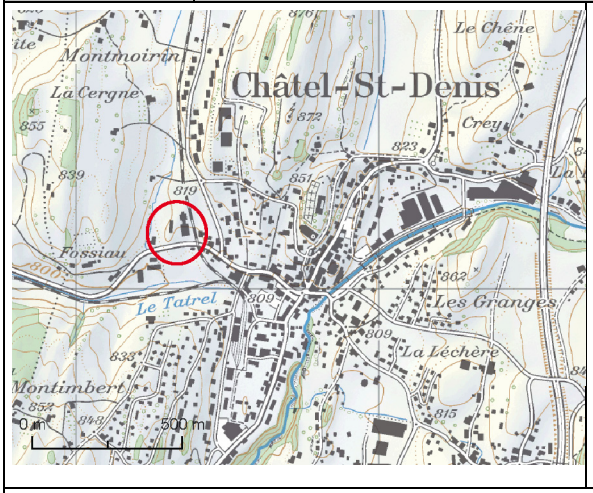
Le besoin d'aménager un nouveau passage sous-voies avec accès quais CFF entre la Coop et la gare devra être évalué en regard du futur concept d'exploitation de la ligne GoldenPass à mettre en place et pour assurer des correspondances aisées et directes aux 2'200 voyageurs journaliers prévus à l'horizon 2030 dont 65% en correspondances (+80% des voyageurs entre 2010 et 2030).

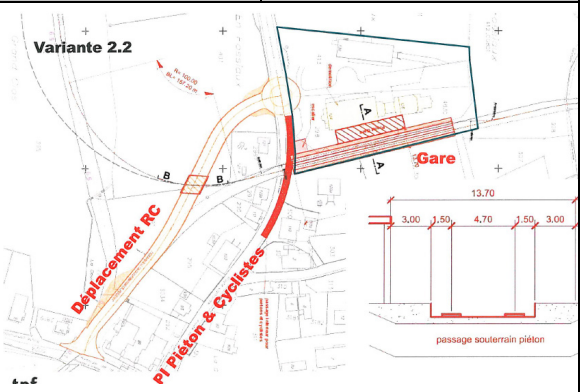
10.03	Nouveau passage sous-voies entre Coop et gare avec accès aux quais



Extrait de :
"Etude préliminaire pour la valorisation du secteur gare", Ville de Vevey, 2011

Mesure 11.01	Déplacement gare de Châtel-St-Denis	
Priorité : hors LFInfr A	Financement : CH National / Cantonal	Coût : 17'836'000 CHF





Extrait de :
"Etude de faisabilité : nouvelle gare de Châtel-St-Denis", TPF, 2011

Analyse de l'état actuel :

La gare de Châtel-St-Denis doit être obligatoirement adaptée aux handicapés d'ici à 2022, ce qui implique réfection des quais et l'aménagement d'un passage sous-voies avec accès aux quais ainsi qu'une mise aux normes d'exploitation (gare ne pouvant pas être télécommandée aujourd'hui). Une modernisation de la gare actuelle coûterait 10 mio de CHF.

La configuration de gare en impasse oblige un rebroussement sur la ligne Palézieux – Bulle. Le temps de parcours qui en résulte ne permet pas d'assurer les correspondances vers Lausanne et Fribourg au nœud de Palézieux à l'horizon 2013 ni la mise en service d'un autre niveau de service autre que le niveau Regio avec la mise en place du concept Romandie 2013 des CFF et le RER fribourgeois. Des bus devraient être introduits pour pallier à cette dégradation ce qui n'est ni idéal ni pérenne.

Le déplacement de la gare de Châtel-St-Denis est une mesure parmi d'autres sur la ligne Palézieux – Bulle qui permet de remédier à la situation.

Données techniques :

- TJOM 2010 à Châtel-St-Denis direction Palézieux : 1'500 voyageurs/jour
  direction Bulle : 1'100 voyageurs/jour

Description de la mesure :

Un déplacement de la gare est planifié par les Transports publics fribourgeois (TPF) en entrée de ville Ouest. Il s'agit d'une mesure bénéficiant d'autres sources de financement de la Confédération dans le domaine du rail. L'investissement est certes plus important que l'assainissement de la gare actuelle mais l'aménagement dans ce nouvel emplacement supprime le rebroussement actuel et permet ainsi d'assurer les correspondances en direction de Lausanne et Fribourg en gare de Palézieux et de mettre en place un niveau de service supplémentaire sur la ligne Palézieux-Châtel-St-Denis-Bulle type RegioExpress dans le cadre du RER fribourgeois. Il libère en outre au centre-ville une surface importante qui pourra être valorisée dans le cadre du développement stratégique du secteur gare-centre de la ville.

La nouvelle gare doit être aménagée à l'Ouest de la voie TPF en direction de Bulle sur la parcelle "Landi". Deux quais de 3m de large sont aménagés autour de deux voies. Cette mesure conditionne les mesures annexes envisagées par le projet d'agglomération soit l'aménagement de l'interface TP régionale (mesure 15.01) le déplacement de la route de Palézieux en entrée de ville (mesure 40.02) et à la création d'un passage inférieur réservé à la MD dans le prolongement de la route de Palézieux dans son tracé actuel (mesure 21.02).

Ce déplacement de gare est également une opportunité à saisir dont le projet est à définir au sein du chantier sur le développement du secteur stratégique de Châtel-St-Denis. De nombreux terrains seront en effet libérés sur les emprises ferroviaires actuelles dans le centre pouvant accueillir un développement urbain.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Structurer l'urbanisation autour des TP
- Renforcer l'usage des trains de montagne et funiculaires pour les déplacements d'agglomération

Lien à la conception :

- Mesure à intégrer au chantier URB 6 Châtel-St-Denis
- Rapport chap. 6.5.6 Concept Urbanisation, secteur stratégique de Châtel-St-Denis
- Rapport chap. 9.1 Analyse et enjeux TP, réseau ferré TPF

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Canton de Fribourg / Ville de Châtel-St-Denis / TPF

Priorité :

☒ hors LFInfr A — Mesure n'impliquant pas le trafic d'agglomération mais le trafic régional uniquement et bénéficiant d'autres sources de financement de la Confédération

Argument principal :
mesure indispensable au développement du RER fribourgeois (mesure bénéficiant d'autres sources de financement de la Confédération)

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Etat de la planification (2011) : Avant-projet

Données de base :

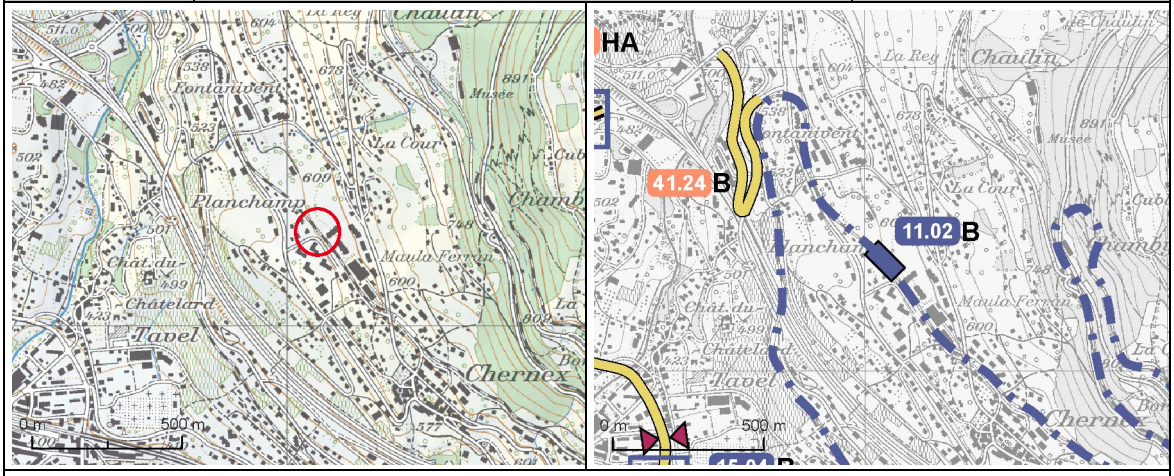
- "Nouvelle gare de Châtel-St-Denis, étude de faisabilité", TPF, 2011

Investissement : 17'836'000 CHF (coût actualisé 2011)

☒ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton FR ☐ Communes

Remarques : -

Mesure 11.02	Nouvelle halte GoldenPass entre Fontanivent et Chernex	
Priorité : B	Financement : CH National / LFInfr / Cantonal / Communal	Coût : 394'000 CHF



Analyse de l'état actuel :

Un développement de l'urbanisation du plateau de Fontanivent est prévu sur les hauts de Montreux (secteur stratégique, +690 habitants, +170 emplois). Ce développement est traversé par la ligne GoldenPass Montreux-Les-Avants-Zweisimmen sans halte actuellement. La motivation première d'urbaniser ces terrains repose sur la volonté d'appuyer le développement sur l'accessibilité TP du GoldenPass. Les haltes les plus proches sont Fontanivent à 550m et Chernex à 460m. Les interdistances entre haltes sont relativement faibles correspondant à une desserte fine de type tramway structurant l'urbanisation. La cadence actuelle de 30 minutes jusqu'à Chernex puis de 60 minutes pour les gares en amont doit être augmentée dans le cadre du projet STEP (horizon 2025 d'après les conclusions de l'OFT). Objectif : Chaque heure 1 train régional Montreux-Zweisimmen qui dessert sur la Riviera Montreux-Fontanivent-Chernex-Sonzier-Les Avants. Ce train est complété par une ligne RER Montreux-Chamby à cadence horaire, et 1 ligne Montreux-Fontanivent à cadence horaire. Cela donne une cadence ½ heure pour toutes les haltes de la Riviera.

Données techniques :

- Secteur stratégique de Fontanivent-Chernex : +700 hab., +150 emp. (prévision provisoire)

Description de la mesure :

La mesure consiste en l'aménagement d'un quai de 40 à 50m côté aval de la voie, d'un escalier et d'une rampe d'accès depuis le quartier existant aval. Les futurs quartiers en amont intègrent cette nouvelle halte, ses accès et le traitement de l'espace public dans leur planification.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Structurer l'urbanisation autour des TP
- Renforcer l'usage des trains de montagne et funiculaires pour les déplacements d'agglomération

La création d'une nouvelle halte ferroviaire simple permet d'appuyer le développement urbain prévu et de l'orienter sur un TP assurant la desserte urbaine du quartier et le liant à la gare de Montreux.

Lien à la conception :

- Chantier URB 5 Fontanivent-Chernex
- Rapport chap. 6.5 Concept Urbanisation, secteur stratégique de Fontanivent-Chernex
- Rapport chap. 9.3 Concept TP niveau suprarégional et régional

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Commune de Montreux / GoldenPass

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
mesure indispensable au développement urbain du secteur stratégique de Fontanivent-Chernex

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet

Données de base :

- Notice GoldenPass sur l'implantation de deux nouvelles haltes sur la ligne MOB entre Fontanivent et Sonzier, 20.10.2010.

Investissement : 394'000 CHF (coût actualisé 2011)

☒ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Horizon C

Une nouvelle halte RER est envisagée par l'agglomération à long terme sur la ligne du Simplon. Son opportunité et sa faisabilité doivent être étudiées en même temps que le concept d'exploitation futur et en parallèle au chantier du secteur stratégique de développement de Vevey-Funi.

11.03	halte CFF RER Vevey-Funi

P12	Adaptations de lignes ferroviaires pour le trafic d'agglomération		
Mesure 12.01	Adaptation de ligne GP Montreux-Les Avants : point de croisement à Châtelard ou à Sonzier	Coût :	6'000'000 CHF
Mesure 12.02	Adaptation de ligne GP Vevey-Blonay : point de croisement gare du château d'Hauteville ou Gilamont	Coût :	6'000'000 CHF
Priorité : B	**Financement : CH-National / LFInfr / Cantonal**	**Coût :**	**12'000'000 CHF**

Analyse de l'état actuel :

Le concept d'exploitation long terme envisagé par le projet PRODES (Rail 2030) et par le canton de Vaud pour la ligne GoldenPass/MVR Vevey – Blonay se base sur une cadence à 15 minutes au lieu de 3 trains par heure aujourd'hui pour le trafic d'agglomération. Ce concept d'exploitation correspond également au concept TP du projet d'agglomération mais ne peut pas être concrétisé sans l'aménagement d'un nouveau point de croisement sur la ligne.

Un nouveau concept est prévu pour la ligne GoldenPass/MOB Montreux-Zweisimmen, également dans le projet PRODES, avec une cadence à l'heure des trains régionaux (chaque 2 heures actuellement), et un maintien des trains Transgoldenpass chaque 2 heures. Sur la Riviera (ligne "RER" Montreux-Les Avants), une cadence demi-heure pour la desserte de toutes les haltes est prévue, en accord avec le canton de Vaud. Les 3 concepts (Transgoldenpass, Regio Montreux-Zweisimmen, "RER Riviera"), devraient représenter 3-4 trains par heure sur la ligne Montreux – Chernex – Les Avants. Un nouveau point de croisement est dès lors nécessaire sur cette ligne également, entre Montreux et Fontanivent, ou entre Chernex et Chamby, en fonction de l'évolution du nœud de correspondances de Montreux (dépendant du nœud 15/45 ou 00/30 de Lausanne).

Données techniques :

- Secteur stratégique de Fontanivent-Chernex : +700 hab., +150 emp. (prévision provisoire)
- Charge TJOM GoldenPass 2010 entre Vevey St-Légier : 2'200 voyageurs/jour (+80% attendu entre 2010 et 2030)
- Charge TJM GoldenPass 2010 entre Montreux et Fontanivent : 2'400 voyageurs/jour (TJOM env. 1'100 sans voyageurs à destination de l'Oberland bernois)

Description du paquet de mesures :

Ce paquet regroupe les mesures supplémentaires nécessaires pour assurer ou découlant de la mise en place d'une fréquence de 15 minutes utile au trafic d'agglomération sur les lignes de chemin de fer de montagne GoldenPass, qui deviennent des lignes urbaines sur la Riviera avec le développement démographique.

Ces mesures sont indispensables à l'amélioration des fréquences envisagées sur ces deux lignes GoldenPass. Sur la ligne Vevey-Blonay, la demande devrait croître de +80% entre 2010 et 2030. Ce chiffre sera sans doute approché sur la ligne Montreux-Les-Avants ou le potentiel de développement est encore important.

Objectifs à atteindre :

- Faire des TP une alternative crédible à la voiture
- Renforcer l'usage des trains de montagne et funiculaires pour les déplacements d'agglomération

Lien à la conception :

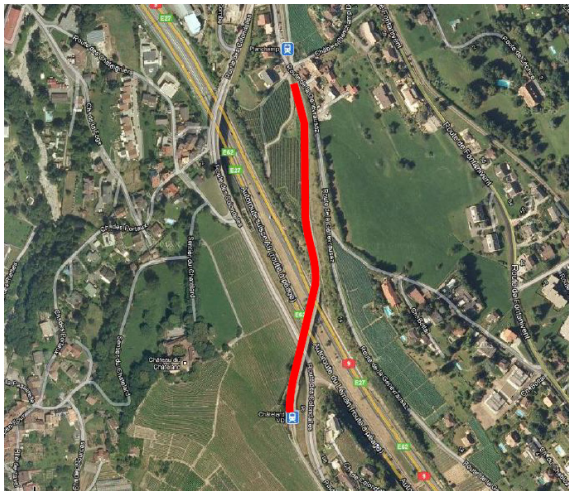
- Rapport chap. 9.3 Concept TP, niveau suprarégional et régional

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Commune de Montreux / Commune de St-Légier / Commune de Blonay / Ville de Vevey / GoldenPass (MOB + MVR)

Etat de la planification (2011) : Planification Données de base : ▪ "Etude préliminaire pour le réaménagement du secteur gare", Ville de Vevey, 2011 ▪ Projet PRODES de l'OFT, basé sur l'étude GoldenPass dans el cadre de ce projet
Investissement : 12'000'000 CHF (coût actualisé 2011) ☒ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD ☐ Communes Remarques : -

Mesure 12.01	Adaptation de ligne GP Montreux-Les Avants : point de croisement à Chatelard ou Sonzier	Coût : 6'000'000 CHF



Point de croisement Châtelard-Planchamp

Point de croisement Sonzier-Chamby

Description de la mesure :

La mesure consiste en l'aménagement d'un nouveau point de croisement ferroviaire soit :

- entre les haltes du Châtelard et de Planchamp. Ce point de croisement comprendrait entre autres un pont sur l'autoroute A9.
- entre les haltes de Sonzier et Chamby.

L'emplacement de ce point de croisement sera déterminé par l'évolution ou non du nœud de Lausanne. Un futur nœud de Lausanne 00/30 créera également à Montreux un nœud 00/30 attractif, alors qu'actuellement la desserte de Montreux ne peut pas être considérée comme un nœud de correspondance, puisque les trains sont répartis durant l'heure.

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Commune de Montreux / GoldenPass

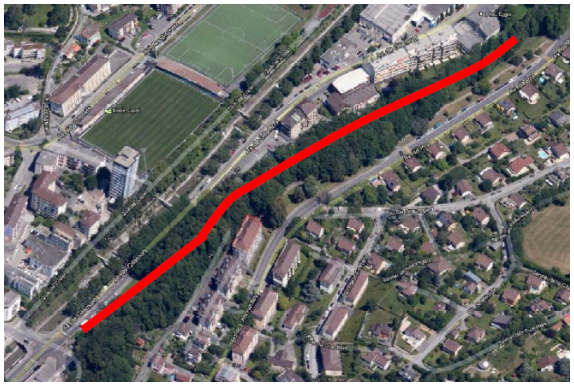
Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
mesure indispensable à la mise en place d'une cadence à 15 minutes pour le trafic d'agglomération.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 12.02	Adaptation de ligne GP Vevey-Blonay : point de croisement gare du château d'Hauteville ou Clies	Coût : 6'000'000 CHF



Point de croisement entre Vevey et Gilamont

Point de croisement à Château-d'Hauteville

Description de la mesure :

La mesure consiste en l'aménagement d'un nouveau point de croisement ferroviaire soit :

- entre Vevey et Gilamont. Avec le point de croisement existant de St-Légier-Gare, une cadence à 15' est sans autres possible
- à la halte de Château-d'Hauteville. Cette variante est moins probable mais reste d'actualité si un point de croisement entre Vevey et Gilamont devait ne pas être optimal au niveau construction ou au niveau des correspondances à Vevey.

Instances concernées :

Office fédéral des transports / Service de la mobilité VD / Commune de St-Légier / Ville de Vevey / GoldenPass

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

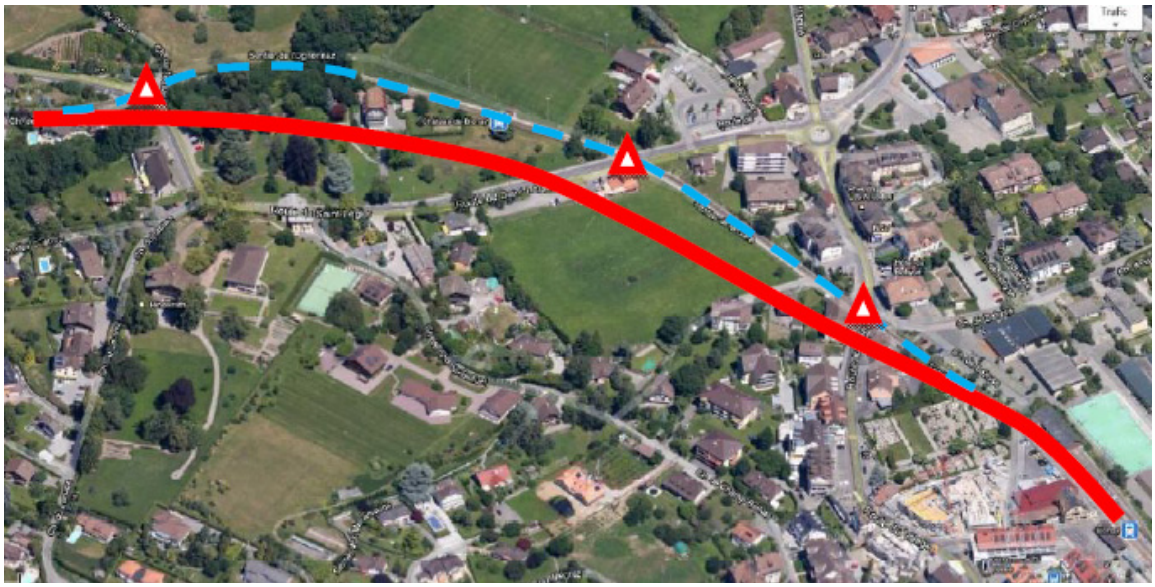
Argument principal :
mesure indispensable à la mise en place d'une cadence à 15 minutes pour le trafic d'agglomération.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

Une autre mesure découlant de la mise en œuvre d'une fréquence à 15 minutes entre Vevey et Blonay est l'enfouissement à long terme de la ligne GoldenPass entre La Chiésaz et la gare de Blonay. Cette mesure est souhaitée par la commune de Blonay. Le tronçon actuellement en surface croise en effet trois la route cantonale. Avec une fréquence à 15 minutes, les barrières de sécurité vont se fermer toutes les 7 à 8 minutes, ce qui n'offre pas des conditions de sécurité optimales principalement aux heures de pointe ou le risque d'encolonnement de véhicules sur les voies est important aux trois passages à niveaux.

12.03	Enfouissement ligne GoldenPass à Blonay



Vu la rampe existante entre le passage à niveau (PN) de Bahyse et la gare, il ne serait pas possible de maintenir la gare actuelle en passant sous la Route du Village (PN de Bahyse). La gare devrait également être construire en sous-terrain ou partiellement en sous-terrain.

Coût estimé :

Tunnel	**CHF 50 à 100 mios**
Maintenir la possibilité de transiter Vevey – Les Pléiades ?	**+ CHF 25 à 50 mios**
Maintenir la possibilité de transiter Vevey – Chamby ?	**+ CHF 25 à 50 mios**
Dépôt à Blonay en sous-terrain ?	**+ CHF 20 mios**
Aménagement de la place de la gare	**+ CHF 20 mios**
Gare BC en surface ?	**+ CHF 0 à 5 mios**
Coût total	**CHF 100 à 250 mios**

Avec l'annonce de tels coûts, l'étude de cette mesure devra être approfondie afin d'envisager d'autres variantes possibles pour régler le problème soulevé pour des coûts peut-être plus raisonnables. Une déviation de la route cantonale au Nord de la voie ferrée entre les deux passages à niveau actuels Ouest est une autre piste qui mérite d'être approfondie en lien avec l'intégration dans le site (château de Blonay).

P13	Prolongement de lignes de bus		
Mesure 13.01	Prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	Coût :	3'300'000 CHF
Mesure 13.02	Prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	Coût :	400'000 CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**3'700'000 CHF**

Analyse de l'état actuel :

Dans le Haut-Lac, la construction prochaine de l'hôpital régional Riviera-Chablais à Rennaz (+1'100 emplois) nécessite une nouvelle offre TP à Rennaz aujourd'hui uniquement desservie par la ligne de bus régionale TPC Villeneuve-Aigle (fréquence : 60 minutes) et la ligne régionale Car Postal Villeneuve-Vouvry (fréquence : 7 paires de courses / jour). La mise en place d'une desserte TP urbaine au minimum est nécessaire. Ceci se justifie également par le développement envisagé par le PPA des Fourches et dans le Pré-des-Fourches le long de la route cantonale RC780a (+1'200 habitants, + 1'500 emplois) ainsi que de Rennaz qui souhaite développer de nouvelles zones d'habitations face à l'hôpital (+450 habitants, +400 emplois). Cette desserte urbaine doit également être connectée le plus rapidement au système TP régional (RER) à Villeneuve.

Le village de Chernex, situé en-dessus de l'autoroute A9, en prolongation du plateau de Fontanivent, propose une topographie relativement pentue. Avec le plateau de Fontanivent, cette strate urbanisée offre un potentiel de développement important (cf. secteur stratégique Fontanivent-Chernex). Le train GoldenPass est la desserte TP privilégiée de Chernex et ses abords. Le noyau villageois, une bonne partie des habitations, ainsi que l'école située le long de la route de l'Arzillière se situent en contrebas de la gare et ne bénéficient dès lors pas d'accès TP direct, l'attractivité de l'accès à la gare étant péjoré par le dénivelé. Une seconde desserte TP est vivement attendue. Le réseau VMCV couvrant Montreux propose une ligne de bus entre Montreux et Les Taux (ligne 205), ligne qui pourrait être prolongée jusqu'au bas du village de Chernex.

Description du paquet de mesures :

Les prolongations de lignes de trolleybus/bus de ce paquet visent à mettre en place une desserte TP support du développement urbain en place ou à venir. Il s'agit là des mesures infrastructurelles liées à la circulation des véhicules (électrification, aménagements des arrêts de bus, etc.). Ces mesures peuvent encore être liées à des réaménagements intégrés de voirie intégrant des mesures TIM et MD (cf. mesures des paquets P41x).

Objectifs à atteindre :

- Structurer l'urbanisation autour des TP
- Faire des TP une alternative crédible à la voiture
- Développer le réseau de bus urbain
- Mettre en valeur la complémentarité entre les différents moyens TP

Lien à la conception :

- Chantier URB 5 Fontanivent-Chernex
- Chantier URB 8 Haut-Lac
- Rapport chap. 6.5.5 Fontanivent-Chernex
- Rapport chap. 6.5.8 Haut-Lac
- Rapport chap. 9.3 Concept TP niveau d'agglomération

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Service des routes VD / Commune de Montreux / Commune de Noville / Commune de Rennaz / Commune de Villeneuve / VMCV

Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet

Données de base :

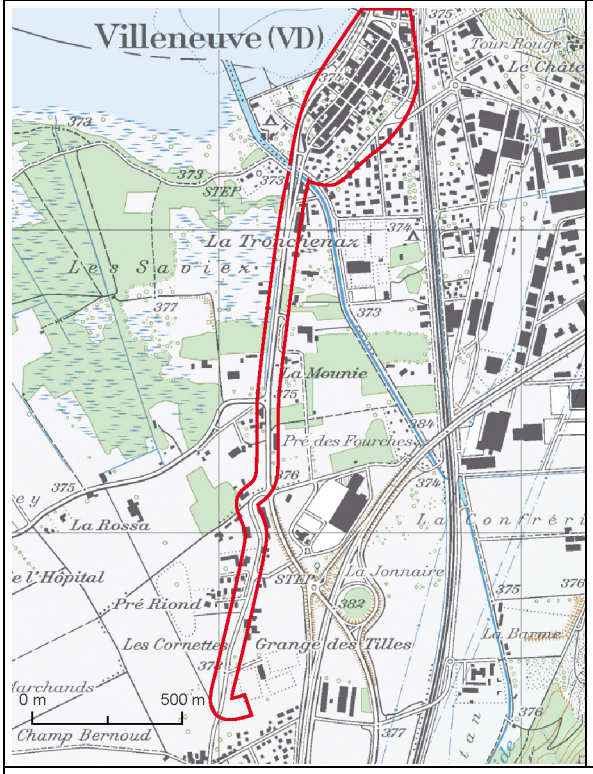
-

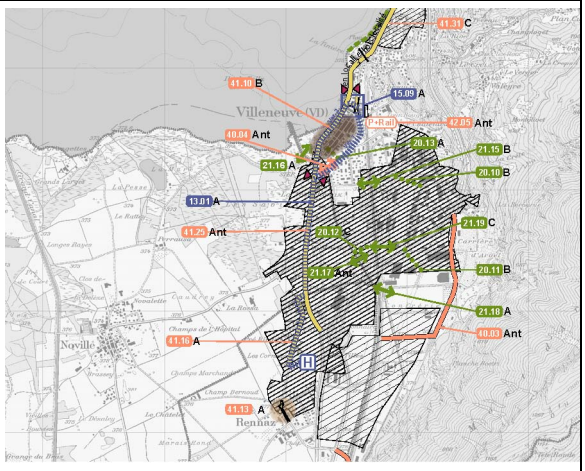
Investissement : 3'700'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 13.01	Prolongement trolleybus entre la gare de Villeneuve et l'hôpital de Rennaz	Coût : 3'300'000 CHF





Description de la mesure :

La mesure consiste au prolongement de la ligne de trolleybus VMCV 201 Vevey-Villeneuve de la gare de Villeneuve jusqu'à Rennaz hôpital. Seule l'électrification de l'axe est envisagée dans cette mesure. L'horizon prévu est 2015. Il existe à l'heure actuelle deux variantes

1. prolongement de la ligne de long de la RC780a

2. prolongement de la ligne via la rue des Remparts pour être connecté directement à la gare

Le réaménagement de la RC780a et de ces carrefours est inclus dans la mesure 41.25 au même horizon.

Le réaménagement de la RC726c entre la RC780a et le nouvel hôpital est inclus dans la mesure 41.16 au même horizon

L'aménagement de l'interface de la gare de Villeneuve est inclus dans la mesure15.09, également avant 2015

Données techniques :

- Trolleybus, fréquence aux HP et HC : 10'
- Secteur stratégique du Haut-Lac : +1'650 hab., +3'000 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Service des routes VD / Commune de Noville / Commune de Rennaz / Commune de Villeneuve / VMCV

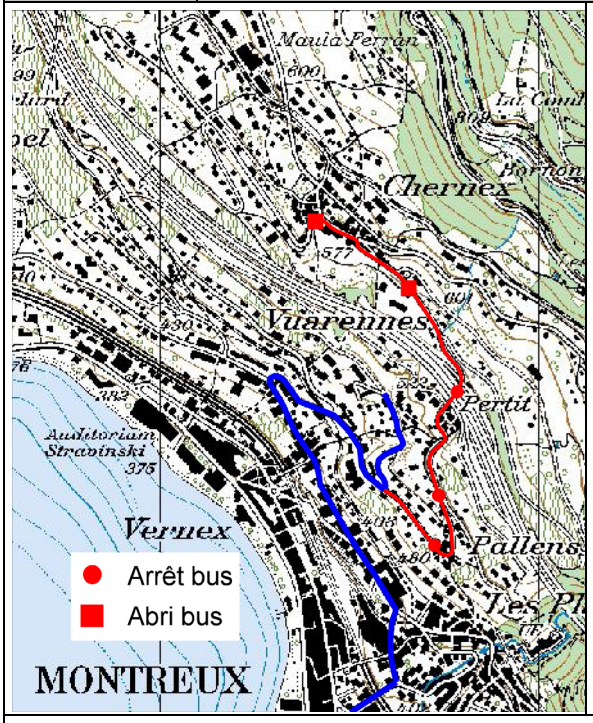
Priorité :

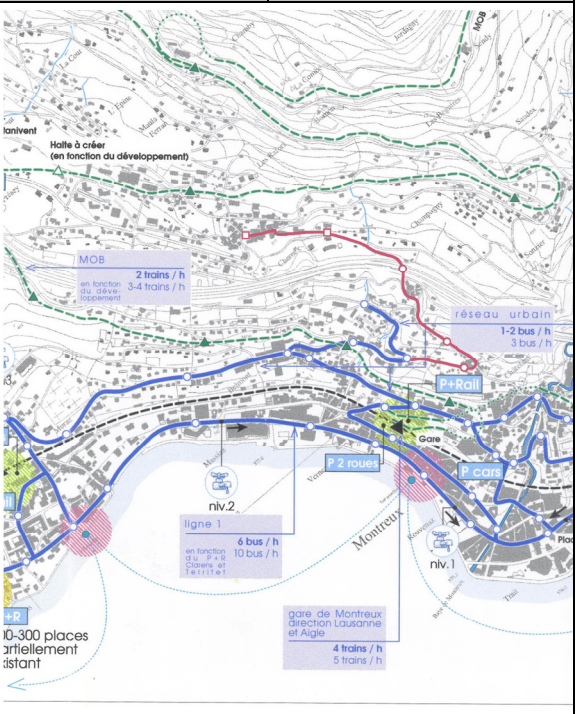
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
mesure indispensable pour assurer une desserte TP urbaine du nouvel hôpital Riviera-Chablais

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 13.02	Prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	Coût : 400'000 CHF





Description de la mesure :

La mesure consiste à prolonger la ligne de bus 205 des VMCV, qui relie Montreux aux Taux. A l'entrée du village de Pallens, après avoir obliquer sur la route des Vuarennes en direction des Taux, la ligne 205 se poursuivra sur la route de l'Ancien Stand en traversant le village de Pallens, pour continuer sur la route de Chernex en direction de Pertit, pour ensuite suivre la route de l'Arzillière et atteindre le bas du village de Chernex.

Dès l'entrée de Pallens, la route est de faible gabarit, son tonnage limité et ses caractéristiques identitaires ont su être préservés sur le tronçon inférieur à l'A9. Seul le passage d'un minibus est possible. La prolongation de cette ligne ne doit en aucun cas induire un élargissement de cette route.

Le gabarit de la route n'offre pas la possibilité d'implanter des abris-bus entre Pallens et Pertit. La cadence horaire actuelle de 3 bus/h est suffisante, mais doit être prolongée jusqu'en fin de soirée.

Un arrêt avec abribus peut être créé devant l'école de Chernex, route de l'Arzillière.

Données techniques :

- Tonnage limité à 2 tonnes
- Bus 205 actuel, fréquence HP : 20', HC : 30'
- Secteur stratégique de Fontanivent-Chernex : +700 hab., +150 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Service des routes VD / Commune de Montreux / VMCV

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
mesure utile pour amener une ligne de TP dans un secteur aujourd'hui non desservi et pour améliorer le maillage TP vertical du coteau.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

P151	Aménagement des interfaces principales		
Mesure 15.03	Réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	Coût :	2'000'000 CHF
Mesure 15.06	Réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	Coût :	2'655'000 CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**4'655'000 CHF**
Mesure 15.07	Réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	Coût :	9'000'000 CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**9'000'000 CHF**

Analyse de l'état actuel :

Les conditions de correspondances et plus globalement l'espace public des interfaces principales de l'agglomération (gares de Vevey et Montreux) sont aujourd'hui faiblement attractifs. L'espace est majoritairement dévolu à la circulation motorisée et au stationnement, l'accès aux bus urbains et régionaux depuis les gares n'est pas lisible, les espaces d'accueil et d'attente (conditions de séjour) sont inexistants ou minimaux et l'offre en stationnement des cycles fait défaut. En outre, il manque souvent de place dans les configurations actuelles pour accueillir ensemble les bus selon la réorganisation du réseau d'agglomération envisagée dans le concept TP.

Description du paquet de mesures :

Le réaménagement vise à optimiser les correspondances entre le système TP ferroviaire et le système TP routier urbain/régional et à rendre l'espace public attractif et sûr principalement pour la MD qui est le plongement des TP. Pour cela, la conception d'ensemble des alentours des gares doit être revue afin de répartir l'espace plus équitablement en faveur des TP et de la MD. L'accès aux bus doit être lisible et attractif et l'emprise du TIM doit être plus mesurée notamment en ce qui concerne le stationnement. Le stationnement des cycles doit être lui fortement développé (cf. mesures du paquet P23).

Objectifs à atteindre :

- Requalifier et densifier dans la ville des deltas et prioritairement à proximité des gares
- Orienter le développement de l'urbanisation sur le système combiné TP-MD
- Faire des TP une alternative crédible à la voiture
- Maîtriser les flux TIM
- Favoriser prioritairement l'intermodalité TP-MD
- Mettre en valeur la complémentarité entre les différents moyens TP
- Aménager et mettre en valeur l'espace public des interfaces
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Développer le stationnement des cycles à proximité des gares, haltes et arrêts TP
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 6.4 Concept Urbanisation, Espaces publics
- Rapport chap. 9.3 Concept TP

Instances concernées :

Ville de Vevey / Commune de Montreux / Service de la mobilité VD / Service des routes VD / CFF / VMCV

Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet

Données de base :

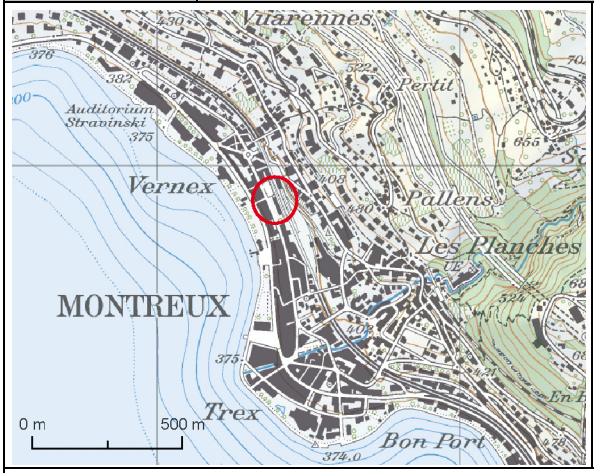
- "Etude préliminaire pour le réaménagement du secteur gare", Ville de Vevey, 2011

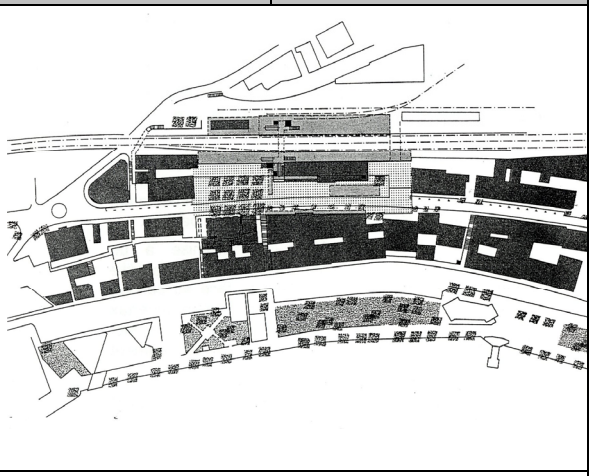
Investissement : 13'655'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 15.03	Réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	Coût : 2'000'000 CHF





Description de la mesure :

Le tronçon de l'avenue des Alpes ainsi que la place de la Gare doivent être réaménagés afin d'assurer une image d'entrée dans la ville à hauteur de la renommée internationale de Montreux, une accessibilité aisée à la Gare et aux quais ainsi qu'aux arrêts de bus.

La place de la Gare elle-même doit être libérée des espaces dévolus à l'automobile pour se limiter à proposer des places "minute" et taxis/services ; elle doit faire l'objet d'un aménagement approprié à l'interface de transports qu'elle représente et d'entrée piétons dans la ville. Son aménagement doit tenir compte du contexte patrimonial de grande qualité (hôtels, etc.). Les arrêts de bus urbains doivent être valorisés et lisibles pour faciliter les transbordements. Les accès à la Grand-Rue (axe fort trolleybus d'agglomération) doivent également être mis en valeur. Le stationnement des cycles doit être créée (cf. mesure 23.01).

Données techniques :

- 3 lignes de bus (actuellement et long terme), Fréquences aux HP : 15-30', TJOM 2010 cumulé : 950 voyageurs/jour
- 1 ligne de trolleybus (actuellement et long terme), Fréquence aux HP : 10', TJOM 2010 : 4'800 voyageurs/jour
- 10'600 montées/descentes pour le trafic CFF total
- GoldenPass direction Les Avant-Oberland bernois, TJM 2010 : 2'400 voyageurs/jour
- GoldenPass direction Rochers-de-Naye, TJM 2010 : 750 voyageurs/jour

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Ville de Montreux / CFF / VMCV

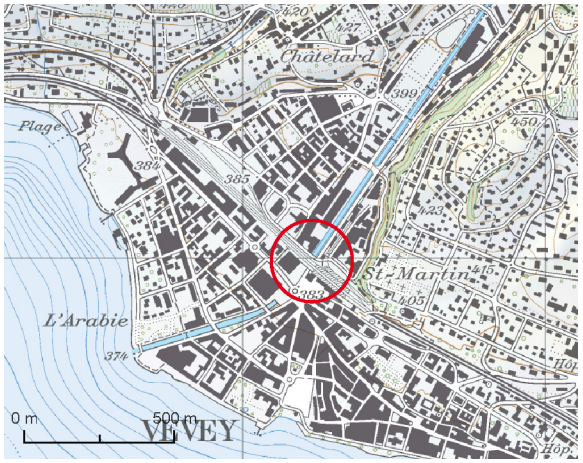
Priorité :

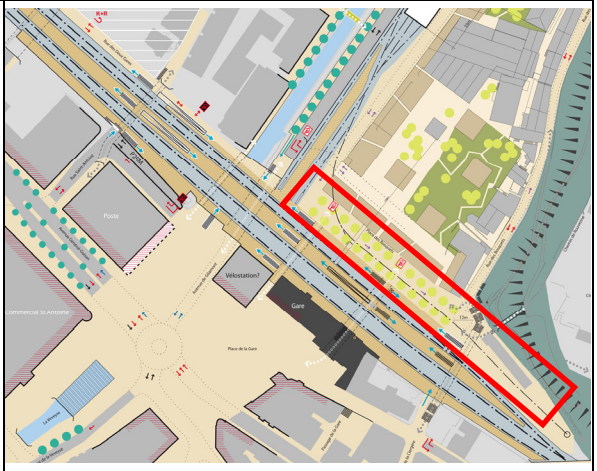
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure améliorera l'attractivité des TP, en facilitant les connexions entre les différents modes. L'amélioration de la situation des cycles, ainsi que du réseau MD, seront utilisées comme prolongement logique des TP.
La gare de Montreux aura une attractivité compatible avec son statut d'interface de transports suprarégionale et confortera son rôle au sein de l'agglomération.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 15.06	Réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	Coût : 2'655'000 CHF





Extrait de :
"Etude préliminaire pour la valorisation du secteur gare", Ville de Vevey, 2011

Description de la mesure :

L'aménagement de la place des Bosquets (Nord) est liée concours de projet à venir pour le développement du quartier des Bosquets et au réaménagement de la gare GoldenPass. L'espace public gagné sur les voies GoldenPass et le P+Rail en surface actuels doit rendre les transbordements attractifs entre le GoldenPass et les CFF et surtout favoriser les flux MD avec le quartier densifié des Bosquets ainsi que celui de Charmontey, en lien avec la mise en place d'un ascenseur urbain. Le stationnement des cycles est développé (cf. mesure 23.01)

Données techniques :

- 18'000 montées/descentes pour le trafic CFF total
- GoldenPass direction Blonay-Les-Pléiades, TJOM 2010 : 2'500 voyageurs/jour

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Ville de Vevey / CFF / GoldenPass

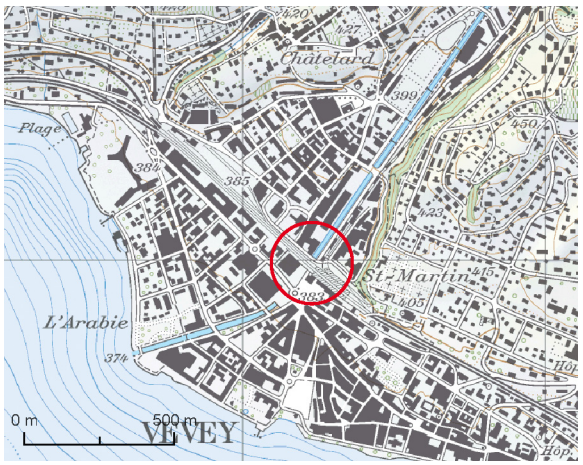
Priorité :

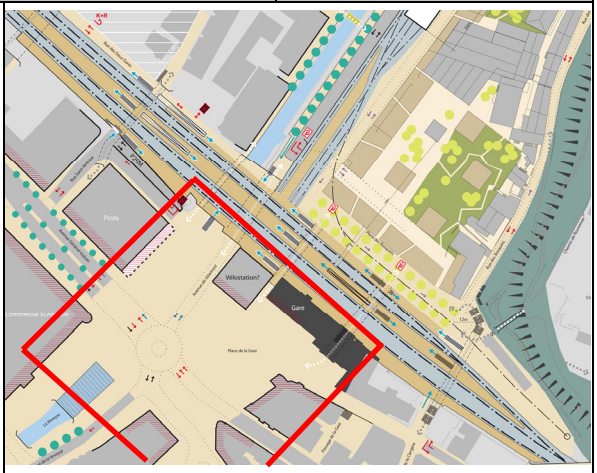
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure rend les transbordements entre moyens TP attractifs et favorise l'intermodalité à l'un des nœuds TP les plus fréquentés de l'agglomération. Les modes doux sont en outre fortement favorisés pour rendre attractif la MD comme prolongement logique des TP.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 15.07	Réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	Coût : 9'000'000 CHF





Extrait de :
"Etude préliminaire pour la valorisation du secteur gare", Ville de Vevey, 2011

Description de la mesure :

Le réaménagement de la place de la Gare (Sud) doit faire l'objet d'un concours suivant l'étude préliminaire pour la revalorisation du secteur Gare. La mise en service d'un réseau de lignes diamétrales avec correspondances à la gare demande un espace dévolu plus important qu'aujourd'hui. L'accès aux bus urbains (5 lignes selon le concept TP) et régionaux (1 ligne) doit être fortement facilité, le stationnement des cycles augmenté et l'espace public fortement requalifié afin de marquer le caractère de place de ce lieu central pour Vevey et l'agglomération et favoriser la MD. La gestion des circulations est également un enjeu important (la route cantonale principale RC780a traverse la place de la Gare) et doit être coordonnée avec un concept de contrôle des flux à l'échelle de toute la ville. Le stationnement du TIM doit être fortement diminué. Le stationnement des cycles est développé (cf. mesure 23.01)

Données techniques :

- 4 lignes de bus actuellement (5 à long terme), Fréquences aux HP: 15-30', TJOM 2010 cumulé : 1'750 voyageurs/jour
- 1 ligne de trolleybus (actuellement et long terme), Fréquence aux HP : 10', TJOM 2010 : 5'050 voyageurs/jour
- 18'000 montées/descentes pour le trafic CFF total
- GoldenPass direction Blonay-Les-Pléiades, TJOM 2010 : 2'500 voyageurs/jour
- RC780a (av. Général-Guisan), TJM 2005 : 22'000 véhicules/jour
- RC780a non conforme à l'OPB

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Service des routes VD / Ville de Vevey / VMCV

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure rend les transbordements entre moyens TP attractifs et favorise l'intermodalité à l'un des nœuds TP les plus fréquentés de l'agglomération. Les modes doux sont en outre fortement favorisés pour rendre attractif la MD comme prolongement logique des TP.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

P152	Aménagement des interfaces régionales et locales			
15.05	Réaménagement interface régionale bus de Chailly	Coût :	1'337'000	CHF
Priorité : Avant 2015	**Financement : Cantonal / Communal**	**Coût :**	**1'337'000**	**CHF**
Mesure 15.01	Aménagement de la nouvelle interface régionale de la gare de Châtel-St-Denis	Coût :	2'538'000	CHF
Mesure 15.02	Aménagement interface locale la Chaux	Coût :	1'500'000	CHF
Mesure 15.09	Réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	Coût :	2'250'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**6'288'000**	**CHF**
Mesure 15.04	Réaménagement interface régionale halte de Clarens	Coût :	1'300'000	CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**1'300'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

Les correspondances ne sont aujourd'hui pas toujours assurées ou simplement peu mises en valeur entre les différents systèmes de transports aux interfaces régionales (gares de Vevey-Funi, Clarens, Villeneuve et Châtel-St-Denis ainsi que croisement des lignes de bus de Chailly) et locales (points de connexions entre lignes de bus) de l'agglomération. L'espace public de ces interfaces est également faiblement attractif. L'espace est majoritairement dévolu à la circulation motorisée et au stationnement, l'accès aux bus urbains et régionaux depuis les gares n'est pas lisible, les espaces d'accueil et d'attente (conditions de séjour) sont inexistants ou minimaux et l'offre en stationnement des cycles fait défaut. En outre, il manque souvent de place dans les configurations actuelles pour accueillir ensemble les bus selon la réorganisation du réseau d'agglomération envisagée dans le concept TP.

