

mrs

Planification en transport
Développement territorial
Concepts
Analyses
Conseils

Communauté intercommunale d'équipements du Haut-Léman
Service des affaires intercommunales de la Riviera

► **t e a m +**

Feddersen & Klostermann

Projet d'agglomération Riviera Pré-étude

Rapport



Zurich et Martigny, le 11 juin 2009

Pré-étude du projet d'agglomération Riviera

Rapport final

11 juin 2009

N:\Projekte ms\224.112_Agglo_Riviera\3_Ber\Rapport_final\AggloRiviera_rapport_final_090611.doc

Mandant

Communauté intercommunale d'équipements
du Haut-Léman (CIEHL)

Service des affaires intercommunales
de la Riviera (SAI)

Colette Rossier

Tel +41 (0)21 925 52 91

Laurence Meyer de Stadelhofen

Fax +41 (0)21 925 52 10

Rue du lac 2

affaires.intercommunales@vevey.ch

CH-1800 Vevey

<http://www.sai-riviera.ch>

Mandataires

Müller, Romann & Schuppisser (mrs)

Tel +41 (0)44 245 46 00

Michel Schuppisser et Lionel Fer

Fax +41 (0)44 245 46 05

Birmensdorferstrasse 55

info@mrs-zh.ch

CH-8004 Zurich

<http://www.mrs-zh.ch>

Team+

Tel +41 (0)27 723 27 80

César Conforti

Fax +41 (0)27 723 27 88

Avenue du Simplon 17

martigny@team-plus.ch

CH-1920 Martigny

<http://www.team-plus.ch>

Feddersen & Klostermann (F&K)

Pierre Feddersen

Tel +41 (0)44 262 50 00

Neumarkt 6

Fax +41 (0)44 252 47 93

CH-8001 Zurich

p.feddersen@fkurb.ch

Experts

Roland Ribi et associés (RR&A)

INFRAS

Philippe Gentizon

Roman Frick

Table des matières

1. Introduction	1
1.1. Contexte des projets d'agglomération T/U	1
1.2. Rôle et démarche de la pré-étude du projet d'agglomération T/U	3
2. Périmètre d'étude et contexte spatial	4
2.1. Périmètre d'étude	4
2.2. Contexte spatial des agglomérations	6
2.3. Comparaisons de développement des agglomérations de l'arc lémanique	7
2.4. Etat de la planification	8
3. Constats / diagnostic	9
3.1. Données spatiales	9
Contexte géographique	9
Structure paysagère / évolution urbaine	9
Synthèse des données spatiales	10
3.2. Données Mobilité	12
Structure des déplacements	12
Transports publics (TP)	14
Mobilité douce (MD)	16
Transports individuels motorisés (TIM)	16
Stationnement	17
Synthèse des données mobilité	18
3.3. Données socio-économiques	20
Répartition spatiale des habitants et des emplois	20
Localisation des commerces, de l'équipement et des grands générateurs	24
Evolution prévue de la population	25
Capacités d'accueil et localisation	26
Evolution prévue de l'emploi	27
Localisation des développements envisagés de l'emploi	27
Typologie de l'emploi à développer	28
Synthèse des données socio-économiques	28
3.4. Forces et faiblesses de l'agglomération	29
Points forts	29
Points faibles	29
3.5. Synthèse constats / diagnostic	30

4. Conception du développement territorial / Chantiers stratégiques	32
4.1. La ville des deltas : chantier stratégique A	34
Conception générale.....	34
Pôle de la basse plaine du Rhône : Chantier A1	38
4.2. La ville des coteaux : chantier stratégique B	42
Conception générale.....	42
Pôle de développement de La Veyre : Chantier B1	46
4.3. Le grand paysage et les nids d'aigle : chantier stratégique C	50
Conception globale	50
4.4. Les campagnes à gérer	52
Pôle de Châtel-St-Denis : Chantier Châtel-St-Denis	53
5. Synthèse et recommandations finales	54
5.1. Périmètre du projet d'agglomération.....	54
5.2. Périmètre compact de l'agglomération	55
5.3. Coordination : projets communaux / projet d'agglomération T/U	56
5.4. Suite des démarches	57

LEXIQUE

AEE	Aperçu de l'état d'équipement
ARE	Office fédéral du développement territorial
CEV	Ligne de chemin de fer Vevey - Les Pléiades
IFF	Installation à forte fréquentation
ICFF	Installation commerciale à forte fréquentation
IR	Interregio (CFF)
MD	Mobilité douce
MVR	Montreux - Vevey - Riviera (Compagnie MOB)
P+R	Parc relais
P+Rail	Parc relais attenant à une gare
PDC-FR	Plan directeur cantonal fribourgeois
PDC-VD	Plan directeur cantonal vaudois
RC	Route cantonale
RE	Réseau express (CFF)
RER	Réseau express régional (CFF)
RN	Route nationale
SCRIS	Service cantonal de recherche et d'information statistiques vaudois
SDT	Service du développement territorial vaudois
SM	Service de la mobilité vaudois
SSTAT	Service statistique fribourgeois
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
TPC	Transports publics du Chablais
TPF	Transports publics fribourgeois
T/U	Transports / urbanisation

1. Introduction

1.1. Contexte des projets d'agglomération T/U

Rôle du projet d'agglomération T/U

Un projet d'agglomération T/U est à la fois un projet de développement territorial et sa coordination avec le système de transports. Il doit permettre aux agglomérations de résoudre leurs problèmes de manière coordonnée et efficace, en conformité avec les critères de durabilité. Le projet d'agglomération T/U aboutit à une série de mesures à mettre en œuvre au niveau de l'urbanisation et des transports. La Confédération participe au financement des infrastructures de transports :

- > si les exigences de base sont remplies,
- > si les critères d'efficacité sont atteints,
- > si les moyens disponibles sont suffisants.

Exigences de base

Les exigences de base sont les suivantes :

- > une démarche participative
- > une entité responsable
- > un diagnostic de la situation actuelle et une projection dans le futur
- > une prise en compte de tous les domaines
- > une évaluation des impacts et des coûts
- > un processus de mise en œuvre et de controlling.

Critères d'efficacité

Les critères d'efficacité sont les suivants :

- > amélioration de la qualité du système de transports
- > encouragement de la densification urbaine
- > augmentation de la sécurité du trafic
- > réduction des atteintes à l'environnement

Aperçu des projets d'agglomérations T/U en Suisse

A fin 2007, trente projets ont été soumis à l'ARE. Vingt-six d'entre eux répondaient aux exigences et ont donc été retenus. Ces vingt-six projets ont obtenu de taux de financement de leurs infrastructures de transports de la part de Confédération allant de 0% à 40% (50% étant le maximum théorique).

La carte suivante montre l'état d'avancement des différents projets d'agglomérations suisses à fin février 2008 :

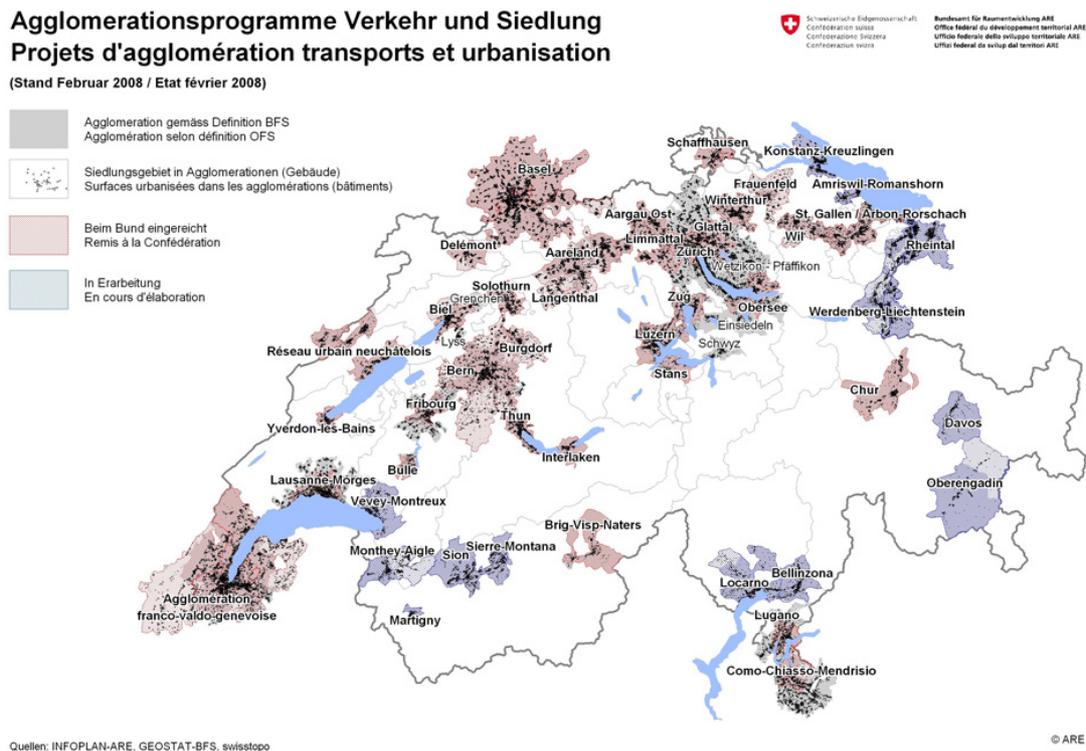


Figure 1: Projets d'agglomérations en Suisse, état février 2008 (ARE, 2008)

Échéances

Les projets d'agglomérations de la deuxième phase doivent être déposés auprès de la Confédération d'ici à fin 2011. La réalisation des infrastructures pouvant être subventionnées doit se faire entre 2015 et 2018.

1.2. Rôle et démarche de la pré-étude du projet d'agglomération T/U

Fin 2007, les dix communes de la Riviera ont décidé de lancer une pré-étude en vue d'établir un projet d'agglomération selon les directives de la Confédération pour le domaine "Transports et urbanisation".

L'objectif de la pré-étude est d'identifier les principaux problèmes et enjeux et de proposer des options de développement de l'agglomération.

Plus précisément, les mandataires se sont attachés:

- > à procéder à un certain nombre d'analyses et de constats sur la situation actuelle
- > à poser un diagnostic et à identifier les enjeux
- > à définir un scénario d'évolution (population et emplois)
- > à développer un concept de développement de l'agglomération et à proposer un programme général de mesures
- > à esquisser les principaux projets structurants

Après avoir établi, individuellement, un état des lieux avec chaque commune, les mandataires se sont attachés à définir des objectifs qualitatifs et quantitatifs de développement, en termes d'évolution de la population et des emplois. Les principaux secteurs de développement (habitat et activité) ont été localisés. Un concept général d'urbanisation a ensuite été établi, ce qui a permis d'identifier les principales mesures infrastructurelles à mettre en place.

En conclusion, la pré-étude pose les éléments suivants:

- > une proposition concernant le périmètre du projet d'agglomération,
- > un projet de développement territorial ("ville des deltas", "ville des coteaux", "grands paysages et nids d'aigles"),
- > une liste de mesures infrastructurelles et de "grands chantiers" correspondant aux secteurs prioritaires de développement.

Ces différents éléments ont été présentés aux partenaires de la pré-étude (représentants des exécutifs et des services techniques des communes, services cantonaux, ARE) en deux temps, le 28 octobre 2008 et le 6 mai 2009. Le présent rapport fait la synthèse des éléments présentés lors de ces séances.

À ce stade et sur la base des éléments présentés dans ce rapport, les municipalités sont appelées à se prononcer sur l'opportunité de poursuivre ou non l'étude, par l'élaboration d'un projet d'agglomération à présenter à la Confédération pour le 31 décembre 2011.

2. Périmètre d'étude et contexte spatial

2.1. Périmètre d'étude

Une première approche régionale a été entreprise par l'élaboration et la légalisation en 2002 du plan directeur régional (PDR) de la Riviera (ancien district de Vevey), établi par les dix communes de la Riviera. Le périmètre retenu dans le cadre de la pré-étude du projet d'agglomération comprend un territoire plus étendu. Il correspond à celui qui a été défini par l'Office fédéral de la statistique (OFS), en y incluant en outre la commune de Granges, ceci dans un souci de cohérence territoriale. L'un des objectifs de cette pré-étude est de permettre de définir le périmètre à retenir pour le projet d'agglomération.

La liste des communes incluses dans le périmètre est détaillée ci-après et illustrée par la carte ci-contre.

> Canton de VD / District Riviera / Communes de :

Blonay, Chardonne, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Jongny, Montreux, St-Légier - La Chié-saz, La Tour-de-Peilz, Vevey, Veytaux.

> Canton de VD / District d'Aigle / Communes de :

Noville, Rennaz, Villeneuve.

> Canton de FR / District de la Veveyse / Communes de :

Attalens, Bossonnens, Châtel-St-Denis, Granges, Remaufens.

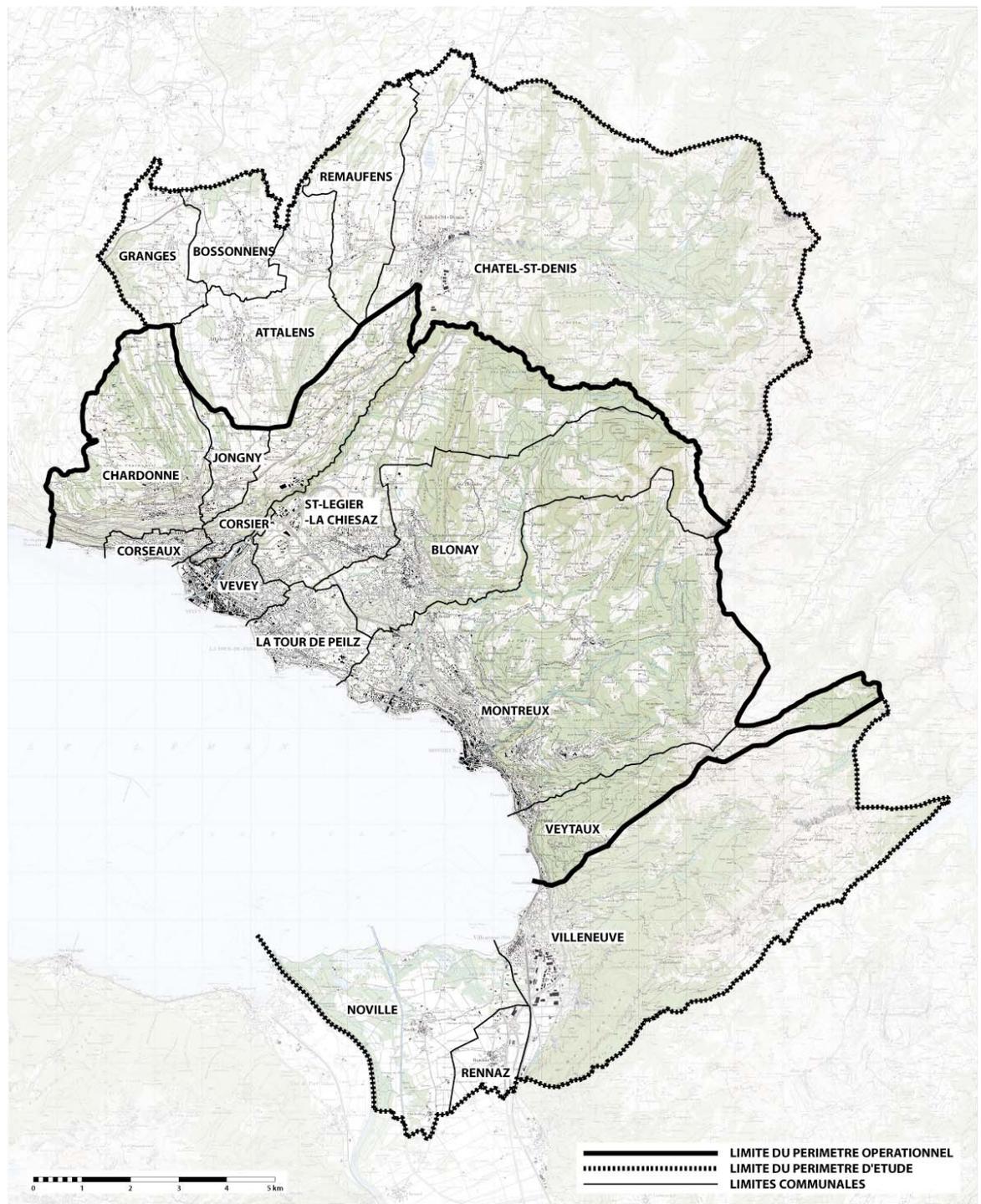


Figure 2: Périmètres des communes de la Riviera et de l'agglomération "Vevey-Montreux" au sens de l'OFS

2.2. Contexte spatial des agglomérations

La carte ci-dessous représente les différents espaces suisses et leur imbrication selon une hiérarchie et un type d'urbanisation. Cette carte a été développée en 2005 par le Studio Basel de l'EPFZ.

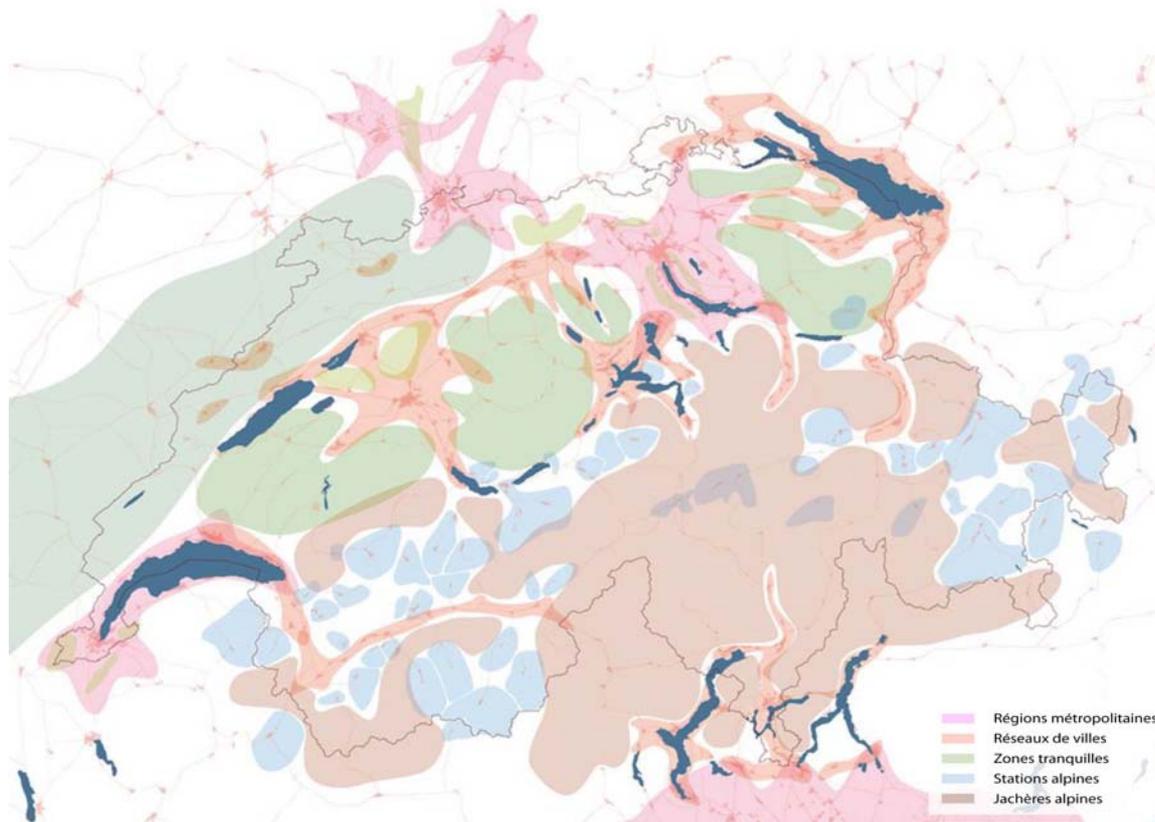


Figure 3: Portrait urbain de la Suisse (ETH Studio Basel, 2005)

L'agglomération de la Riviera est "à cheval" sur deux aires d'influences urbaines :

- > L'aire métropolitaine lémanique qui, avec les deux agglomérations principales de Genève et Lausanne, étend son influence sur tout le bassin lémanique. Les grandes firmes internationales s'installent dans cette aire et les terrains à disposition se raréfient. Il y a une différence entre les besoins locaux et internationaux.
- > L'aire d'influence du réseau des villes (de Lausanne à Brigue) qui représente le type de territoires urbanisés le plus fréquent en Suisse, avec développements et urbanisations autour d'agglomérations régionales (développement de grandes "taches" autour des villes existantes). Le risque de dispersion y est important.

La Veveyse fribourgeoise et Châtel-St-Denis se situent dans un entre-deux compris entre la "zone tranquille" de la Haute Broye et le "réseau des villes" du Léman / vallée du Rhône.

La partie alpine de l'agglomération, partagée par une grande partie des communes de la Riviera, ne fait pas partie des "stations alpines" mais des "jachères alpines". L'industrie du tourisme n'y est pas développée comme dans les grandes stations vaudoises ou valaisannes (notamment au niveau de l'infrastructure d'accueil), mais l'offre régionale de loisirs y est cependant élevée.

2.3. Comparaisons de développement des agglomérations de l'arc lémanique

L'agglomération doit se comprendre dans une dynamique de "région métropolitaine" lémanique. Cependant, en terme de données statistiques et d'échelle, on constate des différences importantes entre les trois agglomérations présentes autour du Léman.

	Habitants 2005	Emplois 2005	Ratio emploi / habi- tant	Evolution dé- mographique à 2030
Agglo franco-valdo-genevoise	770'000	390'000	0.51	+ 26%
Agglo de Lausanne-Morges	311'000	178'000	0.57	+ 28%
Agglo Riviera (périmètre OFS)	86'000	35'000	0.41	+ 29%

Tableau 1 : Développement des agglomérations lémaniques (PAFVG, PALM, pronostics SCRIS et hypothèses mrs)

L'agglomération Riviera présente un caractère plus résidentiel que les deux grandes agglomérations du bassin lémanique. Son ratio emploi / habitant est inférieur à la moyenne suisse, dont le taux est de 0.5.