Description du paquet de mesures :

Le réaménagement vise à optimiser les correspondances entre le système TP ferroviaire et le système TP routier urbain/régional et à rendre l'espace public attractif et sûr principalement pour la MD qui est le plongement des TP. Pour cela, la conception d'ensemble des alentours des gares ou points de croisement des lignes de bus doit être revue afin d'aménager de bonnes conditions de séjour et de correspondances. L'accès aux bus doit être lisible et attractif et l'emprise du TIM doit être plus mesurée notamment en ce qui concerne le stationnement. Le stationnement des cycles doit être lui fortement développé.

Objectifs à atteindre :

- Requalifier et densifier dans la ville des deltas et prioritairement à proximité des gares
- Orienter le développement de l'urbanisation sur le système combiné TP-MD
- Faire des TP une alternative crédible à la voiture
- Maîtriser les flux TIM
- Favoriser prioritairement l'intermodalité TP-MD
- Mettre en valeur la complémentarité entre les différents moyens TP
- Aménager et mettre en valeur l'espace public des interfaces
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Développer le stationnement des cycles à proximité des gares, haltes et arrêts TP
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 6.4 Concept Urbanisation, Espaces publics
- Rapport chap. 9.3 Concept TP

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Commune de Corsier-sur-Vevey / Commune de Montreux / Commune de Villeneuve / Service de la mobilité VD / Service des routes VD / Services de transports et de l'environnement FR / VMCV / TPF

Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet

Données de base :

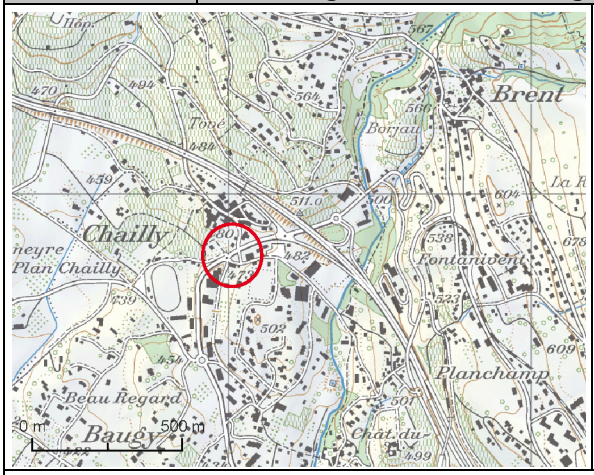
- "Etude de faisabilité pour le réaménagement du carrefour "La Chaux", Commune de Corsier-sur-Vevey, 2011

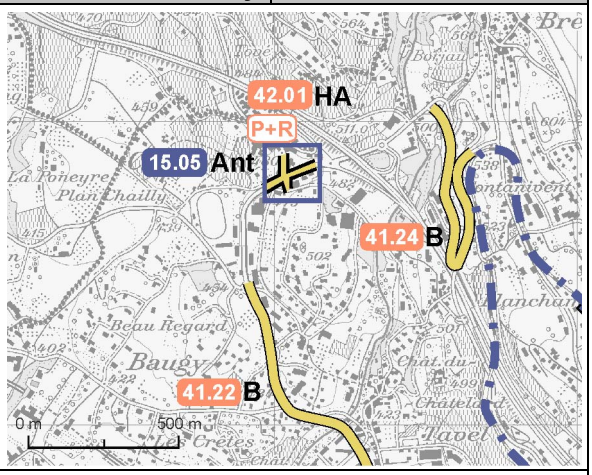
Investissement : 7'588'000 CHF (coût actualisé 2011) (8'925'000 CHF avec mesures Avant 2015)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 15.05	Réaménagement interface régionale bus de Chailly	Coût : 1'337'000 CHF





Description de la mesure :

Le carrefour entre la route de Chailly et la route des Châtaigners correspond au point de connexion future des lignes de bus structurantes d'agglomération La Tour-de-Peilz – Fontanivent (fréquence <30') et Montreux – Blonay (fréquence <30') selon le concept TP. aujourd'hui déjà, s'y croisent les lignes 214 (Clarens – Blonay) et 207 (La Tour-de-Peilz – Blonay) et la ligne 204 y fait son terminus. Les conditions de correspondances ne sont aujourd'hui pas satisfaisantes. Le carrefour est situé aux abords mêmes de la jonction autoroutière et voit passer quotidiennement 20'000 véhicules/jour. Un P+R doit être aménagé par la commune à court terme (mesure 42.01) connecté au bus. Le stationnement des cycles est développé (cf. mesure 23.02).

La mesure consiste à réaménager le carrefour en giratoire, avec nouvel accès au futur P+R et aménagement de l'interface bus. Un mandat d'étude parallèle est lancé par la commune de Montreux pour définir les détails du projet.

Données techniques :

- 3 lignes de bus (actuellement et à long terme), Fréquences aux HP : <30', TJOM 2010 cumulé : env. 500 voyageurs/jour
- Futur P+R
- RC737b (route de Brent), TJM 2010 : 20'000 véhicules/jour
- RC737b non conforme à l'OPB

Instances concernées :

Commune de Montreux / Service de la mobilité VD / Service des routes VD / VMCV

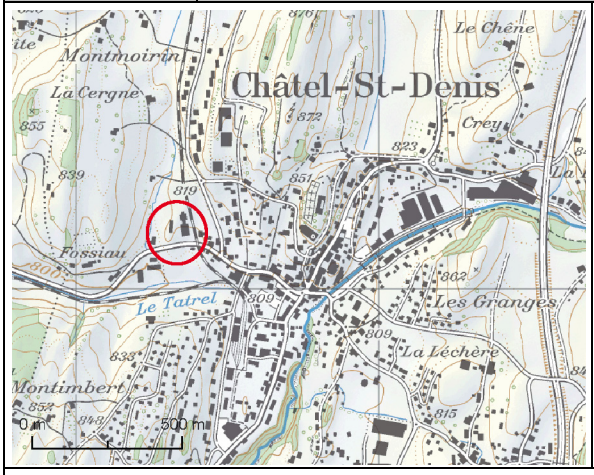
Priorité :

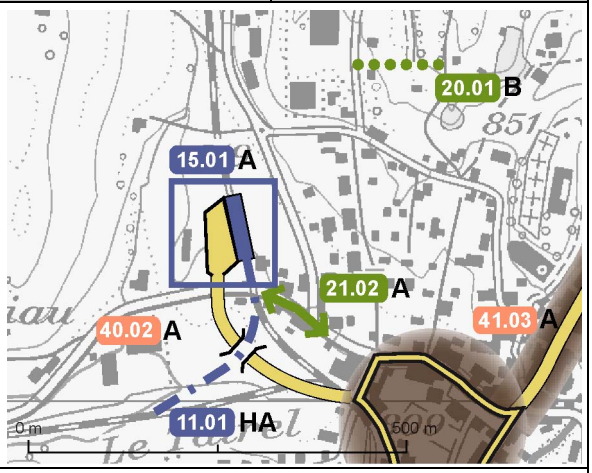
☒ Avant 2015

Argument principal :
Cette mesure rend les transbordements entre moyens TP attractifs et sûrs favorisant l'attractivité du système TP.

Echéancier de réalisation : Très court terme (avant 2015)

Mesure 15.01	Aménagement de la nouvelle interface régionale de la gare de Châtel-St-Denis	Coût : 2'538'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure est conditionnée par le déplacement de la gare de Châtel-St-Denis (mesure 11.01). Dans le projet actuel, l'interface doit être aménagée côté Ouest de la gare, sur la parcelle "Landi" avec nouveaux quais pour les bus régionaux (ligne 213 direction Jongny-Vevey, ligne 492 direction Les Paccots et nouvelle ligne de bus express direction Vevey), dépose-minute, taxis et stationnement des cycles (cf. mesure 23.02). L'aménagement de l'espace public doit être globalement soigné pour offrir des conditions attractives à la MD et favoriser le système combiné TP-MD. L'interface ne doit pas être une seule plateforme d'échange mais une place offrant de bonnes qualités de séjour.

L'élaboration du projet de cette mesure doit se faire au sein du chantier sur le développement du secteur stratégique de Châtel-St-Denis.

Données techniques :

- 2 lignes de bus actuellement (3 à long terme), Fréquences aux HP : 30', TJOM 2010 cumulé : 450 voyageurs/jour
- RER, Fréquence : 30', TJOM 2010 : 1'550 voyageurs/jour direction Palézieux et 1'100 voyageurs/jour direction Bulle

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Canton de Fribourg / TPF / VMCV

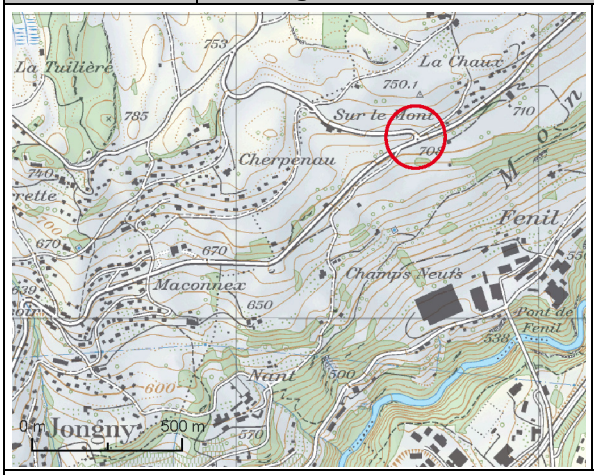
Priorité :

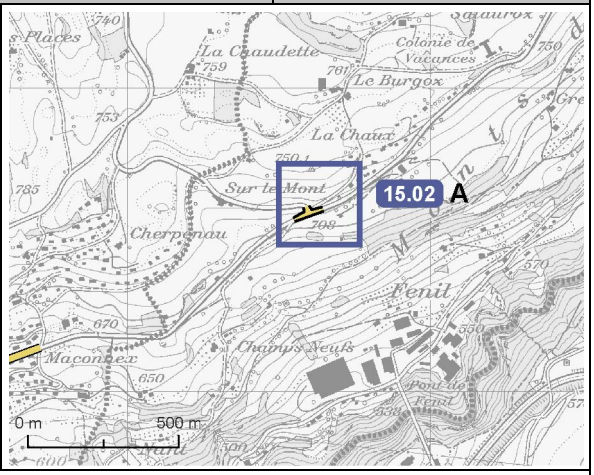
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure rend les transbordements entre moyens TP attractifs et favorise l'intermodalité. Les modes doux sont en outre fortement favorisés pour rendre attractif la MD comme prolongement logique des TP.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 15.02	Aménagement interface locale la Chaux	Coût : 1'500'000 CHF





Description de la mesure :

Le carrefour entre la route de Châtel-St-Denis et la route du Mont correspond au point de connexion entre les lignes de bus régionales à destination de Châtel-St-Denis et Attalens-Bossonnens (ligne 213). Les voyageurs embarquent dans le même véhicule à la gare de Vevey et changent de bus au Mont selon leur destination (Châtel-St-Denis ou Attalens-Bossonnens. Les conditions de correspondances notamment sécuritaires ne sont aujourd'hui pas satisfaisantes. Le carrefour, point à concentration d'accident, doit être réaménagé et modéré. Le stationnement des cycles est développé (cf. mesure 23.02).

La mesure consiste à aménager un double giratoire tenant compte du trafic et permettant les correspondances des voyageurs.

Données techniques :

- 1 lignes de bus scindée en deux tronçons (actuellement et à long terme), Fréquences aux HP : <30', TJOM 2010 cumulé : env. 750 voyageurs/jour
- RC744b (route de Châtel-St-Denis), TJM 2010 : 5'000 véhicules/jour
- Endroit à concentration d'accident selon norme VSS 641 716
- Accès PL future décharge

Instances concernées :

Commune de Corsier-sur-Vevey / Service de la mobilité VD / Service des routes VD / VMCV / TPF

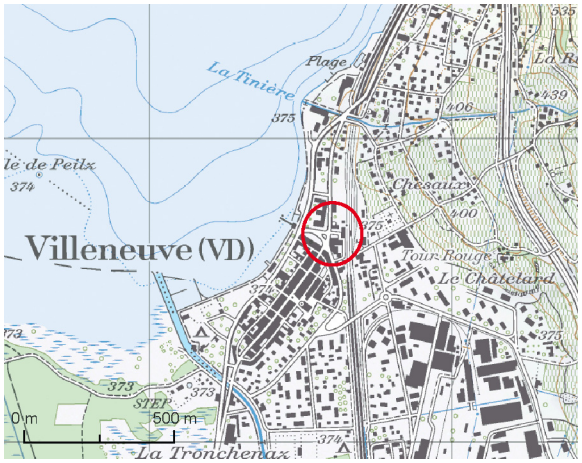
Priorité :

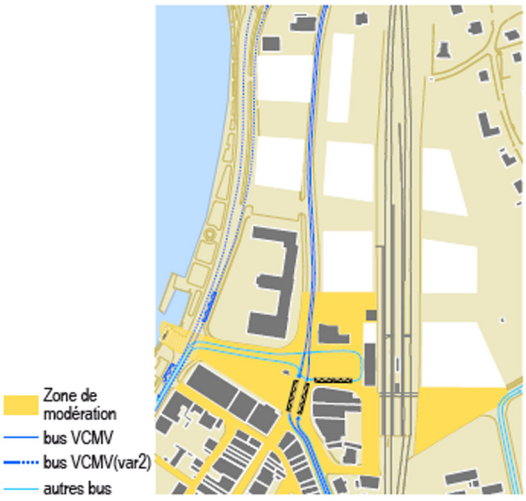
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure rend les transbordements entre moyens TP attractifs et sûrs favorisant l'attractivité du système TP.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 15.09	Réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	Coût : 2'250'000 CHF





Extrait de :
"PDL Villeneuve gare", Commune de Villeneuve, 2011

Description de la mesure :

Le réaménagement de l'interface de la gare de Villeneuve est rendu nécessaire par le prolongement du trolleybus en direction de Rennaz et du nouvel hôpital régional. Le récent plan directeur localisé (PDL) propose deux variantes de prolongement du trolleybus : la première le long de la rue du Quai (RC 780a) et la deuxième par l'avenue des Comtes-de-Savoie et la rue des Remparts. La deuxième variante aurait le grand avantage de pouvoir connecter directement le système ferré au système routier (trolleybus sur la parvis de la gare) et ainsi offrir des conditions de correspondances idéales aux voyageurs à destination des communes du Haut-Lac et de l'hôpital. Dans tous les cas, il s'agit de réaménager la place de la Gare et la rue du Collège dans son ensemble afin de permettre les correspondances avec le trolleybus et les bus régionaux, d'offrir un espace public et des conditions attractives à la MD, de diminuer l'emprise du stationnement et de modérer la circulation (zone de rencontre) afin de marquer le caractère de place de ce lieu central pour Villeneuve et l'agglomération. Le stationnement des cycles doit encore être fortement augmenté (cf. mesure 23.01).

Données techniques :

- 2 lignes de bus actuellement (3 à long terme), Fréquences aux HP : 60' (30' à long terme), TJOM 2010 cumulé : 400 voyageurs/jour
- 1 ligne de trolleybus (actuellement et long terme), Fréquence aux HP : 10', TJOM 2010 : 2'350 voyageurs/jour
- Terminus RER, Fréquence : 30', TJOM 2009 : 1'350 voyageurs/jour

Instances concernées :

Commune de Villeneuve / Service de la mobilité VD / CFF / VMCV / TPC

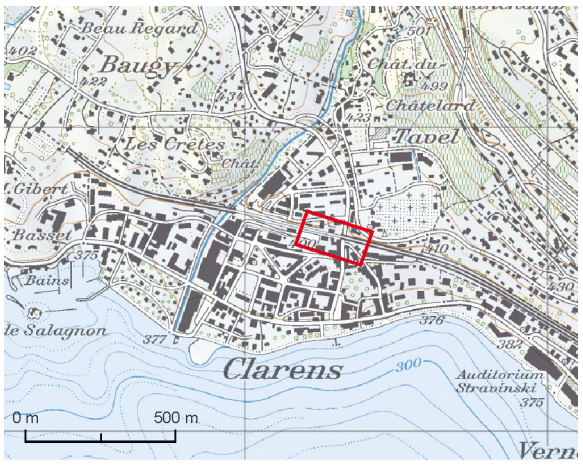
Priorité :

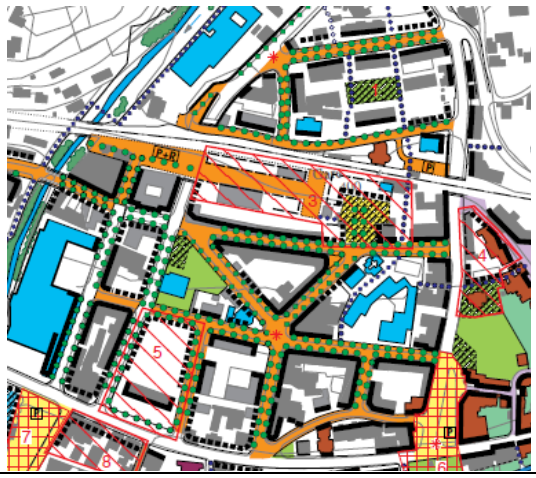
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure rend les transbordements entre moyens TP attractifs et favorise l'intermodalité. Les modes doux sont en outre fortement favorisés pour rendre attractif la MD comme prolongement logique des TP.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 15.04	Réaménagement interface régionale halte de Clarens	Coût : 1'300'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure est lié au développement du secteur stratégique (cf. fiche chantier) et est inscrit au plan directeur communal. Il s'agit d'assurer un développement du secteur et une réhabilitation des volumes existants de manière coordonnée et selon un concept global, comprenant la valorisation des espaces publics et du réseau de MD.

La position de la gare de Clarens comme interface de transports régionale doit proposer des conditions d'utilisation adaptées, notamment en sécurisant le passage sous-voies et en rouvrant la salle d'attente de la gare. Les accès aux arrêts TP sur la rue de Gambetta et l'avenue Eugène-Rambert doivent être améliorés (création d'un ascenseur possible) et rendus plus lisibles. Le tronçon de rue Gambetta doit être réaménagé pour mettre en valeur les arrêts TP et les traversées piétonnes. L'accessibilité TIM à l'interface depuis l'av. du Grammont doit être améliorée. Une coordination avec les CFF doit être mise en place, en tant qu'exploitant et en tant que propriétaire. L'espace dévolu en surface au stationnement des véhicules à l'aval des voies CFF (P+Rail) sera réaménagé dans le cadre de l'étude globale. Le stationnement des cycles est développé.

La gare de Clarens ne doit pas constituer une césure dans l'urbanisation de Clarens mais favoriser une relation entre les quartiers à l'amont et à l'aval, notamment en assurant la transversalité du site, sa perméabilité aux piétons et sa connexion à la rue Gambetta et à l'av. du Grammont.

Données techniques :

- 2 lignes de bus (actuellement et à long terme), Fréquences aux HP : 30', TJOM 2010 cumulé : 5450
- RER, Fréquence : 30', TJOM 2009 : 3'600 voyageurs/jour direction Lausanne
- RC734b (rue Gambetta), TJM 2010 : 19'700 véhicules/jour
- RC734b non conforme à l'OPB

Instances concernées :

Commune de Montreux / Service de la mobilité / Service des routes / VMCV / CFF

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La gare de Clarens occupe une position stratégique au sein du territoire montreusien et de l'agglomération. Son statut d'interface multimodale régionale, le potentiel constructible alentour et les projets en cours sur les anciens volumes industriels de Clarens participent à la volonté de mettre en valeur ce secteur de sorte à proposer une interface aménagée à hauteur de son utilisation actuelle et future.

Les démarches préalables à entreprendre avec les CFF, comme exploitant et comme propriétaire, ne permettent toutefois pas de classer cette mesure en priorité A.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

D'autres réaménagements sont prévus à long terme concernant une l'interface régionale de Vevey- Funi (RER; bus, P+Rail). Ce réaménagement est lié à un chantier stratégique de développement, ce qui permettra d'approfondir l'étude d'opportunité et de faisabilité.

15.08	Réaménagement interface régionale halte de Vevey-Funi

P20	Création de nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires MD		
Mesure 20.06	Corseaux-Vevey : liaison le long des voies CFF	Coût :	719'000 CHF
Mesure 20.13	Villeneuve : liaison entre rue des Remparts et rue des Fortifications	Coût :	118'000 CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**837'000 CHF**
Mesure 20.01	Châtel-St-Denis : liaison ch. de la Gurla - ch. des Crêts	Coût :	78'000 CHF
Mesure 20.08	La Tour-de-Peilz : ch. piétonnier des rives du lac (étape 1 et étape 2)	Coût :	3'000'000 CHF
Mesure 20.11	Villeneuve : liaison entre la zone industrielle et la zone commerciale	Coût :	170'000 CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**3'248'000 CHF**

Analyse de l'état actuel :

Quelques tronçons manquent pour offrir des continuités sur les itinéraires MD. Il s'agit principalement de liaisons locales servant à des connexions entre quartiers ou de rabattements vers les arrêts TP ou les centralités. Ces tronçons locaux manquants sont cependant tous situés sur le réseau d'agglomération relevé par le concept MD. Les enjeux sont donc non seulement locaux mais concernent l'agglomération dans son ensemble dans le but d'offrir des itinéraires continus à travers toute l'agglomération, liant les quartiers aux centralités et aux arrêts TP principalement, mais également aux espaces naturels et de loisirs.

Description du paquet de mesures :

Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération. Le réseau sert autant les déplacements quotidiens, que ceux liés aux loisirs. Un réseau de qualité doit quadriller l'ensemble du territoire et assurer des continuités entre les différents quartiers et les différentes parties de l'agglomération, doit permettre d'atteindre les gares, haltes et arrêts TP. Il sert aussi de lien entre les milieux urbanisés et les espaces naturels.

Les mesures concernent la création de nouvelles liaisons, la construction de maillons manquants, l'amélioration de l'accessibilité aux arrêts de TP et la signalisation.

La réalisation de nouvelles liaisons majeures conditionnées par la réalisation d'un franchissement fait l'objet de paquets de mesures à part (P20-21).

Objectifs à atteindre :

- Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD
- Développer un réseau continu de liaisons fonctionnelles/structurantes attractives et sûres
- Valoriser la complémentarité des réseaux MD
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Vaincre l'effet de pente en favorisant la combinaison TP-MD
- Prolonger le réseau fonctionnel avec les itinéraires régionaux de loisirs en place
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 10.3 Concept MD

Instances concernées :

Ville de La Tour-de-Peilz / Commune de Villeneuve / Commune de Corseaux / Ville de Vevey / Commune de Villeneuve / CFF

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base :

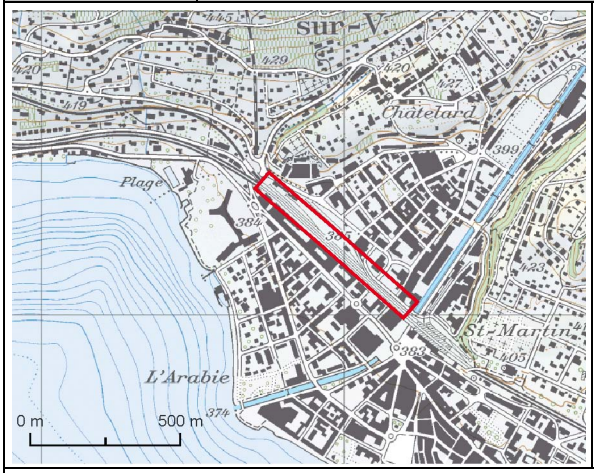
-

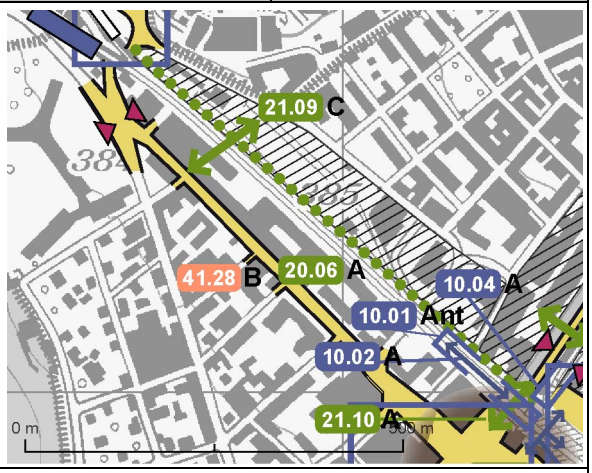
Investissement : 4'085'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 20.06	Corseaux-Vevey : liaison le long des voies CFF	Coût : 719'000 CHF





Description de la mesure :

La liaison à aménager offre une nouvelle liaison attractive et directe entre Corseaux, Vevey-Funi et la gare de Vevey le long des voies CFF. Elle s'inscrit dans le secteur stratégique de développement de Vevey centre-Funi (plan de quartier de la Cour-aux-Marchandises, nouveau quartier en développement sur les friches ferroviaires situées à l'Ouest de la gare de Vevey).

Elle consiste en l'aménagement d'un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté et éclairé.

Données techniques :

- Secteur stratégique de Vevey gare-funiculaire : +1'700 hab., +850 emp. (prévision provisoire)
- Montées-Descentes CFF totales gare de Vevey TJOM 2009 : 18'000 voyageurs/jour
- Charge TJOM RER 2009 à Vevey direction Lausanne : 5'050 voyageurs/jour
- Charge TJOM GoldenPass 2008 à l'arrivée à Vevey : 1'550 voyageurs/jour (+80% attendu entre 2010 et 2030)

Instances concernées :

Commune de Corseaux / Ville de Vevey / CFF

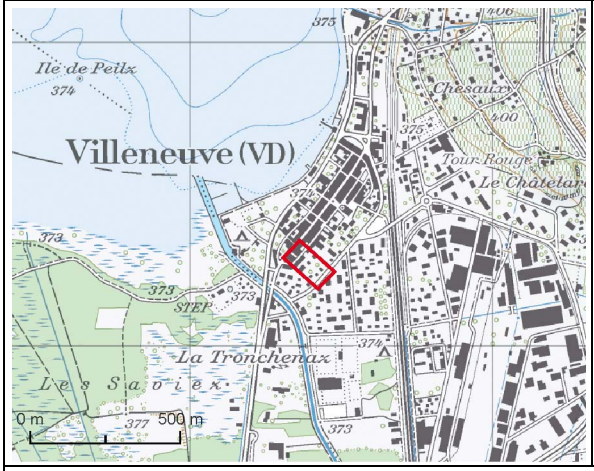
Priorité :

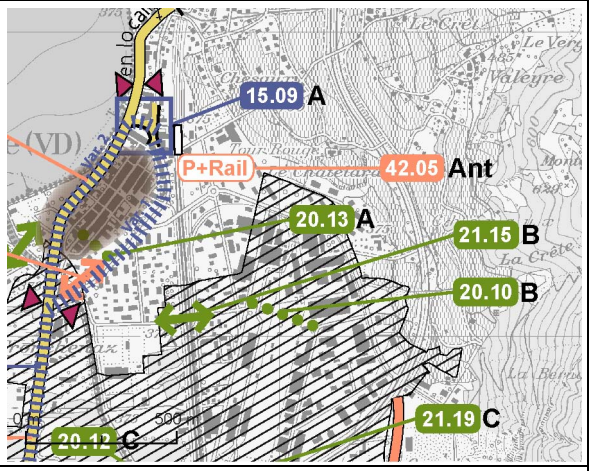
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 20.13	Villeneuve : liaison entre rue des Remparts et rue des Fortifications	Coût : 118'000 CHF





Description de la mesure :

La liaison à aménager permet de relier la rue des Remparts, futur axe emprunté par le trolleybus prolongé vers l'hôpital, à la rue des Fortifications et plus loin les bords du lac. Elle permet un accès facilité à un futur arrêt TP pour la vieille-ville.

Elle consiste en l'aménagement d'un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté et éclairé.

Instances concernées :

Commune de Villeneuve

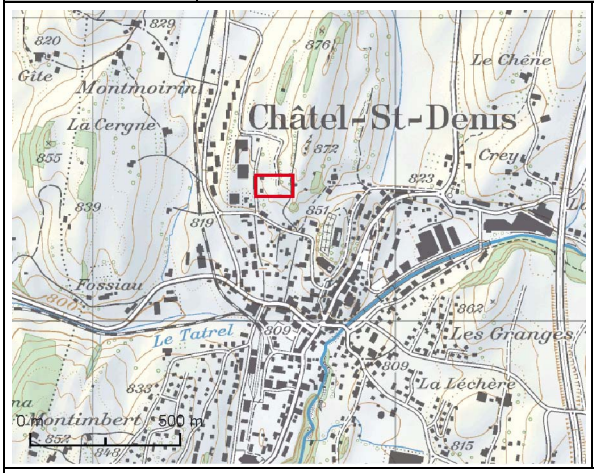
Priorité :

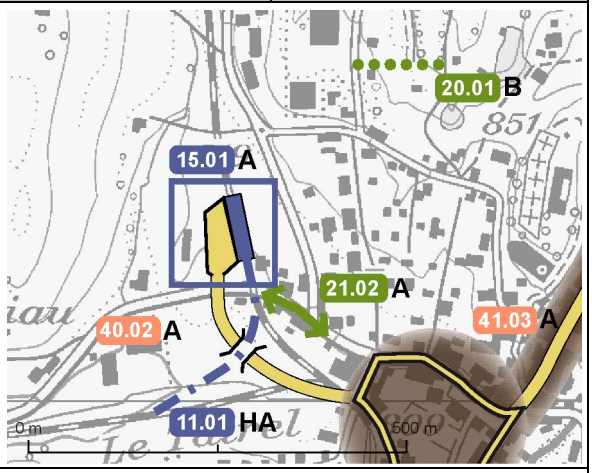
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 20.01	Châtel-St-Denis : liaison ch. de la Gurla - ch. des Crêts	Coût : 78'000 CHF





Description de la mesure :

La liaison à aménager comble un trou dans le maillage de Châtel-St-Denis et offre une liaison Est-Ouest dans les quartiers Nord entre la future nouvelle gare, le Cycle d'orientation (école secondaire) et le quartier du Bourg. Les liaisons MD du nord de la commune ne devront ainsi à terme plus nécessairement converger vers le centre.

Elle consiste en l'aménagement du maillon manquant par un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté mais non éclairé, dans le prolongement Ouest du chemin de la Gurla jusqu'au chemin des Crêts.

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis

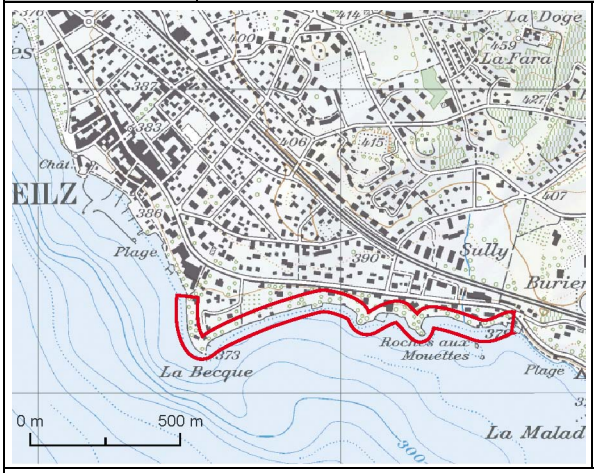
Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 20.08	La Tour-de-Peilz : ch. piétonnier des rives du lac (étape 1 et étape 2)	Coût : 3'000'000 CHF



Description de la mesure :

La liaison à aménager qui a été plébiscitée en votation par la population de La Tour-de-Peilz, permet de combler l'unique maillon manquant à la MD sur les rives du lac. Cette liaison est importante pour offrir une continuité sur le cheminement de délassement le plus important de la ville des deltas.

Elle consiste en l'aménagement d'un cheminement piétonnier au bord des rives du lac, sur les propriétés privées et communales.

Instances concernées :

Ville de La Tour-de-Peilz

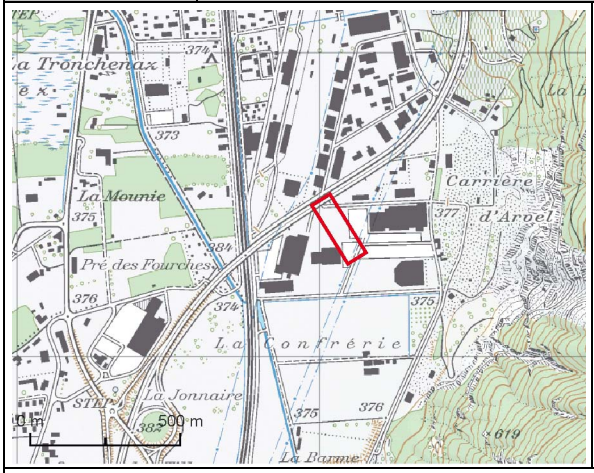
Priorité :

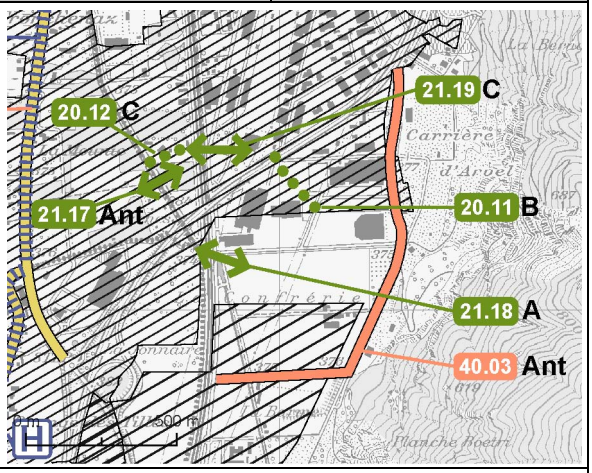
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 20.11	Villeneuve : liaison entre la zone industrielle et la zone commerciale	Coût : 170'000 CHF





Description de la mesure :

La liaison à aménager permet à la MD de bénéficier d'une liaison directe dans le prolongement d'un axe urbain entre la zone industrielle et une importante zone commerciale. Elle permet ainsi à la MD de ne pas devoir suivre une géométrie routière prévue pour le trafic motorisé et imposant de longs détours.

Elle consiste en l'aménagement d'un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté et éclairé.

Instances concernées :

Commune de Villeneuve

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

D'autres liaisons sont envisagées à long terme afin de combler des maillons manquants du réseau d'agglomération. Certaines d'entre elles ne bénéficient cependant pas encore d'un degré de maturité suffisant ou sont moins prioritaires que celles des horizons A et B. Toutes sont situées dans des secteurs stratégiques de développement et dépendent donc également des chantiers à mener.

20.03	Châtel-St-Denis : liaison entre La Planière et la zone d'activité
20.04	Châtel-St-Denis : liaison ZA Sud
20.07	Roche : gare Nord - ancienne cimenterie

P21	Création de nouveaux franchissements assurant la continuité des itinéraires MD			
Mesure 21.17	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide rte des Saviez	Coût :	416'000	CHF
Priorité : Avant 2015	**Financement : Communal**	**Coût :**	**416'000**	**CHF**
Mesure 21.02	Châtel-St-Denis : passages sous-voies TPF accès nouvelle gare	Coût :	918'000	CHF
Mesure 21.10	Vevey : passage sous-voies CFF Moulins de la Veveyse place de la Gare	Coût	223'000	CHF
Mesure 21.11	Vevey rue Jura - av. Reller : passerelle sur Veveyse	Coût :	390'000	CHF
Mesure 21.13	Vevey : ascenseurs urbains St-Martin- Gare + Charmontey-av. Gilamont	Coût :	3'260'000	CHF
Mesure 21.16	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide camping Ouchettaz	Coût :	650'000	CHF
Mesure 21.18	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	Coût :	918'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**6'359'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

De nombreux franchissements de barrière manquent aujourd'hui pour permettre la continuité de cheminements de MD ou pour offrir à la MD de nouveaux itinéraires directs et rapides vers des arrêts TP ou des centralités. Ces barrières sont des effets de pente, des cours d'eau ou des infrastructures de transports.

Les enjeux sont non seulement locaux mais concernent l'agglomération dans son ensemble dans le but d'offrir des itinéraires continus à travers toute l'agglomération.

Description du paquet de mesures :

Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération. Le réseau sert autant les déplacements quotidiens, que ceux liés aux loisirs. Un réseau de qualité doit quadriller l'ensemble du territoire et assurer des continuités entre les différents quartiers et les différentes parties de l'agglomération, doit permettre d'atteindre les gares, haltes et arrêts TP. Il sert aussi de lien entre les milieux urbanisés et les espaces naturels.

Les mesures concernent l'aménagement de franchissements de barrière afin de valoriser fortement la MD an assurant de nouvelles continuités des réseaux et en rendant les cheminements plus directs. Les franchissements compris dans ce paquet de mesures sont indépendants et ne conditionnent pas la réalisation de liaisons entières (à ce propos cf. P20-21)

Objectifs à atteindre :

- Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD
- Développer un réseau continu de liaisons fonctionnelles/structurantes attractives et sûres
- Valoriser la complémentarité des réseaux MD
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Vaincre l'effet de pente en favorisant la combinaison TP-MD
- Prolonger le réseau fonctionnel avec les itinéraires régionaux de loisirs en place
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 10.3 Concept MD

Instances concernées :

Commune de St-Légier / Ville de Vevey / Commune de Villeneuve / CFF / TPF / Service des ponts et chaussées FR

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base :

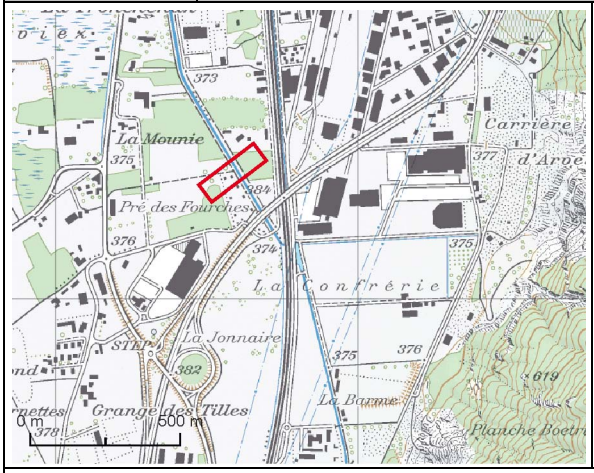
- "Etude préliminaire pour la valorisation du secteur Gare", Ville de Vevey, en cours en 2011
- "Etude de développement des transports collectifs, secteur La Veyre – Fenil", Commune de St-Légier, 2011"

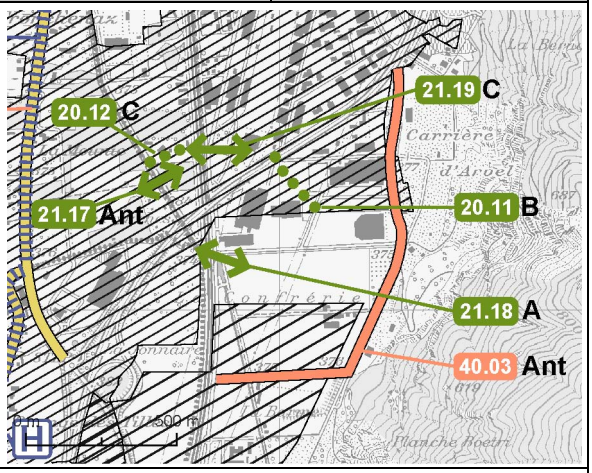
Investissement : 6'359'000 CHF (coût actualisé 2011) (6'775'000 CHF avec mesure Avant 2015)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 21.17	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide rte des Saviez	Coût : 416'000 CHF





Description de la mesure :

La construction prochaine d'un nouveau quartier d'habitation à la Tronchenaz au Sud de Villeneuve prévoit l'aménagement d'une passerelle sur l'Eau-Froide au Sud du quartier. Sur l'autre rive se trouve un terrain vierge à assainir qui doit s'urbaniser à moyen-long terme. La passerelle permettra de construire le maillage MD en permettant une liaison horizontale reliant à terme la RC780a avec arrêt de trolleybus et le nouveau quartier.

Données techniques :

- Secteur stratégique du Haut-Lac (Tronchenaz, Fourches et Pré-des-Fourches) : +1'250 hab., +1'550 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Commune de Villeneuve

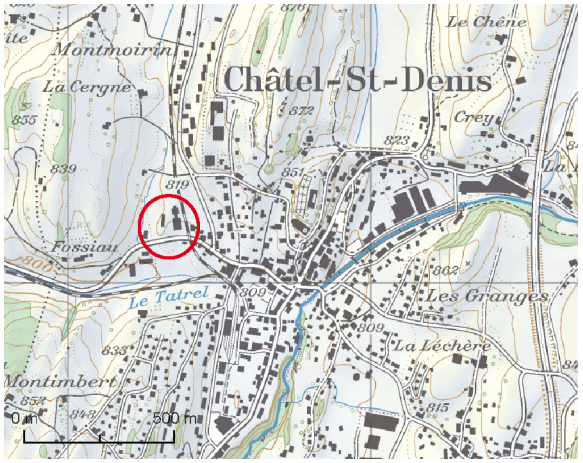
Priorité :

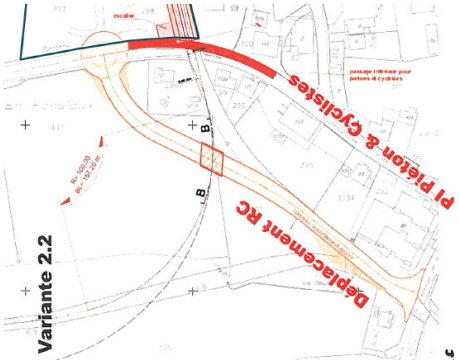
☒ Avant 2015

Argument principal :
Cette passerelle permet de lier le développement urbain de ce secteur (PPA des Fourches) aux arrêts TP et favorise par conséquent le système TP-MD.

Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)

Mesure 21.02	Châtel-St-Denis : passages sous-voies TPF accès nouvelle gare	Coût : 918'000 CHF





Extrait de :
"Etude de faisabilité : nouvelle gare de Châtel-St-Denis", TPF, 2011

Description de la mesure :

Cette mesure est conditionnée par la mesure d'ordre supérieur de déplacement de la gare (mesure 11.01). L'aménagement d'un passage sous-voies pour la MD est indispensable pour relier la ville à la nouvelle gare. Avec le déplacement de la route de Palézieux sur un tronçon de 250m (mesure 40.02), un accès privilégié pour la MD est prévu en utilisant le gabarit restant du tracé actuel de la route de Palézieux.