Les évolutions démographiques à attendre d'ici 2030 des trois agglomérations suivent la même tendance, alors que le taux de croissance des communes de la Riviera vaudoise est inférieur à la moyenne cantonale. Ceci s'explique par la forte croissance des territoires fribourgeois compris dans le périmètre de l'agglomération.

2.4. Etat de la planification

Plusieurs planifications directrices guident et contraignent l'aménagement du territoire de l'agglomération, ce d'autant plus que le périmètre d'étude implique la prise en compte de deux cantons (VD / FR). Les grands principes devant être respectés sont rappelés ici.

- > Le plan directeur cantonal vaudois (PDC-VD) (2007) insiste tout d'abord sur le besoin de travailler autrement, d'adapter les outils de planifications et les périmètres d'étude et de coordonner les différentes planifications entre elles, qu'elles que soient leurs échelles.
- > Plus concrètement, en rapport avec l'élaboration d'un projet d'agglomération, le PDC-VD établit des stratégies d'action avec des mesures à respecter dans les planifications communales et régionales. Les lignes d'actions proposées visent entre autres à coordonner mobilité, urbanisation et environnement et à renforcer la vitalité des centres (Stratégies A et B). L'urbanisation doit être renforcée dans les centres, près des gares et arrêts TP, et limitée ailleurs. Le PDC-VD liste les centres cantonaux et régionaux, mais le projet d'agglomération peut proposer des centres locaux, ainsi que la définition d'un périmètre compact d'agglomération, au sein duquel il s'agira de densifier et hors duquel l'urbanisation devra être limitée.
- > Le plan directeur cantonal fribourgeois (PDC-FR) (2002) vise théoriquement un respect de ces mêmes principes de développement principal des centres cantonaux et régionaux et de limitation des extensions de zones à bâtir hors de ces zones. Il est cependant nettement moins contraignant que son pendant vaudois et les critères de limitation du développement hors des centres sont moins stricts (pas de demande de redéfinition des zones à bâtir surdimensionnées). Le développement est même légèrement favorisé hors des centres dans les communes bénéficiant d'une sortie autoroutière ou d'une route cantonale (axes prioritaires).
- > La plan directeur régional de la Riviera (PDR) (2002) est une première planification à l'échelle intercommunale pour les dix communes de la Riviera. Le PDR propose une conception générale, notamment pour le paysage, l'urbanisation, les transports et l'équipement. Cette conception doit être prise en compte, mais dans une perspective plus large, compte tenu du périmètre d'étude du projet d'agglomération.
- > Quelques plans généraux d'affectation communaux (PGA) ont été révisés ou sont en cours de révision, en accord avec le PDC. Ces PGA permettent de redéfinir les zones à bâtir suivant les contraintes du PDC.

3. Constats / diagnostic

Les données qualitatives et quantitatives développées dans cette partie proviennent d'une part, des données fournies par l'ensemble des communes du périmètre d'étude, lors des entretiens ayant eu lieu pendant l'été 2008 et d'autre part, des sources statistiques officielles des cantons de VD et FR (SCRIS / SSTAT). Chaque entretien avec la/les commune(s) a fait l'objet d'une fiche de synthèse des données, ainsi qu'une spatialisation de ces données sur plans (1/25'000^{ème}). Les fiches et les plans sont présentés dans le cahier des annexes.

3.1. Données spatiales

Contexte géographique

L'agglomération est située à l'Est du bassin lémanique et s'étend vers le Sud du canton de Fribourg, ainsi que vers la plaine du Rhône. Dans son périmètre défini par l'OFS, elle est composée de trois territoires aux caractéristiques physiques et institutionnelles distinctes.

- > La Riviera : dix communes de l'ancien district de Vevey, cœur de l'agglomération, comprenant les rives urbanisées du lac et les flancs montagneux, des coteaux parfois abrupts mais également fortement urbanisés jusqu'aux cimes alpines comme les Rochers-de-Naye.
- > La Basse Plaine du Rhône : trois communes du district d'Aigle situées dans la plaine alluvionnaire du Rhône partageant le delta du fleuve et des rives lacustres préservées. Villeneuve, à la limite entre Riviera et Plaine, est plus développée que les autres communes et se situe dans la continuité de la bande urbanisée du bord du lac.
- > La Veveyse fribourgeoise : cinq communes du district fribourgeois de la Veveyse situées sur un plateau agricole de moyenne altitude dont Châtel-St-Denis est chef lieu du district.

Structure paysagère / évolution urbaine

La variété des paysages est extraordinaire au sein de l'agglomération, ce qui représente indéniablement un atout touristique historique. À la limite du plateau suisse, des Préalpes, de la vallée du Rhône et du lac Léman, le territoire de l'agglomération est un concentré des paysages suisses. Comme c'est souvent le cas des paysages ruraux proches des villes, les espaces agricoles de l'agglomération de la Riviera sont menacés par l'étalement urbain et la périurbanisation. La structure urbaine de l'agglomération s'implante logiquement différemment selon les caractéristiques géographiques de la région.

- > Les rives du lac Léman, où les noyaux urbains se sont historiquement implantés, sur les deltas des nants qui descendent des montagnes. L'urbanisation y est quasiment continue de Corseaux à Villeneuve et est principalement dense à Vevey, Clarens, Montreux et Territet. Toutefois, une grande partie est aménagée en promenade de Vevey à Villeneuve et offre un espace public linéaire de qualité.
- > Les coteaux de vignobles de Chardonne aux hauts de Montreux, avec ses villages / hameaux anciens et ses routes de corniches, ont cédé de plus en plus d'espace à l'extension urbaine de faible densité, ce qui met en péril la qualité du paysage. La situation paysagère exceptionnelle de ces coteaux attire essentiellement un type d'habitat de haut standing.

- > Les espaces de montagnes avec quelques grands hôtels historiques perchés au-dessus de l'étage forestier et les vues sur le lac et les Alpes sont connus dans le monde entier. La prolifération de chalets comme résidences secondaires représente un risque d'altération de ce paysage. Ce développement est cependant aujourd'hui limité.
- > La plaine du Rhône composée d'espaces agricoles et du delta du Rhône classés réserve naturelle reste aujourd'hui encore relativement préservée et offre des paysages naturels remarquables. La pression foncière y est pour l'instant moins forte que dans le reste de l'agglomération.
- > Le paysage du plateau agricole et de pâture de la Veveyse fribourgeoise est mité par l'étalement urbain de faible densité et une dispersion des zones urbanisées. La tendance est par conséquent proche de celle des coteaux, à la différence près que les terrains y sont plus abordables, accueillant donc un habitat d'un standing plus modeste.

Synthèse des données spatiales

Trois territoires aux caractéristiques physiques et institutionnelles différentes :

- > Riviera, Basse plaine du Rhône, Veveyse fribourgeoise.

Une structure paysagère horizontale :

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

3.2. Données Mobilité

Structure des déplacements

La structure des déplacements des personnes actives est représentée par les deux schémas ci-contre.

Le schéma des déplacements pendulaires entre agglomérations nous indique que :

- > Le 1^{er} rang des mouvements pendulaires s'effectue avec l'agglomération de Lausanne. S'agissant de mouvements entre deux agglomérations, le potentiel de captage des flux sur les TP est grand, d'autant plus que l'offre ferroviaire est importante entre les deux agglomérations (IR + RE + RER).
- > Le 2^{ème} rang des mouvements s'effectue avec les communes rurales hors agglomération, et l'on peut envisager que l'essentiel des ces déplacements s'effectue au moyen des TIM.
- > Le 3^{ème} rang des mouvements s'effectue dans le prolongement de l'arc lémanique, le long de la vallée du Rhône, avec l'agglomération d'Aigle-Monthey. La ligne de chemin de fer IR dessert directement St-Maurice, Bex et Aigle à Montreux et Vevey. Le potentiel de captage des flux sur les TP est important. Il le serait d'autant plus avec le prolongement du RER en direction d'Aigle.
- > Les autres mouvements sont plus anecdotiques. Il faut toutefois préciser que les flux frontaliers se sont intensifiés depuis 2000 et que les déplacements pendulaires avec la France occupent aujourd'hui certainement le 4^{ème} rang. Ces déplacements sont majoritairement effectués au moyen des TIM, les liaisons TP entre le Chablais valaisan et français et la Riviera n'étant pas développées (train régional de St-Gingolph à Saint-Maurice, puis train IR jusqu'à Montreux ou Vevey).

Le schéma des déplacements pendulaires entre districts permet de rendre compte des mouvements avec le district de la Riviera, qui est le cœur d'agglomération et nous indique que :

- > Les mouvements avec les districts de Lausanne et Morges occupent toujours le 1^{er} rang.
- > Viennent ensuite les mouvements avec les districts limitrophes d'Aigle et de Monthey, du Lavaux, puis de la Veveyse fribourgeoise. Ceci nous explique que la majeure partie des déplacements avec les zones rurales décrites précédemment se font avec les régions limitrophes de l'agglomération et principalement le long de l'arc lémanique et de son prolongement dans la vallée du Rhône (Lavaux puis Aigle et Monthey). Le potentiel d'utilisation des TP est donc non négligeable si l'on envisage des lignes TP régionales performantes.

Les deux schémas révèlent une forte dominance des flux le long de l'arc lémanique et de son prolongement dans la vallée du Rhône. Le développement du RER jusqu'à Aigle semble donc pertinent.

À regarder de plus près les échanges entre la Riviera et Aigle-Monthey, on remarque que les échanges sont plus importants entre districts qu'entre agglomérations. Villeneuve, Noville et Rennaz, communes les plus orientées vers la Riviera, font partie à la fois de l'agglomération Riviera (au sens OFS) mais font également partie du district d'Aigle, ce qui explique le gonflement des flux entre districts par rapport à ceux entre agglomérations. Un axe fort d'agglomération se dessine ainsi entre la Riviera et Villeneuve.

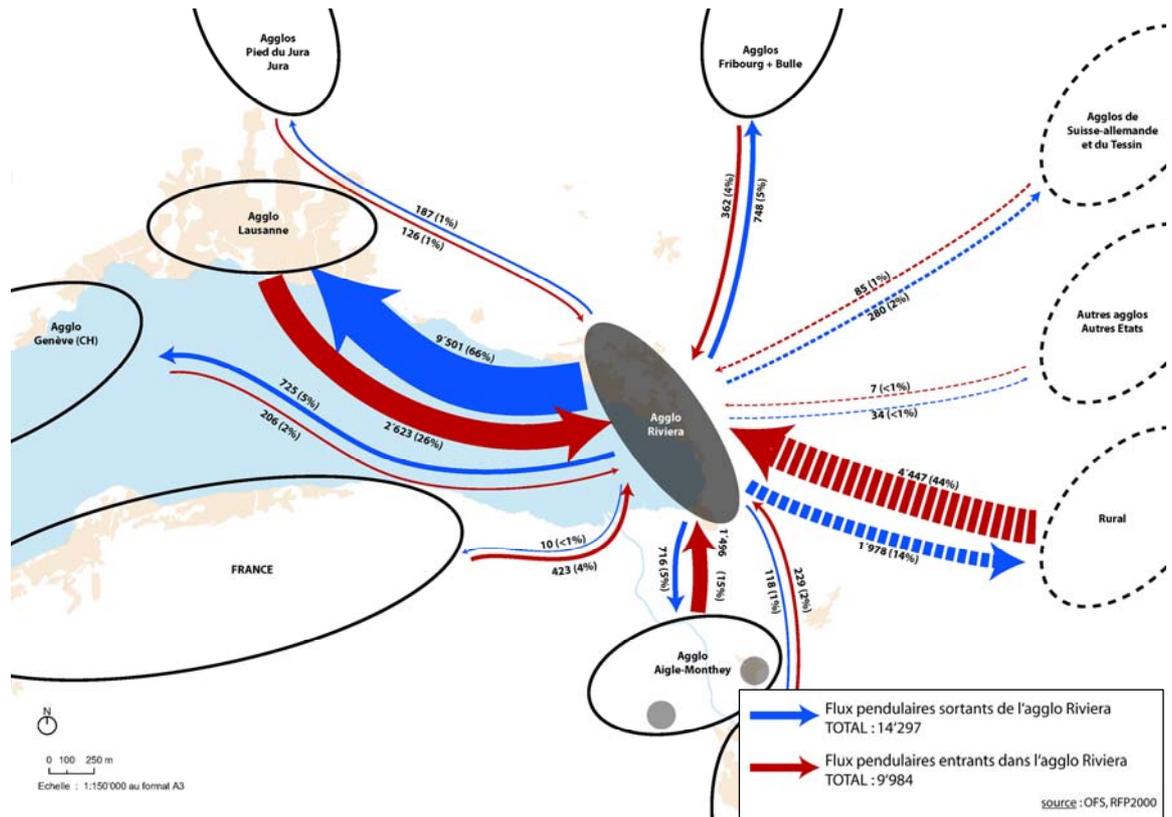


Figure 4: Flux pendulaires entre agglomérations (OFS, 2000)

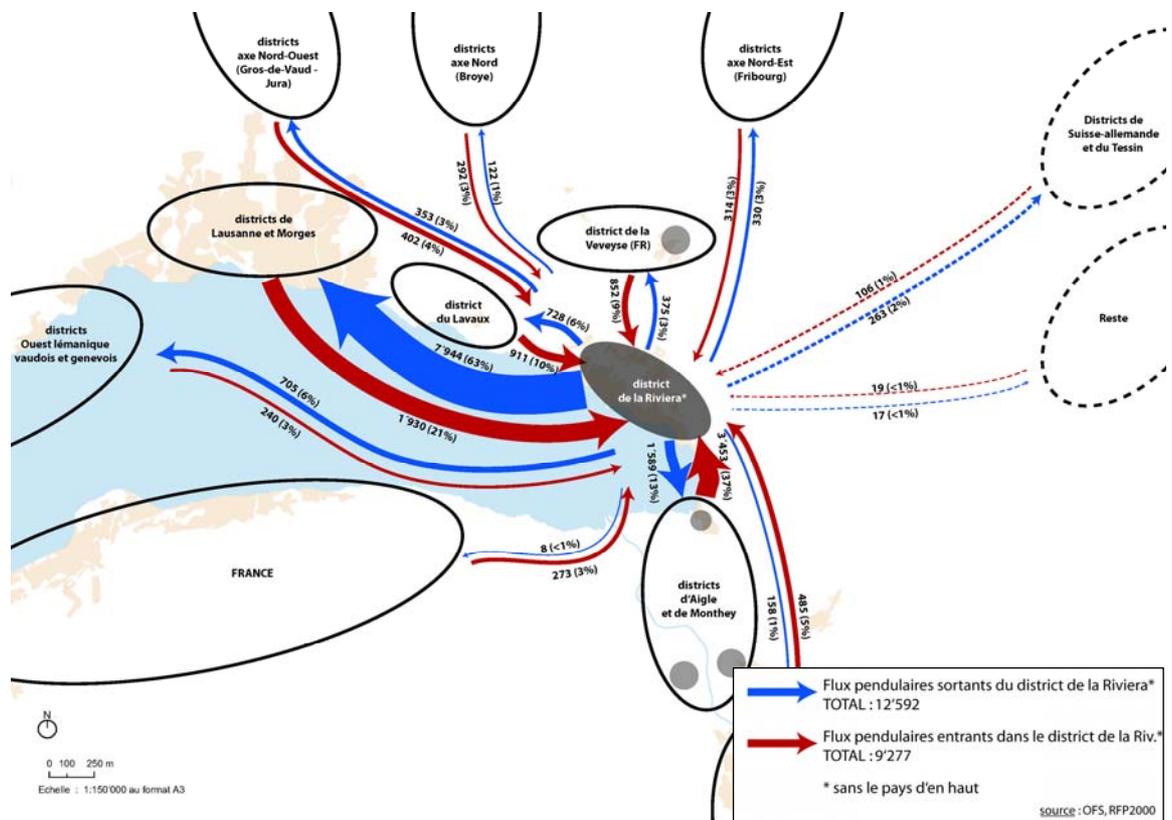


Figure 5: Flux pendulaires entre districts (OFS, 2000)

Transports publics (TP)

Outre la ligne ferroviaire principale CFF du Simplon, le réseau secondaire de chemins de fer de montagnes construit au début du 20^{ème} siècle a été conservé et représente un atout considérable pour la région. Les bus urbains, régionaux, ainsi que des funiculaires, sont complémentaires à cette offre.

- > La ligne CFF du Simplon est l'épine dorsale de l'urbanisation des rives du lac et des centres urbains. Les trains nationaux (IR) desservent Vevey et Montreux et le RER dessert toutes les gares régionales entre Lausanne et Villeneuve. Les trains régionaux express (RE) St-Maurice - Lausanne renforcent encore l'offre pour les pendulaires des centres régionaux et locaux, comme Villeneuve, vers Lausanne (deux trains le matin dans le sens St-Maurice - Lausanne et deux trains dans l'autre sens le soir) L'urbanisation est relativement bien structurée autour de cet axe de TP.
- > La ligne CFF Puidoux-Vevey (RER, train des vignes) relie les hauts du Lavaux à la Riviera. Cette ligne permet également de relier la ligne CFF Lausanne - Berne via un train RER entre Puidoux et Palézieux, puis la connexion avec certains Intercity (IC). Cette alternative permet d'éviter le coude lausannois, sur le trajet Riviera – Berne, mais se révèle peu performant en terme de gain de temps et de confort (nombreux transbordements).
- > Les lignes ferroviaires de montagne et les funiculaires desservent les coteaux de Corseaux et Chardonne (funiculaire), St-Légier - Blonay - Les Pléiades, hauts de Montreux - Les Avants (puis Oberland bernois) et Glion - Caux - Rochers-de-Naye. L'urbanisation a cependant souvent tourné le dos à ces chemins de fer, s'agissant historiquement de trains à vocation touristique, ce qui a donc favorisé une orientation TIM.
- > La ligne ferroviaire secondaire TPF Palézieux-Bulle-Montbovon dessert quelques villages de la Veveyse fribourgeoise et Châtel-St-Denis. A nouveau, l'urbanisation a totalement ignoré le potentiel de cette ligne, les vastes zones de villas qui se sont peu à peu étendues l'ont fait de façon dispersée, en suivant une logique d'accessibilité purement routière.
- > Les bus urbains (VMCV) complètent la ligne CFF, puisque leur ligne principale (trolleybus) circule de Vevey à Villeneuve. Ils desservent également les quartiers de Vevey, de La Tour-de-Peilz et de Montreux. Ces lignes secondaires sont aujourd'hui mal structurées (trajets en boucle) et les fréquences faibles. Cet état de fait devrait changer avec la nouvelle image directrice des VMCV qui prévoit leur réorganisation (radialisation et amélioration des fréquences).
- > Les bus régionaux (VMCV) relient la Riviera à la Veveyse fribourgeoise et les hauts de Corsier. A l'exception de la ligne Vevey - Châtel-St-Denis, ces lignes sont faiblement fréquentées.

Notons encore la desserte de Granges et des Paccots par des bus des TPF et la circulation d'un bus des TPC liant Aigle à Villeneuve.

Les fréquences sont aujourd'hui les suivantes :

	Lignes et tracés concernés	heures de pointe	heures creuses
Ferroviaires	CFF, IR	30'	30'
	CFF, RE	60'	-
	CFF, RER	60'	60'
	CEV (MVR) + MOB	30'	30'
	Train des Rochers-de-Naye	60'	60'
	Funiculaire du Mont-Pèlerin	20'	20'
	Funiculaire Territet-Glion	15'	15'
	TPF Palézieux – Châtel	30'	60'
Bus	VMCV, ligne 1	10'	10'
	VMCV, lignes urbaines secondaires	13'-37'	13'-37'
	VMCV lignes régionales vers Blonay, Chailly et Corsier	30-60'	60'
	VMCV ligne 13 (Châtel ou Bossonnens)	30'	60'
	VMCV ligne 12 vers Fenil et hauts de Corsier	40-60'	-
	TPC Aigle – Villeneuve	60'	60'
	TPF Palézieux – Granges – Attalens	30'	-
	TPF Châtel – Les Paccots	30'	60'-120'

Tableau 2 : Fréquences par type de TP dans l'agglomération Riviera

Il est nécessaire de préciser que l'offre combinée de deux lignes RER circulant entre Lausanne et Villeneuve permet d'offrir une fréquence à 30'.

Un axe fort TP se dessine le long du littoral (axe horizontal Ouest-Est) avec la combinaison de la ligne de chemin de fer et la ligne de trolleybus. La complémentarité entre train et trolleybus sur un même axe est idéale. Le train (RER) assure une desserte rapide entre les principaux pôles tandis que le trolleybus assure une desserte fine de tout l'axe urbanisé. Au niveau des interfaces toutefois, force est de constater que la complémentarité entre les différents modes est peu valorisée. Les lignes de bus sont parfois éloignées de la gare pour des raisons topographiques (à Montreux par exemple), ce qui pourrait être amélioré notamment par une signalisation performante et des correspondances assurées.

Les liaisons TP ferroviaires avec les coteaux ainsi que les lignes de bus régionales (liaisons verticales) sont nombreuses mais moins structurantes et fréquentées que le long du littoral. Les coteaux se sont développés de façon peu dense et parfois éparse en fonction d'une accessibilité routière. Leur potentiel d'utilisation et de structuration du territoire n'en est pas moins important. Leur accroche avec l'axe fort horizontal Ouest-Est peut être valorisé (interfaces, correspondances, etc.).

Mobilité douce (MD)

- > A l'exception des itinéraires pédestres et cyclables de loisirs, il n'existe pas de réseaux liés aux déplacements quotidiens, que ce soit sur la Riviera, à la topographie peu favorable aux cyclistes, à Villeneuve ou dans la Veveyse fribourgeoise, des territoires à la topographie pourtant plus avantageuse. La mobilité douce n'a à ce jour jamais été considérée dans la région comme un mode de transport efficace. Les aménagements sont lacunaires et ne suivent pas de planification générale.
- > Cependant, fait remarquable, 80% des rives du lac sont accessibles aux piétons et parfois aux cyclistes (promenade continue). Seul un tronçon entre La Tour-de-Peilz et Clarens n'a pas de quai public.
- > Les voies CFF et la RC 780a représentent souvent une barrière dont les points de franchissements pour les MD sont encore trop peu nombreux. A Châtel-St-Denis, cette problématique s'observe également avec la Veveyse qui forme un " canyon " souvent infranchissable.
- > L'offre en stationnement pour vélos n'est que peu développée vers les gares et les centralités.