L'élaboration du projet de cette mesure doit se faire au sein du chantier sur le développement du secteur stratégique de Châtel-St-Denis.

Données techniques :

- Secteur stratégique de Châtel-St-Denis (friches gare actuelle) : +200 hab., +150 emp. (prévision provisoire)
- TJOM 2010 chemin de fer direction Palézieux : 1'500 voyageurs/jour, direction Bulle 1'100 voyageurs/jour

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Service des ponts et chaussées FR / TPF

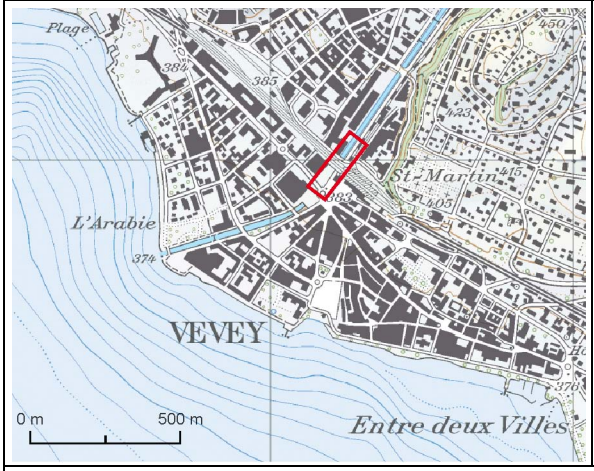
Priorité :

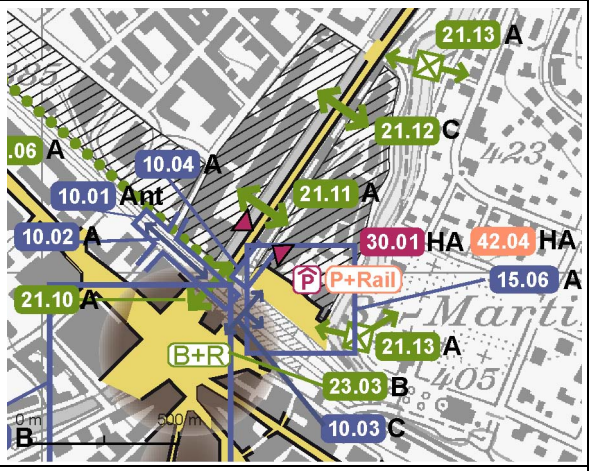
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Franchissement indispensable pour assurer les continuités au sein du réseau d'agglomération.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 21.10	Vevey : passage sous-voies CFF Moulins de la Veveyse place de la Gare	Coût : 223'000 CHF





Description de la mesure :

Un passage sous-voies CFF existe le long de la Veveyse, dans le prolongement du quai sur la rive Ouest, mais a été muré il y a de nombreuses années. Le développement actuel du quartier des Moulins de la Veveyse (voir chantier secteur stratégique) prévoit sa réouverture afin de relier directement le nouveau quartier dense et mixte des Moulins de la Veveyse avec la place de la Gare et le centre-ville

Cette mesure prévoir la réouverture de ce passage existant, avec un aménagement léger, ainsi que la destruction du local et la mise en place d'un ascenseur et d'un escalier au Sud des voies CFF. En effet, le débouché Sud du passage sous-voies se fait dans le sous-sol d'un local technique de la voirie. Le réaménagement global de la place de la gare (cf. mesure 15.07) est envisagé à moyen terme (tranche B) et pourra aboutir sur un abaissement du niveau de la place de la Gare

Données techniques :

- Secteur stratégique de Vevey gare-funiculaire : +1'700 hab., +850 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Ville de Vevey / CFF

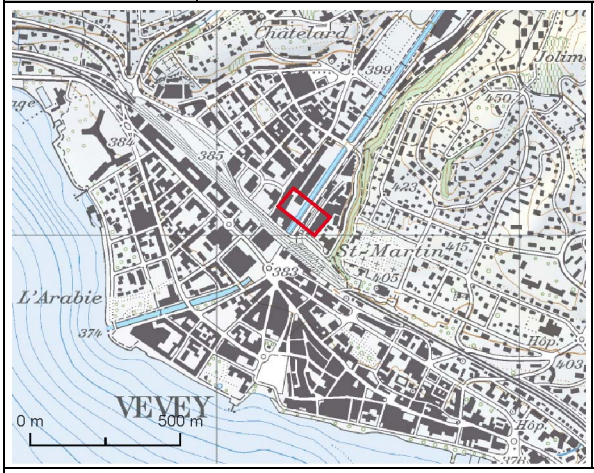
Priorité :

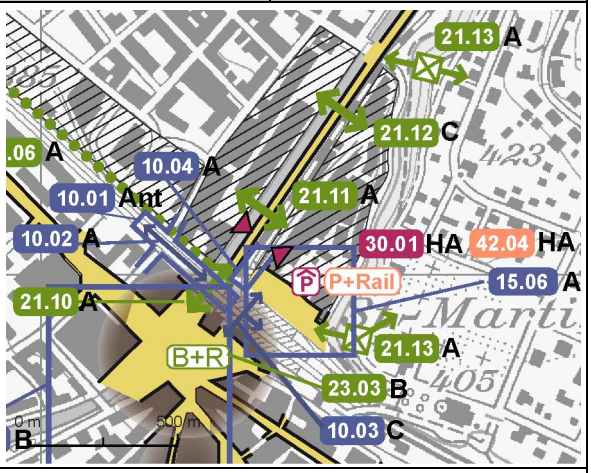
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Franchissement important pour assurer les continuités au sein du réseau d'agglomération.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 21.11	Vevey rue Jura - av. Reller : passerelle sur Veveyse	Coût : 390'000 CHF





Description de la mesure :

L'aménagement de cette passerelle piétonne par-dessus la Veveyse dans le prolongement d'une rue existante permet d'assurer une continuité au sein du maillage des liaisons MD dans la ville compacte et dense et rend ainsi la MD attractive pour les déplacements urbains.

Instances concernées :

Ville de Vevey

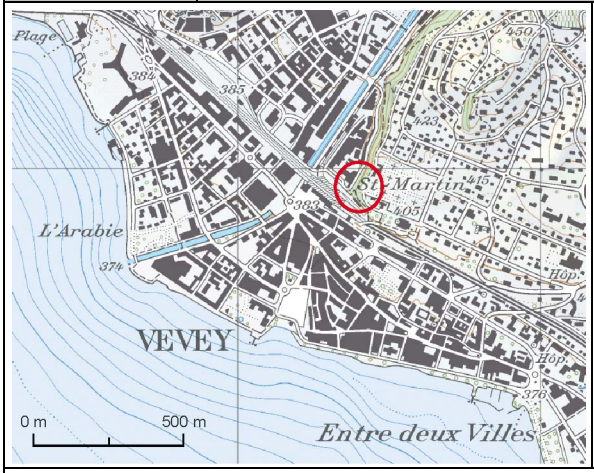
Priorité :

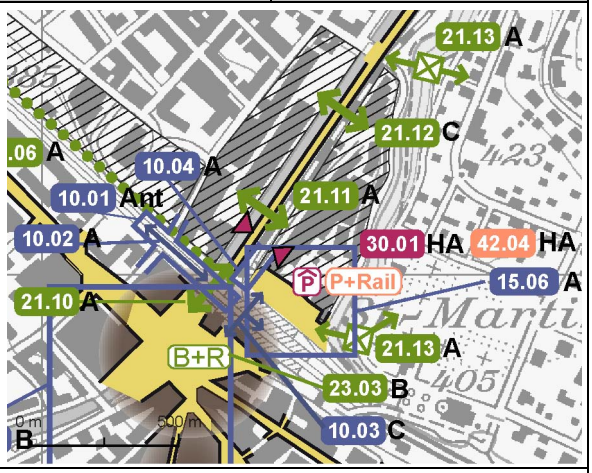
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Franchissement important pour assurer les continuités au sein du maillage des liaisons MD en milieu urbain compact et dense.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 21.13	Vevey : ascenseurs urbains St-Martin- Gare + Charmontey-av. Gilamont	Coût : 3'260'000 CHF





Description de la mesure :

La mise en place de deux ascenseurs urbains à Vevey permet d'assurer la continuité des liaisons MD au sein du maillage urbain et de rendre la MD extrêmement attractive pour lier le quartier de Charmontey à la ville en supprimant ainsi l'effet décourageant des 30m de dénivellation.

La mesure consiste à installer deux ascenseurs. Le premier pour lier le quartier à la gare directement en passant par l'esplanade St-Martin et l'autre pour lier le quartier à l'avenue de Gilamont, futur axe fort bus. Ce deuxième ascenseur permet par conséquent d'offrir une desserte TP bus (à destination du centre-ville historique) à la frange dense Ouest du quartier de Charmontey.

Données techniques :

- Secteur stratégique de Vevey gare-funiculaire : +1'700 hab., +850 emp. (prévision provisoire)
- Montées-Descentes CFF totales gare de Vevey TJOM 2009 : 18'000 voyageurs/jour
- Charge TJOM RER 2009 à Vevey direction Lausanne : 5'050 voyageurs/jour
- Charge TJOM GoldenPass 2008 à l'arrivée à Vevey : 1'550 voyageurs/jour (+80% attendu entre 2010 et 2030)
- Différence d'altitude : 30m

Instances concernées :

Ville de Vevey

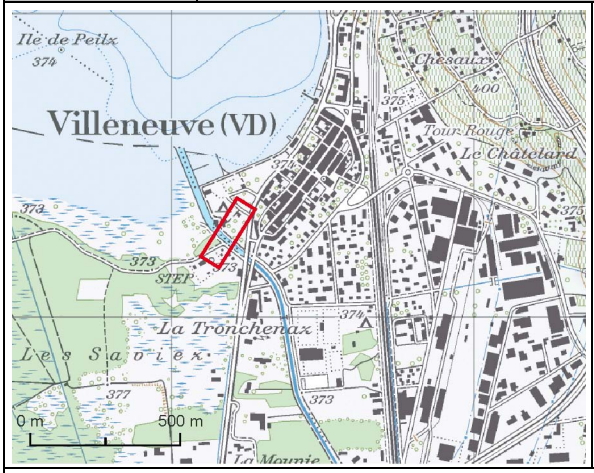
Priorité :

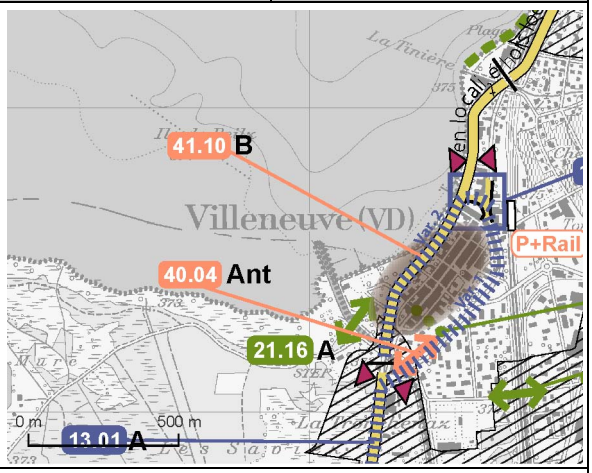
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Franchissement important pour assurer les continuités au sein du maillage des liaisons MD en milieu urbain compact et dense et pour garantir une accessibilité TP-MD optimale.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 21.16	Villeneuve : passerelle sur Eau-Froide camping Ouchettaz	Coût : 650'000 CHF





Description de la mesure :

L'aménagement de cette passerelle mixte vélos/piétons par-dessus l'Eau-Froide permet d'assurer la continuité d'un itinéraire réservé à la MD entre les rives du lac de Villeneuve et les cheminements de loisirs dans l'espace naturel de la réserve des Grangettes.

Instances concernées :

Commune de Villeneuve

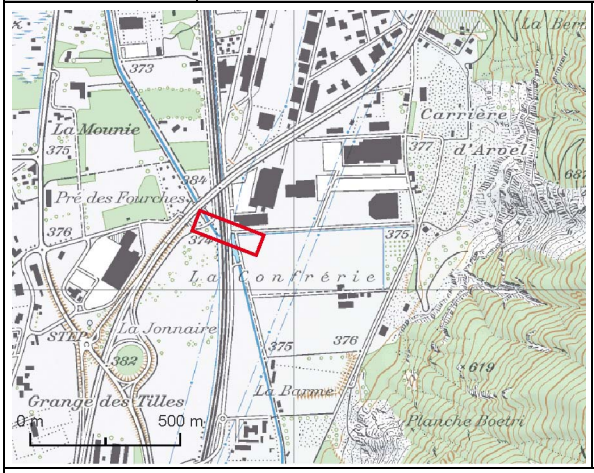
Priorité :

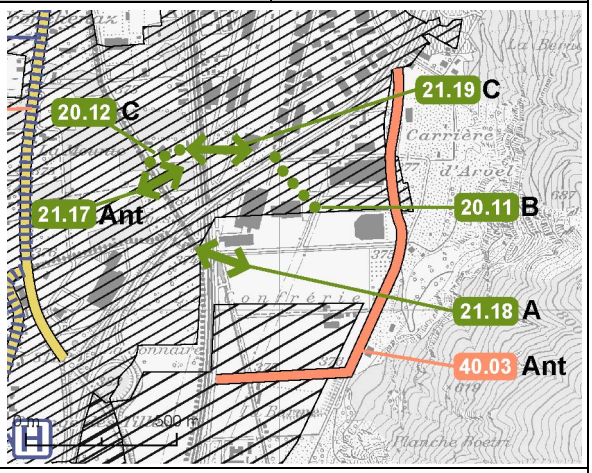
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Franchissement important pour assurer la continuité des réseaux de loisirs à la suite des réseaux fonctionnels.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 21.18	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	Coût : 918'000 CHF





Description de la mesure :

L'aménagement d'un passage sous les voies CFF à la hauteur du chemin de la Confrérie permet d'assurer la continuité du réseau d'agglomération et de relier les zones commerciales fortement fréquentées entre elles mais actuellement très imperméables à la MD. il s'inscrit également dans la perspective de développement du secteur (secteur stratégique) et permet encore de résoudre un problème de sécurité étant donnée les traversées fréquentes des voies par des piétons.

Données techniques :

- Secteur stratégique du Haut-Lac (Tronchenaz, Fourches et Pré-des-Fourches) : +1'250 hab., +1'550 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Commune de Villeneuve / CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Franchissement important pour assurer la continuité des réseaux de loisirs à la suite des réseaux fonctionnels.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Horizon C

D'autres franchissements de barrière sont encore prévus à long terme dans différents lieux de l'agglomération.

- À Vevey, ils permettraient d'affiner le maillage MD notamment en milieu urbain.
- À Corseaux, une liaison reliant le village au bord du lac pourrait voir le jour.
- Dans la zone industrielle de la Veyre, dans la vision du Concept TP et l'instauration d'une ligne de bus directe Vevey-La Veyre-Fenil, des escaliers et rampes depuis le futur arrêt TP au Nord de la zone sur la route de Fenil représenteraient la nouvelle desserte TP de la zone et une passerelle par-dessus l'autoroute permettrait de relier, au même niveau altimétrique, la zone Ouest à la zone Est.

Ces projets revêtent cependant d'une certaine complexité technique et leur degré de maturité n'est pas suffisant pour envisager une réalisation à court ou moyen terme.

21.03	Corseaux : passerelle/sous-voies CFF-RC Corseaux sur ch. du Basset
21.04	St-Légier : ZA La Veyre Nord-Ouest : 3 accès (rampe+escalier)
21.05	St-Légier : ZA La Veyre Nord-Est : 1 accès (rampe)
21.08	St-Légier : passerelle sur autoroute A12 à la Veyre
21.09	Vevey : passage sous-voies CFF Vevey ch. Vert-Savoie
21.12	Vevey rue Marronniers + rue Tilleuls : passerelles sur Veveyse
21.14	Vevey : ascenseur viaduc Gilamont

P20-21	Création de nouvelles liaisons avec franchissements assurant la continuité des itinéraires MD		
Mesure 20.02	Châtel-St-Denis : liaison gare-Fruence	Coût :	378'000 CHF
Mesure 21.01	Passerelle rivière Veveyse sur ch. Charrois	Coût :	260'000 CHF
Mesure 20.09	La Veyre : liaison Hauteville - Pré-Blanc - Veyre Derrey	Coût :	851'000 CHF
Mesure 21.07	Passage sous-voie GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	Coût :	1'233'000 CHF
Mesure 20.10	Villeneuve : liaison entre zone industrielle et ch. du Pissot	Coût :	236'000 CHF
Mesure 21.15	Passage sous-voies CFF ch. du Pissot	Coût :	918'000 CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**3'876'000 CHF**

Analyse de l'état actuel :

Quelques tronçons manquent pour offrir des continuités sur les itinéraires MD. Il s'agit principalement de liaisons locales servant à des connexions entre quartiers ou de rabattements vers les arrêts TP ou les centralités. Ces tronçons locaux manquants sont cependant tous situés sur le réseau d'agglomération relevé par le concept MD. Les enjeux sont donc non seulement locaux mais concernent l'agglomération dans son ensemble dans le but d'offrir des itinéraires continus à travers toute l'agglomération, liant les quartiers aux centralités et aux arrêts TP principalement, mais également aux espaces naturels et de loisirs.

Parmi ces liaisons, certaines nécessitent également l'aménagement de franchissements de barrière pour assurer leur continuité. C'est le cas des liaisons de ce paquet de mesure.

Description du paquet de mesures :

Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération. Le réseau sert autant les déplacements quotidiens, que ceux liés aux loisirs. Un réseau de qualité doit quadriller l'ensemble du territoire et assurer des continuités entre les différents quartiers et les différentes parties de l'agglomération, doit permettre d'atteindre les gares, haltes et arrêts TP. Il sert aussi de lien entre les milieux urbanisés et les espaces naturels.

Les mesures concernent la création de nouvelles liaisons, la construction de maillons manquants, l'amélioration de l'accessibilité aux arrêts de TP et la signalisation. Elles incluent également les franchissements de barrière nécessaires qui ne sauraient être dissociés de l'aménagement de la liaison dans son entier.

Objectifs à atteindre :

- Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD
- Développer un réseau continu de liaisons fonctionnelles/structurantes attractives et sûres
- Valoriser la complémentarité des réseaux MD
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Vaincre l'effet de pente en favorisant la combinaison TP-MD
- Prolonger le réseau fonctionnel avec les itinéraires régionaux de loisirs en place
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 10.3 Concept MD

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Commune de St-Légier / Commune de Blonay / Ville de La Tour-de-Peilz / Commune de Villeneuve / CFF / GoldenPass / Service des routes VD

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base :

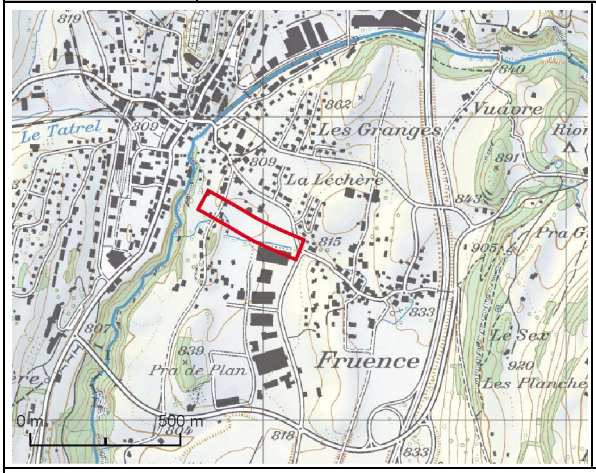
- "Plan d'aménagement local", Ville de Châtel-St-Denis, 2011
- "Plan directeur communal de Blonay", 2006
- Plan directeur communal de St-Légier, 2004, planche des circulations
- Plan partiel d'affectation "Au Pré Blanc", Commune de St-Légier, 1997

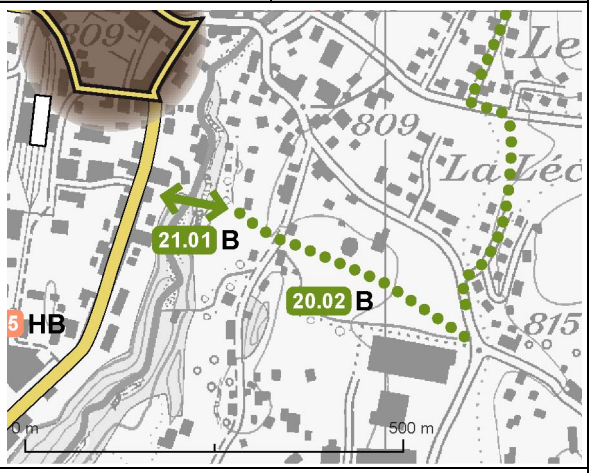
Investissement : 3'876'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 20.02	Châtel-St-Denis : liaison gare-Fruence	Coût : 378'000 CHF





Description de la mesure :

La liaison à aménager permet de combler un vide important dans le maillage des liaisons MD et s'inscrit dans la perspective de développement de la zone d'activités actuelle (secteur stratégique). Cette liaison est inscrite dans le Plan d'aménagement local de Châtel-St-Denis et permet de relier le centre-ville et la gare à la zone d'activités (emplois) et le hameau de Fruence (habitat). Elle est conditionnée par la réalisation du franchissement de la Veveyse (mesure 21.01)

Elle consiste en l'aménagement d'un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté et éclairé.

Données techniques :

- Secteur stratégique de Châtel-St-Denis (partie zone d'activités) : +550 hab., +1'850 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis

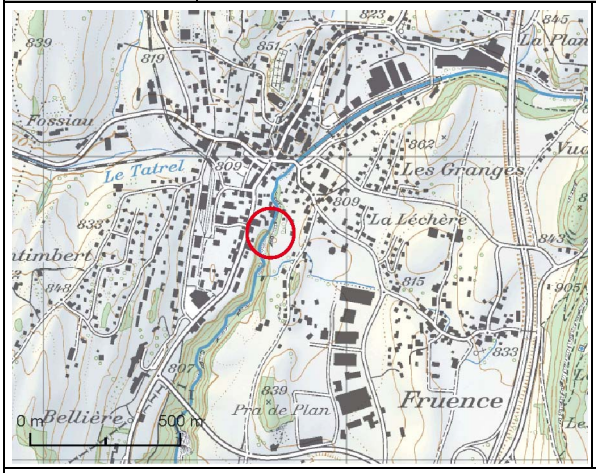
Priorité :

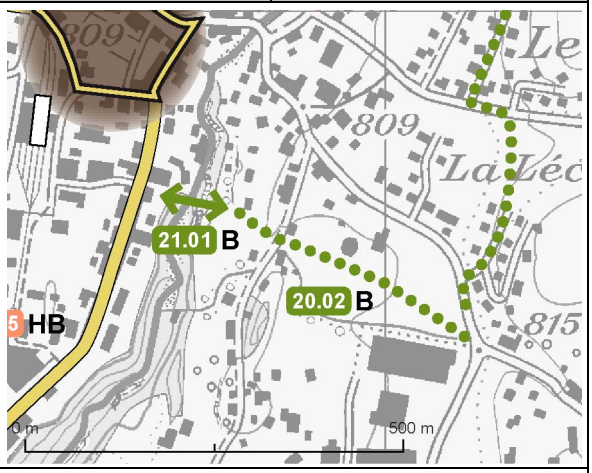
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 21.01	passerelle rivière Veveyse sur ch. Charrois	Coût : 260'000 CHF





Description de la mesure :

Le franchissement de la Veveyse est indispensable pour assurer la liaison Centre/Gare – zone d'activités – Fruence (mesure 20.02). Il consiste en l'aménagement d'une passerelle réservée à la MD.

Données techniques :

- Secteur stratégique de Châtel-St-Denis (partie zone d'activités) : +550 hab., +1'850 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis

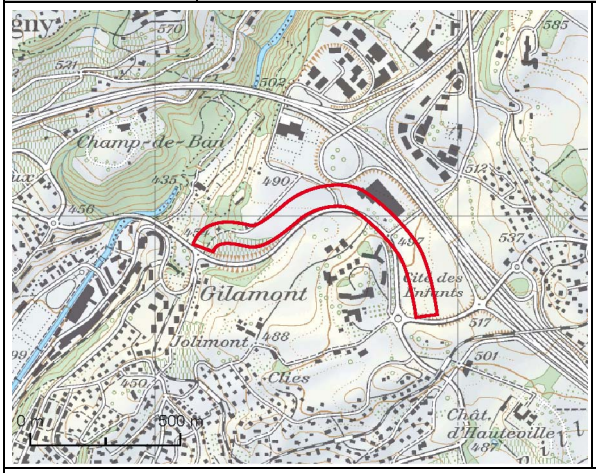
Priorité :

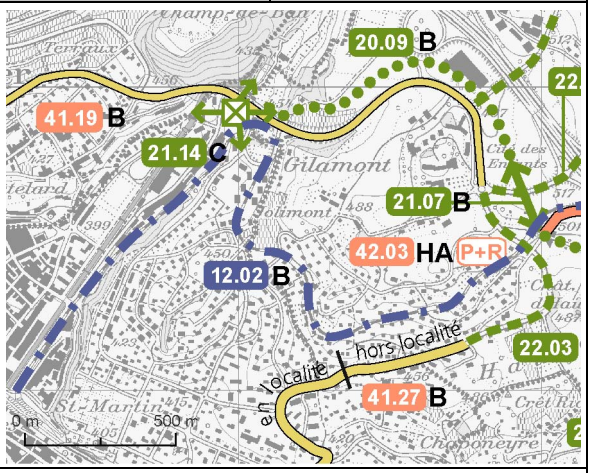
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 20.09	La Veyre : liaison Hauteville - Pré-Blanc - Veyre Derrey	Coût : 851'000 CHF





Description de la mesure :

Les caractéristiques pentues de la Riviera rendent les déplacements MD parfois peu évidents, surtout dans les verticalités. Le concept MD vise à aménager de grandes liaisons horizontales, en suivant des lignes de niveau, et à connecter ses dernières aux arrêts TP des chemins de fer de montagne et des bus pour utiliser les TP pour les liaisons verticales (complémentarité TP-MD).

La création de cette liaison permet d'assurer une continuité dans le réseau d'agglomération à la ligne de niveau correspondant au parc de la Riviera. Cette liaison, combinée à la liaison 20.05 et aux différents franchissements nécessaires permet de connecter l'Est et l'Ouest de l'agglomération à travers le parc de la Riviera. Elle permettra également de relier la halte du château d'Hauteville au secteur stratégique de développement de La Veyre.

Cette liaison sera en outre le cheminement privilégié dans le secteur paysager de La Veyre permettant de desservir les activités et équipements développés dans le secteur (secteur stratégique de La Veyre).

Elle consiste en l'aménagement d'un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté et éclairé.

Données techniques :

- Secteur stratégique de La Veyre-Fenil (partie La Veyre) : +200 hab., +2'500 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Commune de St-Légier / Service des routes VD

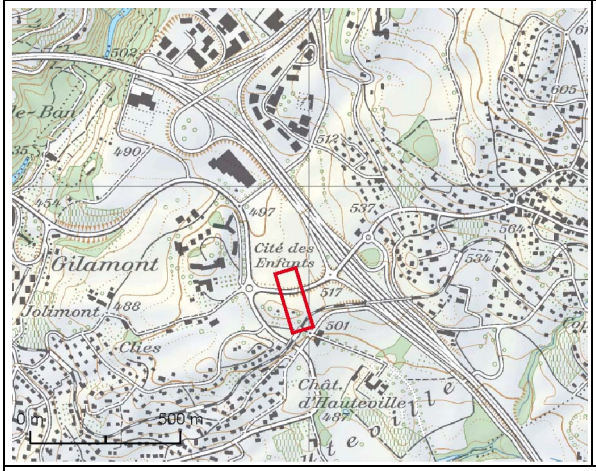
Priorité :

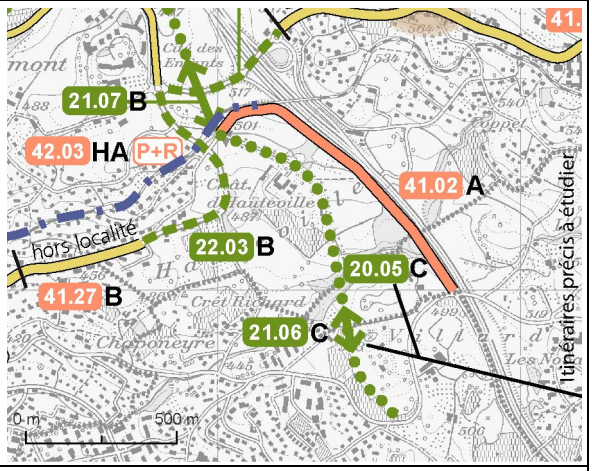
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens et pour l'accès aux espaces naturels et délassement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 21.07	Passage sous-voie GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	Coût : 1'233'000 CHF





Description de la mesure :

Les franchissements de la voie de chemin de fer GoldenPass et de la route d'accès à l'autoroute (RC743b) sont indispensables pour assurer la liaison entre La Veyre, Hauteville et la Crause à travers le parc de la Riviera (mesures 20.09 et 20.05). Ils permettent également de relier la halte GoldenPass du château d'Hauteville au secteur stratégique de La Veyre.

Ils consistent en l'aménagement de deux passages sous-voies sous ces infrastructures de transports aménagées en remblais.

Données techniques :

- RC743b (accès autoroute) : TJM 2010 : 40'800 véh/jour
- Secteur stratégique de La Veyre-Fenil (partie La Veyre) : +200 hab., +2'500 emp. (prévision provisoire)

Instances concernées :

Commune de St-Légier / GoldenPass

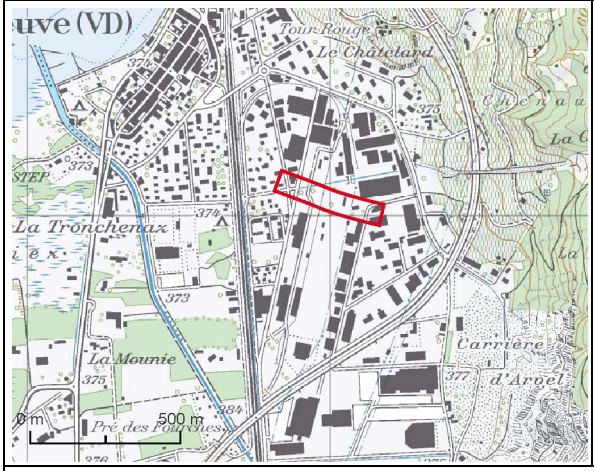
Priorité :

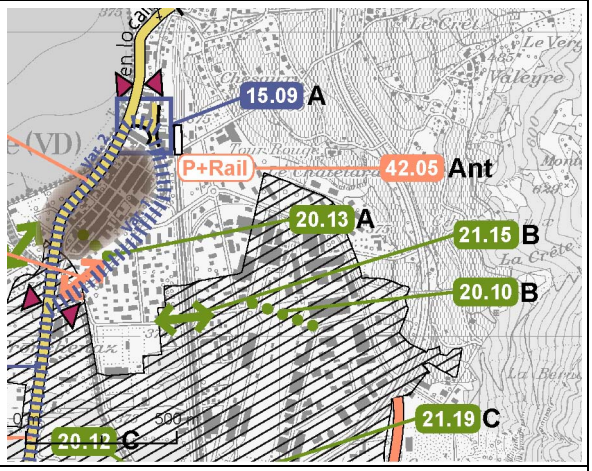
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens et pour l'accès aux espaces naturels et délassement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 20.10	Villeneuve : liaison entre zone industrielle et ch. du Pissot	Coût : 236'000 CHF





Description de la mesure :

La liaison à aménager permet de combler un vide important dans le maillage des liaisons MD et s'inscrit dans la perspective de requalification de la zone industrielle (secteur stratégique). Cette liaison vise à améliorer la perméabilité pour la mobilité douce au sein de la zone. Elle vise également à assurer la continuité du réseau d'agglomération. Elle est liée à la réalisation du franchissement de la voie de chemin de fer (mesure 21.15).

Elle consiste à l'aménagement d'un cheminement propre à la MD, mixte vélos/piétons, asphalté et éclairé.

Données techniques :

- Secteur stratégique du Haut-Lac (Tronchenaz, Fourches et Pré-des-Fourches du côté Ouest des voies) : +1'250 hab., +1'550 emp. (prévision provisoire) ainsi reliés à la zone industrielle à l'Est avec cette nouvelle liaison et le nouveau passage sous-voies lié (mesure 21.15).

Instances concernées :

Commune de Villeneuve

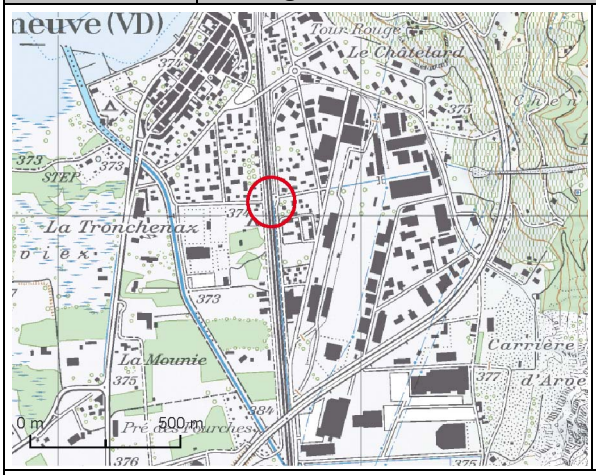
Priorité :

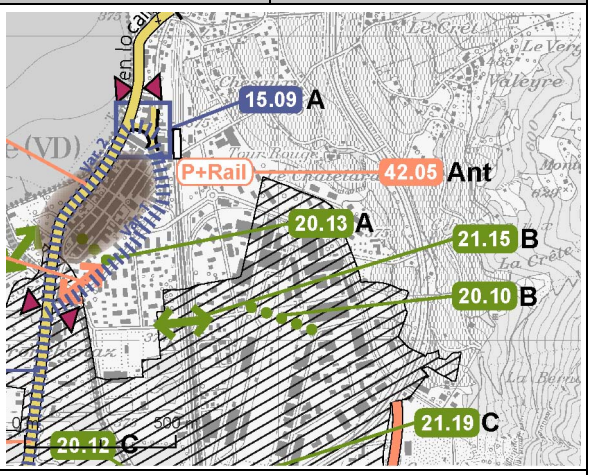
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 21.15	Passage sous-voies CFF ch. du Pissot	Coût : 918'000 CHF





Description de la mesure :

Le franchissement de la voie de chemin de fer CFF est indispensable pour assurer la liaison entre la zone industrielle de Villeneuve et le secteur des Fourches en développement à l'Ouest des voies CFF. Cette liaison fait en outre partie du réseau d'agglomération (mesure 20.10).

Il consiste en l'aménagement d'un passage sous-voies.

Données techniques :

- Secteur stratégique du Haut-Lac (Tronchenaz, Fourches et Pré-des-Fourches du côté Ouest des voies) : +1'250 hab., +1'550 emp. (prévision provisoire) ainsi reliés à la zone industrielle à l'Est avec ce nouveau passage sous-voies et liaison liée (mesure 20.10).

Instances concernées :

Commune de Villeneuve / CFF

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

D'autres liaisons en lien avec de nouveaux franchissements de barrières sont envisagées à long terme afin de combler des maillons manquants du réseau d'agglomération. Certaines d'entre elles ne bénéficient cependant pas encore d'un degré de maturité suffisant ou sont moins prioritaires que celles des horizons A et B. Toutes sont situées dans des secteurs stratégiques de développement et dépendent donc également des chantiers à mener.

20.05	Parc de la Riviera : liaison Hauteville - La Crause
21.06	Passerelle baye de l'Ognona (sur liaison Hauteville)
20.12	Villeneuve : liaison Tronchenaz - rte des Saviez
21.19	Villeneuve : passage sous-voies CFF Tronchenaz

P22	Aménagements routiers simples en faveur de la MD			
Mesure 22.01	Aménagement site propre/mixte route des Paccots entre route de Vevey et route de Pra de Plan	Coût	589'000	CHF
Mesure 22.02	Aménagement site propre route de Fenil Terreaux - Manoir de Ban	Coût :	501'000	CHF
Mesure 22.04	Aménagement bandes cyclables RC742c route d'Hauteville Cité des Enfants - entrée St-Légier	Coût :	5'000	CHF
Mesure 22.05	Aménagement bandes cyclables ch. du Pré-au-Blanc route de Fenil jusqu'au viaduc St-Légier	Coût :	12'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**1'107'000**	**CHF**
Mesure 22.03	Aménagement bandes cyclables RC742b route de St-Légier Cité des Enfants - Hauteville	Coût :	12'000	CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**12'000**	**CHF**
Mesure 22.06	Réaménagement quai piétonnier Veytaux-Chillon-Villeneuve	Coût :	2'916'000	CHF
Priorité : hors LFInfr B	**Financement : Cantonal / Communal**	**Coût :**	**2'916'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

De nombreux tronçons du réseau MD d'agglomération (cyclable) sont situés sur le réseau routier cantonal ou communal. Selon les charges de trafic et les facteurs géographiques comme la pente, les conditions de circulation sont parfois inattractives et faiblement sûres pour la MD.

Description du paquet de mesures :

Quelques aménagements simples du réseau routier, comme la mise en place de pistes/bandes cyclables ou l'instauration de chaussées à voie centrale banalisée permettent d'augmenter la sécurité des modes doux et de rendre les conditions de circulation plus attractives. Ces aménagements permettent d'assurer de bonnes conditions de circulation sur l'ensemble du réseau et permettent d'envisager la MD comme moyen de transport efficace à l'échelle de l'agglomération.

Objectifs à atteindre :

- Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD
- Développer un réseau continu de liaisons fonctionnelles/structurantes attractives et sûres
- Valoriser la complémentarité des réseaux MD
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Vaincre l'effet de pente en favorisant la combinaison TP-MD
- Prolonger le réseau fonctionnel avec les itinéraires régionaux de loisirs en place
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

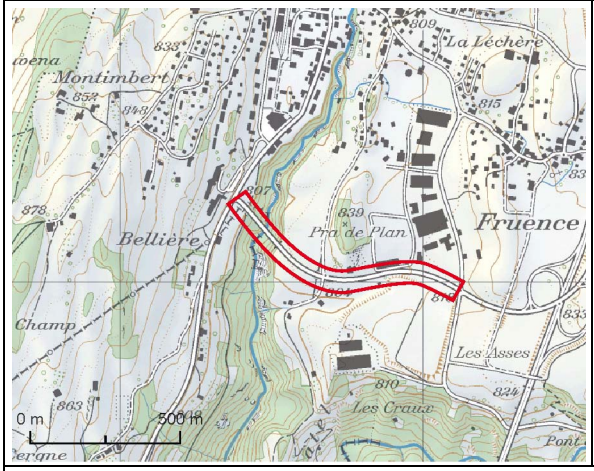
- Rapport chap. 10.3 Concept MD

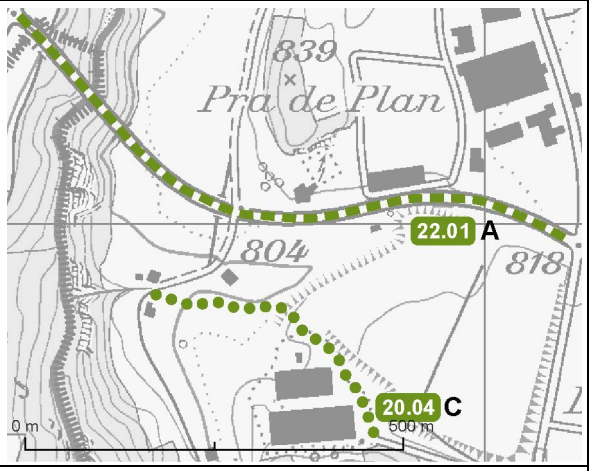
Instances concernées :

Commune de Chardonne / Ville de Châtel-St-Denis / Commune de Corseaux / Commune de Corsier-sur-Vevey / Commune de Jongny / Commune de St-Légier / Commune de Veytaux / Commune de Villeneuve / OFROU / Service des routes VD / Service des ponts chaussées FR

Etat de la planification (2011) : Planification Données de base : ▪ "Etude des impacts sur le trafic lié aux développements, secteur La Veyre – Fenil", Commune de St-Légier, 2011" ▪ "Plan directeur cantonal", Canton de Vaud, 2007
Investissement : 1'119'000 CHF (coût actualisé 2011) (4'035'000 CHF avec mesure hors LFInfr) ☒ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☒ Communes Remarques : -

Mesure 22.01	Aménagement site propre/mixte route des Paccots entre route de Vevey et route de Pra de Plan	Coût : 589'000 CHF





Description de la mesure :

L'aménagement et la sécurisation des conditions de circulation pour la MD est indispensable le long de cette route. La route appartient au réseau national et devrait donc faire partie des mesures d'ordre supérieur. La route va cependant être déclassée prochainement et devenir un axe cantonal urbain support du développement des parcelles voisines. La mesure consiste d'une part en l'aménagement sur le pont du côté Nord de la route d'un site mixte vélos/piétons (simple marquage), de la réfection d'un trottoir de 3m de largeur entre le pont et la route de Pra de Plan du côté Nord de la route ainsi que du marquage de bandes cyclables des deux côtés de la route sur ce même tronçon.

Données techniques :

- Statut de semi-autoroute, TJOM 2005 : 5'400 véh/jour

Instances concernées :

Commune de Châtel-St-Denis / Service des ponts et chaussées FR / OFROU

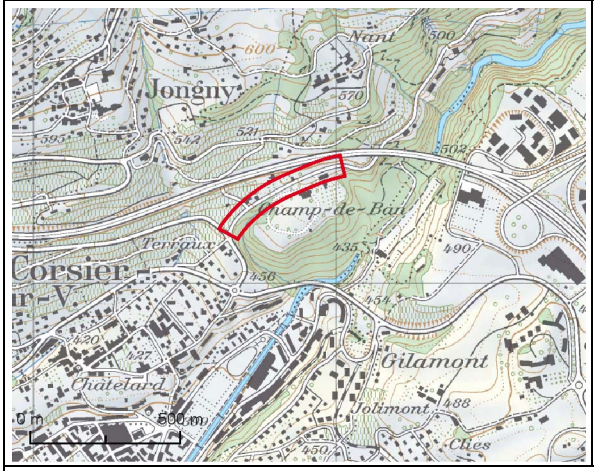
Priorité :

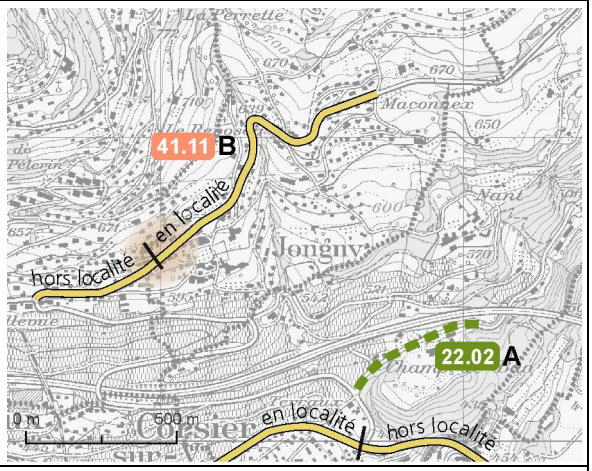
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD sur le réseau routier est essentiel pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 22.02	Aménagement site propre route de Fenil Terreaux - Manoir de Ban	Coût : 501'000 CHF





Description de la mesure :

L'amélioration des conditions de circulation pour la MD est importante sur ce chemin pentu hors localité mais longeant le futur musée Chaplin et reliant Corsier-sur-Vevey aux zones d'activités de Fenil. La mesure consiste en l'aménagement d'un site propre piétons et bande cyclable à la montée.

Cet aménagement est lié au projet de Musée Chaplin. La mesure est conditionnée à la réalisation de ce musée.