Le potentiel de la mobilité douce comme mode de déplacement fonctionnel et quotidien n'est aujourd'hui pas pris en compte dans l'agglomération. La combinaison MD-TP est cependant la meilleure alternative à l'usage des TIM et doit être impérativement considéré dans la conception T/U à mettre en place au sein de l'agglomération.

Transports individuels motorisés (TIM)

- > Le réseau autoroutier est dense et bien ancré dans le paysage de la Riviera. L'agglomération se trouve en effet au croisement de l'A9 (Lausanne-Brigue) et de l'A12 (Vevey-Berne). La desserte nationale est donc de première qualité, tant pour la Riviera que pour la basse plaine du Rhône et la Veveyse fribourgeoise. L'accès à l'autoroute depuis les zones urbaines du bord du lac est toutefois moins évident. Depuis le centre de Montreux par exemple, il est nécessaire de traverser Clarens et Tavel, ou Territet et Villeneuve dans le sens opposé, pour rejoindre l'A9.
- > Le réseau des routes cantonales est lui aussi bien développé. La route la plus structurante du cœur d'agglomération est la RC 780a, parallèle à la ligne CFF, suivant les rives du lac.

Ces réseaux ne sont globalement pas encore saturés. Seule la RC 780a atteint parfois ses limites de capacités en entrées ou traversées de localités aux heures de pointes. En outre, elle sert parfois d'axe de délestage de l'autoroute lors des retours du Valais, ce qui crée des situations d'engorgement temporaire.

Les problèmes sont plutôt d'ordres sécuritaires liés aux traversées de localité. C'est le cas des villages de l'agglomération proches des villes du littoral.

Stationnement

L'offre et la demande en stationnement vont de paire. L'une influence l'autre et inversement. La politique de stationnement (au niveau de l'offre) est un levier important de la politique des déplacements et peut être menée à plusieurs niveaux : au départ (logement), en chemin (P+R) et à l'arrivée (parkings liés aux activités, aux commerces, etc.). La disponibilité d'une case de stationnement est un facteur déterminant du choix modal. Une politique de stationnement commune à l'agglomération est importante dans le cadre d'une coordination T/U.

- > Au départ, l'offre concerne les logements et est en général assez généreuse (minimum 1 place/logement) mais peut être moindre selon les problèmes de constructibilité (quartiers très urbanisés par exemple). Ce taux peut être diminué selon des politiques volontaristes (écoquartiers par exemple). L'enjeu concerne moins le nombre de places que la conception de l'installation de parking influençant sur l'attractivité des TIM par rapport aux TP (exemple : distance jusqu'à l'emplacement de l'installation de stationnement collective vs distance jusqu'à l'arrêt TP).

Aucune donnée n'existe dans l'agglomération. L'offre au niveau du logement est cependant certainement suffisante sur l'ensemble de l'agglomération.

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

Quatre P+Rail existent à proximité des gares de Vevey, Clarens, Montreux et Villeneuve. Il n'y a aujourd'hui aucun P+R en périphérie d'agglomération. Quelques communes ont toutefois des projets. St-Légier et Vevey réfléchissent à l'implantation d'un P+R près de l'échangeur de La Veyre et de la halte CEV de Hauteville et le plan directeur de Montreux projette la création de trois P+R sur la commune (Chailly, Clarens et Territet), dont deux directement dans la bande urbanisée du littoral. La planification des P+R est un enjeu pour l'agglomération afin d'éviter une multiplication des parkings et leur localisation au cœur de l'agglomération.

Vevey réfléchit également à la création d'un nouveau parking proche de la gare pour les pendulaires qui stationnement sauvagement sur la route de Blonay.

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

Aucune donnée n'existe dans l'agglomération. Seule une réflexion existe à Vevey où le parking de la place du Marché, fortement utilisé, destiné avant tout aux visiteurs de la vieille ville, est également "squatté" par les pendulaires travaillant en ville. Un projet de nouveau parking vers la gare existe afin de délester la place du Marché et diminuer l'emprise du stationnement.

Synthèse des données mobilité

- > Une structure des déplacements principalement axée Ouest - Est : Lausanne / Aigle-Monthey.
- > Un réseau de TP structurant axé Ouest - Est : CFF (IR - RER) / VMCV.
- > Un réseau historique de TP perpendiculaire au littoral : trains de montagne (MOB-MVR), funiculaires, complétés par des lignes VMCV.
- > Une offre en MD plutôt ciblée "loisirs" et pratiquement inexistante pour les déplacements quotidiens. Des franchissements Nord-Sud difficiles.
- > Un réseau autoroutier dense et bien ancré dans le paysage : A9 / A12, pour les 3 territoires caractéristiques de l'agglomération (Riviera / Basse plaine du Rhône / Veveyse fribourgeoise).
- > Un axe structurant TIM Ouest - Est : la RC 780a.
- > Aucune politique commune de stationnement à l'échelle de l'agglomération.
- > Aucun P+R en périphérie, projets communaux d'implantation de P+R jusqu'au cœur d'agglomération.

La carte suivante est la synthèse des points faibles liés aux transports dans le périmètre d'étude. Elle se réfère à la liste des points faibles liés aux transports relevés dans cette étude et présentée en annexe 3 du cahier des annexes. Cette carte est présentée au format A3 également en annexe 3 du cahier des annexes.

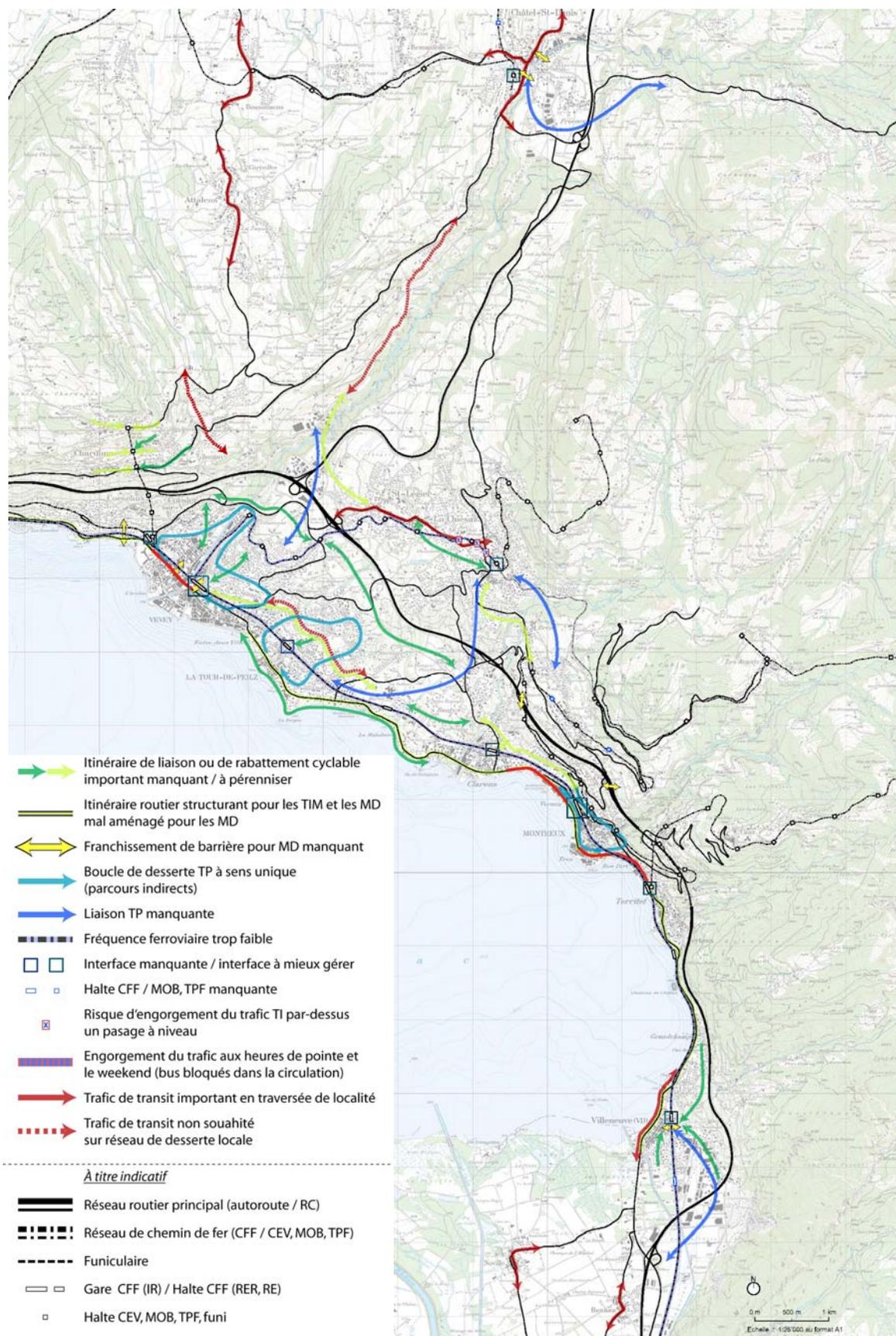


Figure 6: Carte des points faibles liés aux transports

3.3. Données socio-économiques

Répartition spatiale des habitants et des emplois

En 2005, l'agglomération compte environ 86'000 habitants et 35'000 emplois, soit une moyenne de 0.41 emploi par habitant. Les répartitions spatiales sont indiquées ci-après.

Canton	District	Commune	Population 2005	Emplois 2005	Ratio emploi / habitant
VD	RIVIERA	Blonay	5'272	1'036	0.20
VD	RIVIERA	Chardonne	2'765	581	0.21
VD	RIVIERA	Corseaux	2'092	492	0.24
VD	RIVIERA	Corsier-sur-Vevey	3'119	1'019	0.33
VD	RIVIERA	Jongny	1'336	166	0.12
VD	RIVIERA	Montreux	23'010	9'573	0.42
VD	RIVIERA	St-légier - La Chiésaz	4'343	1'556	0.36
VD	RIVIERA	La Tour-de-Peilz	10'470	2'597	0.25
VD	RIVIERA	Vevey	16'641	11'266	0.68
VD	RIVIERA	Veytaux	806	142	0.18
Total			69'854	28'428	0.41
VD	AIGLE	Noville	652	296	0.45
VD	AIGLE	Rennaz	608	357	0.59
VD	AIGLE	Villeneuve	4'336	2'375	0.55
Total			5'596	3'028	0.54
FR	VEVEYSE FR	Châtel-St-Denis	4'881	2'516	0.52
FR	VEVEYSE FR	Attalens	2'647	485	0.18
FR	VEVEYSE FR	Bossonnens	1'189	298	0.25
FR	VEVEYSE FR	Remaufens	805	192	0.24
FR	VEVEYSE FR	Granges	685	271	0.40
Total			10'207	3'762	0.37
TOTAL agglo			85'657	35'218	0.41

Tableau 3 : Répartition 2005 de la population et de l'emploi (source : SCRIS, SSTAT 2008 et RFE 2005)

Habitat

Les densités suivent la structure de l'urbanisation et sont principalement fortes le long du littoral et par conséquent, le long de l'axe fort TP. L'habitat se concentre ensuite dans les centres régionaux ou locaux comme Châtel-St-Denis, Attalens ou Blonay.