Instances concernées :

Commune de Corsier-sur-Vevey / Service des routes VD

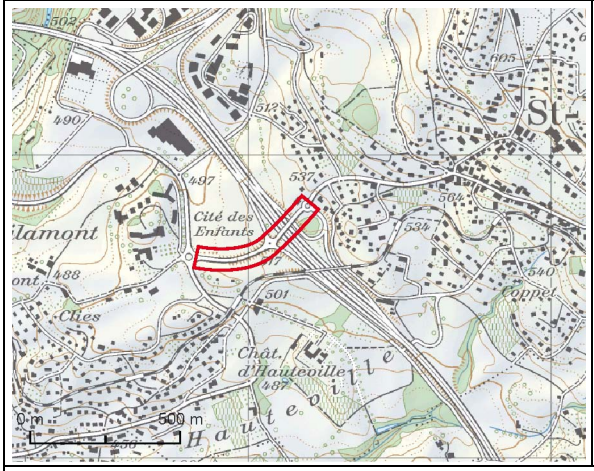
Priorité :

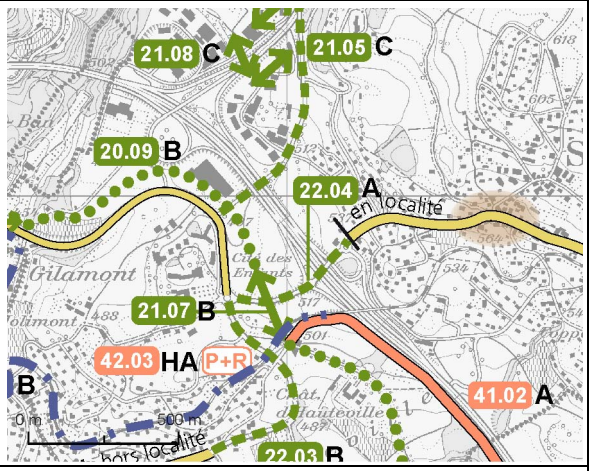
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD sur le réseau routier est essentiel pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 22.04	Aménagement bandes cyclables RC742c route d'Hauteville Cité des Enfants - entrée St-Légier	Coût : 5'000 CHF





Description de la mesure :

L'amélioration des conditions de circulation pour la MD est importante sur cette route très chargée (accès à l'autoroute) mais faisant néanmoins partie du réseau MD d'agglomération reliant la ville des deltas aux villages de coteaux. La mesure consiste en l'aménagement de bandes cyclables. Il s'agit d'un aménagement minimal au vu des charges très élevées. Un aménagement plus conséquent n'est cependant pas d'actualité aujourd'hui pour l'OFROU.

Données techniques :

- TJOM 2010 : 40'800 véh/jour

Instances concernées :

OFROU / Commune de St-Légier / Service des routes VD

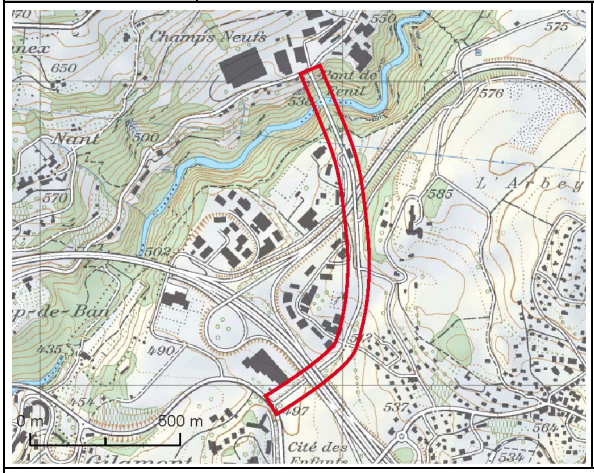
Priorité :

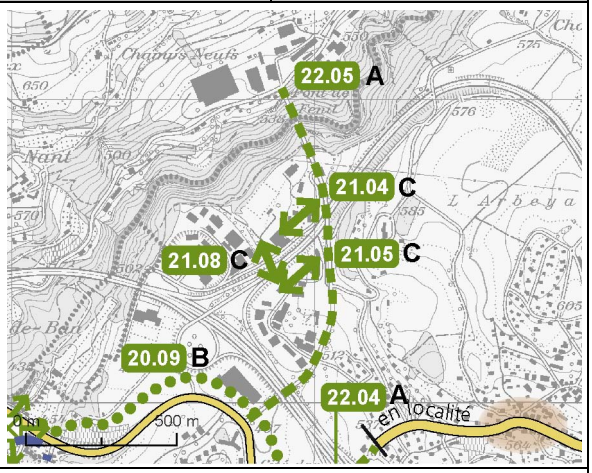
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD sur le réseau routier est essentiel pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 22.05	Aménagement bandes cyclables ch. du Pré-au-Blanc route de Fenil jusqu'au viaduc St-Légier	Coût : 12'000 CHF





Description de la mesure :

L'amélioration des conditions de circulation pour la MD est importante sur cette route en pente d'accès à la zone d'activité de Fenil et faisant également partie du réseau MD d'agglomération. la mesure consiste en l'aménagement de bandes cyclables.

Instances concernées :

Commune de St-Légier

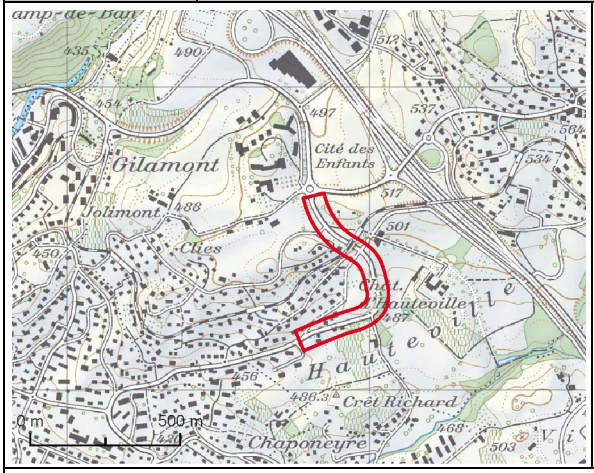
Priorité :

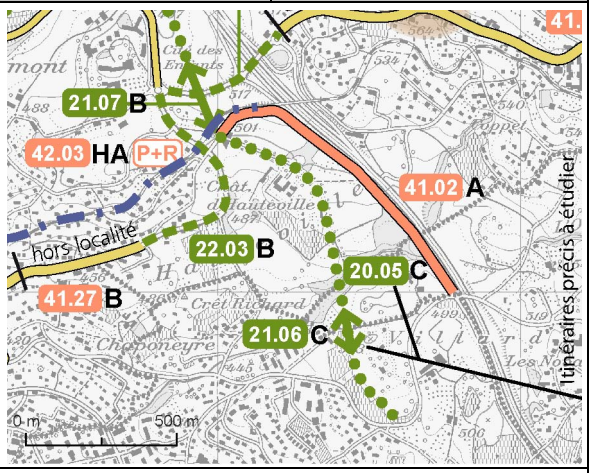
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD sur le réseau routier est essentiel pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 22.03	Aménagement bandes cyclables RC742b route de St-Légier Cité des Enfants - Hauteville	Coût : 12'000 CHF





Description de la mesure :

L'amélioration des conditions de circulation pour la MD est importante sur cette route en pente faisant partie du réseau MD d'agglomération. Il s'agit d'une des liaisons verticales majeures entre la ville des deltas (Vevey) et le parc de la Riviera puis les villages des coteaux (St-Légier). La mesure consiste en l'aménagement de bandes cyclables.

Données techniques :

- TJOM 2010 : 16'350 véh/jour
- Route non conforme à l'OPB

Instances concernées :

Commune de St-Légier / Service des routes VD

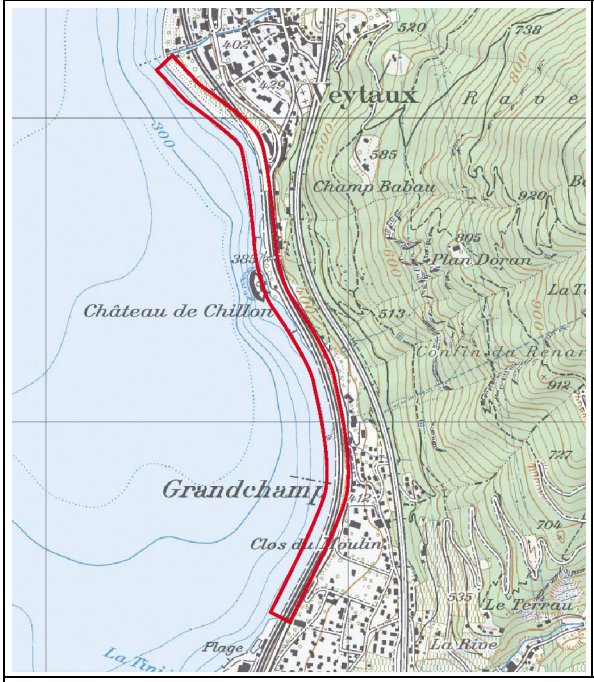
Priorité :

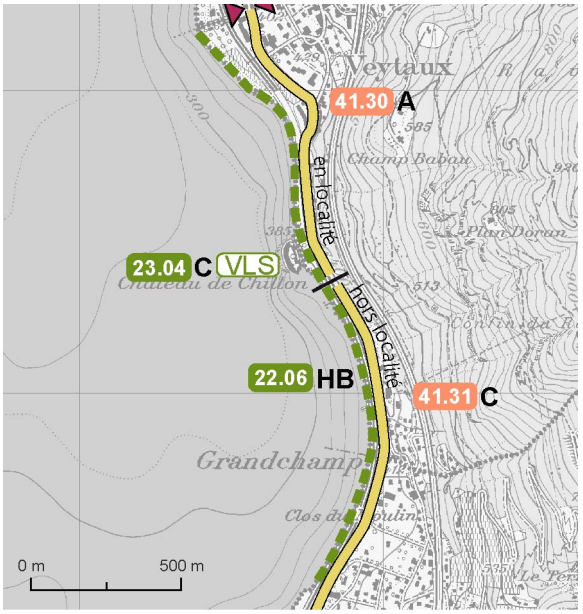
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD sur le réseau routier est essentiel pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 22.06	Réaménagement quai piétonnier Veytaux-Chillon-Villeneuve	Coût : 2'916'000 CHF





Description de la mesure :

Le quai des rives du lac reliant Veytaux au château de Chillon puis à Villeneuve est aujourd'hui déjà praticable sur toute sa longueur et réservée aux piétons. Le revêtement est cependant fortement altéré. Une réfection générale du cheminement est projetée avec une conception nouvelle permettant de mieux mettre en valeur cette liaison dont l'enjeu touristique est très important.

Cette liaison est également intéressante pour les déplacements fonctionnels au sein de la ville des deltas, entre Villeneuve et Montreux. S'agissant toutefois principalement d'entretien, la mesure est classée en catégorie "hors LFInfr".

Instances concernées :

Commune Veytaux / Commune de Villeneuve

Priorité :

☒ Hors LFInfr B

Argument principal :
Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD sur le réseau routier est essentiel pour la promotion de la MD dans les déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

P23	Stationnement des vélos			
Mesure 23.01	Stationnement dispersé vers les gares	Coût :	1'015'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**1'015'000**	**CHF**
Mesure 23.02	Stationnement dispersé vers les haltes et interfaces TP, dans les centralités, près des équipements et grands générateurs	Coût :	3'100'000	CHF
Mesure 23.03	Vélostation de Vevey	Coût :	900'000	CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**4'000'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

Un moyen de favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens est de proposer du stationnement en suffisance à destination. Dans le but da favoriser la complémentarité entre TP et MD, il est nécessaire de fournir une offre généreuse pour le stationnement des vélos à proximité des gares et interfaces TP. Or, elle est aujourd'hui lacunaire, fortement insuffisante et parfois inattractive (peu d'abris, peu de dispositifs d'accroche) à proximité des gares principales de Vevey, Montreux et Villeneuve et généralement dans l'ensemble dans la ville des deltas mais également dans les coteaux et à Châtel-St-Denis qui bénéficient pourtant liaisons à niveau.

Il est également nécessaire de fournir une offre suffisante pour le stationnement des vélos dans les centralités et à proximité des équipements et grands générateurs. L'offre est aujourd'hui insuffisante (voire inexistante) et parfois inattractive (peu d'abris, peu de dispositifs d'accroche) dans les centres de la ville des deltas où le potentiel cyclable est important. Seule Vevey dispose de places réparties sur le territoire communal. L'offre est en revanche quasiment nulle ailleurs dans la ville des deltas et dans les villages des coteaux.

Offre en stationnement actuelle près des gares :

- Gare de Vevey : 75 places abritées avec système d'accroche, et env. 100 places souvent non abritées et sans système d'accroche
- Montreux : offre minimale de 22 places avec système d'accroche
- Villeneuve : offre minimale de 15-20 places

Description du paquet de mesures :

L'offre en stationnement des cycles à proximité des gares doit être généreuse et doit correspondre à tous les types d'usagers. Une offre dispersée proches des commerces et services doit répondre aux usagers pressés. Une offre importante avec abris et dispositifs d'accroche doit répondre aux besoins des pendulaires. Une offre complémentaire à cette dernière de type vélostation permet aux pendulaires réguliers qui souhaitent avoir une place attitrée et sécurisée de trouver également leur compte.

L'offre en stationnement des cycles est aménagée ou sensiblement augmentée à proximité des gares principales de Vevey, Montreux et Villeneuve, ainsi que des haltes ferroviaires et interfaces TP locales pour les besoins des usagers pendulaires. Elle est également développée dans les centralités (vers les commerces, services, etc.) et vers les équipements et grands générateurs, de façon à promouvoir la MD dans les déplacements quotidiens.

De nouveaux aménagements pour cycles dont certains abrités ainsi qu'une vélostation à Vevey sont prévus dans les mesures de ce paquet.

Objectifs à atteindre :

- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Développer le stationnement de cycles à proximité des haltes/arrêts TP (B+R) , ainsi que dans les centralités, les pôles d'emplois, les commerces et les équipements.

Lien à la conception :

- Rapport chap. 10.3 Concept MD

Instances concernées :

Toutes les communes / CFF / VMCV / TPF

Etat de la planification (2011) : Planification Données de base : ▪ "Etude préliminaire pour la valorisation du secteur gare", Ville de Vevey, 2011
Investissement : 5'015'000 CHF (coût actualisé 2011) ☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes Remarques : -

Mesure 23.01	stationnement dispersé vers les gares	Coût : 1'015'000 CHF

Description de la mesure :

L'aménagement d'une nouvelle offre importante en stationnement pour cycles est prévu autour des gares de Vevey, Montreux et Villeneuve. 150 places "courte durée" dispersées et 200 places sous abris orientées pendulaires sont prévues à Vevey, 75 et 100 places à Montreux et 50 et 70 places à Villeneuve.

Instances concernées :

Ville de Vevey / Commune de Montreux / Commune de Villeneuve / CFF / VMCV

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
La qualité et la quantité des stationnements pour cycles sont essentielles à la promotion de la MD pour els déplacements quotidiens.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 23.02	Stationnement dispersé vers les haltes et interfaces TP, dans les centralités, près des équipements et grands générateurs	Coût : 3'100'000 CHF

Description de la mesure :

L'aménagement d'une offre complémentaire en stationnement dispersé est planifié dans les différentes centralités principales et secondaires de l'agglomération (secteurs denses avec concentration de commerces, de services et d'emplois au sein de la ville des deltas et centres historiques dans les coteaux et à Châtel-St-Denis) ainsi qu'à proximité des équipements (hôpitaux dont le futur hôpital Riviera-Chablais, les écoles secondaires et supérieures, etc.) et les grands générateurs (centres commerciaux, certaines zones d'activités, etc.).

L'aménagement de nouveaux aménagements en stationnement pour cycles est prévu à proximité des haltes ferroviaires et des interfaces locales. 300 places abritées sont prévues au total à proximité des 6 haltes RER (Corseaux, Vevey-Funi, La Tour-de-Peilz, Burier, Clarens et Territet). 260 places non abritées sont prévues à proximité des haltes GoldenPass (toutes lignes, y compris funiculaires). 240 places non abritées sont enfin prévues à proximité des 12 interfaces bus locales.

Instances concernées :

Toutes les communes / CFF / VMCV / TPF

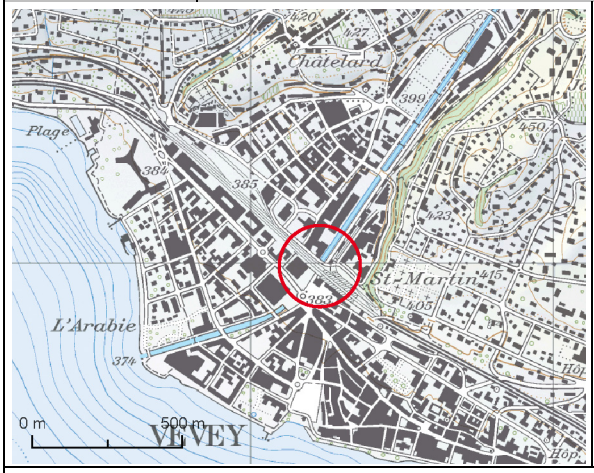
Priorité :

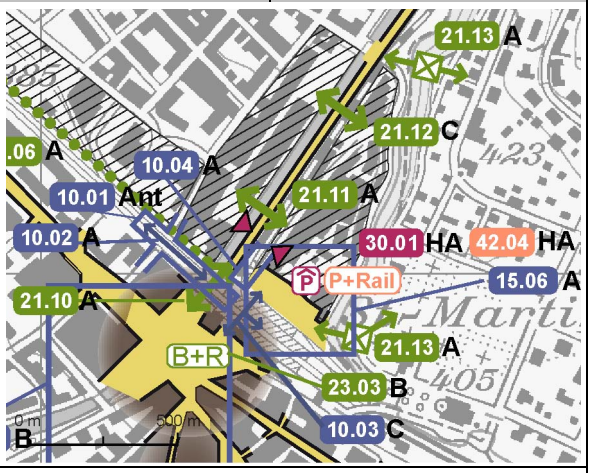
☐ A ☒ B ☐ C

Justification :
La qualité et la quantité des stationnements pour cycles sont essentielles à la promotion de la MD.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 23.03	Vélostation de Vevey	Coût : 900'000 CHF





Description de la mesure :

La mesure consiste à créer une vélostation à la gare de Vevey. Sa localisation peut varier compte tenu du résultat du concours suivant l'étude préliminaire pour la revalorisation du secteur Gare (mesure 15.07). La vélostation projetée (150 places pour un coût unitaire estimé à 6'000 CHF) participe au développement souhaité de la place : espace requalifié de qualité à même de promouvoir la mobilité douce.

L'emplacement précis et le type d'ouvrage sera intégré au concours pour le réaménagement de la place de la Gare (cf. mesure 15.07).

Instances concernées :

Vevey / CFF

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Justification :
La qualité et la quantité des stationnements pour cycles sont essentielles à la promotion de la MD.

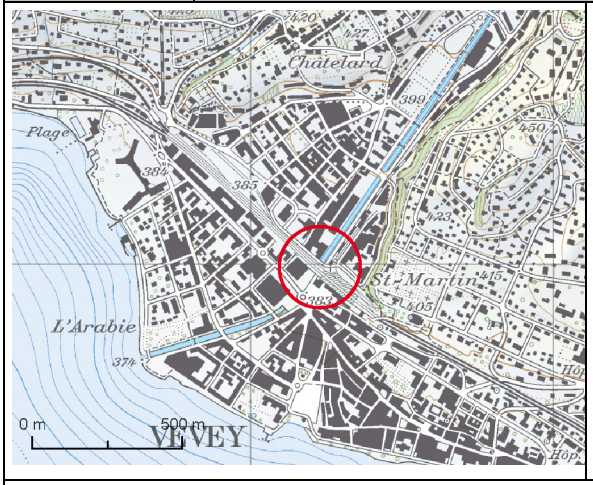
Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

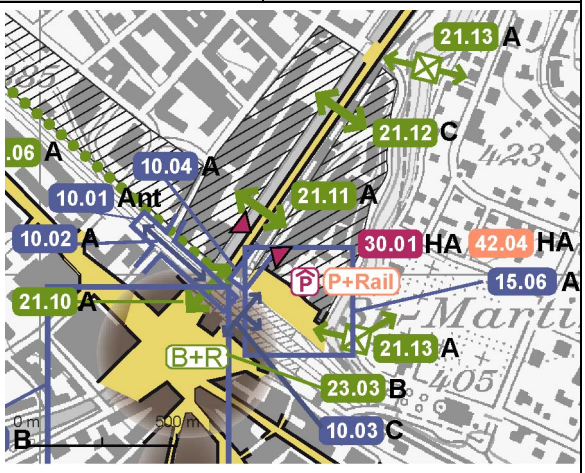
Horizon C

D'autres mesures d'améliorations du stationnement pour cycles sont encore envisagées à long terme comme l'extension du réseau de stations-vélos. Dans ce cas concret, le concept n'est pas suffisamment abouti pour en envisager une mesure dans l'agglomération entière.

23.04	Stations de vélos en libre service

Mesures 30.01 et 42.04	Parking des Bosquets (partie publique et P+Rail)	
Priorité : hors LFInfr A	Financement : Cantonal / Communal	Coût : 15'000'000 CHF





Analyse de l'état actuel :

Le côté Nord de la gare de Vevey est aujourd'hui bordé par un P+Rail en surface de 50 places et de la rue des Bosquets (rampe et rue). Dans le cadre du développement de ce secteur stratégique, un réaménagement total y est prévu avec un nouveau quai CFF (cf. mesures 10.01, 10.02), une nouvelle gare Golden-Pass (cf. mesure 10.04), un nouveau passage sous-voies (cf. mesure 10.03) et le réaménagement de l'espace public (cf. mesures 15.06 et 15.07). Le quartier doit être reconstruit et densifié. Le P+Rail en surface doit disparaître.

Données techniques :

- 50 places P+Rail actuelles en surface à intégrer à un nouveau parking
- 180 à 230 places sur voirie (centre-ville, place du Marché) à intégrer à un nouveau parking

Description de la mesure :

La mesure consiste en l'aménagement d'un nouveau parking souterrain servant de parking public pour la ville de Vevey (remplacement d'une partie des places en surface de l'hypercentre), de parking privé (places des nouveaux logements et activités) et de P+Rail (remplacement des 50 places en surface actuelles). Il s'agit au total d'un parking de 500 places dont 300 pour la partie publique et P+Rail. Le coût indiqué dans cette mesure concerne la partie publique et P+Rail. Il ne s'agit pas d'étendre l'offre P+Rail mais de conserver les capacités existantes et d'offrir cette offre aux usagers occasionnels et non aux pendulaires réguliers.

Cette mesure est classée dans la catégorie "hors LFInfr".

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Limiter l'usage de la voirie pour le stationnement pendulaire
- Développer l'offre P+Rail uniquement pour les usagers exceptionnels

Lien à la conception :

- Chantier URB 1 Vevey-Gare-Funi
- Rapport chap. 6.5.1 Concept Urbanisation, secteur stratégique de Vevey-Gare-Funi
- Rapport chap. 12.3 Concept stationnement

Instances concernées :

Service de la mobilité VD / Ville de Vevey

Priorité :

☒ Hors LFInfr A

Argument principal :
mesure indispensable au développement urbain du secteur stratégique de la gare de Vevey

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Etat de la planification (2011) : Etude préliminaire

Données de base :

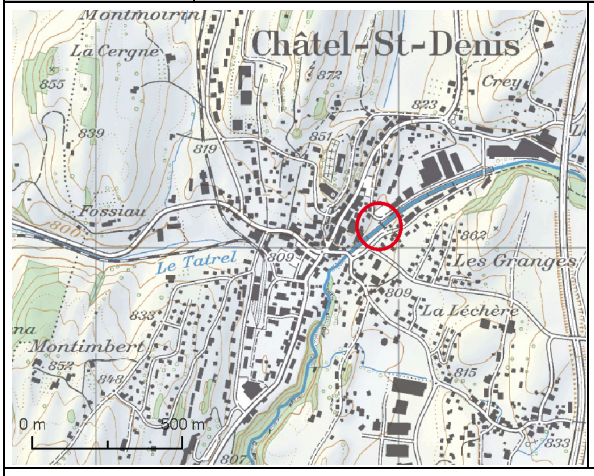
- "Etude préliminaire pour le réaménagement du secteur gare", Ville de Vevey, 2011

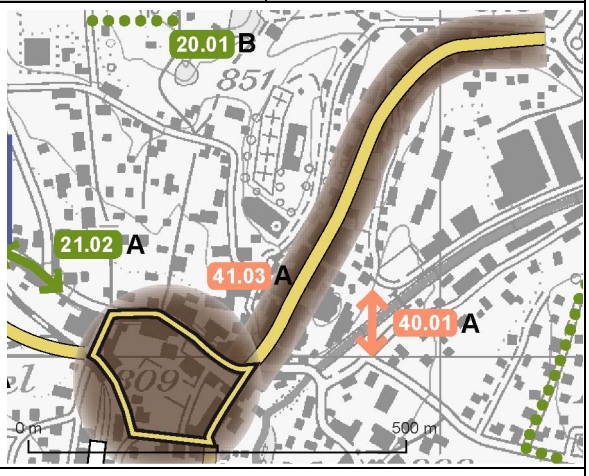
Investissement : 15'000'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 40.01	Pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	
Priorité : A	Financement : LFInfr / Communal	Coût : 3'718'000 CHF





Analyse de l'état actuel :

Aujourd'hui, le trafic généré par Châtel-St-Denis elle-même ainsi que l'Ouest et le Nord de la Veveyse à destination de la zone d'activités et commerciales ainsi que de l'autoroute transite par le centre-ville historique pour traverser la Veveyse sur l'unique pont pour le TIM au centre-ville, ou via le pont couvert à une voie du chemin de la Péralla et le chemin du même nom. Le trafic provenant du Nord est contraint de traverser la Grand-Rue, axe sensible de la vieille-ville aux faibles gabarits et bordé d'habitations (TJM 2005 >3'500), ou le chemin de la Péralla, axe résidentiel Les conditions de sécurité ne sont pas adaptées. La Grand-Rue est également non conforme à l'OPB.

Le développement d'un nouveau quartier sur le site de l'ancienne usine Samvaz SA va en outre générer un trafic supplémentaire.

Données techniques :

- Grand-Rue (axe à délester) : TJM 2005 > 3'500 véh/jour. Ce chiffre n'intègre pas le trafic local et a fortement augmenté depuis.
- Grand-Rue non conforme à l'OPB.

Description la mesure :

La création d'une nouvelle infrastructure routière intégrée à la ville de Châtel-St-Denis permet de mieux répartir les charges de trafic et offre la possibilité de requalifier plus fortement l'espace public du centre-ville et d'un axe résidentiel en faveur de la MD et d'offrir des conditions de sécurité améliorée. Cet aménagement s'inscrit dans la volonté de requalification de l'espace public du centre-ville et est directement lié aux réaménagements de la traversée du centre (mesure 41.03).

L'aménagement d'un nouveau pont est prévu entre l'Ouest du chemin des Artisans et la route de la Péralla afin de drainer le trafic provenant du Nord de la région et de Châtel-St-Denis elle-même en direction des zones d'activités et de l'autoroute. Le réaménagement du chemin des Artisans est nécessaire pour permettre aux flux de rejoindre la route de Peralla puis Le Gauttau et la route de Prauthey en direction de l'Ouest et la route de Bulle en direction du Nord. Un nouveau quartier de 250 logements en développement profitera également de cet aménagement.

Objectifs à atteindre :

- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Chantier URB 6 Châtel-St-Denis
- Rapport chap. 6.5.6 Concept Urbanisation, secteur stratégique de Châtel-St-Denis
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Service des ponts et chaussées FR

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre ainsi que sur un axe résidentiel et améliore la sécurité

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Etat de la planification (2011) : Avant-projet

Données de base :

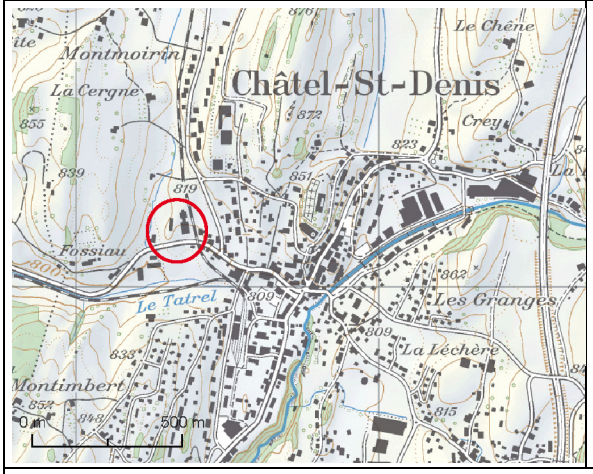
- "Avant-Projet de pont routier", Ville de Châtel-St-Denis, 1993

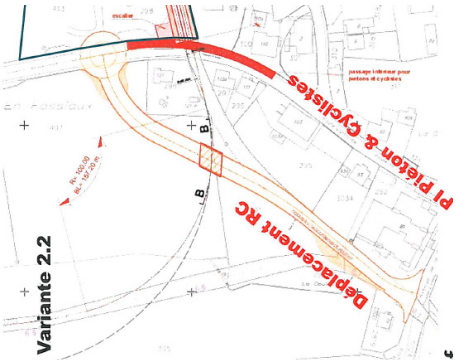
Investissement : 3'718'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 40.02	Châtel-St-Denis : déplacement route de Palézieux entre nouvelle gare et av. de la Gare	
Priorité : A	Financement : LFInfr / Cantonal / Communal	Coût : 3'111'000 CHF





Extrait de :
"Etude de faisabilité : nouvelle gare de Châtel-St-Denis", TPF, 2011

Analyse de l'état actuel :

La perspective de déplacement de la gare de Châtel-St-Denis implique une emprise ferroviaire sur une partie de la route de Palézieux à l'Ouest de Châtel-St-Denis. Ceci implique le déplacement de la route cantonale.

Données techniques :

- Route de Palézieux : TJM 2005 : 6'000 véh/jour

Description la mesure :

Le déplacement de la route de Palézieux sur le tronçon de 250m compris entre la nouvelle gare et l'avenue de la gare actuelle est conditionné par le déplacement de la gare (mesure 11.01). Il consiste en l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la route de Palézieux et de la construction d'une route avec dénivelé passant sous la nouvelle voie de chemin de fer qui pourra être réalisée avant al construction de cette dernière.

L'élaboration du projet de cette mesure doit se faire au sein du chantier sur le développement du secteur stratégique de Châtel-St-Denis.

Objectifs à atteindre :

- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Conditionné par la mesure 11.01
- Chantier URB 6 Châtel-St-Denis
- Rapport chap. 6.5.6 Concept Urbanisation, secteur stratégique de Châtel-St-Denis
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Service des ponts et chaussées FR

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure est liée à une mesure d'ordre supérieur et permet un bon fonctionnement du réseau TIM

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Etat de la planification (2011) : Avant-projet

Données de base :

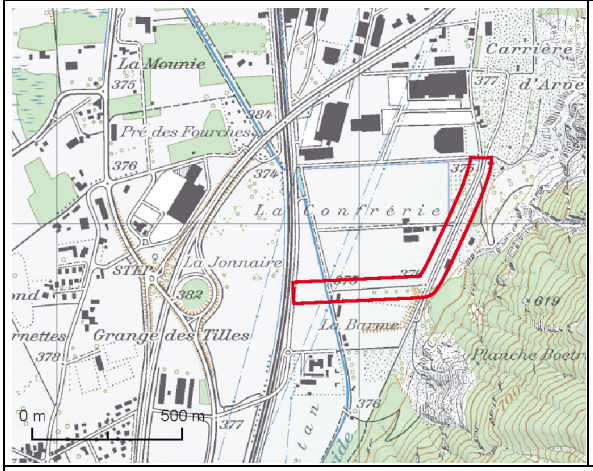
- "Nouvelle gare de Châtel-St-Denis, étude de faisabilité", TPF, 2011

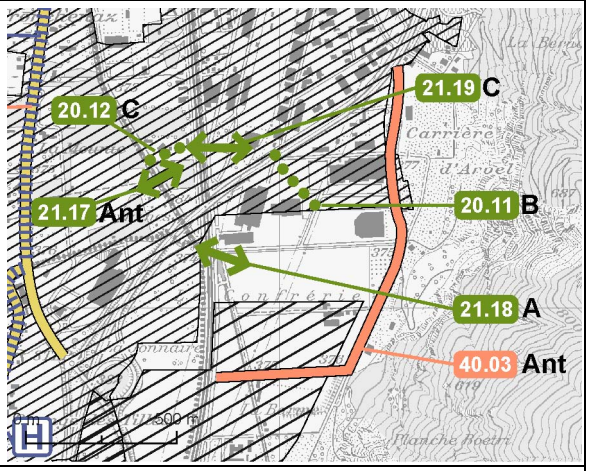
Investissement : 3'111'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 40.03	Villeneuve : route accès bis à ZI Villeneuve : Paquays-Cibleries-Pied des Monts	
Priorité : Avant 2015	Financement : Communal	Coût : 4'277'000 CHF





Analyse de l'état actuel :

La zone industrielle et commerciale de Villeneuve s'est passablement développée ces dernières années avec l'extension de Bombardier et l'implantation de nouvelles installations à forte fréquentation (ICFF) comme de grandes enseignes comme Hornbach, Pfister et Interio. Le trafic généré par ce développement est important. L'impact sur le réseau routier est considérable. Le carrefour route des Paquays / chemin de la Confrérie distribuant le trafic dans la zone est saturé. Aux heures les plus chargées, des remontées de colonnes peuvent s'observer jusqu'à la jonction autoroutière A9 voire sur l'autoroute même dans le sens autoroute>zone industrielle. Les mesures de gestion des eaux attenantes de même que la proximité de la voie CFF ne permettent pas son redimensionnement. Un nouvel accès est nécessaire non seulement pour écouler le trafic mais pour garantir la circulation des bus qui doivent prochainement desservir la zone.

Description la mesure :

L'aménagement d'un nouvel accès routier est prévu depuis la route des Paquays et un nouveau carrefour giratoire avec nouveau pont sur l'Eau Froide et redimensionnement des chemins des Cibleries et du Pied-des-Monts. Ce nouvel accès permet de desservir les grandes enseignes situées au Sud-Est de la zone industrielle et ainsi décharger sensiblement le carrefour mentionné dans l'analyse de l'état actuel.

Objectifs à atteindre :

- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

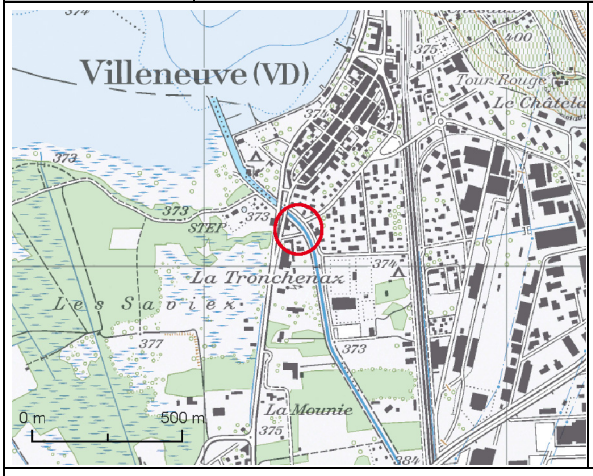
- Chantier URB 8 Haut-Lac
- Rapport chap. 6.5.8 Concept Urbanisation, secteur stratégique du Haut-Lac
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

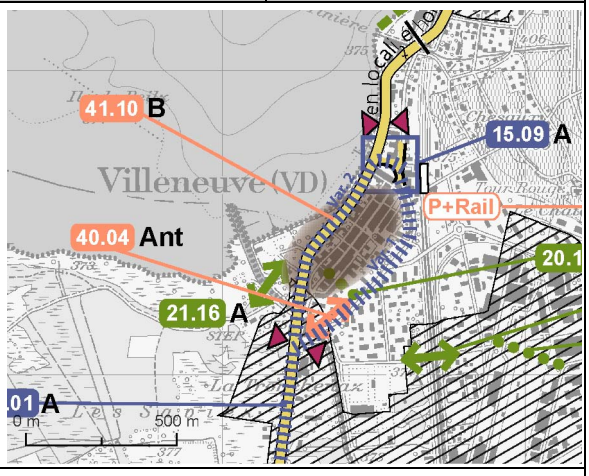
Instances concernées :

Commune de Villeneuve / Service des routes VD

Priorité : ☒ Avant 2015 Argument principal : Cette mesure permet un bon fonctionnement du réseau routier.
Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)
Etat de la planification (2011) : Projet Données de base : -
Investissement : 4'277'000 CHF (coût actualisé 2011) ☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes Remarques : -

Mesure 40.04	Villeneuve : pont liant rue des Remparts et RC780a	
Priorité : Avant 2015	Financement : Communal	Coût : 2'025'000 CHF





Analyse de l'état actuel :

Deux réaménagements d'axes routiers sont nécessaires dans le Haut-Lac. Ils concernant la RC780a en traversée de centre de Villeneuve (mesure 41.10) et sur le tronçon Sud de Villeneuve jusqu'à la jonction autoroutière (mesure 41.25). Dans le cadre de ces réaménagements et du nouveau concept d'exploitation du trafic, de la gestion des accès aux quartiers en développement dans le cadre des Fourches et dans la perspective du prolongement du trolleybus depuis la gare sur la rue des Remparts (mesure 13.01), un nouveau pont sur l'Eau Froide et un nouveau carrefour sont nécessaires au croisement rue des Remparts / RC780a.

Description la mesure :

La mesure prévoit l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la RC780a et l'aménagement d'un pont sur l'Eau Froide dans le prolongement de la rue des Remparts.

Objectifs à atteindre :

- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Chantier URB 8 Haut-Lac
- Rapport chap. 6.5.8 Concept Urbanisation, secteur stratégique du Haut-Lac
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées :

Commune de Villeneuve / Commune de Noville / VMCV

Priorité :

☒ Avant 2015

Argument principal :
Cette mesure permet un bon fonctionnement du réseau routier.

Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)

Etat de la planification (2011) : Planification à avant-projet

Données de base :

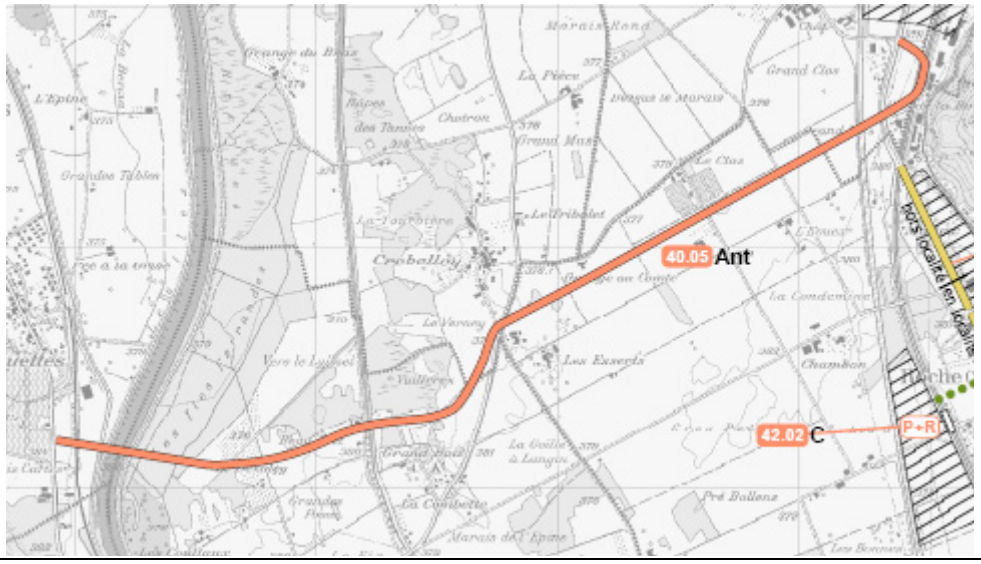
- "PPA des Fourches", Communes de Noville, Rennaz et Villeneuve, 2005

Investissement : 2'025'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 40.05	Vaud-Valais-France : H144	
Priorité : Avant 2015	Financement : CH-National / Cantonal	



Analyse de l'état actuel :

Le transit transfrontalier Suisse-France ne bénéficie pas d'une infrastructure correspondant aux normes actuelles entre les cantons du Valais et de Vaud. Le trafic doit emprunter un pont monodirectionnel et traverser le village de Noville pour rejoindre l'autoroute A9 depuis la France ou inversement.

Description la mesure :

Cette mesure d'ordre supérieur a été prévue dans l'arrêté du Conseil fédéral du 17 mars 1961. Le tracé définitif a été retenu le 30 septembre 1999, au terme d'un large processus participatif. Cette route permettra notamment d'éliminer le trafic de transit dans les villages de Chessel, Noville et Rennaz et de réduire le trafic de poids lourds dans les villages de Vouvry et Vionnaz. Le nouveau pont sur le Rhône résoudra le problème de l'étranglement du trafic à la Porte-du-Scex.

Objectifs à atteindre :

- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

-

Instances concernées :

OFROU / Service des routes VD

Priorité :

☒ Avant 2015

Argument principal :
Cette mesure permet un bon fonctionnement du réseau routier.

Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)

Etat de la planification (2011) : En cours de réalisation

Données de base :
-

Investissement : -

☒ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☐ Communes

Remarques : -

P411	Réaménagements orientés TIM	
Mesure 41.02	Elargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	Coût : 3'610'000 CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût : 3'610'000 CHF**
Mesure 41.01	Elargissement et réaménagement de l'axe Lacuez-Fossaulion TIM-MD	Coût : 3'846'000 CHF
Priorité : Hors LFInfr B	**Financement : Communal**	**Coût : 3'846'000 CHF**

Analyse de l'état actuel :

Aujourd'hui, le trafic généré par l'Ouest de Blonay et St-Légier (près de 10'000 habitants/emplois) transite par l'axe traversant les cœurs de villages de St-Légier – la Chiésaz (routes d'Hauteville et des deux-Villages) à destination des autoroutes A9, A12 et de Vevey ; et à travers Blonay et l'étroite rue de Vevey à destination de La Tour-de-Peilz. Le trafic engendre des nuisances dans des contextes villageois sensibles. Les conditions de sécurité ne sont pas optimales, le gabarit de route étant souvent étroit.

Description du paquet de mesures :

L'amélioration d'une infrastructure routière existante permet de mieux répartir les charges de trafic et offre la possibilité de requalifier plus fortement l'espace public en traversée de localité (St-Légier, la Chiésaz et Blonay) en faveur de la MD et d'offrir des conditions de sécurité améliorée. Ces aménagements sont liés aux réaménagements de la traversée de localité de St-Légier. (mesure 41.14). Le réaménagement de Blonay a lui déjà été entrepris.

Objectifs à atteindre :

- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité
- Report d'une partie du trafic des routes des Deux-Villages, d'Hauteville et du Village (traversée des villages) sur le chemin des Boulingrins.

Lien à la conception :

- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées :

Commune de Blonay / Commune de St-Légier / Ville de La Tour-de-Peilz / Service des routes VD

Etat de la planification (2011) : Projet

Données de base :

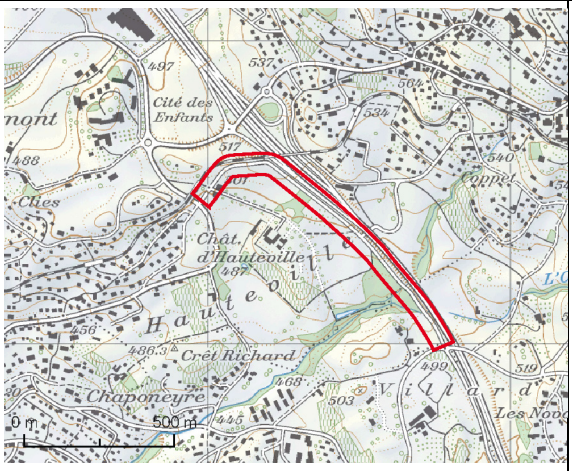
- "Projet de réaménagement de la route des Boulingrins", communes de Blonay, St-Légier et La Tour-de-Peilz, 2010
- Amélioration du chemin des Boulingrins, effets sur le trafic, notice technique de Transitec SA d'octobre 2011.

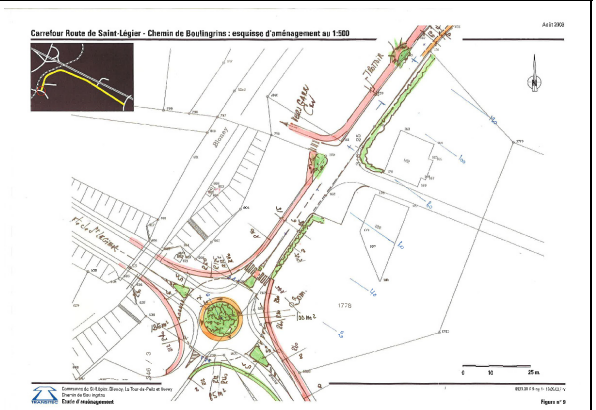
Investissement : 3'610'000 CHF (coût actualisé 2011) (7'456'000 CHF avec mesure hors LFInfr)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 41.02	Elargissement et réaménagement du chemin des Boulingrins TIM-MD	Coût : 3'610'000 CHF





Extrait de : "Projet de réaménagement de la route des Boulingrins", communes de Blonay, St-Légier et La Tour-de-Peilz, 2010"

Description de la mesure :

Il est prévu l'élargissement, la création d'un trottoir et d'une bande cyclable sur le chemin des Boulingrins entre la route de St-Légier (RC743b) et la route de Blonay (RC740c). Deux nouveaux giratoires doivent être aménagés aux carrefours avec les routes cantonales. Ce réaménagement permet de diriger les flux de Blonay vers Vevey, La Veyre et les autoroutes A9/A12 sans transiter par St-Légier. En outre, les conditions sont fortement améliorées pour la MD étant donné qu'il s'agit d'une liaison du réseau MD d'agglomération. Une partie des flux emprunte d'ores et déjà cet itinéraire.

Données techniques :

L'étude menée par le bureau Transitec évalue à 1'500 véhicules/jour le nombre de véhicules qui devraient emprunter le chemin des Boulingrins et ainsi délester la route cantonale en traversée de localité. Une partie des flux emprunte d'ores et déjà cet itinéraire. La diminution des charges en traversée de localité est donc de 15% environ. Pour y arriver, le réaménagement en traversée de localité (mesure 41.14) doit être important pour que le trafic soit incité à emprunter l'itinéraire alternatif proposé. Au final, si les deux réaménagements sont réalisés, les charges journalières devraient être les suivantes :

Axe	TJOM 2010 [véh/jour]	TJOM futur [véh/jour]
RC742c Route des Deux-Villages + Rte Hauteville (traversée localité, section la plus chargée)	11'200	9'700 (-13%)
Route aujourd'hui non conforme à l'OPB		
Chemin des Boulingrins (itinéraire alternatif hors localité)	4'200	5'700 (+35%)

Instances concernées :

Commune de Blonay / Commune de St-Légier / Ville de La Tour-de-Peilz / Service des routes VD

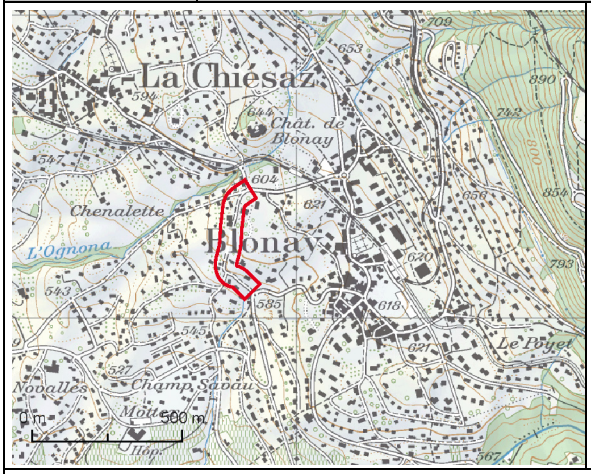
Priorité :

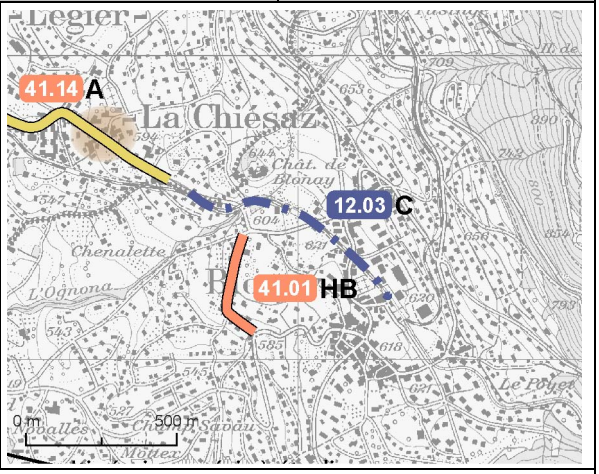
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée de localité de St-Légier (mesure connexe), améliore la sécurité et permet une liaison MD dans des conditions optimales.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.01	Elargissement et réaménagement de l'axe Lacuez-Fossaulion TIM-MD	Coût : 3'846'000 CHF





Description de la mesure :

Il est prévu l'élargissement de l'axe chemin de Fossaulion – chemin du Lacuez entre la route des Deux-Villages (RC742c) et la rue de Vevey (RC734c) avec création d'une chaussée et d'un trottoir séparé par une bande de verdure ainsi que la création de deux giratoires aux croisements avec les routes cantonales. Ce réaménagement permet de diriger une partie des flux de trafic entre La Chiésaz/Blonay et La Tour-de-Peilz/Vevey/A9-12 (via chemin des Boulingrins (mesure 41.02) dans des conditions optimales tant pour le TIM que pour la MD. Il s'inscrit également dans la volonté de décharger le haut de la rue de Vevey aux gabarits très étroits, dans le tissu historique.

Ce projet s'inscrit dans un contexte très local et n'a qu'une influence mesurée sur la requalification globale de la traversée de localité de Blonay qui a d'ores et déjà été réaménagée. Toutefois, avec le réaménagement et la modération de la traversée de localité de St-Légier (mesure 41.14) et l'amélioration du chemin des Boulingrins, une augmentation du trafic y est attendue. La mesure est classée en catégorie "hors LFInfr".

Données techniques :

- Rue de Vevey (RC734c, axe à délester), TJM 2010 : 4'800 véhicules/jour
- Rue de Vevey aujourd'hui non conforme à l'OPB

Instances concernées :

Commune de Blonay / Service des routes VD

Priorité :

☒ Hors LFInfr B

Argument principal :
Cette mesure améliore la sécurité et permet une liaison TIM-MD dans des conditions optimales.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

P412	Réaménagements traversées centres avec forte requalification de l'espace public			
Mesure 41.04	Traversée de centre + axe urbain réaménagés et modérés RC780a La Tour-de-Peilz entre centre-ville et Burier	Coût :	6'000'000	CHF
Priorité : Avant 2015	**Financement : Communal**	**Coût :**	**6'000'000**	**CHF**
Mesure 41.03	Réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	Coût :	3'447'000	CHF
Mesure 41.05	Réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	Coût :	10'320'000	CHF
Mesure 41.06	Réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	Coût :	2'205'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**15'972'000**	**CHF**
Mesure 41.07	Réaménagement centre Vevey : place du Marché – secteur Ceresole	Coût :	11'241'000	CHF
Mesure 41.10	Réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	Coût :	5'628'000	CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**16'869'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

Les axes principaux en traversée des centres-villes de l'agglomération (centres de la ville des deltas et Châtel-St-Denis) sont aménagés selon les géométries routières standards. Il s'agit principalement de la RC780a le long du littoral. L'espace-rue est généralement dominé par la fonction d'écoulement du trafic motorisé. Quelques couloirs bus ont été aménagés aux endroits critiques. Les aménagements pour la MD sont souvent discontinus et l'espace public est faiblement attractif aux endroits centraux les plus fréquentés. La dominance de la fonction d'écoulement TIM a pour conséquence une pression importante sur l'espace public étroit et n'offre pas des conditions de fonctionnement optimal pour les TP ni des conditions attractives et sécurisées pour la MD.

Description du paquet de mesures :

Le réaménagement des axes en traversée des centres (RC780a principalement) regroupe les mesures intégrées visant à requalifier sensiblement l'espace public au sein des centralités majeures de l'agglomération (et donc plus fréquentées). Ceci a pour but premièrement d'offrir des conditions attractives et sécurisées à la MD qui doit être le moyen de locomotion principal au sein de la ville compacte et dans le cas du prolongement des TP (conditions attractives au sortir du bus ou du train). Le deuxième objectif est de permettre la priorisation des TP de même qu'une bonne circulation des TIM.

La mesure de gestion du trafic est une mesure liée qui permet, lorsque cela est nécessaire, de contrôler les quantités de trafic en traversée des centres qui permettent au système de fonctionner.

Objectifs à atteindre :

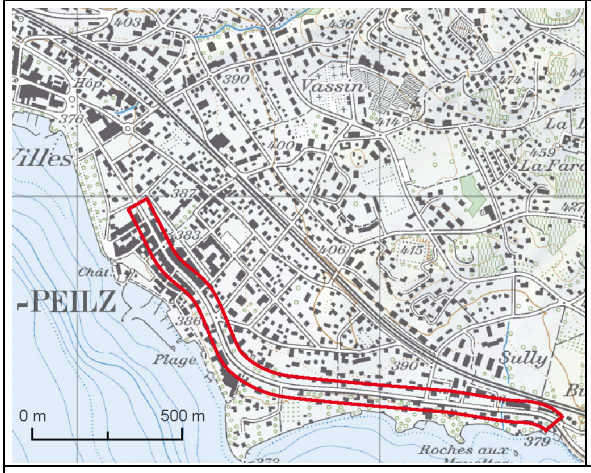
- Consolider le rôle de centralités principales d'agglomération des centres-villes
- Maîtriser les flux TIM
- Mettre en valeur l'axe fort urbain du littoral
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

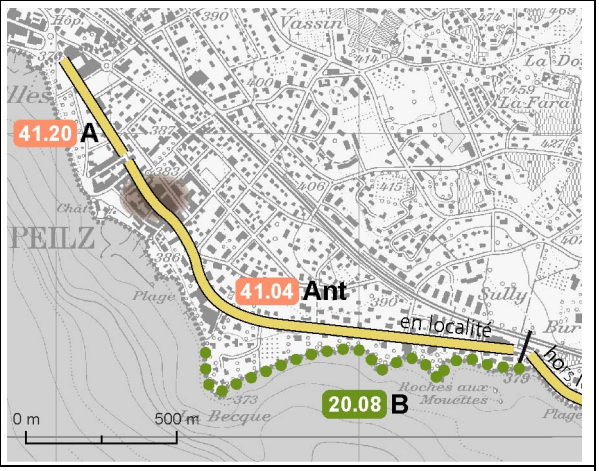
Lien à la conception :

- Rapport chap. 6.4 Concept Urbanisation, Espaces publics
- Rapport chap. 9.3 Concept TP
- Rapport chap. 10.3 Concept MD
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées : Ville de Châtel-St-Denis / Ville de Montreux / Ville de Vevey / Commune de Villeneuve / Service des routes VD / Service des ponts et chaussées FR
Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet Données de base : ▪ RC780a – route cantonale entre Corseaux et Villeneuve, étude prospective de l'aménagement des espaces publics", Etat de Vaud Département des infrastructures, Service de l'aménagement du territoire, 2003 ▪ "Jardins de la Rouvenaz à Montreux, rapport du jury", Ville de Montreux, 2010
Investissement : 32'841'000 CHF (coût actualisé 2011) (38'841'000 avec mesure Avant 2015) ☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton FR ☒ Communes Remarques : -

Mesure 41.04	Traversée de centre + axe urbain réaménagés et modérés RC780a La Tour-de-Peilz entre centre-ville et Burier	Coût : 6'000'000 CHF





Description de la mesure :

Le réaménagement de l'axe historique commerçant de la Grand-Rue (RC780a) vise un meilleur partage de l'espace-rue en faveur de la MD ainsi que la mise en place d'arrêts de bus plus attractifs. il vise aussi une amélioration des conditions de sécurité.

Ce réaménagement concerne également le tronçon de la route de St-Maurice (RC780a) de La Tour-de-Peilz à St-Maurice, traversant un contexte urbain composé de grandes propriétés verdoyantes sans fronts bâtis donnant sur la route. Il vise principalement la priorisation des TP (création de couloirs réservés pour le trolleybus, de bandes cyclables et d'une bande centrale) et l'amélioration des conditions de sécurité pour tous les modes avec un traitement paysager.

L'aménagement envisagé par cette mesure est réalisé en 2011.

Données techniques :

- RC780a (route de St-Maurice), TJM 2010 : 10'650 véhicules/jour
- RC780a non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'
- 2 lignes de bus, fréquences : 15-30'

Instances concernées :

Ville de La Tour-de-Peilz / Services des routes VD

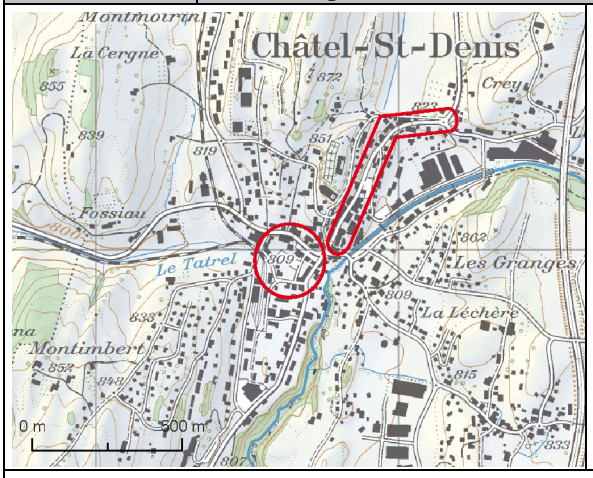
Priorité :

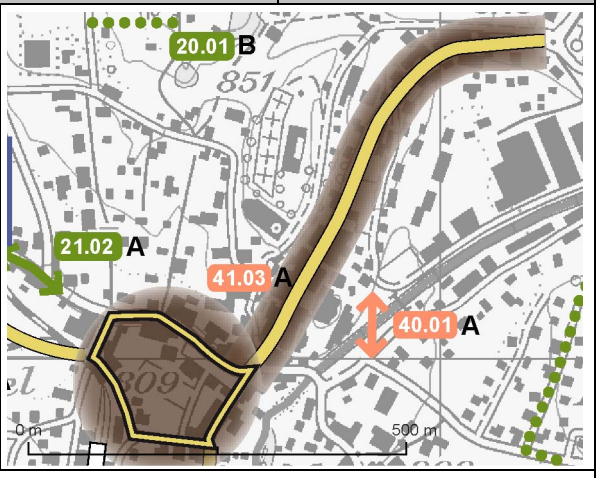
☒ Avant 2015

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre, met en valeur la MD, priorise les TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)

Mesure 41.03	Réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	Coût : 3'447'000 CHF





Description de la mesure :

Le réaménagement de l'axe historique commerçant de la Grand-Rue et du Bourg vise un meilleur partage de l'espace-rue en faveur de la MD. il vise aussi une amélioration des conditions de sécurité. Ce réaménagement est lié à la mesure 40.01 visant à orienter les flux de circulation entre le Nord de Câtel-St-Denis et les zones d'activités ainsi que l'autoroute par le nouveau pont à aménager et la route de la Péralla.

Le réaménagement de la boucle route de la Coula, route de Vevey et avenue de la Gare vise un meilleure partage de l'espace-rue en faveur de la MD. Le réaménagement s'appuie sur une nouvelle gestion des circulations : le tronçon de la route de la Coula (tronçon commerçant) doit être fermée ou fortement limitée au trafic motorisée (livraisons uniquement par exemple) et les circulations TIM+TP avec le Sud ou l'Ouest sont réorientées sur l'avenue de la Gare. L'aménagement de la nouvelle gare et de son interface de l'interface Châtel-St-Denis sont des mesures liées importantes (11.01 et 15.01).

Données techniques :

- Route de Coula, TJM 2005 > 6'000 véhicules/jour
- Grand-Rue, TJM 2005 > 3'500 véhicules/jour
- Route de Vevey, TJM 2005 : 6'800 véhicules/jour
- Route de Coula, Grand-Rue, route de Vevey non conformes à l'OPB

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Service des ponts et chaussées FR

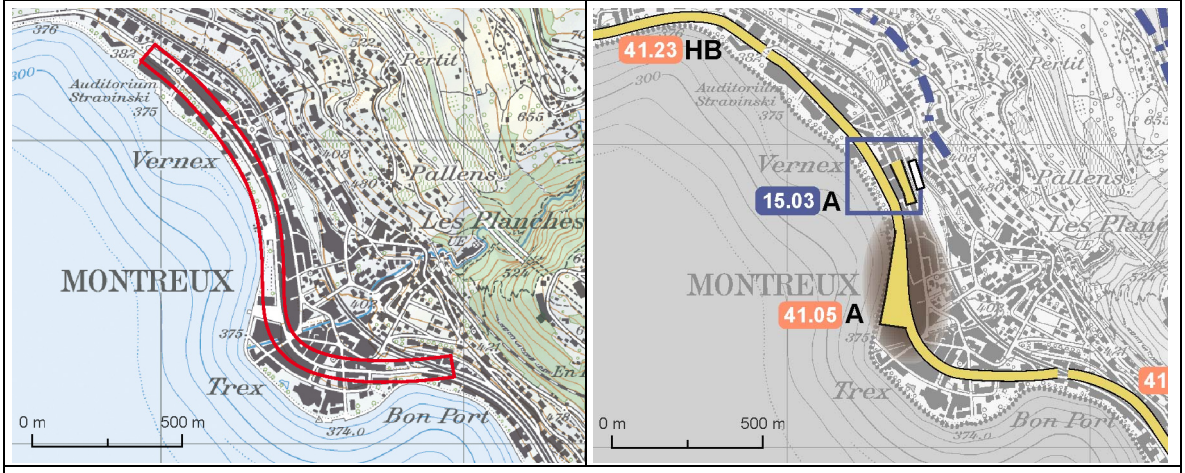
Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre, met en valeur la MD, priorise les TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.05	Réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	Coût : 10'320'000 CHF



Description de la mesure :

L'aménagement actuel routier standard de la traversée du centre de Montreux ne permet pas d'offrir des conditions attractives aux très nombreux piétons et cyclistes le long de la route cantonale bordée de commerces, cafés, etc. Les bus ne bénéficient que de quelques mesures localisées de priorisation (couloirs bus et priorités aux feux occasionnels) et l'engorgement du trafic prétérite leurs conditions de circulation aux heures de pointe sur le tronçon situé entre la rue du Bon-Port et la rue de la Paix dans le sens Est>Ouest.

Le réaménagement est prévu entre l'avenue des Alpes à l'Ouest et la rue du Bon-Port à l'Est. C'est en effet à ces deux endroits que serait mise en place la mesure de gestion liée visant à contrôler les accès au TIM et à prioriser les bus. Entre ces deux points, les bus circulent en site mixte et le TIM fait les arrêts avec le bus qui le précède. Leur circulation n'est ainsi pas péjorée. L'utilisation de l'espace-rue peut en conséquence être optimisée et l'espace en faveur de la MD augmenté.

Le réaménagement du secteur central longeant le parc de la Rouvenaz et le parc du même nom ont fait l'objet d'un concours de projets en 2010 (cf. "Jardins de la Rouvenaz à Montreux, rapport du jury, 2010". La mesure consiste également au réaménagement spécifique du secteur concerné de la RC780a et à la participation au réaménagement du parc de la Rouvenaz visant une nette mise en valeur de l'espace public et rendant par conséquent très attractives les conditions pour la MD soit les traversées piétonnes, les accès aux quais, au lac et au débarcadère, etc.

Données techniques :

- RC780a (Grand-Rue), TJM 2010 : env. 20'000 véhicules/jour
- RC780a non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'

Instances concernées :

Ville de Montreux / Service des routes VD

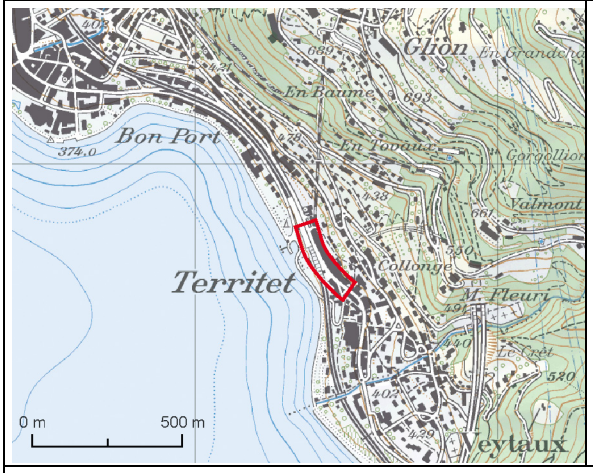
Priorité :

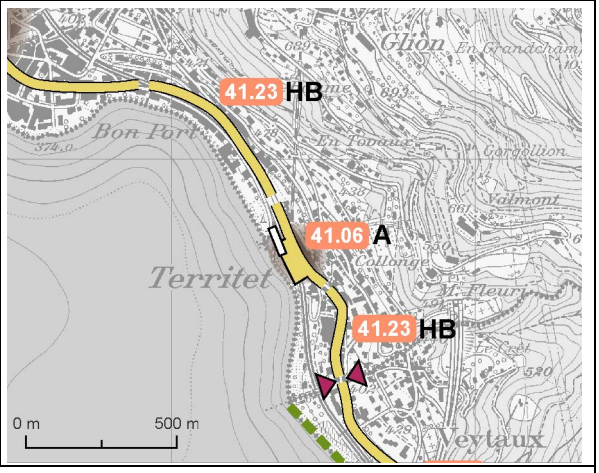
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre, met en valeur la MD, priorise les TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.06	Réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	Coût : 2'205'000 CHF





Description de la mesure :

Le réaménagement du secteur de l'esplanade de Territet et du tronçon de la RC780a correspondant a fait l'objet d'un concours de projets en 2010. Le projet lauréat cherche à établir une liaison entre le funiculaire, la station CFF et la nouvelle esplanade. La mesure consiste à réaménager le tronçon de la RC780a (mise à niveau des trottoirs, ralentissement, traversées piétonnes facilitées). Elle consiste également à la participation au réaménagement de l'esplanade de Territet visant une nette mise en valeur de l'espace public et la création d'u nouvel escalier permettant de rejoindre les quais piétonniers et les bords du lac en contrebas.

Données techniques :

- TJM 2010 : env. 18'000 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'

Instances concernées :

Ville de Montreux / Service des routes VD

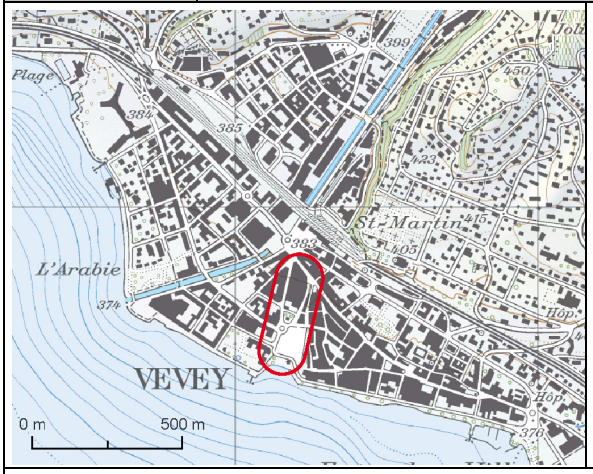
Priorité :

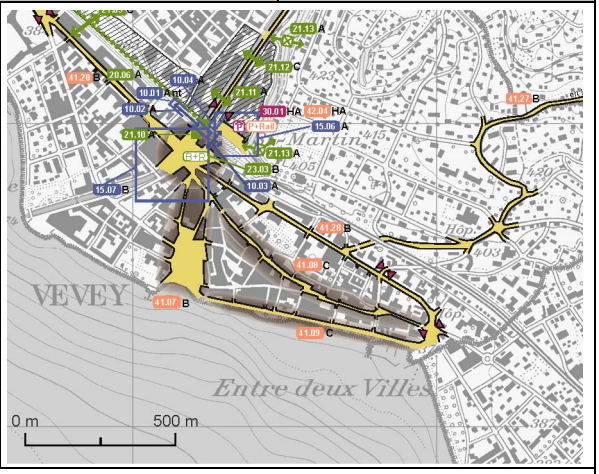
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre, met en valeur la MD, priorise les TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.07	Réaménagement centre Vevey : place du Marché – secteur Ceresole	Coût : 11'241'000 CHF





Description de la mesure :

L'aménagement actuel des axes routiers et animés du centre de Vevey ne permet pas d'offrir des conditions attractives aux très nombreux piétons et cyclistes. Les bus ne bénéficient que de quelques mesures localisées de priorisation (couloirs bus et priorités aux feux occasionnels) et l'engorgement du trafic prétérite leurs conditions de circulation aux heures de pointe sur le tronçon situé entre le carrefour de Bergère et le carrefour de la place de la Gare.

Le "Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU)" élaboré par la Ville de Vevey envisage une requalification globale du secteur central. Le but est de diminuer l'emprise des circulations du TIM et du stationnement afin de garantir aux TP des conditions de circulations optimales et offrir un espace public de qualité propice aux déplacements MD entre la gare et le centre-ville. L'objectif pour les TP (Concept TP du PMU et du projet d'agglomération) est de faire transiter la plupart des lignes par la place du Marché également.

Le réaménagement du centre de Vevey est fortement lié au réaménagement de l'axe urbain structurant RC780a (mesure 41.28). Il concerne l'axe historique de traversée de la ville (rues de Lausanne, du Simplon et d'Italie), la place du Marché et ses rues d'accès ainsi que le quai Perdonnet.

Le réaménagement de la place du Marché et des rues Ceresole et de Lausanne est lié au déplacement d'une partie de l'offre en stationnement dans le nouveau parking des Bosquets derrière la gare (mesure 30.01) et aux aménagements nécessaires à la circulation des bus entre la gare, la place du Marché et le quartier de Plan-Dessous. Il consiste à diminuer l'emprise du stationnement, offrir un espace public de qualité attractif à la MD, à prioriser la circulation des bus et à aménager les arrêts de bus nécessaires. Le centre-ville doit devenir prioritairement attractif à une accessibilité TP-MD.

Le réaménagement de l'axe commerçant de la vieille-ville (rue du Simplon et d'Italie) ainsi que du quai Perdonnet est prévu à long terme (mesures 41.08 et 41.09)

Données techniques :

- Rue Ceresole, TJM 2009 : 3'700 véhicules/jour
- Rue de Lausanne, TJM 2009 : 3'400 à 5'800 véhicules/jour
- Rues non conformes à l'OPB
- 3 lignes de bus à long terme (Concept TP), fréquences : 15-30'
- Place du Marché et secteur Ceresole : suppression de 130 à 180 places de stationnement

Instances concernées :

Ville de Vevey / Service des routes VD

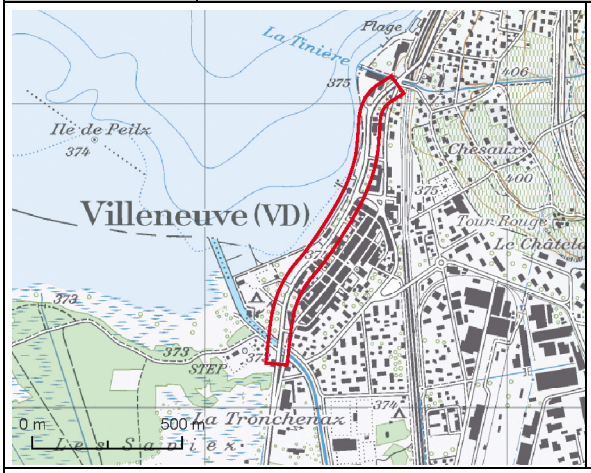
Priorité :

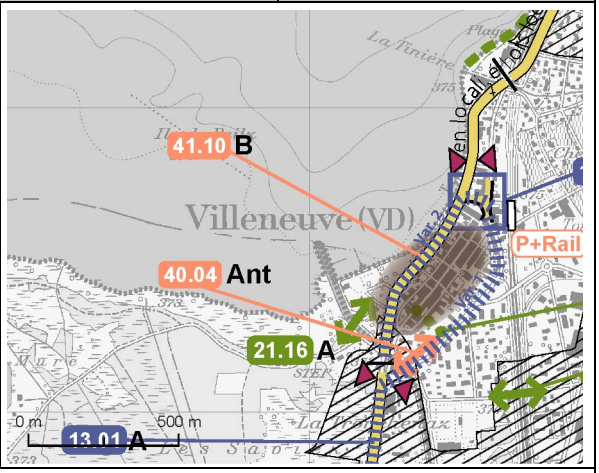
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre, met en valeur la MD, priorise les TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.10	Réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	Coût : 5'628'000 CHF





Description de la mesure :

L'aménagement actuel routier standard de la traversée du centre de Villeneuve ne permet pas d'offrir des conditions attractives aux très nombreux piétons et cyclistes le long de la route cantonale bordée de commerces, cafés, etc; ni même les besoins de transversalités entre le village, les quais du bord du lac et le débarcadère CGN. Le trolleybus fait son terminus aujourd'hui à Villeneuve et ne bénéficie pas de priorisation aux carrefours.

Le réaménagement est prévu entre le cours d'eau de la Tinière au Nord et l'Eau Froide au Sud (début du tronçon réaménagé avant 2015, mesure 41.25). C'est en effet à ces deux endroits que sera mise en place la mesure de gestion liée visant à contrôler les accès au TIM et à prioriser les bus. Dans le cas du prolongement du trolleybus par l'avenue des Comtes-de-Savoie, la gare et la rue des Remparts, c'est aux carrefours situés à la hauteur de ces deux cours d'eau la priorisation des bus doit être assurée pour permettre aux véhicules de se réinsérer sur la RC780a. Entre ces deux points, la capacité de la route ne peut pas être augmentée (gabarits étroits) et doit donc être plafonnée à son maximum (2x1 voie = environ 20'000 véh./j.) afin que le système fonctionne. En même temps, le réaménagement doit proposer une meilleure prise en compte des besoins de la MD notamment dans les traversées piétonnes et la circulation des cycles.

Données techniques :

- Route du Quai (RC780a), TJM 2010 : env. 17'000 véhicules/jour
- Route du Quai non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'

Instances concernées :

Commune de Villeneuve / Service des routes VD

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification optimale de l'espace public en traversée du centre, met en valeur la MD, priorise les TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

D'autres réaménagements de traversées de centres sont encore envisagés à long terme. Ils concernent tous Vevey avec la requalification souhaitée par le Plan de mobilité et d'urbanisme intégré de la Ville de Vevey et le projet d'agglomération de l'axe historique et commerçant de la vieille-ville où circule le trolleybus (rues du Simplon et d'Italie) ainsi que du quai Perdonnet sur les rives du lac. Dans les deux cas, il s'agit de limiter fortement le trafic qui doit être redirigé en priorité sur le réseau hiérarchique supérieur, d'offrir de bonnes conditions de circulation au TP et de requalifier l'espace public dans ces lieux centraux en faveur de la MD.

41.08	Réaménagement centre Vevey : rues du Simplon et d'Italie
41.09	Réaménagement centre Vevey : quai Perdonnet

P413	Réaménagements traversées localités avec requalification de l'espace public			
Mesure 41.13	Réaménagement traversée localité Rennaz RC726c route du Village entre Marais-Rond et route de Chessel	Coût :	762'000	CHF
Mesure 41.14	Réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	Coût :	4'500'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**5'262'000**	**CHF**
Mesure 41.11	Réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	Coût :	2'003'000	CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Communal**	**Coût :**	**2'003'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

Les axes principaux en traversée de localités de l'agglomération (tissus historiques des villages des coteaux et des campagnes) sont très souvent aménagés selon les géométries routières standards. L'espace-rue est généralement dominé par la fonction d'écoulement du trafic motorisé. Les arrêts de bus ne sont pas mis en valeur et débouchent souvent sur des trottoirs étroits. Les aménagements pour la MD sont souvent discontinus et l'espace public est faiblement attractif dans ces centralités locales. Les conditions de sécurité ne sont pas non plus optimales étant donné l'étroitesse des espaces dévolus à la MD et les vitesses du TIM parfois élevées.

Description du paquet de mesures :

Le réaménagement des axes en traversée de localités regroupe les mesures intégrées visant à requalifier sensiblement l'espace public au sein des centralités locales de l'agglomération. Ceci a pour but d'offrir des conditions attractives et sécurisées à la MD, améliorer les qualités de séjour et de mettre en valeur les arrêts TP locaux afin de favoriser le système TP-MD hors de la ville des deltas tout en maintenant la circulation du TIM.

Objectifs à atteindre :

- Renforcer le rôle de centralités secondaires des centres villageois historiques
- Maîtriser les flux TIM
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 6.4 Concept Urbanisation, Espaces publics
- Rapport chap. 9.3 Concept TP
- Rapport chap. 10.3 Concept MD
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées :

Commune de Jongny / Commune de Noville / Commune de Rennaz / Commune de St-Légier / Service des routes VD

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base :

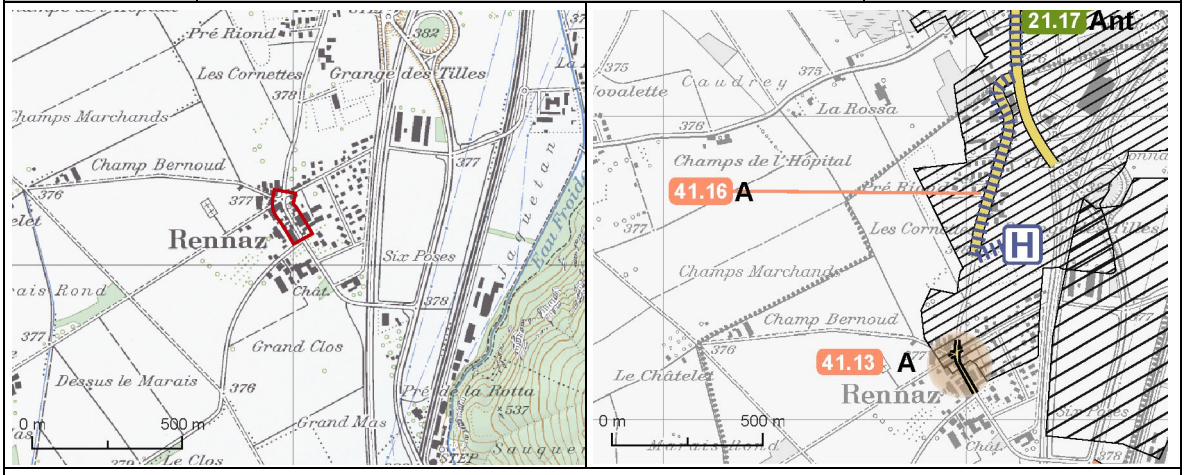
- "Sécurité de l'espace public, conception directrice", Commune de St-Légier, 1999
- "Projet d'entrée Ouest", Commune de St-Légier, 2010
- "Avant-projet de réaménagement de l'espace public, secteur Chiésaz – Eglise – Ressat", Commune de St-Légier, 2011
- "Amélioration du chemin des Boulingrins, effets sur le trafic", Commune de St-Légier, 2011.

Investissement : 7'265'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 41.13	Réaménagement traversée localité Rennaz RC726c rte du Village entre Marais-Rond et rte de Chessel	Coût : 762'000 CHF



Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager la traversée de localité de Rennaz. Le réaménagement vise la mise en valeur de l'espace public et l'augmentation de la sécurité. Il s'agit de marquer la séquence centrale, offrir de bonnes conditions à la MD, augmenter sensiblement la qualité de séjour, organiser des arrêts de bus attractifs et diminuer les vitesses du TIM. La fermeture au TIM du tronçon de la RC726c au Sud de Rennaz fait aussi partie de la mesure, permettant au centre de la localité d'être totalement dévolue à la MD, aux TP et à l'accessibilité TIM du village uniquement. Cette mesure accompagne la nouvelle route H144 (ouverte avant 2015, voir mesure 40.05) qui deviendra le nouvel itinéraire pour le TIM en transit.

Données de base :

- Route du Village (RC726c) devant être fermée au trafic de transit.
- Route du Village (RC726c) aujourd'hui non conforme à l'OPB
- Mesure d'accompagnement de la construction de la H144
- 2 lignes de bus à moyen terme, fréquences : 30-60'
- Tronçon en sortie du village de Rennaz (route de Chessel RC26c) : endroit à concentration d'accident selon norme VSS 641 716

Instances concernées :

Commune de Rennaz / Service des routes VD

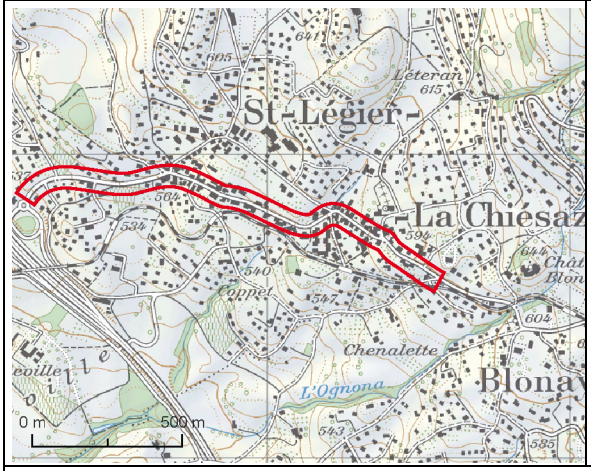
Priorité :

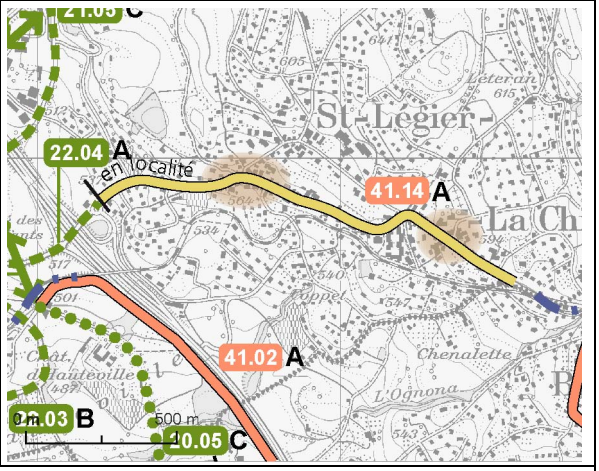
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'espace public en traversée de localité, favorise la MD ainsi que l'accès aux TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.14	Réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	Coût : 4'500'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste tout d'abord à réaménager totalement les deux tronçons traversant les cœurs villageois de St-Légier et de La Chiésaz. Le réaménagement vise la mise en valeur de ces tronçons comme espace public et l'augmentation de la sécurité. En effet, avec des charges actuelles de 11'000 véhicules/jour (section la plus chargée) sur les routes au gabarit étroit des cœurs de localité, la sécurité n'est pas optimale. Il s'agit de marquer les séquences de ces centralités locales, de favoriser la MD, d'améliorer sensiblement la qualité de vie et diminuer les vitesses du TIM. L'objectif est la mise en place d'une limitation à 30 km/h.

La deuxième partie de la mesure vise un réaménagement plus simple des autres sections mais non moins efficace afin d'offrir de bonnes conditions à la MD, diminuer la vitesse du TIM et d'augmenter la sécurité

Cette mesure est fortement liée à la mesure 41.02 qui permet de délester la traversée de localité d'une part importante du trafic. Avec cette mesure, selon une analyse du bureau Transitec, 1'500 véh./j. devraient emprunter le chemin des Boulingrins et ainsi délester la route cantonale en traversée de localité. Une partie des flux emprunte d'ores et déjà cet itinéraire. Au final, si les deux réaménagements sont réalisés, les charges journalières devraient être les suivantes :

Données techniques :

Axe	**TJOM 2010 [véh/jour]**	**TJOM futur [véh/jour]**
RC742c Route des Deux-Villages + Rte Hauteville (traversée localité, section la plus chargée)	11'200	9'700 (-13%)
Route non conforme à l'OPB		
Chemin des Boulingrins (itinéraire alternatif hors localité)	4'200	5'700 (+35%)

Instances concernées :

Commune de St-Légier / Service des routes VD

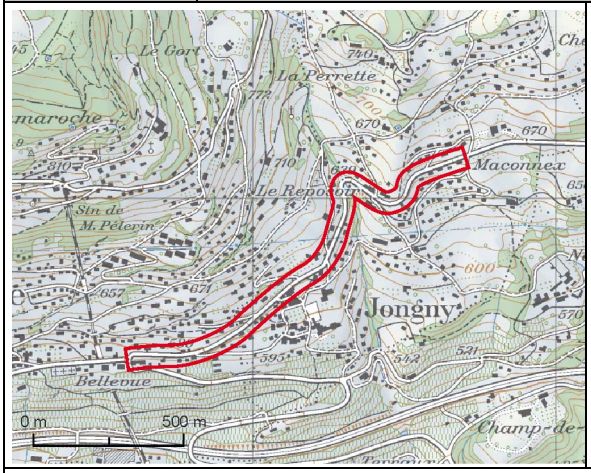
Priorité :

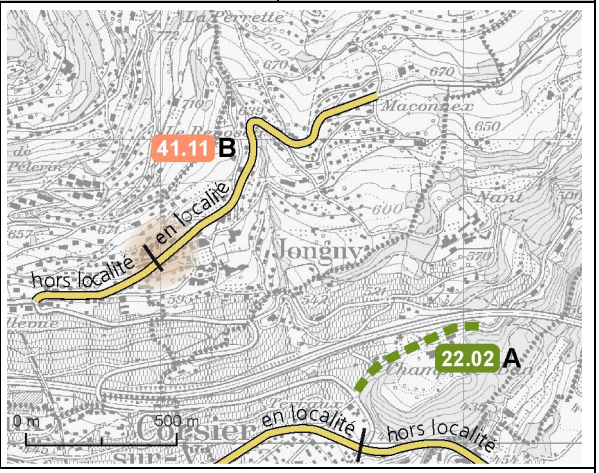
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'espace public en traversée de localité, favorise la MD ainsi que l'accès aux TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.11	Réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	Coût : 2'003'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste tout d'abord à réaménager totalement le carrefour entre la RC744b et le chemin du Parc qui jouxte le tissu villageois et dont le rôle de centralité locale devrait à terme augmenter. Le réaménagement vise la mise en valeur du carrefour comme espace public et l'augmentation de la sécurité. Il s'agit de marquer la séquence de centralité, offrir de bonnes conditions à la MD, augmenter la qualité de séjour, organiser des arrêts de bus attractifs et diminuer les vitesses du TIM.

La deuxième partie de la mesure vise des réaménagements précis selon les cas : création de trottoirs et/ou de bandes cyclables, aménagements de traversées sécurisées et mise en valeur des arrêts de bus. Ces réaménagement précis permettent de rendre les conditions plus attractives pour la MD et les accès au bus, toujours dans l'optique de favoriser le système TP-MD aujourd'hui peu mis en valeur.

Données de base :

- TJM 2010 : 7'500 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 1 ligne de bus actuellement (deux à moyen-long terme), fréquence : 30 (15-30' à moyen-long terme)

Instances concernées :

Commune de Jongny / Service des routes VD

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'espace public en traversée de localité, favorise la MD ainsi que l'accès aux TP et améliore la sécurité.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

D'autres réaménagements de traversées de localités peuvent encore être envisagés à long terme. Il s'agit notamment de Roche dont la route du Simplon (RC780a) pourrait à terme devenir l'axe central de la commune avec le développement des terrains situés entre la route et la gare.

41.12	Réaménagement traversée localité Roche RC780a

P414	Réaménagements axes urbains structurants avec mesures précises selon les cas			
Mesure 41.25	Réaménagement urbain axe structurant RC780a entre Villeneuve et jonction A9	Coût	12'438'000	CHF
Priorité : Avant 2015	**Financement : Cantonal / Communal**	**Coût :**	**12'438'000**	**CHF**
Mesure 41.16	Réaménagement urbain axe structurant RC726c entre RC780a et hôpital de Rennaz	Coût :	7'200'000	CHF
Mesure 41.20	Réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	Coût :	2'610'000	CHF
Mesure 41.30	Réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	Coût :	5'961'000	CHF
Priorité : A	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**15'771'000**	**CHF**
Mesure 41.18	Réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprès	Coût :	1'457'000	CHF
Mesure 41.19	Réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	Coût :	5'770'000	CHF
Mesure 41.22	Réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	Coût :	6'588'000	CHF
Mesure 41.24	Réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	Coût :	1'586'000	CHF
Mesure 41.27	Réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	Coût :	3'126'000	CHF
Mesure 41.28	Réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	Coût :	10'443'000	CHF
Priorité : B	**Financement : LFInfr / Cantonal / Communal**	**Coût :**	**28'970'000**	**CHF**
Mesure 41.15	Réaménagement urbain axe structurant Châtel route de Vevey entre route des Paccots et centre village	Coût	3'245'000	CHF
Mesure 41.17	Réaménagement urbain axe structurant Corseaux RC780a entre RC758b et entrée Vevey	Coût :	8'454'000	CHF
Mesure 41.21	Réaménagement urbain léger axe structurant RC780a entre Burier et Clarens	Coût :	2'089'000	CHF
Mesure 41.23	Réaménagement urbain axe structurant RC780a Ouest de Clarens - Est de Territet	Coût :	11'490'000	CHF
Mesure 41.29	Réaménagement urbain axe structurant Vevey av. de Gilamont	Coût :	5'952'000	CHF
Priorité : hors LFInfr B	**Financement : Cantonal / Communal**	**Coût :**	**31'230'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

De nombreuses routes cantonales ou communales en milieu urbain ont été aménagées selon des géométries routières standards favorisant la séparation des circulations et dimensionnées afin de permettre des vitesses élevées. En l'état, ces routes ne permettent pas de favoriser le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite appuyer le développement urbain. Les voies dévolues à la circulation sont souvent surdimensionnées, les arrêts TP peu mis en valeur, adossés à des trottoirs étroits, les aménagements pour la MD sont discontinus, les traversées MD souvent uniquement souterraines, etc.

Description du paquet de mesures :

Le réaménagement des axes urbains structurants regroupe les mesures intégrées visant un meilleur partage de l'espace-rue entre les différents modes et une requalification globale de l'espace public en milieu urbain. Ceci a pour but d'offrir des conditions attractives et sécurisées à la MD, mettre en valeur les arrêts TP afin de favoriser le système TP-MD tout en maintenant la circulation du TIM mais en diminuant les vitesses.