On observe ensuite une dispersion importante de l'habitat sur les coteaux, dans la Veveyse fribourgeoise agricole ainsi que sur les flancs des monts. Cette dispersion de l'habitat correspond à une logique d'accessibilité individuelle valorisée pendant les cinquante dernières années. Les valeurs correspondantes confirment l'ampleur de l'étalement urbain. On dénombre, par exemple, autant d'habitants dans les quatre communes rurales de la Veveyse fribourgeoise que dans la commune de Châtel-St-Denis qui est le chef-lieu du district. La population des quatre communes rurales a quasiment doublé (+ 2'541 habitants) entre 1980 et 2005 tandis qu'elle n'a augmenté "que" de 55% à Châtel-St-Denis (+ 1'740 habitants)¹.

¹ Statistique Fribourg, <http://admin.fr.ch/sstat>, février 2009

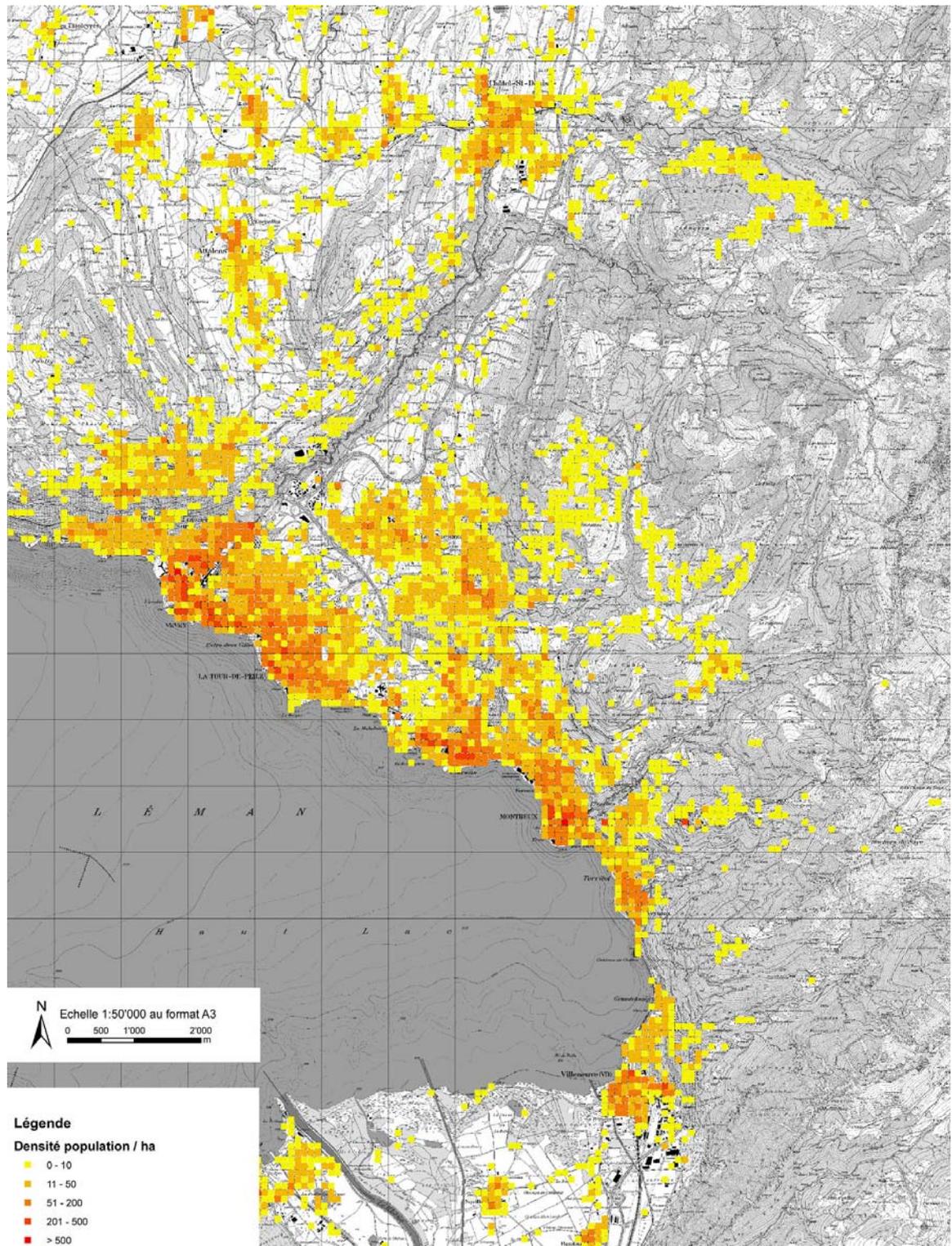


Figure 7: Densité de l'habitat

Emploi

Contrairement à l'habitat, l'emploi n'est que faiblement dispersé. La grande majorité de l'emploi est aujourd'hui située dans la bande urbanisée du littoral, s'agissant avant tout d'activité tertiaire. Les zones d'activités périphériques accueillent ensuite les plus grosses concentrations (artisanat et commerces notamment). On peut estimer les répartitions suivantes :

- > 70% des emplois de l'agglomération sont concentrés le long de l'axe fort Ouest-Est du bord du lac
- > 20% occupent les zones d'activités de Villeneuve, La Veyre (St-Légier), Fenil (Corsier) et Châtel-St-Denis
- > 10% sont situés dans les communes restantes.

La majorité de l'emploi se situe donc au sein de l'urbanisation et par conséquent le long de l'axe fort TP. Les zones d'activités périphériques contiennent ensuite les concentrations d'emplois les plus importantes. Ces zones sont aujourd'hui déconnectées de la structure urbanisée existante. Elles ne sont pas desservies par les TP mais sont directement connectées au réseau routier et autoroutier.

Si l'on compare le nombre d'emplois par habitants, Vevey se démarque de toutes les autres communes, avec un ratio élevé de 0.68 emploi/habitant et la concentration de la majorité des emplois tertiaires de la Riviera. En comparaison, le ratio de Montreux n'est que de 0.42 emploi/habitant.

Ceci peut s'expliquer d'un point de vue historique, Vevey était le seul centre à caractère urbain au 19^{ème} siècle. L'industrie s'y est développée (ex ACMV). De plus, le territoire de la commune est exigü et ne favorise pas l'étalement de zones de faibles densités. A contrario, la commune de Montreux correspond à la fusion de plusieurs noyaux villageois et n'a donc pas la même structure que Vevey.

Viennent ensuite les communes de Rennaz, Villeneuve et Châtel-St-Denis (entre 0.52 et 0.59 emp/hab) qui disposent sur leurs territoires de vastes zones d'activités bien développées pour un nombre d'habitants relativement faible.

Globalement, le ratio de l'agglomération Riviera de 0.41 emploi/habitant est faible, comparative-ment aux autres agglomérations du bassin lémanique, comme déjà mentionné.

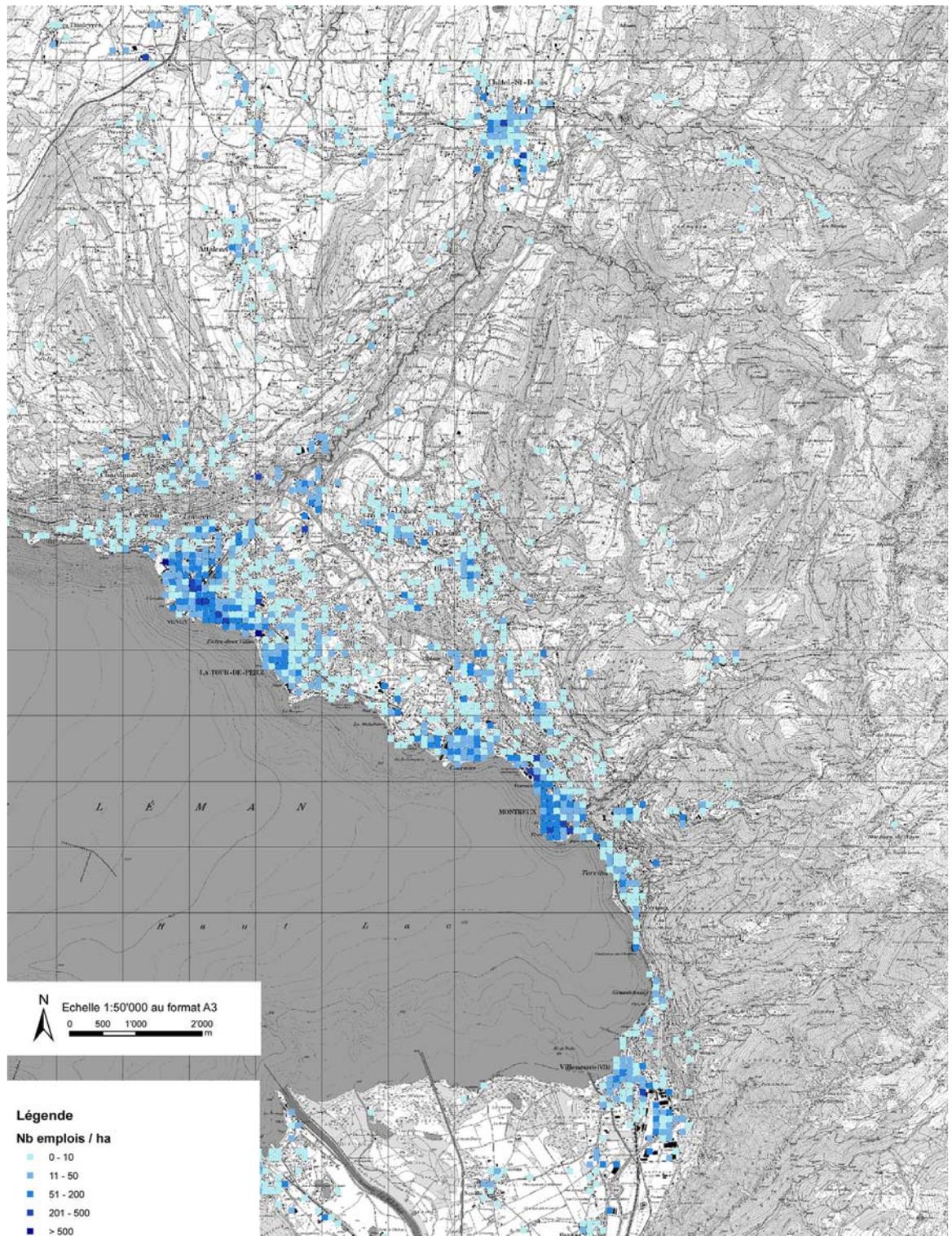


Figure 8: Densité de l'emploi

Localisation des commerces, de l'équipement et des grands générateurs

Les grands générateurs (ou installations à forte fréquentation IFF) sont les installations ou secteurs qui attirent un nombre élevé de déplacements. Ils jouent un rôle structurant dans le territoire et sur les flux de déplacements. Cette fonction est particulièrement importante pour les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF). En effet, à surface équivalente, les ICFF peuvent générer cinq à dix fois plus de déplacements que des bureaux. Selon l'éventail de leur offre commerciale et leur localisation, les ICFF génèrent une part de trafic motorisé très variable (un centre commercial en centre-ville ou une surface de vente de meubles en périphérie, par exemple).