Objectifs à atteindre :

- Maîtriser les flux TIM
- Valoriser la MD comme la base des déplacements quotidiens
- Valoriser la MD comme prolongement des TP
- Adapter le réseau TIM au contexte
- Augmenter la sécurité

Lien à la conception :

- Rapport chap. 6.4 Concept Urbanisation, Espaces publics
- Rapport chap. 9.3 Concept TP
- Rapport chap. 10.3 Concept MD
- Rapport chap. 11.3 Concept TIM

Instances concernées :

Ville de Châtel-St-Denis / Commune de Corseaux / Commune de Corsier-sur-Vevey / Commune de Montreux / Commune de Noville / Commune de St-Légier / Commune de Rennaz / Ville de La Tour-de-Peilz / Ville de Vevey / Commune de Veytaux / Commune de Villeneuve / Service des routes VD / Service des ponts et chaussées FR / OFROU

Etat de la planification (2011) : Planification

Données de base :

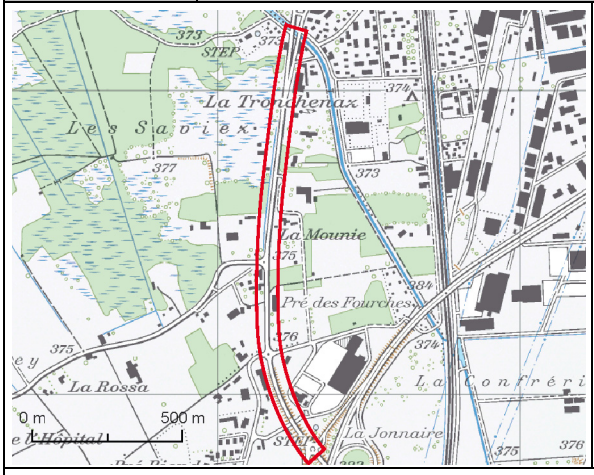
- "Etude paysagère et prospective pour la protection et valorisation du site de Chillon", SDT VD, 2007
- "Projet de giratoire du Rio Gredon"; Commune de St-Légier, 2009
- "Hôpital Riviera-Chablais, Concept d'aménagement de la RC 726", RR&A, 09.2011

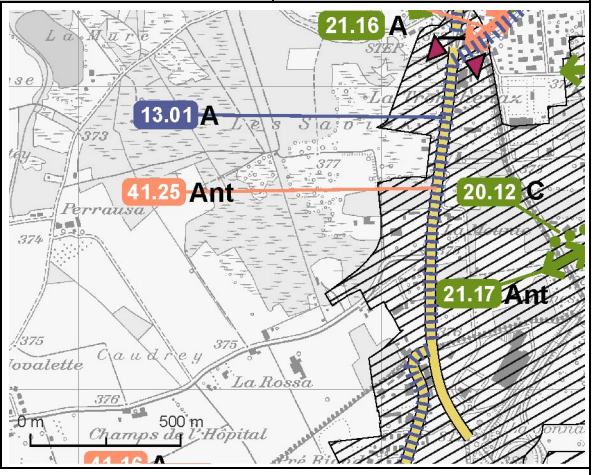
Investissement : 44'741'000 CHF (coût actualisé 2011) (88'409'000 CHF avec mesures Avant 2015 et Hors LFInfr)

☐ CH National ☒ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 41.25	Réaménagement urbain axe structurant RC780a entre Villeneuve et jonction A9	Coût : 12'438'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager le tronçon urbain de la RC780a situé sur les communes de Villeneuve, Noville et Rennaz entre l'entée de localité du bourg de Villeneuve et la jonction autoroutière avec l'A9. Le réaménagement (déjà entrepris en 2011) vise un redimensionnement des voies de circulation centrales et la création de contre-routes pour gérer l'accès aux zones d'activités en développement autour de cet axe, la circulation des bus (dont le trolleybus en direction de l'hôpital de Rennaz, voir mesure 13.01) et les déplacements MD. Les carrefours sont également redimensionnés et réaménagés en giratoires. Ce réaménagement s'inscrit dans le développement du PPA des Fourches (voir chantier stratégique du Haut-Lac) et vise l'écoulement d'un trafic qui devrait sensiblement augmenter, mais également de bonnes conditions de déplacement pour la MD, la priorisation des TP et l'amélioration de la sécurité.

Instances concernées :

Commune de Noville / Commune de Rennaz / Commune de Villeneuve / Services des routes VD / OFROU

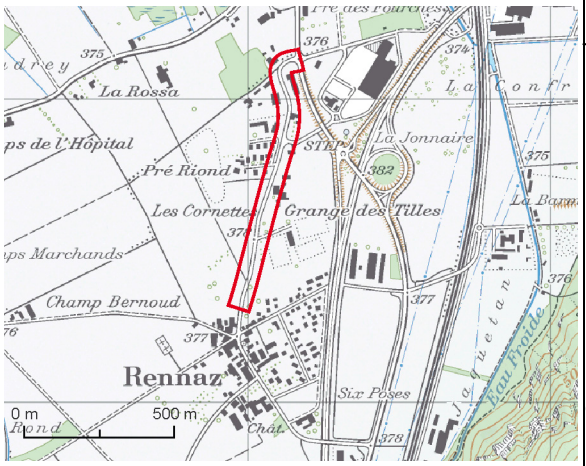
Priorité :

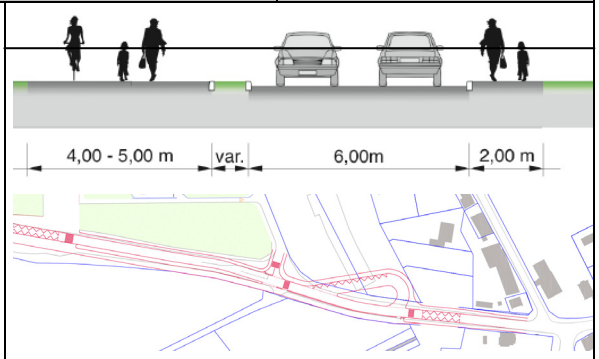
☒ Avant 2015

Argument principal :
Cette mesure améliore la sécurité le long de l'axe et de par son dimensionnement permet le développement urbain du secteur stratégique.

Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)

Mesure 41.16	Réaménagement urbain axe structurant RC726c entre giratoire Pré-de-laCroix et hôpital de Rennaz	Coût : 7'200'000 CHF





Sources : Hôpital Riviera-Chablais, Concept d'aménagement de la RC 726, RR&A, 09.2011

Description de la mesure :

Le réaménagement de la RC 726c s'inscrit dans la dynamique du projet d'Hôpital intercantonal Riviera-Chablais. L'objectif principal consiste à améliorer les conditions de circulation pour les mobilités douces et les transports publics le long de cet axe et à assurer le rebroussement de la ligne de bus VMCV 1 qui sera prolongée depuis la gare de Villeneuve pour desservir le futur hôpital (cf. mesure 13.01)

Le concept d'aménagement prévoit la création de trottoirs et de piste mixte pour piétons et cyclistes le long de l'axe. Pour les transports publics, des voies bus sont prévues aux carrefours critiques et une zone de rebroussement est projetée à l'entrée de la localité de Rennaz.

Avec le projet d'aménagement de la RC780a (cf. mesure 41.25), les déplacements entre Villeneuve et Rennaz seront sécurisés pour les mobilités douces. En complément, des itinéraires alternatifs sont proposés pour accéder au centre commercial ou à certaines zones du secteur "Les Fourches" dans le cadre du projet d'agglomération. De plus, le prolongement de la ligne de bus pourra être réalisé dans des conditions optimales du point de vue des performances et de l'attractivité des transports publics.

Le projet d'aménagement sera coordonné avec le projet de prolongement de la ligne de bus VMCV de Villeneuve à Rennaz, dont la mise en service est planifiée conjointement avec celle du futur Hôpital (fin 2015).

Avancement du projet

Un concept d'aménagement a été élaboré dans le cadre des études liées au projet d'Hôpital intercantonal Riviera-Chablais. Un document de cadrage des études à mener par la suite a été élaboré et approuvé par les principaux partenaires. Selon le planning actuel, les études d'avant-projet d'aménagement de la RC726 devraient débuter en 2012, sous le pilotage du Canton, avec les partenaires impliqués dans cette démarche (communes de Rennaz, Villeneuve et Noville, VMCV, Hôpital intercantonal, TPC, Carpostal, etc.)

Données techniques :

- 1 ligne de trolleybus dès 2016, fréquence : 10'
- 3 lignes de bus à moyen terme (2 actuellement), fréquence : 30-60' à moyen terme

Instances concernées :

Commune de Rennaz / Commune de Noville / Services des routes VD / VMCV / TPF / Hôpital intercantonal

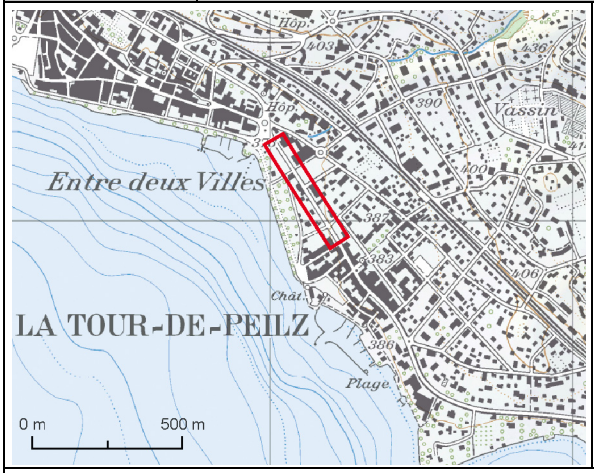
Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure améliore la sécurité le long de l'axe. Combinée avec les aménagements projetés sur la RC 780, elle offre un itinéraire sécurisé et performant pour les mobilités douce et les transports publics entre Villeneuve et l'Hôpital intercantonal Riviera-Chablais. De plus, elle participe au développement urbain des secteurs stratégiques.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.20	Réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	Coût : 2'610'000 CHF



Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager le tronçon urbain de la RC780a situé sur la commune de La Tour-de-Peilz entre le carrefour d'Entre-deux-Villes et le centre-ville. Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de traversées piétonnes à niveau et la mise en valeur des arrêts de bus. Le but est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité.

Le réaménagement doit être coordonné avec l'extension de Nestlé Suisse prévue à court terme.

Cette mesure est antérieure mais liée à la mesure 41.28. Le réaménagement du carrefour Entre-deux-Villes est inclus dans la mesure 41.28.

Données techniques :

- TJM 2010 : 10'650 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'
- 1 ligne de bus, fréquence : 15-30'

Instances concernées :

Ville de La Tour-de-Peilz / Services des routes VD

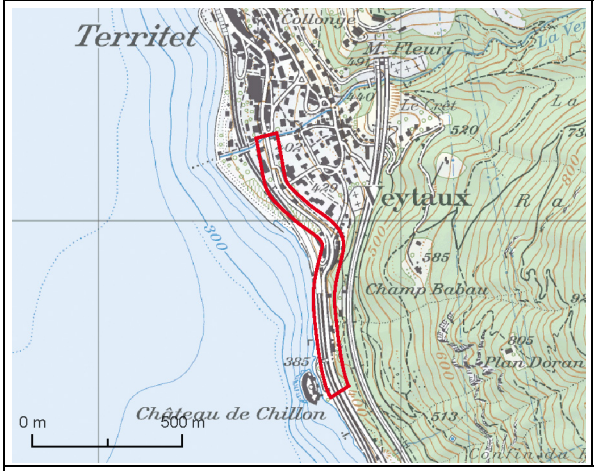
Priorité :

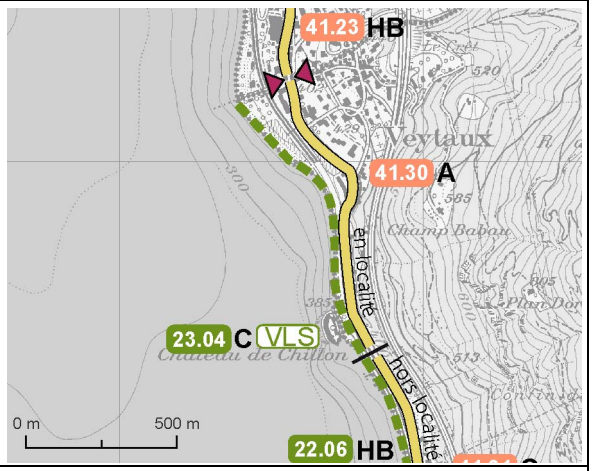
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.30	Réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	Coût : 5'961'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager le tronçon en localité de la RC780a situé sur la commune de Veytaux soit entre la Veraye et le château de Chillon (y.c. place de stationnement devant le château de Chillon). Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de traversées piétonnes à niveau (aujourd'hui inexistantes) et la mise en valeur des arrêts de bus. Il s'agit encore de réaménager le carrefour avec Le They et la rue de la Gare qualifié comme dangereux. Devant Chillon, il s'agit de mettre en valeur l'espace à disposition pour sécuriser les déplacements des piétons et leur offrir un espace plus attractif qu'aujourd'hui. Une réflexion globale doit être menée pour gérer les circulations et le stationnement dans ce haut-lieu touristique.

Le but général est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité.

Données techniques :

- TJM 2010 : 12'600 véhicules/jour
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'

Instances concernées :

Commune de Veytaux / Services des routes VD

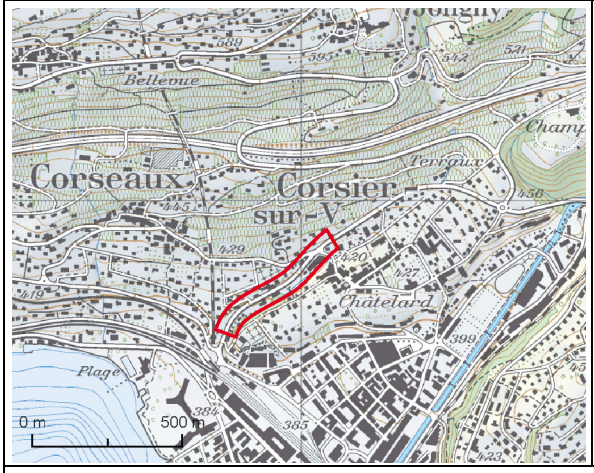
Priorité :

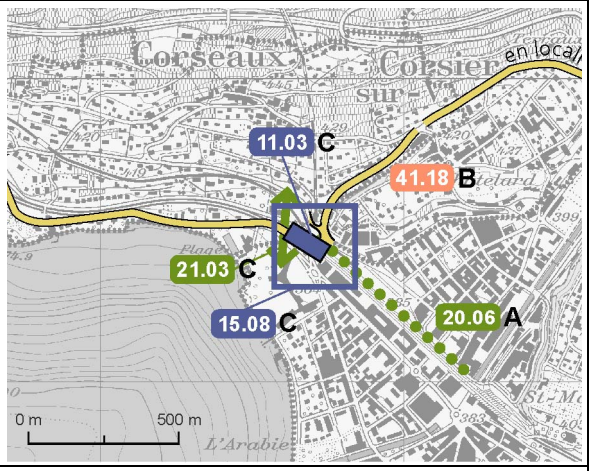
☒ A ☐ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 41.18	Réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprès	Coût : 1'457'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste tout d'abord à réaménager totalement le carrefour entre la RC744b et l'axe route du Cyprès/route de Corseaux. Les arrêts de bus y sont aujourd'hui peu lisibles, leurs accès peu attractifs et l'espace dévolu à la MD très restreint. Le réaménagement vise principalement à réorganiser l'interface locale entre les différents arrêts TP (cf. Plan Concept TP) et à offrir des conditions attractives à la MD. L'objectif est de favoriser le système TP-MD et d'améliorer la sécurité.

La deuxième partie de la mesure vise un réaménagement léger du tronçon situé entre le carrefour précité et l'interface de Vevey-Funi (dont le réaménagement est envisagé dans la mesure 15.08 à l'horizon C). Il s'agit de création de trottoirs et/ou de bandes cyclables et d'aménagements ou mises en valeur de traversées piétonnes sécurisées. Ces réaménagements précis permettent de rendre les conditions plus attractives pour la MD et améliorent la sécurité.

Données techniques :

- TJM 2010 : 12'700 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 2 lignes de bus, fréquence : 30'

Instances concernées :

Commune de Corseaux / Commune de Corsier-sur-Vevey / Services des routes VD

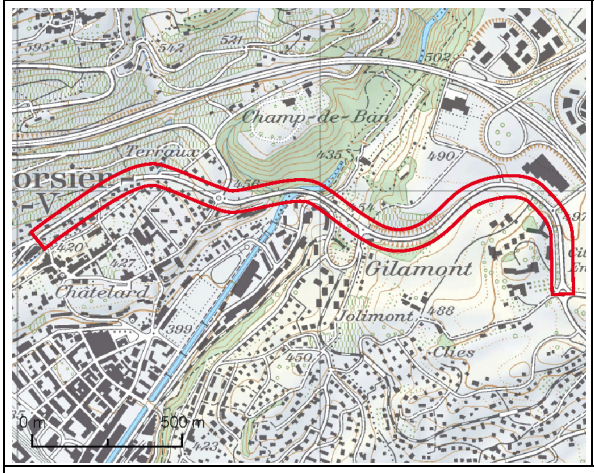
Priorité :

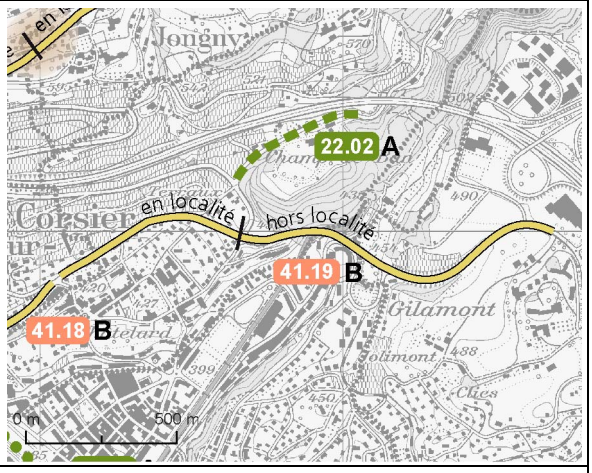
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.19	Réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	Coût : 5'770'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste tout d'abord à réaménager totalement le carrefour entre la RC743b (route du Rio Gredon) et le chemin de La Veyre d'en Haut, d'aménager les arrêts TP de la ligne de bus à venir pour relier les zones d'activités (cf. Plan Concept TP) ainsi que les traversées piétonnes à mettre en place. Cette mesure s'inscrit dans le cadre du développement du secteur stratégique de La Veyre.

La deuxième partie de la mesure vise la participation à un réaménagement global de l'axe visant à mieux mettre à profit le gabarit généreux de l'axe et à l'intégrer dans le paysage du parc de la Riviera. Le but est de créer un "parkway" en offrant des conditions de circulations optimales non seulement au TIM mais également aux TP et à la MD. Les cyclistes doivent bénéficier d'un site propre (la route fait partie du réseau MD d'agglomération) et les bus doivent être priorisés pour circuler de la route cantonale à la route de Fenil et inversement ainsi qu'en approche des carrefours. L'objectif est encore une fois de favoriser le système TP-MD, d'améliorer la sécurité mais également d'intégrer l'infrastructure dans le paysage.

Données techniques :

- RC744b (route de Châtel-St-Denis), TJM 2010 : 12'700 véhicules/jour
- RC743b (route du Rio-Gredon), TJM 2010 : 27'850 véhicules/jour
- RC744b non conforme à l'OPB
- RC743b (viaduc de Gialmont et carrefours) : endroit à concentration d'accidents selon la norme VSS 641 716
- RC744b : 1 ligne de bus, fréquence : 30'
- RC743b : à moyen-long terme : 2 lignes de bus, fréquence : 30'

Instances concernées :

Commune de Corseaux / Commune de Corsier-sur-Vevey / Commune de St-Légier / Services des routes VD

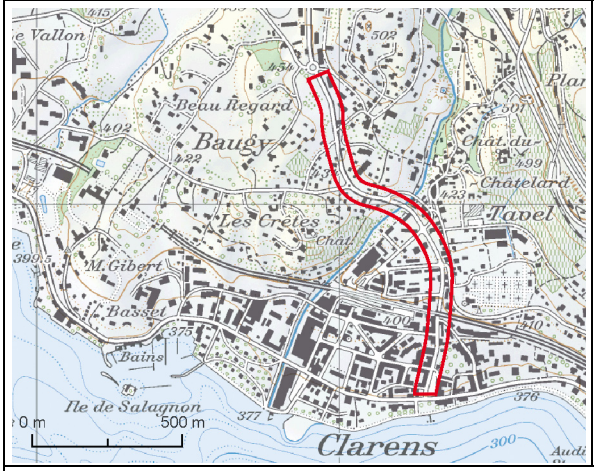
Priorité :

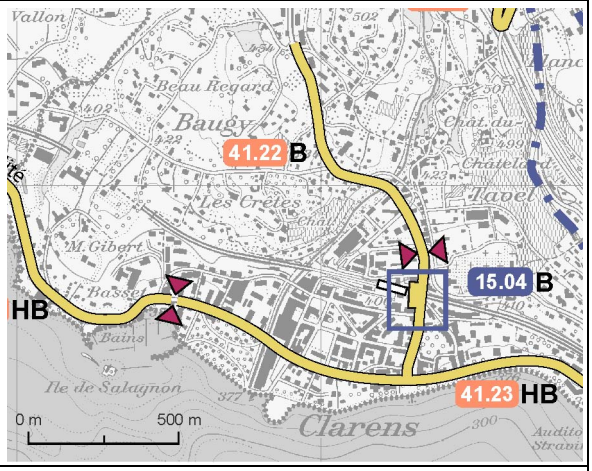
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.22	Réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	Coût : 6'588'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager le tronçon urbain de la RC734b (route de Chailly) situé à Clarens sur la commune de Montreux entre la route de la Saussaz au Nord et la RC780a (route du Lac) au Sud. Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de bandes cyclables, la création de traversées piétonnes à niveau et la mise en valeur des arrêts de bus. Le but est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité.

Le réaménagement de l'axe doit être coordonné le réaménagement de l'interface de Clarens (train+bus) concernant un tronçon de la RC734b (mesure 15.04).

Données techniques :
- TJM 2010 : 19'700 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 2 lignes de bus, fréquence : 30'

Instances concernées :

Commune de Montreux / Services des routes VD

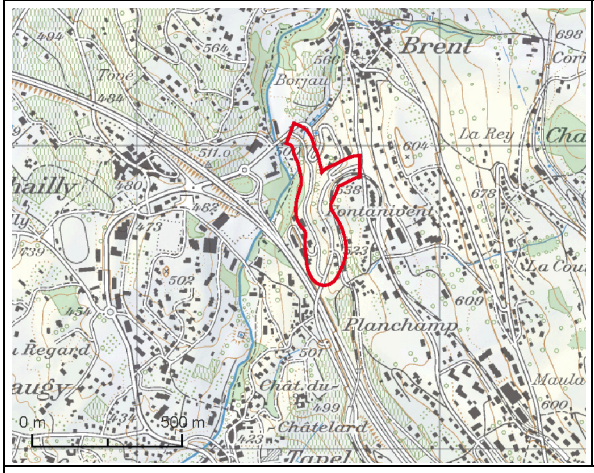
Priorité :

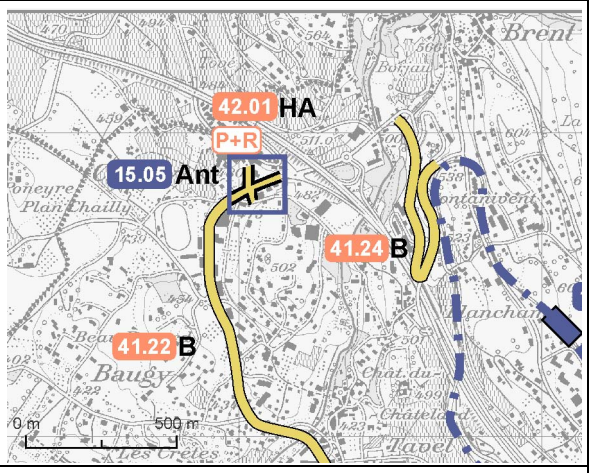
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.24	Réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	Coût : 1'586'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste en un réaménagement léger de la route de la Combe et du tronçon de la RC735c (route de Colondalles) entre la route de la Combe et la route de Brent. Il s'agit de concevoir des conditions de circulation attractives pour la MD, étant donné qu'il s'agit d'une liaison du réseau MD d'agglomération, ainsi que d'aménager les arrêts de bus des lignes à venir (cf. Plan Concept TP.). L'objectif est de favoriser le système TP-MD, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité

Données techniques :

- RC735c : endroit à concentration d'accidents selon norme VSS 641 716
- 2 lignes de bus à moyen-long terme, fréquence : 30'

Instances concernées :

Commune de Montreux / Services des routes VD

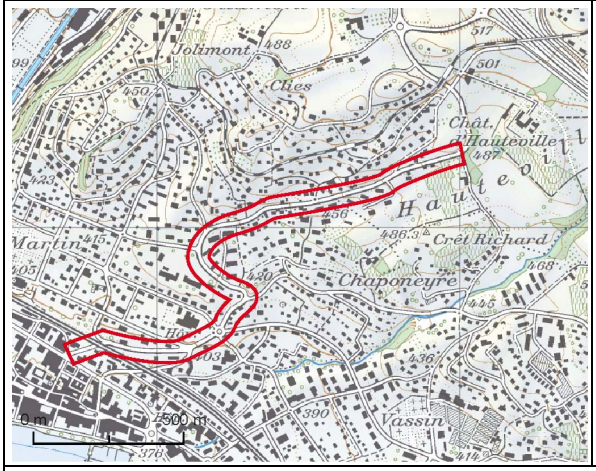
Priorité :

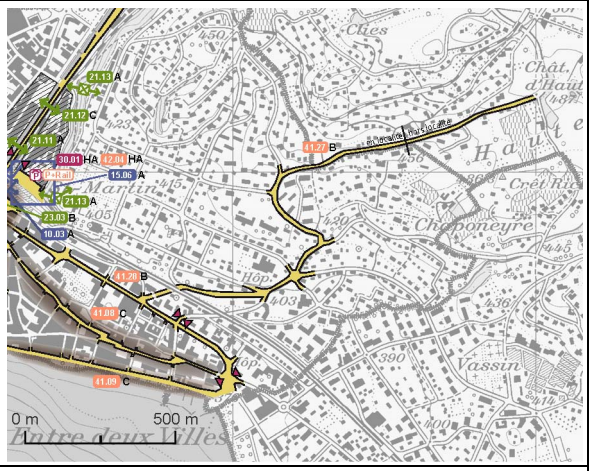
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.27	Réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville -Vevey	Coût : 3'126'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste tout d'abord à réaménager le tronçon urbain de la RC742a (avenue de Blonay) situé sur la commune de Vevey entre la RC780a (rue des Chenevières) et le boulevard d'Arcangier. L'emprise du stationnement est actuellement massive sur ce tronçon et la berme centrale arborisée continue rend difficile les traversées piétonnes. Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de bandes cyclables et la création de traversées piétonnes à niveau et la création d'arrêts de bus pour la ligne à venir (cf. Plan Concept TP). Le but est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité.

La mesure 41.28 du même paquet est une mesure liée qui prévoit le réaménagement de la RC780a (rue du Clos et des Chenevières) et donc le carrefour avec la RC742a auquel doit s'organiser un contrôle d'accès pour les flux en provenance du Nord en entrée de ville (mesure de gestion)

Cette mesure consiste ensuite en un réaménagement léger du tronçon supérieur entre le boulevard d'Arcangier et l'entrée de ville. Il s'agit de concevoir des conditions de circulation attractives pour la MD (l'axe fait partie du réseau MD d'agglomération), d'améliorer ou de créer des traversées piétonnes ainsi que d'aménager les arrêts de bus de la ligne à venir (cf. Plan Concept TP.). L'objectif est de favoriser le système TP-MD, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité.

Données techniques :

- TJM 2005 : env. 15'000 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 1 ligne de bus, fréquences : 15- 30' (à moyen-long terme, 2-3 lignes, fréquences : 15-30')

Instances concernées :

Commune de St-Légier / Ville de Vevey / Services des routes VD

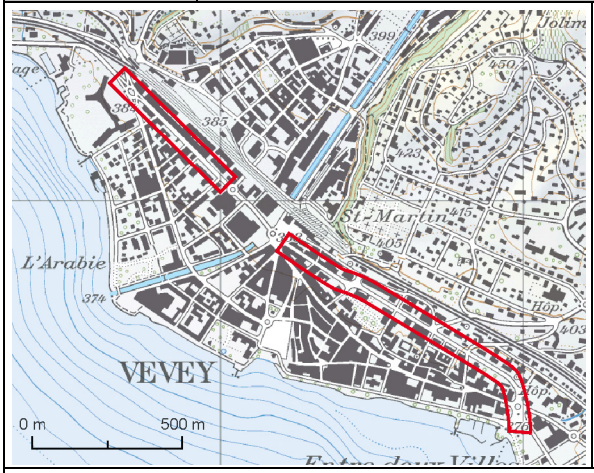
Priorité :

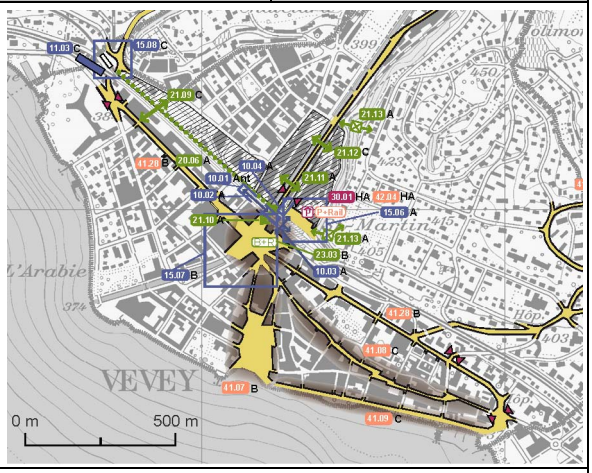
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.28	Réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	Coût : 10'443'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager les tronçons urbains encore non réaménagés de la RC780a (avenue Général-Guisan, avenue du Clos, rue de la Gare et rue des Chenevières) situés sur la commune de Vevey. La place de la Gare est elle concernée par le réaménagement de l'interface (mesure 15.07). Il s'agit de passer d'une configuration routière à un boulevard urbain et de mieux répartir l'espace-rue entre les différents modes afin d'offrir des conditions attractives à la MD le long de l'axe et pour le traverser, de prioriser la circulation des bus, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité. Le réaménagement des carrefours de Bergère (entrée Ouest), de l'avenue de Blonay (entrée Nord) et d'entre-deux-Villes (entrée Est) représente un enjeu de requalification important. Ces espaces sont en effet aujourd'hui très peu perméables à la MD (traversées piétonnes souterraines à Entre-deux-Villes) et n'offrent pas de priorisation pour les bus. Les contrôles d'accès (mesure de gestion) doivent en outre s'organiser à ces carrefours avant les réaménagements et son liés à la capacité du carrefour central de la place de la Gare réorganisé à l'horizon A dans le cas du réaménagement de l'interface (mesure 15.07)

Les mesures de réaménagement de la RC780a à Corseaux (41.17) et La Tour-de-Peilz (41.20) sont des mesures à coordonner, de même que la mesure de réaménagement de la RC742b ou avenue de Blonay (41.27)

Données techniques :

- RC780a (av. Général-Guisan en entrée de ville), TJM 2003 : 12'900 véhicules/jour
- RC780a (av. de la Gare et rue du Clos), TJM 2003 : 20'000 – 21'000 véhicules/jour
- RC780a (route des Chenvières), TJM 2009 : 10'250 véhicules/jour
- RC780a non conforme à l'OPB
- Av. Général-Guisan : 4 ligne de bus, fréquences : 30'
- Av. Général-Guisan : 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'
- Tronçon en aval du carrefour Bergère (entrée de Vevey) : endroit à concentration d'accident selon norme VSS 641 716

Instances concernées :

Ville de Vevey / Services des routes VD

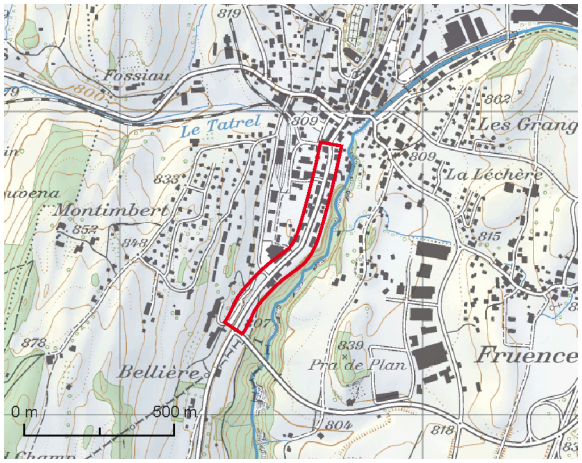
Priorité :

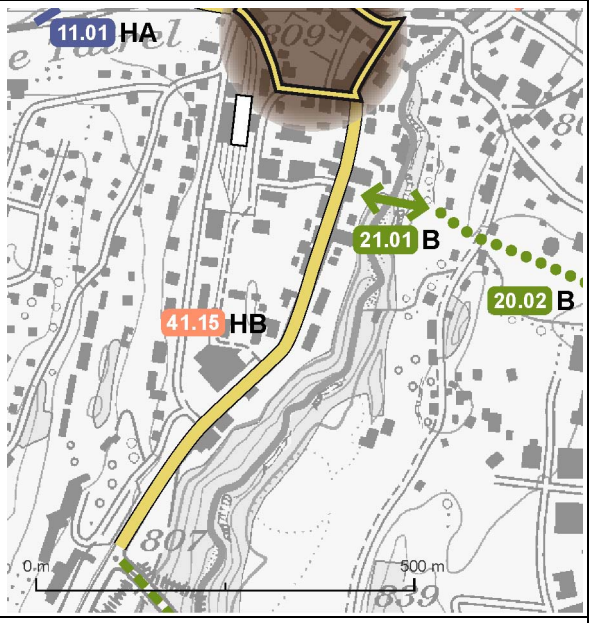
☐ A ☒ B ☐ C

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.15	Réaménagement urbain axe structurant Châtel-St-Denis route de Vevey entre route des Paccots et centre village	Coût : 3'245'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure située à Châtel-St-Denis concerne le tronçon de la route de Vevey compris au Sud entre l'entrée de localité, au carrefour avec la route des Paccots, et la Grand-Rue au Nord, qui marque le début du centre concerné lui par la mesure prioritaire de réaménagement de traversée de centre (mesure 41.03). Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de bandes cyclables, la création de traversées piétonnes sécurisées et la mise en valeur des arrêts de bus. Le but est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité.

Données techniques :

- TJM 2005 : 6'800 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- 1 ligne de bus, fréquence : 60' (2 lignes à moyen-long terme si mise en place de la liaison express avec Vevey, fréquence : 60')

Instances concernées :

Commune de Châtel-St-Denis / Services des ponts et chaussées FR

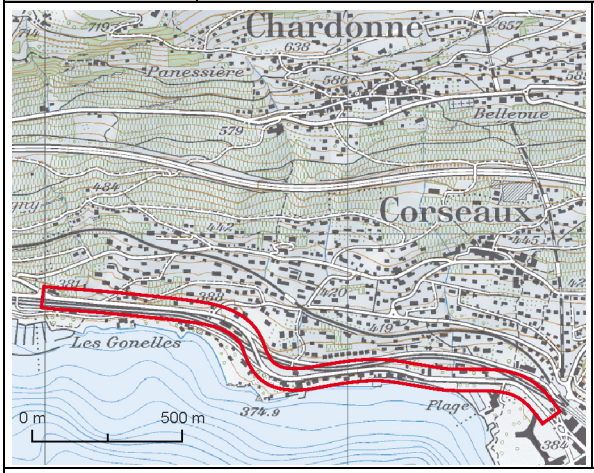
Priorité :

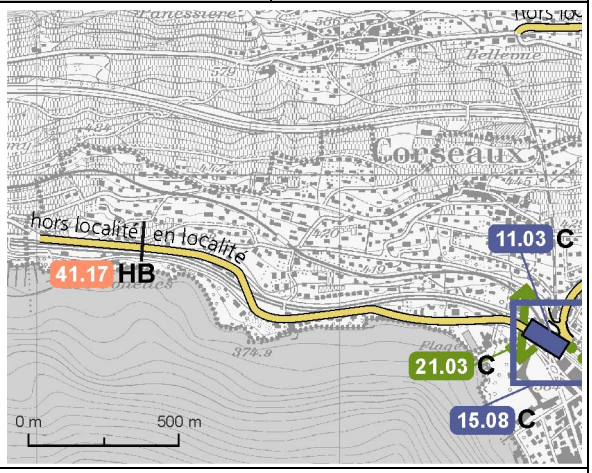
☒ hors LFInfr B

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.17	Réaménagement urbain axe structurant Corseaux RC780a entre RC758b et entrée Vevey	Coût : 8'454'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure consiste à réaménager le tronçon urbain de la route de Lavaux (RC780a) entre le carrefour avec la RC785b à l'Ouest et l'entrée de Vevey à l'Est. Cette route a été dimensionnée à l'époque pour l'écoulement d'un fort trafic et des vitesses élevées. Depuis, l'autoroute A9 a été construite et l'urbanisation de Corseaux s'est étendue le long de cette route qui a conservé ses gabarits de route à fort trafic. Il est envisagé un réaménagement plus adapté au contexte urbain, soit un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de traversées piétonnes à niveau et un traitement paysager d'un futur boulevard urbain. Le but est de diminuer les vitesses du TIM, d'améliorer la sécurité et d'offrir de meilleures conditions de déplacements et de traversée pour la MD.

Données techniques :

- TJM 2010 :14'500 véhicules/jour
- Non conforme à l'OPB
- Tronçon en aval du carrefour Bergère (entrée de Vevey) : endroit à concentration d'accident selon norme VSS 641 716

Instances concernées :

Commune de Corsier-sur-Vevey / Services des routes VD

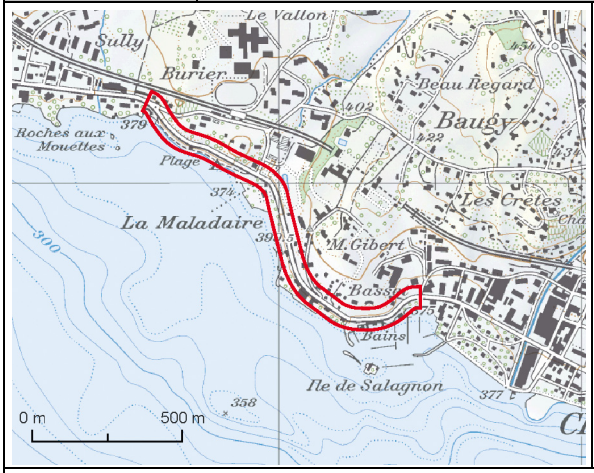
Priorité :

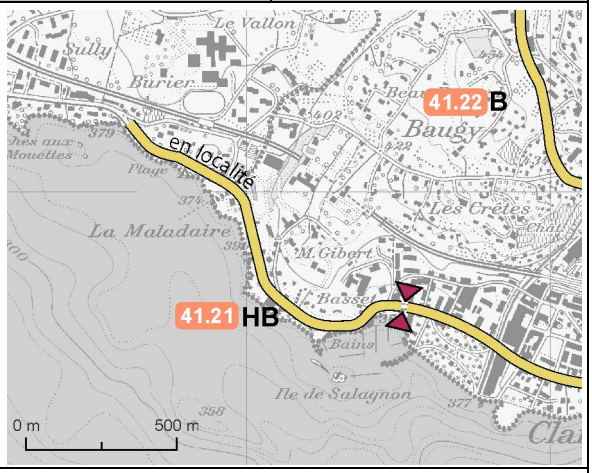
☒ hors LFInfr B

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et offre des conditions de déplacements et de traversée attractives pour la MD.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.21	Réaménagement urbain léger axe structurant RC780a entre Burier et Clarens	Coût : 2'089'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure concerne le tronçon des routes de St-Maurice et du Lac (RC780a) de Burier à l'Ouest à Clarens à l'Est, traversant un contexte urbain composé de grandes propriétés verdoyantes sans fronts bâtis donnant sur la route. Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de bandes cyclables, la création de traversées piétonnes sécurisées et la mise en valeur des arrêts de bus. Le but est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité. Un traitement paysager est également recherché.

Données techniques :

- TJM 2010 :10'650 véhicules/jour
- Tronçon en partie non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'

Instances concernées :

Ville de La Tour-de-Peilz / Commune de Montreux / Services des routes VD

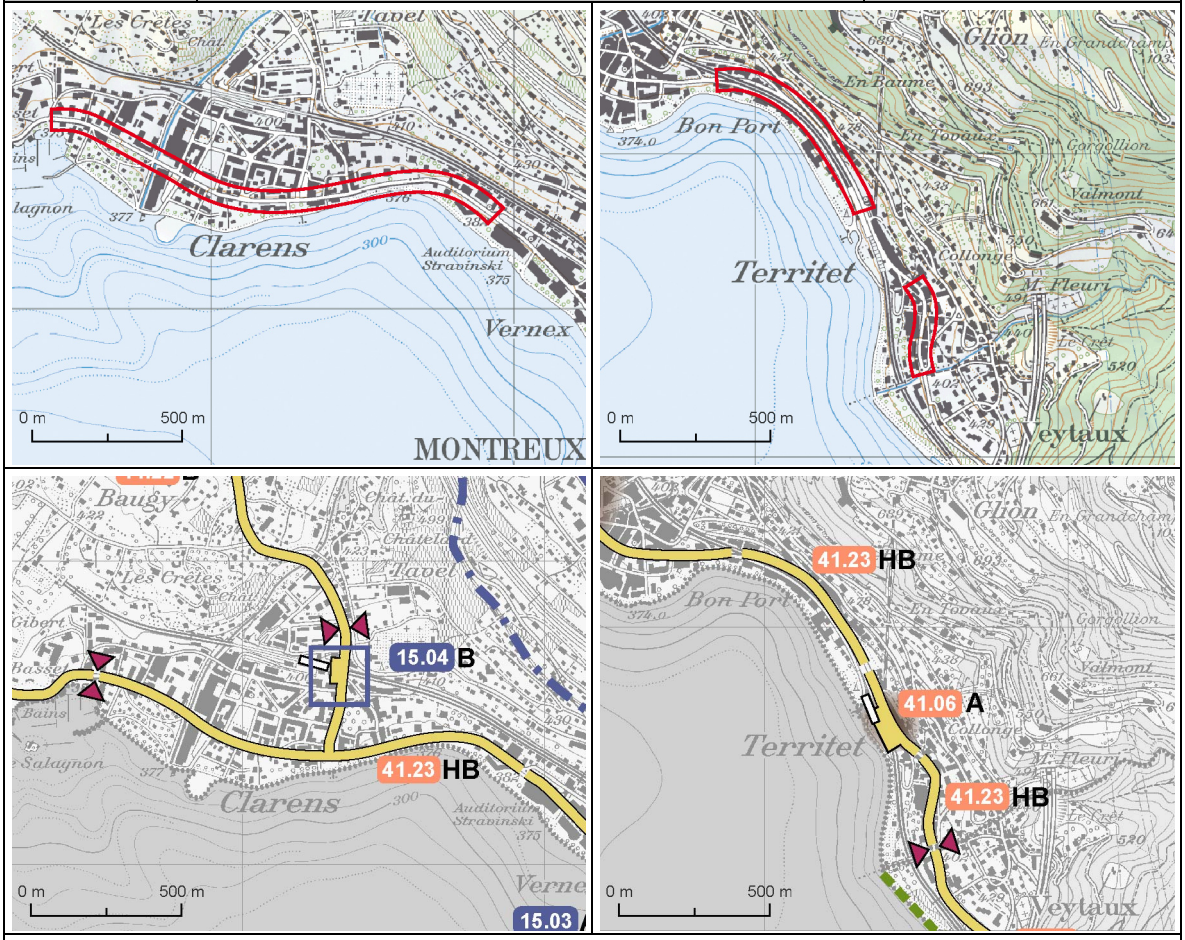
Priorité :

☒ hors LFInfr B

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.23	Réaménagement urbain axe structurant RC780a Ouest de Clarens - Est de Territet	Coût : 11'490'000 CHF



Description de la mesure :

Cette mesure concerne les tronçons de la RC780a situés sur le territoire communal de Montreux non concernés par les mesures prioritaires de réaménagement de la traversée du centre (mesures 41.05 et 41.06). Le réaménagement vise un redimensionnement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs, la création de bandes cyclables, la création de traversées piétonnes sécurisées et la mise en valeur des arrêts de bus. Le but est d'aménager des conditions attractives à la MD et aux TP, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité. Un traitement paysager est également recherché.