Riviera

Les infrastructures d'accueil principales, ainsi que les centres commerciaux sont concentrés dans la bande fortement urbanisée du bord du lac. Il n'y a pas de centres commerciaux de périphérie entre Vevey et Montreux, et les infrastructures sportives et de formation d'envergure, sont situées, elles aussi, proches des rives du lac et de l'axe fort de TP (train+bus), comme par ex. le gymnase cantonal à Burier.

Un centre de tennis est tout de même situé près de l'échangeur autoroutier de La Veyre sans accès TP. Un grand nombre d'institutions médicales ou de formation spécialisées ont également investi des bâtiments historiques situés dans les coteaux et les monts. La clinique psychiatrique de Nant à Corsier-sur-Vevey ou la Swiss Hotel Management School à Caux sont deux exemples. Certaines de ces institutions spécialisées ont parfois des accessibilités TP mais aussi TI plutôt médiocres.

Veveyse fribourgeoise

La situation est relativement similaire à celle de la Riviera, avec une offre commerciale locale située au sein de Châtel-St-Denis et des infrastructures sportives connectées à la ville.

Une seule installation sportive isolée est située dans la campagne, à l'Ouest de Bossonnens, sans desserte TP.

Basse plaine du Rhône

La situation y est très différente. En effet, la commune de Villeneuve dispose au centre ville d'équipements et de commerces locaux, concentrés au sein de la ville, ainsi qu'un vaste secteur intercommunal (Villeneuve, Rennaz, Noville) proche de son échangeur autoroutier, au Sud de la ville, dans laquelle se sont installés des grands distributeurs (hypermarchés) et des grands marchés spécialisés lourds (brico-loisirs entre autres) orientés TI, sans aucune desserte TP. La localisation programmée du futur hôpital régional Riviera-Chablais au Sud de l'échangeur autoroutier, à Rennaz, confirme cette tendance.

À l'exception du pôle commercial et d'activités de Villeneuve et du futur hôpital, les IFF actuels de l'agglomération sont intégrés à la structure urbaine du littoral, le long de l'axe fort TP. Les ICFF de Vevey se trouvent même à moins de 500m de la gare principale. Il s'agit d'un atout important pour l'agglomération dans une perspective de coordination T/U. En effet, plus la taille du commerce est importante, plus la part de la zone de chalandise est vaste et la clientèle motorisée. L'accroche des centres commerciaux au système TP local et régional est donc primordiale afin de capter une partie de cette clientèle sur les TP. Il s'agit également d'éviter l'exode général de l'offre commerciale en périphérie (orientée uniquement vers les TIM) dans le but de maintenir une offre de proximité, connectée aux centralités, proche des réseaux TP et là où les réseaux MD ont toute leur importance.

La localisation du futur hôpital Riviera-Chablais (futur IFF majeur) et son accroche au système de transports est un enjeu important au niveau de l'agglomération. Ce point est analysé plus en détail dans le chapitre 3.1.

Une politique de coordination T/U cohérente doit donc considérer le développement des IFF et de leur localisation au sein de l'agglomération, de par leur impact sur la quantité de déplacements induits et le choix du mode de transport. À chaque type d'installation, selon le genre de biens ou de services qu'elle propose et selon le bassin de clientèle visé, correspond une localisation préférentielle, principe de la méthode ABC que développent le SDT et le SM du canton de Vaud. Ce point fait l'objet d'un développement plus approfondi et est présenté en annexe 4 du cahier des annexes.

Evolution prévue de la population

Le SCRIS a établi des pronostics de développement pour les différentes régions du canton de Vaud. Le SSTAT du canton de Fribourg, quant à lui, ne dispose pas de chiffres. Une tendance a néanmoins pu être pronostiquée pour la Veveyse fribourgeoise, sur la base de l'évolution des communes entre 2000 et 2007.

L'évolution démographique est très différente entre la Riviera, la basse plaine du Rhône et la Veveyse fribourgeoise. Le tableau suivant résume les valeurs actuelles et présumées pour 2025.

Canton	District	Commune	Population 2005	Population 2025	Evolution 2005 - 2025	
VD	RIVIERA	Blonay	5'272	6'133	+ 861	+ 16%
VD	RIVIERA	Chardonne	2'765	3'216	+ 451	+ 16%
VD	RIVIERA	Corseaux	2'092	2'433	+ 341	+ 16%
VD	RIVIERA	Corsier-sur-Vevey	3'119	3'628	+ 509	+ 16%
VD	RIVIERA	Jongny	1'336	1'554	+ 218	+ 16%
VD	RIVIERA	Montreux	23'010	26'776	+3'756	+ 16%
VD	RIVIERA	St-Légier - La Chiésaz	4'343	5'052	+ 709	+ 16%
VD	RIVIERA	La Tour-de-Peilz	10'470	12'179	+ 1'709	+ 16%
VD	RIVIERA	Vevey	16'641	19'357	+ 2'716	+ 16%
VD	RIVIERA	Veytaux	806	938	+ 132	+ 16%
Total			69'854	81'256	+ 11'402	+ 16%
VD	AIGLE	Noville	652	788	+ 136	+ 21%
VD	AIGLE	Rennaz	608	735	+ 127	+ 21%
VD	AIGLE	Villeneuve	4'336	5'241	+ 905	+ 21%
Total			5'596	6'764	+ 1'168	+ 21%
FR	VEVEYSE FR	Châtel-St-Denis	4'881	8'002	+ 3'121	+ 64%
FR	VEVEYSE FR	Attalens	2'647	4'728	+ 2'081	+ 79 %
FR	VEVEYSE FR	Bossonnens	1'189	1'815	+ 626	+ 53 %
FR	VEVEYSE FR	Remaufens	805	1'123	+ 318	+ 40 %
FR	VEVEYSE FR	Granges	685	1'221	+ 536	+ 78 %
Total			10'207	16'889	+ 6'682	+ 65%
TOTAL aggro			85'657	104'908	+ 19'251	+ 22%

Tableau 4 : Evolution prévue de la population à 2025 (source : pronostics SCRIS et hypothèses mrs)

La Veveyse fribourgeoise se démarque clairement de la Riviera et de la basse plaine du Rhône, par une tendance nettement plus élevée (+ 65% entre 2005 et 2025). Cette hypothèse est basée sur l'évolution observée (1980-2005) ainsi que sur les droits à bâtir actuellement légalisés. La

population de la Riviera devrait croître de façon légèrement inférieure (+16%) à celle de la basse plaine du Rhône (+ 21%), mais reste dans la moyenne cantonale (+ 16.5%).

Le phénomène de forte évolution démographique de la Veveyse se retrouve dans plusieurs régions du canton de Fribourg. Il s'explique notamment par l'influence et l'étalement des agglomérations urbaines voisines de Lausanne de la Riviera et de Berne.

Ce phénomène est d'autre part accru par un PDC favorisant le développement. Dans le canton de Fribourg, l'octroi de droits à bâtir s'effectue tous les quinze ans et se base sur l'inventaire des constructions de la période achevée. La possibilité est alors donnée de développer l'équivalent des constructions qui ont été réalisées les quinze dernières années multiplié par 1.2 si le territoire est desservi par une autoroute ou une route cantonale, par 1.4 s'il est bien desservi par les TP et qu'il s'agit d'un centre intercommunal et par 1.6 s'il s'agit d'un centre régional ou qu'il fait partie d'une agglomération. Dans ce canton, aucune analyse d'opportunité n'est réalisée. Si aucune mesure de limitation n'est prise dans la Veveyse fribourgeoise, il est fort probable que la demande suivra. En effet, cette région offre la possibilité d'un accès à la propriété à moindre coût comparé à celle de l'arc lémanique.

Capacités d'accueil et localisation

Au stade de cette pré-étude, aucune analyse fine de l'aperçu de l'état d'équipement (AEE) n'a été faite pour les communes concernées. Les chiffres ont été récoltés au cours des entretiens avec les communes, qui disposent de données plus ou moins récentes et complètes, certaines ayant calculées des capacités théoriques liées à leur AEE, d'autres non. Ces données sont donc à considérer comme des minima.

Selon les informations reçues, il ressort que les capacités d'accueil globales de l'agglomération devraient être suffisantes pour la population supplémentaire attendue d'ici à 2025, soit :

- > Ensemble de l'agglomération : le potentiel d'accueil total est légèrement inférieur à la population attendue d'ici à 2025 (environ + 17'900 habitants potentiels contre + 19'200 habitants attendus).
- > Riviera : le potentiel d'accueil estimé est supérieur à l'augmentation prévue de la population (environ + 14'700 contre + 11'400).
- > Basse plaine du Rhône : le potentiel d'accueil estimé est également légèrement supérieur à l'augmentation prévue de la population (environ + 2'200 contre + 1'200).
- > Veveyse fribourgeoise : le manque de données ne permet pas d'estimer le potentiel d'accueil. Toutefois, le PDC fribourgeois permet d'adapter la zone à bâtir, en fonction de l'évolution de la population des quinze dernières années. Il est par conséquent fort probable que les communes se dotent de réserves de terrains à bâtir suffisantes pour supporter l'évolution prévue de la population (environ + 6'700 hab.).

Si globalement les potentiels d'accueil totaux semblent pouvoir suffire à accueillir la croissance démographique de l'agglomération, leur localisation n'est pas forcément judicieuse d'un point de vue de coordination T/U. Un des enjeux d'un projet d'agglomération est de développer l'habitat de façon plus importante au sein de l'urbanisation existante (densification), à proximité directe des axes TP, et de façon moindre dans les communes périphériques et rurales mal desservies par les TP. Cet enjeu correspond également à la méthode ABC mentionnée précédemment (cf. annexe 4)

A l'heure actuelle, la localisation des potentiels nous indique que près de 25% des capacités d'accueil estimées sont situées dans des zones mal desservies par les TP (hors de l'axe fort TP du littoral et éloignées de lignes TP verticales).

Evolution prévue de l'emploi

Contrairement à la population, aucun pronostic concernant l'évolution de l'emploi n'est disponible. L'emploi est actuellement plutôt sous-représenté au sein de l'agglomération, par rapport à la population. Un rééquilibrage entre emplois et habitants est souhaitable et correspond à un objectif du canton de Vaud. Cette volonté vise à mieux répartir l'activité économique dans le canton et diminuer ainsi le pendularisme en direction de la capitale vaudoise.

En considérant l'ensemble du périmètre d'étude, il faudrait donc tendre vers un ratio de 0.47 emploi/habitant (contre 0.41 actuellement) pour permettre à l'agglomération d'offrir un nombre de places de travail correspondant au nombre de personnes actives domiciliées dans l'agglomération. Avec l'évolution de la population prévue, environ 14'000 emplois devraient être créés d'ici 2025 pour atteindre cet objectif de rééquilibrage.