Données techniques :

- Clarens, TJM 2010 :10'650 à 18'000 véhicules/jour
- Territet, TJM 2010 : env. 18'000 véhicules/jour
- Tronçons non conforme à l'OPB
- 1 ligne de trolleybus, fréquence : 10'

Instances concernées :

Commune de Montreux / Services des routes VD

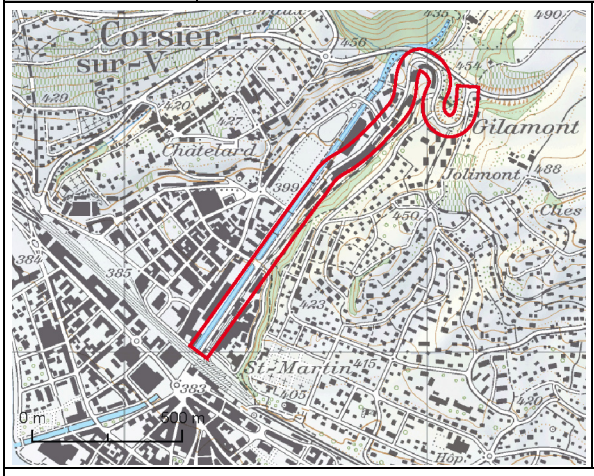
Priorité :

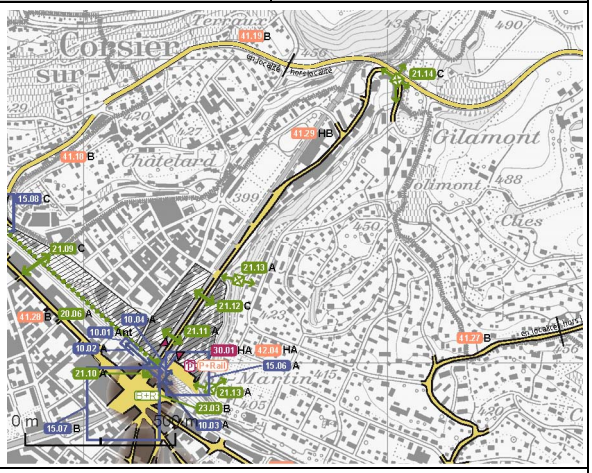
☒ hors LFInfr B

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Mesure 41.29	Réaménagement urbain axe structurant Vevey av. de Gilamont	Coût : 5'952'000 CHF





Description de la mesure :

Cette mesure concerne l'avenue de Gilamont à Vevey. Cette avenue doit devenir à terme l'axe urbain vertical majeur de la ville de Vevey. Une liaison TP bus, deuxième axe fort de la ville après l'axe horizontal de la ligne de trolleybus, doit parcourir cette avenue en direction des zones d'activités de La Veyre et Fenil.

Le réaménagement envisagé dans cette mesure prévoit la requalification de l'axe en avenue urbaine, valorisant les futurs emplacements des arrêts TP et priorisant ces derniers, en redimensionnant la voirie en faveur de la MD, etc. Le but est de favoriser le système TP-MD, de diminuer les vitesses du TIM et d'améliorer la sécurité. Un traitement paysager est également recherché.

Données techniques :

- TJM 2003 :5'800 véhicules/jour
- Tronçon non conforme à l'OPB
- 2 lignes de bus à moyen-long terme, fréquences : 15-30' / 30-60'

Instances concernées :

Ville de Vevey

Priorité :

☒ hors LFInfr B

Argument principal :
Cette mesure permet une requalification de l'axe urbain, améliore la sécurité et favorise le système TP-MD sur lequel le projet d'agglomération souhaite orienter le développement.

Echéancier de réalisation : Moyen terme (2019-2022)

Horizon C

D'autres réaménagements d'axes urbains, moins prioritaires, devraient être réaménagés pour viser une requalification urbaine en faveur des TP et de la MD et pour gagner en sécurité.

Dans le cas de Roche, le développement de la commune s'appuyant sur la route cantonale nécessitera à terme un réaménagement de l'axe en amont et en aval du réaménagement envisagé de la traversée de la localité (mesure 41.12) afin d'offrir au minimum de bonnes conditions aux déplacements MD et des traversées sécurisées et de diminuer la vitesse du TIM.

Dans le cas du tronçon de RC780a entre Chillon et Villeneuve, il s'agit d'un tronçon moins urbain que sur le reste de la ville des deltas, mais il s'agit à terme également de d'offrir de bonnes conditions aux déplacements MD et des traversées sécurisées, de diminuer la vitesse du TIM et de prioriser les TP.

41.26	Réaménagement urbain axe structurant RC780a Roche Nord et Roche Sud Le développement de la commune s'appuyant sur la route cantonale nécessitera à terme un réaménagement de l'axe en amont et en aval du réaménagement envisagé de la traversée de la localité (mesure 41.11) afin d'offrir au minimum de bonnes conditions aux déplacements MD et des traversées sécurisées et de diminuer la vitesse du TIM.
41.31	Réaménagement urbain minimal axe structurant RC780a entre Chillon et entrée Villeneuve Il s'agit d'un tronçon moins urbain que sur le reste de la ville des deltas, mais il s'agit à terme également de d'offrir de bonnes conditions aux déplacements MD et des traversées sécurisées, de diminuer la vitesse du TIM et de prioriser les TP.

P42	Création de parkings-relais (P+R, P+Rail)			
Mesure 42.05	Réaménagement du P+Rail de Villeneuve	Coût :	1'500'000	CHF
Priorité : Avant 2015	**Financement : Cantonal / Communal**	**Coût :**	**1'500'000**	**CHF**
Mesure 42.01	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Montreux-Nord et connecté bus	Coût :	Non défini	
Mesure 42.03	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Vevey et connecté GoldenPass+bus	Coût :	800'000	CHF
Priorité : hors LFInfr A	**Financement : Cantonal / Communal**	**Coût :**	**>800'000**	**CHF**

Analyse de l'état actuel :

Il n'existe aujourd'hui pas de P+R en périphérie de l'agglomération destinés aux pendulaires. Quelques places dans le parking situé à la gare de Blonay (50 places au total, tous usages) et 20 places de parking situées à côté de la halte GoldenPass de Château-d'Hauteville sur la commune de St-Légier sont utilisées à la journée comme tel par des pendulaires.

Il existe en revanche de nombreux P+Rail dans la ville des deltas : à Vevey (46 places), à Clarens (47 places), à Montreux (281 places), à Villeneuve (69 places) et à Roche (10 places) utilisés par les usagers du train, pendulaires ou non, à destination de Lausanne notamment.

Description du paquet de mesures :

Le concept multimodal élaboré dans le projet d'agglomération vise l'implantation de P+R de petite taille en périphérie de l'agglomération, pour accueillir les usagers pendulaires à destination de l'agglomération dont la desserte TP est inexistante. Ces P+R restent toutefois secondaires. Le concept élaboré dans le projet d'agglomération mise principalement sur l'amélioration des TP régionaux et sur d'autres P+R hors agglomération situés au plus près du domicile des pendulaires afin de maximiser les trajets effectués en TP.

Le concept de stationnement prévoit un développement des P+Rail uniquement en faveur des usagers occasionnels du train et non pas pour les pendulaires réguliers qui doivent eux se rabattre plus en amont sur les TP. La mesure de gestion du stationnement liée est importante.

L'ensemble des mesures P+R et P+Rail ne sollicite pas le fond sur les infrastructures, s'agissant de mesures plutôt secondaires ou n'ayant qu'un effet moindre permettant de réaliser les objectifs de mobilité globale fixés dans le projet d'agglomération

Objectifs à atteindre :

- Limiter l'usage de la voirie pour le stationnement pendulaire
- Développer l'offre P+R pour les pendulaires ne desservant d'aucune desserte TP
- Développer l'offre P+Rail uniquement pour les usagers exceptionnels

Lien à la conception :

- Rapport chap. 12.3 Concept stationnement

Instances concernées :

Commune de Montreux / Commune de St-Légier / Commune de Villeneuve / Service de la mobilité VD / CFF

Etat de la planification (2011) : Planification à Avant-projet

Données de base :

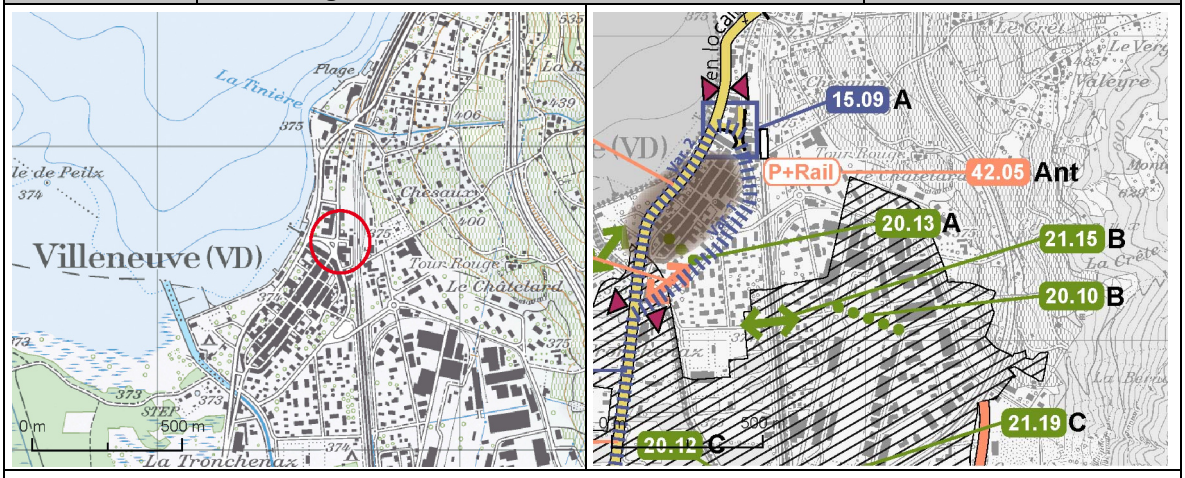
- "Plan directeur localisé de Villeneuve gare", Commune de Villeneuve, 2011

Investissement : 5'900'000 CHF (coût actualisé 2011)

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD / FR ☒ Communes

Remarques : -

Mesure 42.05	Réaménagement du P+Rail de Villeneuve	Coût : 1'500'000 CHF



Description de la mesure :

Le Plan directeur localisé du secteur gare de Villeneuve prévoit d'aménager deux parkings au Nord et au Sud de la gare, totalisant ensemble environ 150 places, et les gérer en partenariat entre CFF, canton et commune, de manière à répondre progressivement aux besoins des clients ou de stationnement longue durée (pendulaires, tourisme) selon les effets constatés sur la mobilité et pour répondre transitoirement à la suppression des places publiques existantes. Ce parking doit être destiné à terme aux usagers occasionnels des CFF (principe P+Rail selon le concept stationnement).

Instances concernées :

Commune de Villeneuve / Service de la mobilité VD / CFF

Priorité :

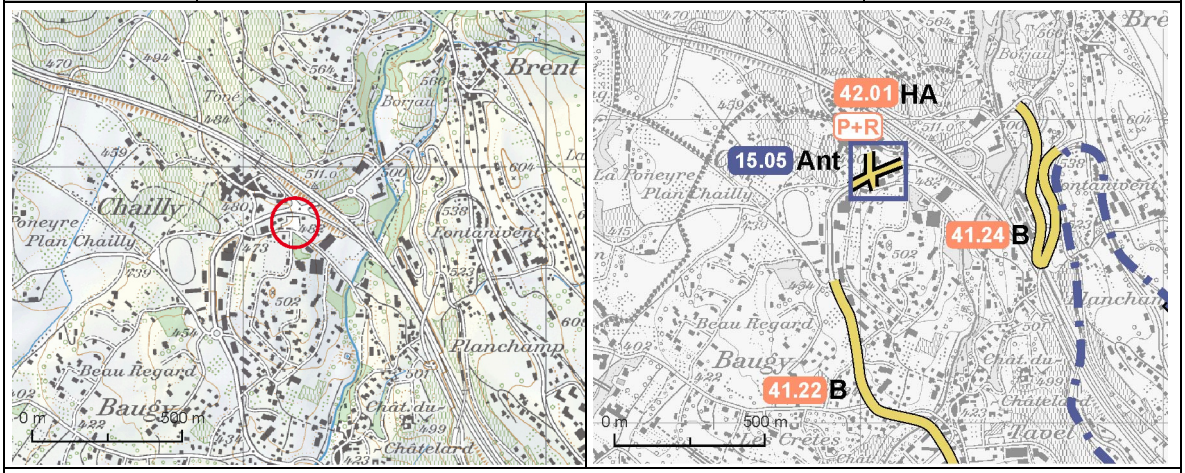
☒ Avant 2015

Argument principal :

-

Echéancier de réalisation : Très court terme (Avant 2015)

Mesure 42.01	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Montreux-Nord et connecté bus	



Description de la mesure :

La commune de Montreux prévoit le lancement d'un mandat d'étude parallèle à Chailly pour développer une dent creuse à Chailly occupée aujourd'hui par un parking provisoire principalement utilisé pour la longue durée. Un projet intégré y est envisagé avec parking multi-usages en souterrain et construction d'un ou plusieurs bâtiments pour de l'activité au-dessus. Le nombre de places n'étant pas fixé, le coût de cette mesure n'est pas encore déterminé. Selon le concept stationnement du projet d'agglomération, il devrait s'agir d'un P+R de petite taille, du même ordre que celui projeté à la halte GoldenPass Château-d'Hauteville (mesure 42.03)

Instances concernées :

Commune de Montreux / Service de la mobilité VD

Priorité :

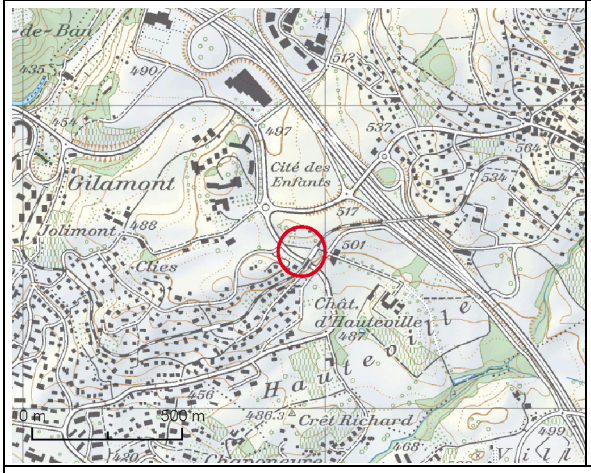
☒ Hors LFInfr A

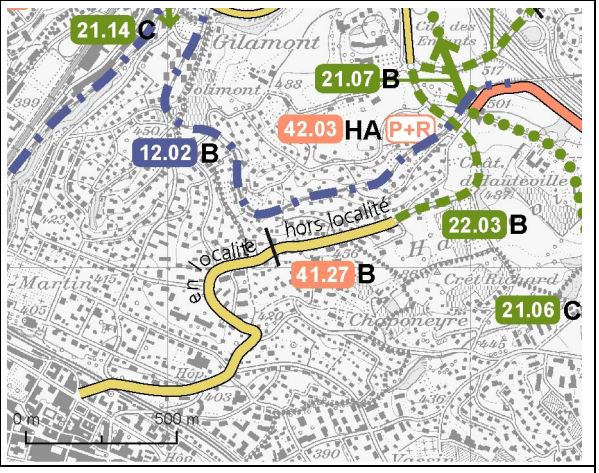
Argument principal :

-

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Mesure 42.03	Création d'un P+R à la jonction autoroutière A9 de Vevey et connecté GoldenPass+bus	Coût : 800'000 CHF





Description de la mesure :

La commune de St-Légier désire réaménager la vingtaine de places présentes aux abords de la halte GoldenPass du Château d'Hauteville et les accès à la halte. Ce P+R de petite taille est utile pour les habitants des hauts de St-Légier ou Blonay dont la desserte TP est problématique et travaillant à Vevey par exemple.

Cette mesure doit être coordonnée avec les mesures liées d'aménagement d'une liaison MD entre Pré-Blanc et Hauteville (mesure 20.09) avec franchissement de la voie de chemin de fer (mesure 21.07). Les principes d'aménagement de ce P+R qui se situe dans le parc de la Riviera doivent aussi être précisés au sein du chantier urbanisation à mener sur La Veyre et le parc de la Riviera ainsi qu'au sein du chantier paysage/environnement.

Instances concernées :

Commune de St-Légier / Service de la mobilité VD

Priorité :

☒ Hors LFInfr A

Argument principal :

-

Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)

Horizon C

Avec le développement envisagé et à approfondir au sein des chantiers urbanisation, l'extension possible à long terme de l'infrastructure de transport permet d'imaginer l'implantation de nouveaux P+R, toujours de petite taille, aux portes de l'agglomération à destination d'usagers non desservis par les TP.

42.02	Création d'un P+R à Roche et connecté RER L'implantation d'un P+R à Roche peut être intéressante à long terme si le RER est prolongé au-delà de Villeneuve.
42.06	Création d'un P+R à Châtel-St-Denis et connecté bus express L'implantation d'un P+R à Châtel-St-Denis peut être intéressante pour des pendulaires non desservis par les TP provenant de la campagne fribourgeoise si une liaison express rapide par bus est mise en place entre Châtel-St-Denis, La Veyre et Vevey gare.

Mesure A Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération

Description :

Cette mesure, basée sur la hiérarchie du réseau routier de l'agglomération, explicite les principes de gestion des circulations sur le réseau structurant et de desserte. Elle est le résultat des approfondissements à mener sur les concepts d'exploitation TIM, TP et MD. Il s'agit notamment de définir les contrôles d'accès sur les routes les plus chargées en entrées des centres urbains de la ville des deltas, le dosage volontaire des flux aux carrefours, la forme des arrêts des bus (en encoche, sur chaussée), les formes de priorité pour les bus (couloir bus, priorité aux carrefours), le traitement des cyclistes (mixité, bande cyclable, piste cyclable), le traitement des traversées de localité (type Valtraloc à Fribourg), le traitement des entrées par le réseau secondaire dans les zones à régime spécial, la forme des traversées piétonnes (protégées, marquage, libre). Les mesures d'exploitation sont à développer de manière coordonnée avec les mesures d'aménagement (forme des bordures de chaussées, aménagement des îlots, plantations, mobilier, éclairage, revêtements etc).

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Garantir une approche intégrale pour les projets routiers en coordonnant l'aménagement et l'exploitation selon la hiérarchie prédéfinie.
- Projets routiers intégrés gérant les flux des TIM, assurant la priorité aux TP et à la MD, diminution des nuisances et augmentation de la sécurité

Instances concernées :

Instance pilote :	Partenaires :
Commune, coordination des différents services	Canton : Service de la mobilité (SM), Service des routes (SR), Service des ponts et chaussées (SPC)

Coordination :

- Approfondissements concepts d'exploitations TIM / TP / MD
- Mesures infrastructurelles : nouvelles infrastructures routières (série 40.n) et réaménagements routiers (série 41.n de la série A)

Programme, délais et modalités :

- 2012 : Etablissement d'un concept général d'exploitation et d'aménagement des axes principaux pour les TIM, les TP et la MD, fixant notamment les principes applicables aux études particulières.
- 2013-2015 : Etudes particulières concernant les mesures infrastructurelles correspondantes : nouvelles infrastructures routières (série 40) et réaménagements routiers (série 41x) de la série A.

Financement :

Concept d'exploitation et d'aménagement: principalement communes, aide du canton?

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD ☒ Communes

Priorités :

Conception à faire immédiatement, préalable indispensable aux études des mesures infrastructurelles.

Données de base, études réalisées :

Plan directeur cantonal PDCn, 2007

Stratégie A	Coordonner mobilité, urbanisation et environnement
Ligne d'action A2	Développer une mobilité multimodale
Action A22	Réseaux routiers
Action A23	Mobilité douce

Indicateurs retenus :

- Temps de déplacement en TP
- Engorgement du trafic routier
- Qualité des déplacements piétons et cyclistes
- Nombre de victimes des accidents
- Nuisances sonores

Mesure B Maîtrise du stationnement privé

Description :

Cette mesure consiste à limiter le nombre de places de stationnement sur fonds privé lors de nouvelles constructions ou transformations, en relation avec la part des déplacements MD et du niveau de desserte TP. Actuellement la réduction du besoin limite définie par la norme (version actuelle VSS 640 281). L'offre des centres-villes de la ville des deltas doivent être particulièrement limitées mais les centres secondaires ainsi que les secteurs stratégiques de développement sont également concernés. Les règlements communaux doivent être adaptés en conséquence selon des taux différenciés par territoire selon le type de centralité, la compacité et densité urbaine et la qualité de desserte combinée TP-MD:

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Favoriser le report modal des déplacements pendulaires et pour la formation en direction des centres et des secteurs stratégiques de développement en relation avec le niveau de desserte TP-MD.
- Harmoniser les politiques communales en matière de stationnement dans le périmètre de l'agglomération (communes de la ville des deltas, communes des coteaux centres secondaires, et communes concernées par les secteurs stratégiques). Préciser les taux de réduction des besoins limites en relation avec le niveau de desserte TP et la part de la MD dans la génération des déplacements.
- Diminution du trafic des pendulaires et des personnes en formation aux heures de pointe, augmentation de la fréquentation des transports publics.
- Diminution des coûts pour le stationnement pour les entreprises et les institutions (administration, écoles).

Instances concernées :

Instances pilotes :	Partenaires :
Communes de l'agglomération	Entreprises, administration, direction des écoles et autres institutions Services cantonaux

Coordination :

- Approfondissement du concept stationnement

Programme, délais et modalités :

- 2012 : approfondissement du concept stationnement pour l'ensemble de l'agglomération

Financement :

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD/FR ☒ Communes

Priorités :

Conception à développer avec le volet stationnement sur l'espace public, préalable indispensable aux réaménagements.

Données de base, études réalisées :

Plan directeur cantonal PDCn, 2007

Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement

Ligne d'action A2 Développer une mobilité multimodale

Action A25 Politique de stationnement et plans de mobilité

Indicateurs retenus :

- Nombre de places de stationnement par emploi par secteur urbain et dans les secteurs stratégiques de développement / Part TP des pendulaires par secteur urbain
- Intermodalité des moyens de transport

Mesure C | Maîtrise du stationnement public (y.c. P+R, P+Rail)

Description :

Cette mesure consiste à mieux gérer l'espace public restreint à disposition pour le fonctionnement des centres-villes, centres secondaires et cœurs de villages et à favoriser le report modal des TIM vers les TP. Cette mesure s'applique aussi bien aux places situées sur le domaine public que sur les places situées sur le domaine privé mais accessibles au public. La gestion des P+R et des P+Rail est également concernée.

Cette mesure permet une amélioration importante de la qualité des espaces publics et de l'attractivité des déplacements pour la mobilité douce. Elle décourage le stationnement de longue durée sur les surfaces précieuses des villes et villages, tout en assurant aux visiteurs de courte et moyenne durée une offre suffisante. Des dispositions spéciales permettent aux habitants de conserver le stationnement de longue durée (macarons).

Les P+R doivent être placés en périphérie d'agglomération uniquement, le plus proche possible du domicile des usagers en bout de lignes TP pour maximiser les trajets TP. La délivrance d'un abonnement P+R doit être corrélée à la desserte TP du demandeur. Les P+Rail des villes-centres de la ville des deltas devraient être réservés aux seuls usagers occasionnels, sans abonnements pour des pendulaires réguliers.

Des mesures d'accompagnement sont indispensables (plan de mobilité d'entreprise, information aux usagers)

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Favoriser le report modal des déplacements pendulaires et pour la formation en direction des centres et des secteurs stratégiques de développement en relation avec le niveau de desserte TP-MD. Eviter la pression du stationnement pendulaire dans les quartiers d'habitat voisins des centres et des secteurs stratégiques
- Dans la gestion des P+R et des P+Rail, favoriser le report modal le plus proche possible du domicile et pour maximiser les trajets TP et non concurrencer ces derniers.
- Adapter le nombre et la gestion des cases de stationnement lors des réaménagements de la voirie et des places, en prenant en compte la vitalité des commerces et services offerts
- Harmoniser les politiques communales en matière de stationnement dans le périmètre de l'agglomération (toutes les communes).
- Diminution du trafic des pendulaires et des personnes en formation aux heures de pointe, augmentation de la fréquentation des transports publics.
- Amélioration de la qualité des espaces publics

Instances concernées :

Instances pilotes :	Partenaires :
Communes de l'agglomération	Services cantonaux

Coordination :

- Approfondissement du concept stationnement

Programme, délais et modalités :

- 2012 : approfondissement du concept stationnement pour l'ensemble de l'agglomération

Financement :

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD/FR ☒ Communes

Priorités :

Conception à développer immédiatement, préalable indispensable aux réaménagements des routes et des places

Données de base, études réalisées :

Plan directeur cantonal PDCn, 2007

Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement / Ligne d'action A2 Développer une mobilité multimodale / Action A25 Politique de stationnement et plans de mobilité

Indicateurs retenus :

- Nombre de places de stationnement courte/moyenne/longue durée par secteur urbain, avec nombre de places "macaron" habitats

Mesure D Plans de mobilité

Description :

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 s'applique aux déplacements pendulaires et professionnels. Plusieurs actions peuvent être mis en œuvre : promouvoir les transports publics, rationaliser l'usage de la voiture (autopartage et covoiturage), encourager la marche et le vélo, proposer une navette d'entreprise, gérer le stationnement, etc. La mise en place d'un plan de mobilité est une solution "sur mesure", elle implique une analyse approfondie des besoins et une communication importante avec les usagers concernés.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Diminuer les déplacements pendulaires en voiture (travail, formation) et les déplacements professionnels avec sa voiture privée.
- Augmenter l'usage des transports publics et de la mobilité douce.
- Améliorer l'image de l'entreprise et pratiquer la "vérité des coûts" liée à l'accessibilité de l'entreprise

Instances concernées :

Instance pilote :	Partenaires :
Ville de Vevey	Communes
Entreprises privées, administrations, institutions publiques et privées	

Coordination :

-

Programme, délais et modalités :

- Un plan de mobilité se met en place en fonction des problèmes rencontrés pour gérer la mobilité d'une entreprise ou d'une institution. Cette mise en place résulte d'une volonté politique et/ou privée : une entreprise veut se distinguer dans le domaine de l'énergie ou l'environnement, l'hôpital devrait agrandir son parking sans pour autant disposer des terrains nécessaires, un site de prestige est appelé à se développer hors des lignes de bus urbaines, etc. Le plan de mobilité est un outil et le marketing peut servir à mieux le faire connaître.

Financement :

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD/FR ☒ Communes (marketing)

Priorités :

- Administrations communales
- Grands équipements pourvoyeurs d'emplois (structures hospitalières notamment)
- Entreprises importantes des centres-villes
- Entreprises importantes des secteurs stratégiques

Données de base, études réalisées :

Plan directeur cantonal PDCn, 2007

Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement /Ligne d'action A2 Développer une mobilité multimodale / Action A25 Politique de stationnement et plans de mobilité

Plan de mobilité d'entreprise, guide pratique, Etat de Vaud, Etat de Genève, 2004

Indicateurs retenus :

- Accessibilité

Mesure E	Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)

Description :

La mesure définit la politique pour la localisation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) dans le périmètre de l'agglomération ainsi que les mesures à prendre pour en maîtriser le trafic. Les ICFF génèrent par rapport à d'autres utilisations des déplacements rapportés aux surfaces brutes de plancher nettement au dessus de la moyenne. Selon leur profil d'offre commerciale et leur localisation, les ICFF génèrent une part de trafic motorisé très variable. Etant donné leur importance comme lieu de destination pour les flux et comme service à la population, les ICFF doivent être soigneusement planifiées à l'échelle de l'agglomération. L'offre en cases de stationnement doit être gérée dans le contexte de la politique générale du stationnement (limitation de la durée, prélèvement de taxes).

La stratégie cantonale vaudoise (2011) doit être appliquée à l'ensemble de l'agglomération.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Eviter un développement non coordonné des activités commerciales dans l'agglomération avec ses conséquences néfastes sur les charges de trafic et la vitalité des centres.
- Limiter le trafic généré par les ICFF en regard des capacités routières et des impacts sur l'environnement

Instances concernées :

Instance pilote :	Partenaires :
SDT et SECA	Communes

Coordination :

Programme, délais et modalités :

- 2012 : application de la stratégie cantonale test pour les secteurs stratégiques de développement

Financement :

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☒ Canton VD/FR ☒ Communes

Priorités :

- Secteurs stratégiques de développement

Données de base, études réalisées :

Plan directeur cantonal PDCn, 2007

Stratégie D Valoriser le tissu économique / Ligne d'action D1 Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant / Action D13 Installations à forte fréquentation

Stratégie cantonale d'implantation d'installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), SDT, 2011.

Indicateurs retenus :

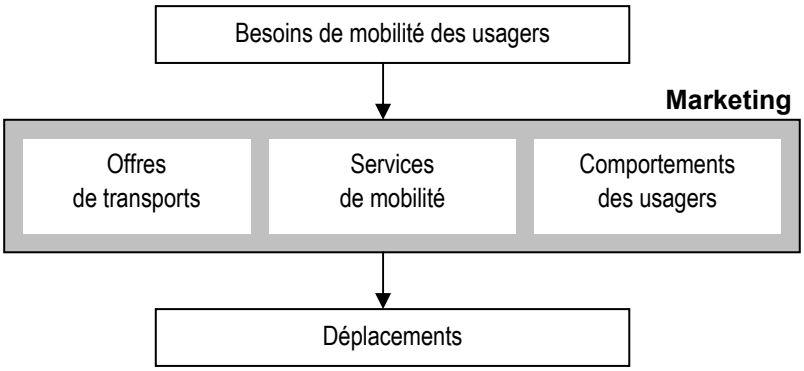
- Engorgement du trafic routier
- Accessibilité
- Concentration des activités dans les pôles
- Nuisances sonores
- Pollution de l'air

Mesure F Marketing pour la mobilité durable

Description :

Le but du marketing est de "vendre" les offres de mobilité pour une clientèle-cible, afin d'accroître et de mieux utiliser les infrastructures et offres de transports en place. Le marketing a pour objet la satisfaction des besoins de mobilité des usagers en prenant en compte les offres de transport, les services de mobilité (livraisons à domicile, informations, etc.) et le comportement des usagers (connaissance du marché et actions en vue d'un changement).

Schéma de principe pour la satisfaction des besoins de mobilité (marketing) :



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). Quelques exemples d'action de "vente" pour la mobilité durable :

- Bike to work : campagne pour motiver le personnel des entreprises et administrations à se rendre à leur travail à vélo
- "A pied, c'est mieux" : campagne de prise de conscience des avantages de la marche à pied et des distances possibles à faire
- Set de bienvenue : Informations complètes sur les offres de mobilité dans la commune pour les nouveaux habitants, etc.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Usage accru des modes doux et des transports publics / Utilisation plus rationnelle des véhicules privés / Utilisation accrue des TP
- Limiter le trafic motorisé individuel / Mieux utiliser les offres en place, surtout pour la MD et les TP

Instances concernées :

Instances pilotes :	Partenaires :
Communes de l'agglomération	Institutions publiques et privées

Coordination :

-

Programme, délais et modalités :

- Etude à débuter dès 2012

Financement :

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD/FR ☒ Communes

Priorités :

A débuter immédiatement pour un usage optimal des nouvelles infrastructures et offres TP

Données de base, études réalisées :

-

Indicateurs retenus :

- Part TP et MD dans les déplacements

Mesure G Prestations de services

Description :

La mesure définit les services en faveur de la mobilité qui favorisent un usage plus accru des modes doux et des transports publics et une utilisation plus rationnelle de la voiture, sans avoir recours à de nouvelles infrastructures Les besoins des personnes qui impliquent un déplacement ne sont pas uniquement satisfaites par les infrastructures et les offres des transports publics (par exemple livraison à domicile, e-shopping, information et balisage des itinéraires piétons etc). Les prestations de service ont donc pour mission de compléter les offres "standards" de mobilité et d'en obtenir une meilleure utilisation (plus de cycliste sur les bandes et pistes cyclables, plus de personnes dans les bus, etc.). Exemples de prestations de service de mobilité :

– Autopartage	Véhicule à disposition de plusieurs utilisateurs près d'une gare, dans un quartier, pour une entreprise etc (exemple Mobility CarSharing)
– Centrale mobilité	Centrale de conseils en matière de mobilité
– Station vélos	la base stationnement des vélos, combinée avec plusieurs services décrits ici (par exemple réparation, livraison à domicile, conseils en mobilité, etc)
– Courrier vélos	Prendre en charge et distribuer par vélo lettres, paquets etc. sur demande et rapidement dans la ville.
– Livraison vélos	Livraison à domicile des biens de consommation (alimentaire, non-alimentaire)
– Vélos libre service	Vélos à disposition pour une utilisation occasionnelle
– Vélos location	Vélos en location de différents types, remorques et vélos électriques
– Bourse vélos	Vente de vélos et service de réparation dans le cadre d'une journée spéciale
– Plan vélo-TP	Plan des itinéraires cyclables et des lignes TP, indication stationnement vélo, vélo dans TP, réparation
– Signalisation	Signalisation complémentaire pour vélos et piétons à la signalisation de base pour véhicules (par exemple continuité d'itinéraire cyclable sous le signal cul-de-sac)
– Jalonnement piéton	Système de guidage statique pour les piétons en ville (position, destinations importantes, durée, etc)
– Pedibus	Accompagnement de groupes d'élèves par une personne adulte, etc

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Usage accru des modes doux et des transports publics / Utilisation plus rationnelle des véhicules privés / Utilisation accrue des TP
- Limiter le trafic motorisé individuel / Mieux utiliser les offres en place, surtout pour la MD et les TP

Instances concernées :

Instance pilote :	Partenaires :
Communes	Institutions publiques / privés

Coordination :

-

Programme, délais et modalités :

- Etude à débuter dès 2012

Financement :

Coût pour planification et évaluation des coûts de fonctionnement des prestations de service envisageables dans l'agglomération

☐ CH National ☐ CH Agglo (LFInfr) ☐ Canton VD/FR ☒ Communes

Priorités : A débuter immédiatement pour une mise en place parallèle aux infrastructures et nouvelles offres TP.
Données de base, études réalisées : -
Indicateurs retenus : ・ Part TP et MD dans les déplacements ・ Nombre de personnes demandant une prestation de service

Fiche URB-VD	Coordination avec le plan directeur cantonal vaudois (PDCn)

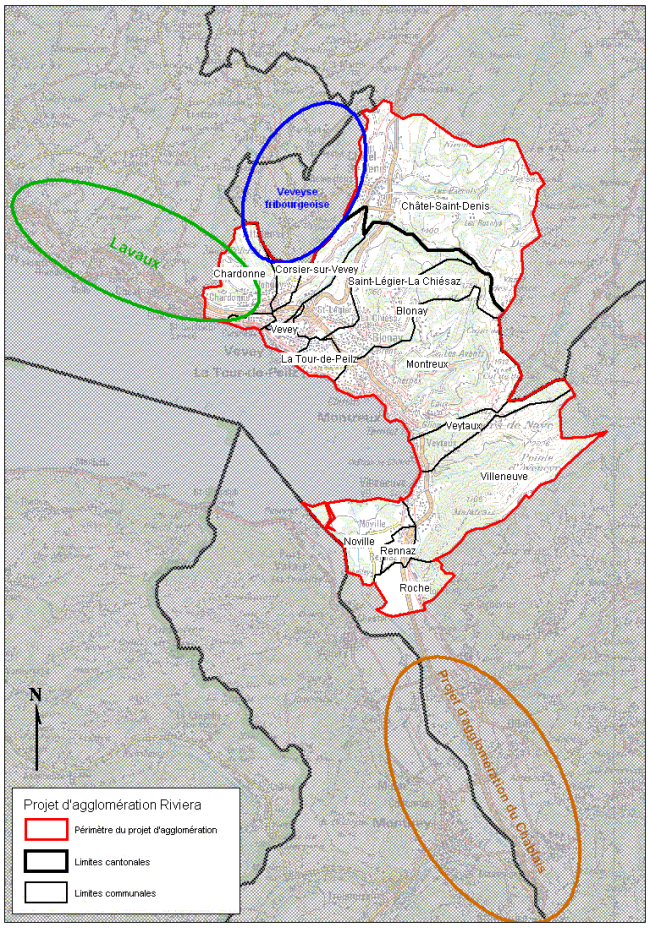
Cf. mesure R14 du PDCn

R14 - Agglomération Riviera – Veveyse – Haut-Lac (Rivelac)– nouvelle mesure

Périmètre

Le périmètre comprend 15 communes :

- 10 communes de la Riviera : Chardonne, Jongny, Corseaux, Vevey, Corsier, la Tour de Peilz, Blonay, St-Légier – La Chiésaz, Montreux, Veytaux ;
- 4 communes de la basse plaine du Rhône : Noville, Rennaz, Villeneuve et Roche ;
- 1 commune de la Veveyse fribourgeoise : Châtel-St-Denis.



Problématique

L'agglomération Rivelac compte une population d'environ 87'000 habitants et 35'000 emplois.

Quatre espaces aux caractéristiques différentes se distinguent d'un point de vue spatial, socio-économique et de la mobilité :

- *une bande littorale au caractère urbain très marqué, dans laquelle est située la majorité de la population, des emplois, des équipements et des commerces et services.* Elle comprend un double axe structurant routier et ferroviaire, ainsi qu'un espace public pratiquement continu le long de la rive. Le pôle de développement économique du bassin de Villeneuve, situé à l'extrémité de l'axe marque l'entrée sud de l'agglomération. Cet espace est identifié comme étant "la ville des deltas" ;
- *un coteau viticole et agricole caractérisé par des noyaux villageois, la présence de lignes de chemins de fer et funiculaires historiques et une urbanisation récente de faible densité.* L'organisation de cet habitat favorise l'utilisation du transport individuel au détriment des chemins de fer. De part et d'autre de l'autoroute se trouve un "entre-deux" paysager encore relativement préservé, dans lequel est situé le pôle de développement économique de La Veyre, à St-Légier – La Chiésaz. Cet espace est identifié comme étant "la ville des coteaux" ;
- *un paysage constitué de pâturages, forêts et reliefs montagneux à la vocation touristique historique, présentant d'imposants bâtiments (hôtels) perchés au-dessus du lac : les "nids d'aigle".* Plusieurs petites stations de loisirs régionales y sont implantées (Mont-Pèlerin / Pléiades / Jaman - Rochers-de-Naye). Ce territoire est soumis à une certaine pression foncière liée à l'implantation de chalets et résidences secondaires. Les nids d'aigle sont desservis par les chemins de fer et funiculaires historiques. Cet espace est identifié comme étant "le grand paysage et les nids d'aigle" ;
- *des "campagnes" à gérer* : d'une part la Veveyse fribourgeoise, paysage agricole ponctué de villages, avec une forte propension à la dispersion de l'habitat de faible densité et un pôle administratif et économique régional, Châtel-St-Denis ; d'autre part, la basse plaine du Rhône, excepté Villeneuve, présentant le même type de configuration agricole avec noyaux villageois, mais bénéficiant d'un paysage relativement intact à faible dispersion de l'habitat. Cet espace accueillira en outre le futur hôpital intercantonal Riviera-Chablais (1500 emplois).

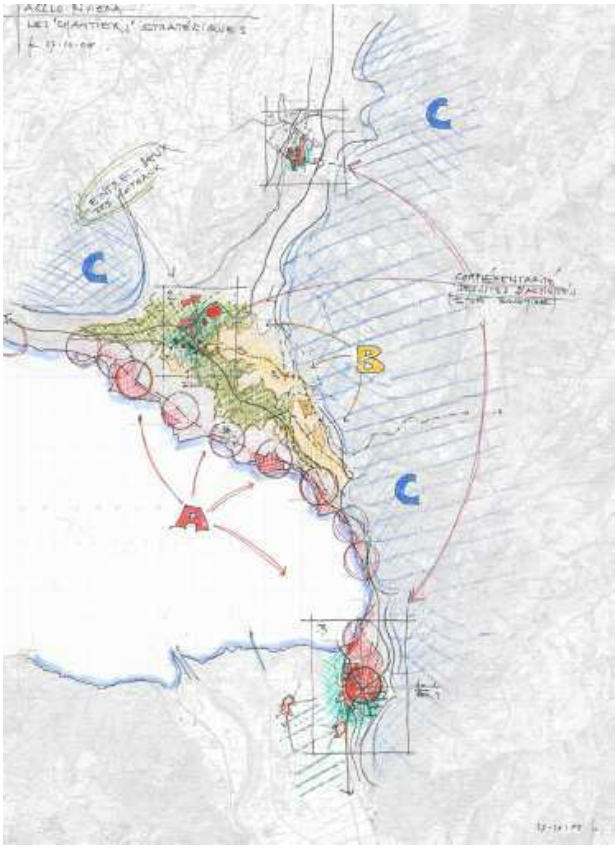
Enjeux

A l'échelle cantonale, la constitution de 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).

Sur un plan stratégique, il s'agit de répondre à la politique fédérale en la matière, afin de pouvoir prétendre à des cofinancements fédéraux.

Pour l'agglomération Rivelac, les enjeux majeurs qui ressortent de la pré-étude sont :



- *sur le plan de l'urbanisation* : coordonner l'urbanisation et les transports avec un effort de densification vers l'intérieur et autour des axes de transport public (TP) et définir le périmètre compact de l'agglomération qui influera sur les perspectives de croissance de population des communes ;
- *sur le plan de la mobilité* : favoriser l'usage des TP et de la mobilité douce (MD) et limiter l'usage des transports individuels motorisés (TIM) : en renforçant le rôle d'axe structurant RER/VMCV le long de "la ville des deltas" ; en améliorant l'attractivité des chemins de fer de montagne (desserte de "la ville des coteaux") ; en développant un réseau régional de liaisons MD fonctionnelles (itinéraires entre centralités / rabattement sur les gares et haltes, notamment) ; en maîtrisant les TIM (hiérarchie du réseau / stationnement) ; en limitant les nuisances (transit) ;
- *sur le plan du développement économique* : équilibrer le ratio emplois / habitants, afin de limiter les migrations pendulaires et de renforcer le rôle de pôle de l'agglomération : en créant environ 14'000 emplois d'ici 2025 pour atteindre un équilibre entre personnes actives et nombre d'emplois ; en développant l'emploi en priorité près des gares principales ; en localisant les emplois spécifiques dans les pôles de développement économiques (Villeneuve-Sud / La Veyre / Châtel-St-Denis) ;
- *sur le plan environnemental et paysager* : préserver du mitage le paysage agricole des coteaux, celui des grands espaces des hauts, de la basse plaine du Rhône et de la Veveyse fribourgeoise en réaffectant la zone à bâtir excédentaire éloignée des TP et en densifiant près des haltes de chemins de fer.

Démarche

La Conférence des Syndics, représentant les 10 communes de la Riviera a fait acte de candidature pour un projet d'agglomération en décembre 2007 auprès de la Confédération avec un périmètre d'étude correspondant au périmètre OFS comprenant 18 communes.

Une pré-étude visant à élaborer une "phase préliminaire" au véritable projet d'agglo a été réalisée entre 2008 et 2009. Elle a permis d'établir un diagnostic et de développer une vision territoriale en montrant les enjeux majeurs et en proposant les principaux objectifs et domaines de mesures possibles à concrétiser.

Le pilotage politique et technique de la pré-étude a été assuré par la Riviera en associant les représentants politiques et techniques des municipalités et les représentants techniques des services cantonaux et de la Confédération.

Objectifs

Les principaux objectifs de la pré-étude ont porté sur :
- l'identification des problèmes et des enjeux ;
- la définition d'un scénario d'évolution (population et emplois) et d'un concept de développement de l'agglomération ;
- l'esquisse d'un programme général de mesures et des principaux projets structurants.

A l'issue de cette première phase, les communes ont été appelées à se déterminer quant à leur volonté de poursuivre la réalisation d'un projet d'agglomération et dans quelles conditions. Finalement, 15 communes se sont engagées début 2010 en partenariat avec le Canton pour poursuivre la démarche. Dans la mesure où le projet d'agglomération est accepté par la Confédération, il pourra prétendre aux aides fédérales à partir de 2015.

Mesure

Le Canton soutient le projet d'agglomération de la Riviera. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en oeuvre du projet. Le cas échéant, il participera au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures.

Principes de mise en œuvre

En mars 2010, le projet d'agglomération Rivelac a été officiellement mis en place avec une organisation ad'hoc :
- le Comité de pilotage (Copil), présidé par le Canton et réunissant les 15 communes, assure la coordination et le pilotage politique du projet ;
- le bureau technique (BT) coordonne le projet sur le plan administratif et technique ;
- le groupe technique (GT) assure le suivi technique du projet.

Les partenaires entendent déposer auprès de la Confédération le projet d'agglomération Rivelac en décembre 2011.

Compétences

La Confédération

La Confédération :
- définit la politique fédérale des agglomérations ;
- adopte les mesures retenues dans le cadre de la politique fédérale ;
- cofinance certaines mesures retenues ;
- favorise les échanges d'expériences.

Le Canton

Le Canton :
- contribue activement à la mise en œuvre du projet ;
- veille, dans le cadre de ses compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet ;
- participe au Comité de pilotage et au Groupe technique ;
- assure la coordination de ses différents services et leur participation au projet ;
- cofinance certaines études.

Les communes

Les communes du périmètre :

- participent à la réflexion préalable ;
- contribuent activement à la mise en œuvre du projet ;
- veillent, dans le cadre de leurs compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet ;
- participent au Comité de pilotage et au Groupe technique ;
- assurent la coordination de leurs différents services et leur participation au projet ;
- participent au financement de l'organisme responsable de la coordination du projet d'agglomération ;
- cofinancent certaines études.

Références

Références à la législation

Constitution suisse, art.86, al.3 ; Loi fédérale sur le fond d'infrastructure (LFInfr) ; Constitution vaudoise, art.157 ; Loi vaudoise sur les communes (LCom), art.128g à 128i. Loi sur l'appui au développement économique (LADE).

Autres références

Documentation générale, directives, manuel et recommandations :

Conseil Fédéral, Politique des agglomérations de la Confédération, Berne, 2001 ; ARE, Directive pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération, 2010 ; ARE, Concept pour un développement urbain vers l'intérieur, 2009 ; Conférence tripartite sur les agglomérations (éd.), Renforcement de la collaboration dans les agglomérations transcantonales, Berne, mai 2006.

Etudes régionales

- Plan directeur régional de la Riviera (PDR), GEA 2002 ;
- Image directrice pour l'entreprise de transports publics VMCV, 2007 ;
- Etude territoriale stratégique "Pré-Blanc", 2008 ;
- Projet d'agglomération Riviera – pré-étude urbanisation / transport, MRS, Zurich, Team+, Bulle, Feddersen & Klostermann - Zurich, 2009.

http://www.regionriviera.ch/, http://www.sai-riviera.ch/

Fiche URB-FR	Coordination avec le plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant)

Le projet d'agglomération, qui, selon la législation fribourgeoise, devrait suivre la procédure d'un plan régional dans le canton de Fribourg, fera uniquement l'objet d'un thème du plan directeur cantonal dans la phase d'approbation par le canton de Fribourg. En effet, seule une commune fribourgeoise fait partie du périmètre du projet d'agglomération.

La coordination avec le plan directeur régional de la Veveyse en cours d'élaboration sera assurée. Le Projet d'agglomération Rivelac est mis en œuvre par le plan d'aménagement local de la commune.

Enjeux :

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

- résoudre les problématiques urbanisation / transports / paysage-environnement;
- maintenir et renforcer le rôle des centres régionaux, relais entre la région et le centre cantonal.

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.

Le Canton ajoute à son plan directeur cantonal un thème - Agglomération Riviera – Veveyse – Haut-Lac (Rivelac)

Objectifs :

- Garantir une utilisation mesurée du sol.
- Développer l'urbanisation a 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.

A) Principes proposés pour le PDCant

Urbanisation

Renforcer le rôle de centralité du centre historique et secteur gare de Châtel-St-Denis en développant l'habitat, l'activité, les commerces, les services et les équipements locaux; en mettant en valeur l'espace public.

Concentrer le développement des villages de la Veveyse 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 communes de la campagne et au développement des zones mal desservies par les TP.

Mobilité

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.

La coordination entre mobilité et aménagement du territoire vise à optimiser les conditions d'une mobilité durable en minimisant les distances à parcourir et en localisant "la bonne affectation au bon endroit", grâce à une densité et à une mixité suffisantes. Ces principes s'appliquent à l'ensemble de l'agglomération.

Le PA Rivelac prévoit de développer l'usage du RER au sein de l'agglomération pour des liaisons rapides et puissantes, offrant de grandes capacités. Il est planifié de réaménager la gare TPF de Châtel-St-Denis (RER fribourgeois) sur un nouveau site à l'Ouest du village et de connecter la ville au RER vaudois par la mise en place d'un bus express (RER routier) via autoroute à destination de la gare de Vevey et desservant au passage les zones d'activités de Châtel-St-Denis et de La Veyre.

Le PA Rivelac prévoit de favoriser l'usage du réseau routier hiérarchique supérieur, de préserver de grandes poches tranquilles (habitat) des nuisances du trafic et d'adapter les conditions de circulation au

contexte urbain. Les réaménagements routiers du réseau cantonal actuel suivent ces principes.

Indépendamment du PA, l'utilisation du plan cantonal des transports est appliquée dans les communes de la Veveyse pour garantir la coordination entre urbanisation et transport. Ainsi, pour être mise en zone, un secteur doit garantir un niveau de desserte en TP adéquat.

Mesures infrastructurelles du PA Rivelac repris dans le PDCant :

- Aménagement d'une nouvelle gare TPF à Châtel-St-Denis
- Réaménagement de l'interface TP régionale de Châtel-St-Denis
- Amélioration prioritaire des liaisons MD entre le centre de Châtel-St-Denis et les zones d'activités avec un nouveau franchissement sur la Veveyse
- Réaménagement de la traversée du centre de Châtel-St-Denis et de l'entrée de ville par la route de Vevey (Mesure Valtraloc)
- Amélioration de l'infrastructure routière par l'aménagement d'un nouveau pont sur la Veveyse depuis le Sud du chemin des Artisans, en lien avec le renouvellement urbain du secteur et le réaménagement de la traversée centre.)

B) Principes proposés pour le PDCant

Périmètre compact de l'agglomération

Les territoires et sites prioritaires pour l'urbanisation sont : l'agglomération compacte répartie sur 13 communes, le centre cantonal de Vevey-Montreux, les centres régionaux de Villeneuve et de Châtel-St-Denis ainsi que 9 secteurs stratégiques d'agglomération.

Châtel St-Denis représente un secteur stratégique d'agglomération ainsi qu'un centre régional au niveau cantonal.

Le développement des secteurs stratégiques sera concrétisé aux conditions suivantes :

- un concept intercommunal cohérent ;
- une très bonne accessibilité par les transports publics et les transports individuels ;
- une composition urbaine devant s'intégrer aux lieux et aux contextes existants et pouvant affirmer une nouvelle centralité, un nouveau pôle d'excellence, un quartier urbain de qualité ;
- la promotion d'une qualité architecturale et environnementale accrue et d'espaces publics conviviaux ;
- la requalification des grands axes routiers en voies urbaines avec vitesse adaptée ;
- la recomposition globale et cohérente du réseau routier au profit des transports publics, des piétons et des vélos.
- la valorisation des valeurs naturelles et paysagères présentes dans le secteur.

Secteurs stratégiques repris dans le PDCant

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

Le développement de chaque site stratégique est traité spécifiquement dans le cadre des chantiers de mise en œuvre du PA Rivelac, des schémas directeurs ou des documents en faisant office.

Fiche URB-Communes	Coordination avec les planifications communales

Le projet d'agglomération définit une conception du développement du territoire et de l'accessibilité multimodale que les communes ont validée. Dès l'acceptation du PA Rivelac par la Confédération, les communes s'engagent à reprendre la conception du projet d'agglomération dans les révisions de leurs outils de planification.

Enjeux :

Le PA Rivelac définit dans les grandes lignes l'accessibilité multimodale, les secteurs de développement et les secteurs dont le développement doit être mesuré et/ou qualifié. Le PA Rivelac définit également le périmètre compact dans lequel le développement est prioritaire conformément au plan directeur cantonal vaudois. Cette délimitation traduit la volonté de délimiter un territoire "fonctionnel" qui inclut les secteurs déjà construits ou tout au moins légalisés et les zones intermédiaires ou les zones à développer par plan spécial répondant aux critères de centralité.

La densification des territoires inclus dans le périmètre compact de l'agglomération est un objectif qui devra se traduire ensuite par l'adaptation des planifications directrices communales (PDCOM, PAL), des plans d'affectation (PGA; PPA PAZ) et des règlements de zones (coefficients d'utilisation du sol, règlements de construction, règlements du stationnement, etc.) lors de la révision de ces outils.

Objectifs :

- 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.

Coordination :

- Approfondissements des concepts d'exploitation TIM, TP et MD
- Approfondissement du concept stationnement
- Approfondissement du concept urbanisation (via les chantiers des secteurs stratégiques)
- Approfondissement du concept paysage/environnement (via le chantier paysage/environnement)

Adaptations des planifications communales

- Adaptation des PDCom/PAL en intégrant des mesures du projet d'agglomération.
- Révision des documents de planification communaux (PGA/PAZ, PPA, PQ, PDL) selon les modalités de densification définies dans le concept urbanisation et le périmètre compact du projet d'agglomération.
- Révision des règlements de construction des zones en prenant en compte le dimensionnement de la zone à bâtir (cf. mesure A11 du PDCn dans le Canton de Vaud).

Chantier URB 1	Vevey : secteur gare-funiculaire

Constat critique :

Au Nord des voies CFF, ce se secteur postindustriel est en grande partie en l'état de friche alors qu'il occupe une situation privilégiée entre la gare de Vevey et la halte de Vevey-Funi.

Objectifs généraux :

Développer une urbanisation dense et mixte pour renforcer le pôle d'habitat-emploi majeur d'agglomération proche de la gare. Réaménager la gare de Vevey et envisager une halte RER à Vevey-Funi. Aménager les interfaces et valoriser l'espace public.

Etat de la planification, données de base :

- PPA Cour-aux-Marchandises, en cours
- Etude préliminaire et ateliers exploratoires pour la revalorisation du secteur gare (Nord et Sud de la gare), Ville de Vevey, 2011
- Plan de mobilité et d'urbanisme intégré, Ville de Vevey, 2011
- Etude d'impact OPAM Cour-aux-Marchandises, 2010
- Concours de projet Cour-aux-Marchandises, 2009

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Restructuration et densification urbaine au Nord des voies CFF en respectant les éléments identitaires du site
- Développement et mise en valeur de nouveaux quartiers mixtes (habitat/activité)
- Aménagement d'un espace public convivial, cohérent et mis en réseau avec les espaces publics de la ville
- Favoriser la qualité urbanistique et architecturale par des procédures de mise en concurrence

Paysage :

Elaboration d'un concept paysager global et cohérent pour l'ensemble du secteur, qui rende lisible la topographie et le grand paysage, par exemple :

- Maintien des ouvertures sur le grand paysage : protéger les vues sur le lac, les Alpes et les Préalpes, privilégier les belvédères sur le lac
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Prolongation et renforcement de la végétation accompagnant les cours d'eau (Veveyse et ruisseau de la Bergère)
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant rives, parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en place d'arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances

Mobilité :

- Réaménagement de la gare de Vevey (GoldenPass et nouveau quai RER)
- Etude d'opportunité pour l'implantation d'une nouvelle halte RER à Vevey-Funi
- Aménagement de l'interface principale de la gare de Vevey et de l'interface régionale de Vevey-Funi et prise en compte du concept d'exploitation TP (nouveau réseau bus)
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD, favoriser les franchissements des voies
- Réaménagement des routes cantonales (route de Corseaux, av. Général-Guisan et route de Châtel-St-Denis) en priorisant les TP et la MD

Affectation, densité :

- Secteur mixte habitat/activité de forte densité (headquarters, entreprises de haute technologie - recherche, administration publique et privée)
- Potentiel Moulins-de-la-Veveyse (hypothèse) : 800 habitants et 250 emplois
- Potentiel Cour-aux-Marchandises (hypothèse) : 700 habitants et 300 emplois
- Potentiel Bosquets (étude préliminaire) : 200 habitants, 300 emplois
- Potentiel Vevey-Funi : non défini

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
Revalorisation de l'entrée Ouest de l'agglomération : Corseaux : projet de déplacement de la RC780a, valorisation des parcelles autour de la halte de Vevey Funi Vevey : réaménagement de la RC780a		Vevey, Corseaux, Service des routes (VD), CFF, VMCV, GoldenPass
Concept de développement du RER vaudois, étude d'opportunité de nouvelles haltes ferroviaires		Service de la mobilité (VD), CFF

Coordination :

Lien avec mesures : P10, 11.03, 15.06, 15.07, 15.08, 41.17, 20.06, 21.03, 21.09, 21.11, 21.12, 21.13, 23.02, 23.03, 30.01, 41.17, 41.18, 41.28, 42.04

Concept d'exploitation TP

Concept d'exploitation TIM

Etude d'opportunité sur le prolongement du RER vaudois et la création de nouvelles haltes RER

Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD

Concept d'exploitation et d'aménagement MD

Chantier URB 2	Clarens : secteur gare

Constat critique :

Au Sud des voies CFF, ce secteur est en grande partie en l'état de friche alors qu'il occupe une situation privilégiée à côté de la gare de Clarens et de l'un des quartiers les plus dense de la ville des deltas.

Objectifs généraux :

Développer une urbanisation dense et mixte pour renforcer le pôle d'habitat-emploi majeur d'agglomération proche de la gare.

Etat de la planification, données de base :

- Schéma directeur d'aménagement, 1993 schéma sectoriel Clarens gare – plan directeur communal
- Révision du plan général d'affectation 2007

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Densification et reconversion urbaine de part et d'autre des voies CFF.
- Mise en valeur du quartier par un développement mixte (habitat/activité)
- Favoriser la qualité architecturale des nouveaux bâtiments par des procédures de mise en concurrence et l'application du processus participatif
- Aménagement d'un espace public convivial, cohérent et travaillé avec la population

Paysage :

Elaboration d'un concept paysager global et cohérent pour l'ensemble du secteur, qui rende lisible la topographie et le grand paysage, par exemple :

- Maintien des ouvertures sur le grand paysage : protéger les vues sur le lac, les Alpes et les Préalpes, privilégier les belvédères sur le lac
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Prolongation et renforcement de la végétation accompagnant les cours d'eau (Baye de Clarens)
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant rives, parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en place d'arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances (lumières)
- Mise en valeur du patrimoine bâti du château des Crêtes en dégageant et en maintenant non bâti son parc et ses vignes.

Mobilité :

- Aménagement de l'interface régionale de la gare de Clarens
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD
- Réaménagement de la route cantonale (rue Gambetta) en priorisant les TP et la MD

Affectation, densité :

- Secteur mixte habitat/activité de forte densité (headquarters, entreprises de haute technologie - recherche, administration publique et privée, EMS)
- Potentiel Nord et Sud des voies, selon révision du PGA zone urbaine : 250 hab.-empl. pour 2 ha (hypothèse : 100 habitants et 150 emplois)

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
Réouverture de la salle d'attente, sécurisation du passage sous-voies ; réhabilitation et optimisation des volumes post-industriels existants ; anticipation de la réhabilitation des parcelles communales en compatibilité avec le collège de Clarens.	2015-2016	CFF, Commune de Montreux, propriétaires privés
Coordinations avec les CFF; mise en valeur de l'utilisation des parcelles communales ; cohérence de l'urbanisation et des aménagements entre l'amont et l'aval des voies CFF – concept d'ensemble ; transversalité et perméabilité du site.	2015-2016	CFF, Commune de Montreux, propriétaires privés
Coordination : Lien avec mesures : 15.04, 41.22 Concept d'exploitation TP Concept d'exploitation TIM Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD		

Chantier URB 3	Montreux : secteur gare-centre

Constat critique :

Entre l'av. de la Gare et l'av. des Alpes se trouvent quelques parcelles postindustrielles et la plate-forme ferroviaire pouvant être réaffectées et construites en respectant les qualités urbanistiques du lieu

Objectifs généraux :

Développer une urbanisation dense et mixte pour renforcer le pôle d'habitat-emploi majeur d'agglomération proche de la gare. Valoriser la position stratégique, aménager l'interface multimodale et valoriser l'espace public.

Etat de la planification, données de base :

- Pré-étude réaménagement de la plateforme de la Gare de Montreux - 2011
- Diagnostic place de la Gare et av. des Alpes - 2008

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Réhabilitation des volumes post-industriels et création de nouvelles surfaces au centre de Montreux, stratégiquement situées par rapport aux contextes économique, social et de mobilité.
- Combler la césure physique constituée par la plateforme ferroviaire en prolongeant l'urbanisation composée de strates successives propres à Montreux
- Développement de programmes mixtes (habitat/activité/administration publique et privée)
- Aménagement d'un espace public et d'une interface multimodale conviviaux, sécurisés et cohérents
- Favoriser la qualité urbanistique et architecturale par une réflexion globale et des procédures de mise en concurrence

Paysage :

Elaboration d'un concept paysager global et cohérent pour l'ensemble du secteur, qui rende lisible la topographie et le grand paysage, par exemple :

- Maintien des ouvertures sur le grand paysage amont et aval : protéger les vues sur le lac, les Alpes et les Préalpes, les hauts de Montreux, privilégier les belvédères sur le lac
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant rives, parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc.
- Développement volontaire d'un réseau dense et continu de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en place d'arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances (lumières)
- Mise en valeur du patrimoine bâti (hôtels, etc.) notamment en cherchant à dégager les constructions importantes en situation de belvédère

Mobilité :

- Aménagement de l'interface principale de la gare de Montreux et prise en compte du concept d'exploitation TP (nouveau réseau bus)
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD

Affectation, densité :

- Secteur mixte habitat/activité de forte densité (headquarters, entreprises de haute technologie - recherche, administration publique et privée, équipement culturel)
- Potentiel plateforme ferroviaire : 500 hab.-empl./ha (hypothèse : +200 hab, + 300 emp)

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
Finalisation et vérification du concept d'aménagement de la pré-étude ; élaboration du document d'affectation sur la base d'un concours d'urbanisme ou de la pré-étude ; anticipation de la localisation de l'urbanisation dans les centres couplées à une interface de transports multimodale ; réaménagement de la place de la Gare sur la base du diagnostic effectué en 2008, en coordination avec le réaménagement de la plate-forme ferroviaire.		
Coordination avec le GoldenPass, l'OFT, les CFF et les services cantonaux		
Coordination : Lien avec mesures : 15.03, 41.05 Concept d'exploitation TP Concept d'exploitation TIM Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD		

Chantier URB 4	Villeneuve : secteur gare

Constat critique :	Objectifs généraux :
Plusieurs parcelles directement attenantes à la gare, profitant donc d'une situation privilégiée sont aujourd'hui encore libres de construction.	Développer une urbanisation dense et mixte pour renforcer le pôle d'habitat-emploi majeur d'agglomération proche de la gare. Aménager l'interface et valoriser l'espace public.

Etat de la planification, données de base :

- PDL Villeneuve, 2011

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Urbanisation des terrains libres autour de la gare de Villeneuve
- Développement d'un quartier mixte (habitat/activité)
- Aménagement d'un espace public convivial, cohérent et mis en réseau avec les espaces publics de la ville
- Favoriser la qualité urbanistique et architecturale par des procédures de mise en concurrence

Paysage :

Elaboration d'un concept paysager global et cohérent pour l'ensemble du secteur, qui rende lisible la topographie et le grand paysage, par exemple :

- Maintien des ouvertures sur le grand paysage : protéger les vues sur le lac, les Alpes et les Préalpes, privilégier les belvédères sur le lac
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant rives, parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc. et reliant notamment la rive au coteau viticole.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en place d'arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances
- Mise en valeur du patrimoine bâti de l'église Saint-Paul notamment (repère visuel pour la gare)

Mobilité :

- Aménagement de l'interface régionale de la gare de Villeneuve et prise en compte du concept d'exploitation TP (nouveau réseau bus)
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD, favoriser les franchissements des voies

Affectation, densité :

- Secteur mixte habitat/activité de moyenne à forte densité (headquarters, entreprises de haute technologie – recherche, administration publique et privée)
- Potentiel PDL (SBP et affectations donnés) : 400 habitants et 500 emplois

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
PDL en cours d'approbation	2011	Commune, Canton, CFF, VMCV

Coordination :

Lien avec mesures : 13.01, 15.09, 41.10

Concept d'exploitation TP

Chantier URB 5	Fontanivent Chernex : secteur nouvelle halte GoldenPass

Constat critique :

De nouvelles mises en zone à bâtir sont effectuées sur le plateau de Fontanivent attenantes à la voie ferrée GoldenPass en compensation à d'autres zones mal accessibles déclassées. Il manque cependant une halte.

Objectifs généraux :

Développer une urbanisation relativement dense, mixte orientée habitat autour d'une nouvelle halte GoldenPass. Densifier au sein du périmètre compact les villages des coteaux.

Etat de la planification, données de base :

- Avant-projet nouvelle halte GoldenPass, en cours

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Développement d'un quartier mixte (habitat/activité) orienté vers de l'habitat au Nord de la future halte ferroviaire
- Aménagement d'un espace public convivial et cohérent
- Favoriser la qualité urbanistique et architecturale par des procédures de mise en concurrence

Paysage :

Elaboration d'un concept paysager global et cohérent pour l'ensemble du secteur, qui rende lisible la topographie et le grand paysage, par exemple :

- Maintien des ouvertures sur le grand paysage : protéger les vues sur le lac, les Alpes et les Préalpes, privilégier les belvédères sur le lac
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Prolongation et renforcement de la végétation accompagnant les cours d'eau (affluent de la Baye de Clarens)
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant rives, parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc. et reliant notamment le parc de la Riviera en aval aux montagnes en amont.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en place d'arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances

Mobilité :

- Création d'une nouvelle halte GoldenPass et aménagement des cheminements d'accès
- Renforcement du maillage TP avec le prolongement de la ligne de bus Montreux - Les Taux jusqu'au village de Chernex
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD
- Aménagement des accès TIM au secteur depuis le réseau supérieur

Affectation, densité :

- Secteur mixte habitat/activité orientée habitat de moyenne densité
- Potentiel nouvelle halte (hypothèse) : 500 habitants, 100 emplois
- Potentiel Chernex (hypothèse) : 200 habitants, 50 emplois

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
À planifier		

Coordination :

Lien avec mesures 11.02 et 13.02

Concept d'exploitation TP

Chantier URB 6	Châtel-St-Denis : secteur gare et zones d'activités

Constat critique :

La gare de Châtel-St-Denis doit être déplacée vers l'Ouest de la ville. Cette opération va libérer une surface stratégique en plein centre.

Les réserves de zones d'activités de la commune sont encore importantes et stratégiques pour l'ensemble de l'agglomération.

Objectifs généraux :

Développer une urbanisation dense et mixte pour renforcer le pôle d'habitat-emploi au centre sur les futures friches et proche de la nouvelle gare.

Développer les zones d'activités de la commune en favorisant une certaine mixité et en synergie avec les secteurs vaudois et notamment La Veyre-Fenil.

Etat de la planification, données de base :

- Etude TPF déplacement gare, 2011

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Requalification et urbanisation des surfaces libérées par le chemin de fer en plein centre
- Développement d'un nouveau quartier mixte (habitat/activité) vers la nouvelle gare
- Favoriser la qualité urbanistique et architecturale de ces deux nouveaux quartiers par des procédures de mise en concurrence
- Aménagement des espaces publics en continuité avec ceux de la localité
- Urbanisation des zones d'activités en optimisant l'usage du sol

Paysage :

Elaboration d'un concept paysager global et cohérent pour l'ensemble du secteur, qui rende lisible la topographie et le grand paysage, par exemple :

- Maintien des ouvertures sur le grand paysage : protéger les vues sur les montagnes
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Prolongation et renforcement de la végétation accompagnant les cours d'eau (Veveyse, Tatrel, ruisseau de Pr. Grenuj et ruisseau de la Gurla)
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc. et reliant notamment les deux côtés de la vallée.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en place d'arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances
- Mise en valeur de la colline de Pra de Plan, espace de grande valeur écologique avec un potentiel important d'espace vert public alentour

Mobilité :

- Aménagement de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis et de l'interface régionale
- Mise en place d'une nouvelle liaison TP (RER routier) via autoroute Châtel-St-Denis-gare – zones d'activités de Châtel – Zones d'activités de La Veyre – Vevey-gare)
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD
- Réaménagement des routes cantonales en traversée du centre (routes de Vevey et de Coula, av. de la Gare) en priorisant les TP et la MD

Affectation, densité :

- Centre-Gare : Secteur mixte habitat/activité de moyenne-forte densité (administration publique et privée)
  Potentiel (hypothèse) : 200 habitants, 100 emplois
- Zones d'activités : zones prioritairement vouées à l'emploi (haute technologie – production, administration privée et évent. artisanat avec grandes unités et commerces lourds)
  Potentiel (hypothèse) : 500 habitants, 1'900 emplois

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
À planifier		
Mandat d'étude parallèle sur le déplacement de la gare et le projet de développement du secteur centre-gare	2012	Commune, TPF

Coordination :

Lien avec mesures : toutes mesures à Châtel-St-Denis

Concept d'exploitation TP

Concept d'exploitation TIM

Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD

Concept d'exploitation et d'aménagement MD

Chantier URB 7	La Veyre et Fenil : zones d'activités et entre-deux paysager

Constat critique :

Les zones d'activités existantes de La Veyre et de Fenil ainsi que la future zone d'activités des Toveyres doivent s'étendre à l'avenir dans un contexte de haute valeur paysagère. Ces zones ne sont pas desservies par les TP.

Objectifs généraux :

Développer qualitativement ces zones d'activités en synergie avec les zones de Châtel-St-Denis.

Urbaniser parcimonieusement les nouvelles zones en préservant au maximum l'espace vert ouvert de l'entre-deux paysager.

Aménager l'entre-deux paysager

Desservir ces zones avec des TP structurants.

Etat de la planification, données de base :

- PPA Fenil (Développement de Merck Serono)

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Densification des zones de La Veyre sises au Nord de l'autoroute avec un soin paysager particulier
- Implantation de quelques objets architecturaux de qualité et de moindre emprise dans l'extension de la zone de Fenil et des Toveyres
- Développement de la Veyre Derrey et de Pré-Blanc à l'image d'un parc d'activités de qualité inséré délicatement dans un grand espace vert, c-à-d en développant des activités ou des équipements à caractère exceptionnel qui respectent le cadre paysager particulier
- Aménagement d'espaces de loisirs, d'espaces publics dans la continuité de l'entre-deux paysager
- Favoriser la qualité architecturale et l'insertion paysagère des extensions par des procédures de mise en concurrence

Paysage :

- Fenil et Toveyres : préservation et renforcement de la végétation accompagnant la Veveyse
- Fenil et Toveyres : concentration du bâti sur des bandes longeant les courbes de niveaux, la voirie et les cordons boisés. Traitement avec soin : organisation par séquences sensibles à la topographie très particulière du site. Respect des continuités biologiques
- Veyre Derrey et Pré-Blanc : élaboration d'un concept paysager global afin de rendre lisible la topographie et le grand paysage (larges dégagements sur le lac, les Alpes et les coteaux, arborisations structurantes, importants espaces libres accessibles au public, emprise limitée des voiries et du stationnement en surface, limitation du cloisonnement physique par clôtures ou haies, continuités des cheminements publics à travers la zone, etc.)
- Protection des qualités naturelles et paysagères de l'entre-deux paysager : maintien de grands espaces ouverts qui permettent un dégagement sur le grand paysage (lac, Alpes, coteaux) et sur l'intérieur du l'espace vert (grands domaines, vignes, alignements d'arbres, patrimoine bâti, etc.)
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines (arborisations structurantes et continues, cohérence des essences et des ambiances, etc.)
- Création d'espaces publics ouverts dans l'entre-deux paysager, afin de créer un réseau d'espaces publics intégrant parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc. et reliant les côtés aval et amont du parc.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces

Mobilité :

- Mise en place d'une nouvelle liaison TP (RER routier) via autoroute Châtel-St-Denis-gare – zones d'activités de Châtel – Zones d'activités de La Veyre – Vevey-gare)
- Mise en place d'une desserte directe des zones par une liaison TP structurante reliant directement Vevey-gare – Toveyres – La Veyre – Fenil
- Mise en place de la liaison MD d'agglomération de l'entre-deux paysager entre Veyre d'Errey – La Veyre – Pré-Blanc – halte Hauteville – Hauteville – La Crause
- Réaménagement avec traitement paysager de la route du Rio Gredon

Affectation, densité :

- Fenil : Secteur paysager orienté activités faible à moyenne densité (par rapport à l'ensemble du sect.) (Haute technologie – recherche et évent. artisanat, administration privée/publique de faible importance)
  Potentiel (hypothèse) : 500 emplois
- Toveyres : Sect. paysager orienté activités faible à moyenne densité (par rapport à l'ensemble du sect.) (artisanat)
  Potentiel (hypothèse) : 200 emplois
- Verre d'Errey et Pré-Blanc : parc d'activités intégrés dans le paysage (haute technologie – recherche, clinique et évent. administration privée/publique)
  Potentiel (hypothèse) : 200 habitants, 2'500 emplois

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
À planifier. Première étude envisagée en 2012		Communes, Canton (SDT; GOP, SM), Promove

Coordination :

Lien avec mesures : 20.09, 21.04, 21.05, 21.07, 21.08, 21.14, 22.04, 22.05, 41.19

Concept d'exploitation TP

Concept d'exploitation TIM

Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD

Concept d'exploitation et d'aménagement MD

Chantier paysage

Chantier URB 8	Haut-Lac : PPA des Fourches, Rennaz et hôpital Riviera-Chablais, zone industrielle de Villeneuve actuelle, Sud de Villeneuve

Constat critique :

Les planifications actuellement en cours (PPA des Fourches, construction du nouvel hôpital Riviera-Chablais, Rennaz Demain, densification de la zone industrielle de Villeneuve) sont sectorielles. Elles prennent en compte les contraintes locales mais ne répondent pas à un concept de développement cohérent, global et coordonné. Les nouvelles infrastructures de transport à aménager ne peuvent aujourd'hui pas prétendre à une efficacité optimale, étant donné le caractère extensif et peu dense des extensions urbaines prévues.

Objectifs généraux :

Etudier les potentiels d'améliorations de la planification actuelle de façon commune et en adéquation avec le concept urbain développé dans le PA Rivelac. Développer l'emploi dans une certaine mixité avec du logement et une qualité urbaine. Viser une meilleure coordination urbanisation/transports et ainsi une meilleure efficacité des nouvelles infrastructures.

Toujours dans la vision de développement globale, étudier la possibilité de restructurer la zone d'activité et commerciale et d'étendre l'urbanisation au Sud de Villeneuve en prenant en compte les contraintes environnementales. Etudier l'opportunité d'implanter une nouvelle halte RER.

Etat de la planification, données de base :

- Jonction de Villeneuve, aménagements des carrefours sur la RC780, 2011
- Rennaz Demain, 2009
- PPA Les Fourches, 2000
- PPA Les Fourches et aménagement RC780, 2008

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Développement et structuration de l'urbanisation de l'ensemble du secteur selon une image directrice globale (structuration nouvelle sur une nouvelle halte ferroviaire et un nouvel axe fort sur rue des Remparts)
- Densification et reconversion progressive de la zone industrielle et commerciale de Villeneuve
- Préservation de terrains disponibles pour les affectations stratégiques souhaitées
- Densification en coordination avec la capacité des infrastructures de transports (avec ou sans nouvelle halte ferroviaire)
- Développement de quartiers mixtes (habitat/activité) dans le prolongement de la ville des deltas (ZI de Villeneuve, PPA des Fourches entre RC780a et voies CFF, Rennaz)
- Favoriser la qualité urbanistique et architecturale de ces nouveaux quartiers par des procédures de mise en concurrence
- Aménagement et structuration de l'espace public, support des liaisons MD
- Etude de l'opportunité du développement du Sud de la zone industrielle de Villeneuve (Confrérie, Jaquetan) selon faisabilité d'une nouvelle halte ferroviaire, contraintes environnementales, etc.

Paysage et nature :

- Prise en compte des dangers naturels et des zones d'assolement dans l'étude des zones potentiellement urbanisables
- Protection des qualités naturelles et paysagères de la réserve des Grangettes et de ses abords. Concentration du bâti en pied de coteau en poursuivant autant que possible la logique de la ville des deltas.
- Protection des qualités naturelles et paysagères de la plaine du Rhône: maintien du paysage ouvert et agricole (la plaine comme le Léman !). Qualifier les limites entre bâti et zone agricole.
- Elaboration d'un concept paysager global qui rende lisible la topographie et le grand paysage (arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances, espaces libres, etc.)
- Préservation et renforcement du réseau de gestion des eaux de pluie à ciel ouvert, à l'image du nouveau

canal en cours de projet entre le village de Rennaz et les Grangettes, en limite d'urbanisation.

- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Intégration du corridor à faune d'importance nationale reliant montagnes et réserve des Grangettes
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc. et reliant notamment le lac à la plaine agricole en passant par les Grangettes.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en valeur du patrimoine bâti et culturel du village traditionnel de Rennaz et son château

Mobilité :

- Etude de l'opportunité d'une nouvelle halte ferroviaire au Sud de Villeneuve
- Etude du prolongement de l'axe fort trolleybus par la rue des Remparts
- Desserte TP de la zone industrielle de Villeneuve
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD
- Réaménagement de la route cantonale (RC780a route du Simplon) en priorisant les TP et la MD
- Aménagement d'un nouvel accès Sud à la zone industrielle de Villeneuve

Affectation, densité :

- ZI Villeneuve : Secteur d'activités et mixte (logements/activités) de moyenne-forte densité (industries traditionnelles, entreprises de haute technologie – production, administration privée, services aux entreprises et évent. artisanat)
  Potentiel : non défini
- PPA Les Fourches : Secteur d'activités et mixte (logements/activités) de moyenne densité (industries traditionnelles, entreprises de haute technologie – production, administration privée, services aux entreprises et évent. artisanat)
  Potentiel : 1'200 habitants, 1'600 emplois
- Hôpital Riviera-Chablais et Rennaz demain : Secteur d'activités et mixte de moyenne densité (hôpital, services aux entreprise)
  Potentiel : 450 habitants, 1'400 emplois
- Sud de la ZI de Villeneuve : Secteur d'activités de moyenne densité (industries traditionnelles, entreprises de haute technologie – production et évent. artisanat, stockage)
  Potentiel : non défini

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
Etude de requalification et densification de l'Est des voies ferrées dans la vision du projet d'agglomération		Villeneuve
Etude de restructuration et de densification du développement de l'Ouest des voies ferrées (densifications). Vérification nécessaire avec les capacités de l'infrastructure de transports (notamment routière).		Villeneuve, Noville, Rennaz, Syndicat des Fourches
Concept de développement du RER vaudois, étude d'opportunité de nouvelles haltes ferroviaires		Service de la mobilité (VD), CFF

Coordination :

Lien avec mesures : 13.01, 20.10, 20.11, 20.12, 21.15, 21.17, 21.18, 21.19, 40.03, 41.13, 41.16, 41.25

Etude d'opportunité sur le prolongement du RER vaudois et la création de nouvelles haltes RER

Concept d'exploitation TP

Concept d'exploitation TIM

Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD

Concept d'exploitation et d'aménagement MD

Chantier URB 9	Roche : ancienne cimenterie et secteur gare

Constat critique :

La commune de Roche souhaite requalifier et redévelopper le site de l'ancienne cimenterie pour de la haute technologie. Aujourd'hui ce projet n'est pas encore coordonné avec une accessibilité TP. Une halte ferroviaire existe mais n'est plus desservie (sauf exceptions) et borde une grande partie de terrains libres en zone intermédiaire.

Objectifs généraux :

Etudier l'opportunité de développer l'activité et une certaine mixité à Roche en synergie avec les autres secteurs stratégiques de l'agglomération. Y développer l'activité la plus adaptée et en adéquation avec les concepts Urbanisation et Paysage/Nature.

Etudier l'opportunité d'urbaniser en intégration paysagère une partie des terrains en zone intermédiaire connectés à la halte ferroviaire si cette dernière peut à nouveau être desservie.

Etat de la planification, données de base :

Cahier des charges pour une étude de définition du site

Principes d'aménagement :

Urbanisation :

- Développement prioritaire de l'urbanisation à proximité de la halte ferroviaire, mais à condition que celle-ci puisse être à nouveau desservie et en veillant à respecter les valeurs paysagères (continuité de la grande plaine agricole) et l'intégration dans le site
- Privilégier l'ancienne cimenterie faiblement desservie des TP pour l'activité extensive et moins fortement génératrice d'emplois
- Etudier l'ensemble du site par une procédure de mise en concurrence pour favoriser la qualité urbanistique, architecturale et paysagère

Paysage et nature :

- Prise en compte des dangers naturels et des zones d'assolement dans l'étude des zones potentiellement urbanisables
- Protection des qualités naturelles et paysagères de la plaine du Rhône: maintien du paysage ouvert et agricole (la plaine comme le Léman !). Concentration du bâti en pied de coteau en poursuivant autant que possible la logique de la ville des deltas. Qualifier les limites entre bâti et zone agricole.
- Maintien de l'espace ouvert agricole sur les terrains de Mottex afin de conserver les implantations distinctes de Villeneuve-Rennaz et de Roche.
- Elaboration d'un concept paysager global qui rende lisible la topographie et le grand paysage (arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances, espaces libres, etc.)
- Mise en relation des nouveaux aménagements avec les entités et structures paysagères majeures existantes et voisines.
- Liaisons des espaces publics existants et nouveaux afin de créer un vrai réseau d'espaces publics intégrant parcs, places, squares, promenades, places de jeux, cimetières, etc.
- Développement volontaire d'un réseau dense de mobilité douce à travers ces espaces
- Mise en valeur du patrimoine bâti et culturel du village traditionnel de Roche

Mobilité :

- Etude de l'opportunité du prolongement du RER en direction d'Aigle et d'une nouvelle desserte de la halte ferroviaire de Roche
- Assurer la continuité du maillage urbain support des liaisons MD notamment entre la halte ferroviaire et le village
- Réaménagement de la route cantonale (RC780a route du Simplon) en priorisant les TP et la MD

Affectation, densité :

- Ancienne Cimenterie : Secteur d'activités extensives (stockage, construction)
  Potentiel : > 1'000 emp. si haute technologie (hypothèse), <100 emp. si activité extensive (hypothèse)
- Secteur gare : Secteur d'activités et mixte (construction, artisanat)
  Potentiel (hypothèses) : 300 habitants, 400 emplois

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
Etude de définition du site de Roche comme secteur stratégique	2012	Commune de Roche, Canton de Vaud (GOP), Aige Région
Suite à planifier		

Coordination :

Lien avec mesures : 20.07, 41.12, 41.26, 42.02

Etude d'opportunité sur le prolongement du RER vaudois et la création de nouvelles haltes RER

Concept d'exploitation TP

Concept d'exploitation TIM

Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD

Concept d'exploitation et d'aménagement MD

Chantier PAYSAGE ENVIRONNEMMENT	**Préservation et mise en valeur des qualités paysagères et naturelles de l'agglomération**

Constat critique :

Le paysage et la nature de l'agglomération Rivelac sont un atout majeur pour la région, or les grands espaces paysagers et naturels qui subsistent sont fragiles, car fragmentés par l'extension insuffisamment maîtrisée du bâti. Leurs limites sont soumises à une forte pression urbaine et leur avenir est donc en péril.

Objectifs généraux :

Préserver et mettre en valeur les qualités paysagères et naturelles de l'agglomération. Respecter l'espace ouvert et les caractéristiques de chaque entité.

Définir un **projet nature et paysage** à coordonner avec les études en cours et à venir de toutes les collectivités, fixant les règles qui permettent d'assurer les continuités paysagères, biologiques, piétonnes et visuelles définies dans le concept nature/paysage.

Etat de la planification, données de base :

- Etat des lieux et concept Nature/Paysage du présent document, 2011

Principes :

Réaliser un diagnostic approfondi de chaque entité paysagère et naturelle afin de vérifier, préciser et valider les limites définies dans le concept nature/paysage.

Mandater des études sectorielles afin de définir des mesures précises pour les différentes entités identifiées au sein de l'agglomération (cf. carte du concept Nature / paysage). Les réflexions qui devront être menées sont notamment les suivantes :

Grandes entités agricoles

- Modification des documents directeurs afin de garantir la non constructibilité de l'entité agricole.
- Elaboration d'un **projet agricole d'agglomération** qui confirme l'activité de production de biens agricoles de qualité et la fonction sociale de l'espace rural. Par exemple, encourager des projets de diversification de l'agriculture et de consommation locale de saison (agriculture de proximité, vente directe de produits locaux, etc.)
- Lancement d'une démarche visant à la mise en œuvre de plusieurs projets de réseaux écologiques selon l'OQE, notamment dans les secteurs les plus riches (réserve des Grangettes, coteaux) pour mettre en valeur et renforcer la valeur paysagère et naturelle des espaces agricoles.

Entre-deux paysager

- Définition et approbation de l'existence et du périmètre de l'entre-deux paysager et modification des documents directeurs afin de garantir sa non constructibilité, à l'exception des zones d'activités de la Veyre Derrey, de Pré-Blanc et des Toveyres (voir fiche de chantier urbanisation URB 7). Préciser son statut dans les documents directeurs.
- Elaboration d'un **projet pour l'entre-deux paysager** (grand espace multifonctionnel et de rencontre de l'agglo), qui réalise un diagnostic détaillé des valeurs naturelles et paysagères actuelles, qui définisse des objectifs, puis qui étudie notamment l'implantation d'activités publiques, de loisirs, sportives, etc. en relation avec le maintien du paysage ouvert (conservation des dégagements sur le grand paysage) et la conservation du patrimoine naturel, culturel et bâti (domaine du château de Huateville d'importance nationale, domaine de Jolimont, etc.). Tenir compte de l'importance de l'autoroute traversant ce grand espace ouvert en prolongation de Lavaux.
- Réflexion sur les possibilités de maintien et de renforcement de l'activité agricole et viticole au sein de l'entre-deux paysager et sur le développement de projets de plantages, jardins partagés, vente directe, auto cueillette, etc.

- Elaboration d'un réseau de promenades et autres liaisons de mobilité douce au sein de l'espace vert.
- Attention particulière à porter sur l'intégration des constructions exceptionnelles, en établissant des règles urbanistiques strictes qui tiennent compte du cadre paysager vert ouvert (voir fiche de chantier urbanisation URB 7).

Cours d'eau boisés

- Reconnaissance des espaces adjacents aux cours d'eau, notamment les cordons boisés, et modification des documents directeurs afin de garantir leur non constructibilité.
- Etablissement d'un **programme de remise à ciel ouvert et/ou renaturation de cours d'eau**, qui définissent un état actuel des cours d'eau de l'agglomération, identifie les secteurs à revitaliser, les obstacles à supprimer et définisse des priorités d'investissement pour ces prochaines années.
- Etablissement d'un plan de gestion forestier pour les cordons boisés des cours d'eau : renforcements (plantations) nécessaires, entretien à réaliser,…
- Définition de principes pour l'intégration de la gestion des eaux à ciel ouvert dans les projets d'urbanisation à venir.

Maillage d'espaces publics (parcs et domaines)

- Elaboration d'un **projet de maillage dense d'espaces publics** et d'espaces verts publics/privés à l'échelle de l'agglomération, intégrant espaces existants et futurs, reliés par le réseau de mobilité douce.
- Développement de projets d'extension et/ou de mise en valeur des places, parcs, espaces verts publics/privés, promenades, etc. existants au sein de l'urbanisation, en particulier les espaces publics des rives du lac et entourant le patrimoine bâti.
- Projets de requalification d'axes forts de mobilité et de rues en espaces publics de qualité
- Intégration de nouveaux espaces publics généreux et de qualité dans tous nouveaux projets d'urbanisation/densification
- Organiser une planification à long terme de la gestion et de l'entretien de ces espaces
- Connexion de ces espaces (existants et nouveaux) aux entités paysagères (entre-deux paysager, lac, montagnes, cours d'eau, espace agricole, etc.) au travers d'un réseau dense de mobilité douce dans l'ensemble de l'agglomération.
- Etablissement d'un programme pour la gestion différenciée des surfaces vertes du domaine public (entretien visant à favoriser la biodiversité sur une partie des surfaces).

Zones de transition

- Modification des documents directeurs afin de garantir la non extension des zones à bâtir se trouvant dans les zones de transition.
- Définition de principes pour l'intégration paysagère des nouvelles constructions des zones à bâtir existantes qui respectent l'espace ouvert, la topographie et les caractéristiques du site.
- Réflexion sur les démarches à entreprendre pour éviter l'abandon progressif de l'entretien de ces surfaces par les agriculteurs

Secteurs paysagers particuliers (montagnes et forêts, nids d'aigles)

- Définition de règles urbanistiques précises pour l'intégration des nouvelles constructions qui respectent l'espace ouvert, la topographie et les caractéristiques du site.
- Attention particulière à porter sur les projets de restauration/transformation/extension du patrimoine bâti.

Pour l'**ensemble du périmètre du projet d'agglomération**, il s'agit également d'initier une réflexion globale sur la problématique des couloirs et réseaux biologiques : quels sont les couloirs existants actuellement ? quelles connexions biologiques faudrait-il développer ? Quels obstacles faudrait-il supprimer ? Quelles zones réservoirs doivent être prévues ?

Actions / Démarches	Délai	Acteurs concernés
Projet agricole d'agglomération		Communes
Projet pour l'entre-deux paysager		Canton
Projet de maillage d'espaces publics		Acteurs privés et semi-privés (CFF, Goldenpass, écoles hôtelières, etc.)
Programmes de remise à ciel ouvert et/ou renaturation de cours d'eau		
Coordination : Lien avec mesures urbanisation et chantiers urbanisation Concept d'exploitation et d'aménagement des axes principaux TIM/TP/MD Concept d'exploitation et d'aménagement MD		