Le seul projet lié à un développement massif de l'activité économique connu aujourd'hui est le futur hôpital Riviera-Chablais qui devrait concerner 1'200 emplois plein temps. La localisation projetée de cet hôpital est à Rennaz, au Sud de Villeneuve dans la basse plaine du Rhône.

Localisation des développements envisagés de l'emploi

Outre l'implantation du nouvel hôpital Riviera-Chablais dans la basse plaine du Rhône, les politiques ou volontés de développement économique des cantons de Vaud et Fribourg localisent des pôles régionaux de développement économique. Trois pôles (dont un se situe sur deux sites) font partie ou sont totalement intégrés dans le périmètre de l'agglomération. Ils correspondent au secteur gare de Vevey ainsi qu'aux zones d'activités majeures réparties dans l'agglomération :

- > Le pôle vaudois de Vevey (n°8a) concerne les friches urbaines situées à proximité de la gare de Vevey. Constat que sur ce site (ex ACMV) se construit actuellement un programme essentiellement orienté sur l'habitat (Moulins de la Veveyse). De plus, les anciennes friches situées à l'Ouest de la gare de Vevey sont également principalement vouées au développement de l'habitat.
- > Le pôle vaudois de La Veyre (n°8b) correspond aux zones d'activités situées autour de l'échangeur autoroutier de La Veyre (A9-A12), sur la commune de St-Légier. De vastes terrains sont voués au développement, dont Pré-Blanc. Il faut également signaler la zone d'activités de Fenil située sur les hauts de Corsier-sur-Vevey (Merck-Serono) qui, bien qu'elle ne soit pas incluse dans le pôle n° 8b, est cependant reliée à ce pôle par la route.
- > Le pôle valdo-valaisan du Chablais (n°9) comprend les zones d'activités réparties dans le district d'Aigle pour la partie vaudoise et les districts de Monthey et de St-Maurice pour la partie valaisanne. Les zones d'activités de Villeneuve, Noville et Rennaz (Basse plaine du Rhône) sont incluses dans ce pôle et font partie de l'agglomération. De nombreux terrains sont encore disponibles et sont appelés à se développer.
- > Le pôle fribourgeois de Châtel-St-Denis regroupe les zones d'activités situées entre l'autoroute et le centre de Châtel-St-Denis. De vastes terrains encore libres sont voués au développement. Ce pôle fait partie intégrante du périmètre d'agglomération.

Dans une perspective de coordination T/U et selon les principes de la méthode ABC, il convient de développer l'emploi en priorité vers les gares, et donc dans le pôle de la gare de Vevey (n° 8a). En effet, dans la perspective d'implantation d'activités à haute valeur ajoutée, par exemple, il s'agit d'entreprises dont le bassin de relations clientèle / employés / visiteurs est vaste, voire international. La connexion directe au réseau ferroviaire régional et national est donc un atout considérable pour l'entreprise si elle veut pouvoir miser avant tout sur une desserte TP efficace.

Le développement des zones d'activités périphériques peut également se faire en travaillant sur le lien avec l'urbanisation existante et en l'orientant vers une nouvelle desserte TP à mettre en place.

La coordination entre les pôles est également un enjeu d'agglomération. Il n'existe cependant aujourd'hui aucune collaboration entre les pôles et on observe plutôt une concurrence entre eux.

Typologie de l'emploi à développer

A l'heure actuelle, aucun projet ni filière économique précis à promouvoir, n'a été proposé pour l'un ou l'autre de ces trois pôles. Les réflexions les plus avancées concernent Pré-Blanc. La tendance est à la valorisation des réseaux économiques en place (par ex. : sous-traitance de Merck-Serono). La valorisation d'un développement d'activités de services haut de gamme est également avancée (services médicaux privés, wellness, etc.).

Il n'existe pas de coordination entre les différents pôles économiques présents dans l'agglomération.

Synthèse des données socio-économiques

- > La Veveyse fribourgeoise se démarque nettement par un taux de croissance de sa population très important ces 25 dernières années.
- > L'urbanisation est principalement forte le long du littoral. Une dispersion importante de l'habitat est constatée sur les coteaux, dans la Veveyse fribourgeoise et sur les flancs des monts.
- > Les capacités d'accueil de l'agglomération sont globalement suffisantes, mais leur localisation est à reconsidérer. Environ 19'250 habitants supplémentaires sont prévus à l'horizon 2025
- > Un taux actuel de 0.41 emploi/habitant pour l'ensemble de l'agglomération.
- > L'emploi est majoritairement situé au sein de la bande littorale fortement urbanisée et de façon plus marquée à Vevey.
- > Le développement de l'emploi est envisagé dans les pôles de développements économiques vaudois et fribourgeois, dont un seul est situé à proximité d'une gare (Vevey)
- > En considérant le périmètre actuel de l'agglomération (OFS), il faudrait atteindre un taux de 0.47 emploi/habitant pour tendre à un rééquilibrage, soit créer plus de 14'000 emplois.
- > Il n'y a pas de filière économique et/ou projet précis quant à la vocation des pôles de développement économique.
- > Les commerces, les équipements et les grands générateurs sont rassemblés autour des pôles urbains pour la Riviera et la Veveyse fribourgeoise, et principalement décentralisés pour la basse plaine du Rhône.

3.4. Forces et faiblesses de l'agglomération

Ce chapitre propose une vision globale de l'agglomération par la mise en évidence de ses points forts et de ses points faibles au niveau de l'urbanisation et des transports.

Points forts

- > Le cadre naturel et paysager de l'agglomération Riviera est exceptionnel et lui confère de précieux atouts touristiques et de cadre de vie.
- > Le patrimoine bâti est riche et bien préservé. La reconversion des anciens hôtels et palaces n'est toutefois pas toujours évidente.
- > Les principales zones urbaines sont bien structurées et connectées. Il s'agit de l'urbanisation pratiquement continue / contiguë formée par les villes de la bande littorale, de Corseaux à Villeneuve.
- > Un travail de réaffectation des zones à bâtir excédentaires a été entrepris par plusieurs communes de la Riviera comme Montreux, par exemple, dans le cadre de son nouveau PGA.
- > Les zones d'activités à bâtir sont nombreuses. Elles sont principalement situées dans la basse plaine du Rhône, à St-Légier - La Chiésaz (La Veyre) et à Châtel-St-Denis. Elles offrent des perspectives d'emploi dans l'agglomération.
- > La bande urbaine littorale s'est construite autour d'un axe de TP fort comprenant les réseaux CFF (IR / RER) et VMCV (trolleybus), ligne urbaine à forte fréquence circulant en parallèle (RC 780a).
- > Les chemins de fer de montagne ont tous été conservés (à l'exception de la ligne desservant Châtel-St-Denis) et représentent un atout certain pour le développement des TP.
- > Les centres commerciaux (ICFF) sont situés en milieu urbain sur la Riviera (centre ville) et sont connectés aux transports publics.

Points faibles

- > L'agglomération est structurée autour de territoires bien différents. La coordination intercommunale est évidente au sein du district de la Riviera, mais elle l'est moins avec le district voisin d'Aigle (dont fait partie la basse plaine du Rhône) et encore moins avec la Veveyse fribourgeoise qui dépend d'un autre canton.
- > L'étalement urbain et la faible densité du bâti sont caractéristiques des coteaux de la Riviera et des espaces périphériques de la Veveyse fribourgeoise.
- > L'urbanisation des coteaux s'est faite en tournant le dos aux chemins de fer de montagne. La majorité des vastes zones bâties est de faible densité, alors que la desserte TP pourrait être bonne avec la mise en valeur des lignes ferroviaires régionales.
- > Le ratio emploi/habitant est plus faible que dans les autres agglomérations lémaniques. La Veveyse fribourgeoise et dans une moindre mesure la Riviera, ont en effet principalement développé l'habitat. L'agglomération est donc à la fois "satellite" et "pôle" et le pendularisme est assez important.
- > Les zones à bâtir libres proches des gares de la bande littorale sont rares et plutôt affectées à de l'habitat, alors qu'un développement de l'emploi y serait peut-être plus opportun.
- > Les fréquences du réseau TP secondaire (lignes de bus et de train régionales) sont faibles. De ce fait, les TP ne rivalisent pas avec les TIM lorsque l'on s'éloigne de la bande urbanisée littorale.
- > Il n'existe pas de réseau d'itinéraires de mobilité douce autres que les itinéraires de promenade. Les aménagements cyclables sont lacunaires voire inexistantes et les franchissements problématiques.

3.5. Synthèse constats / diagnostic

Les différentes thématiques abordées dans les chapitres précédents permettent de "visualiser" la structure et les caractéristiques de l'agglomération Riviera, et de faire ressortir son organisation spatiale, sur laquelle une conception du développement territorial va pouvoir s'appuyer. La structure spatiale est composée de trois strates bien distinctes auxquelles s'ajoutent les campagnes et espaces naturels environnants. La conception s'appuie sur ses trois strates :

- > Un axe fort Ouest - Est Riviera / Basse plaine du Rhône, situé dans la continuité des agglomérations du bassin lémanique. Cet axe est une véritable épine dorsale pour l'agglomération, autour duquel sont regroupés : un tissu urbain dense pratiquement continu dont trois villes, un réseau de transports publics performants parallèles (CFF+VMCV), la RC 780a, un espace public pratiquement continu le long de la rive, un pôle de développement au "bout" de l'axe fort qui marque l'entrée sud de l'agglomération, relais entre l'agglomération Riviera et l'agglomération Aigle-Monthey.

Cet axe fort est identifié comme étant : "La ville des deltas".

- > Une seconde strate située au-dessus de la première est constituée de coteaux historiquement viticoles / agricoles avec des noyaux villageois / des hameaux. Les coteaux ont été progressivement occupés par de l'habitat de faible densité, forts de leur capital paysagé. Ils sont ponctuellement traversés par des lignes de chemins de fer / funiculaires historiques, à vocation initialement touristique, qui relient le littoral aux sommets. L'urbanisation leur a "tourné le dos" et se base presque exclusivement sur une accessibilité individuelle motorisée. Au centre de cet espace se situe un vaste secteur demeuré peu ou pas construit, de part et d'autre de l'autoroute, mais subissant de plus en plus de pressions. Le pôle de développement économique n° 8b "La Veyre" est inclus dans cet espace.

Cet espace est identifié comme étant : "La ville des coteaux".

- > Une troisième strate située au-dessus des deux premières est constituée de pâturages, forêts et reliefs montagneux (Préalpes), à vocation touristique et de loisirs et ponctués de bâtiments historiques (grands hôtels) dominant le lac et les Alpes. Cet espace subit une certaine pression liée au développement de résidences secondaires / chalets.

Cet espace est identifié comme étant : "Le grand paysage et les nids d'aigle".

La Veveyse fribourgeoise et la basse plaine du Rhône sont les campagnes attenantes à cette structure spatiale en strates. La Veveyse est un petit plateau agricole dominant la Riviera mais qui n'est pas physiquement orienté vers le lac. La progression et la dispersion de l'habitat y sont importantes, profitant de la dynamique des agglomérations voisines de la Riviera et de Lausanne. La ville de Châtel-St-Denis constitue un pôle et une centralité au sein de cet espace. La basse plaine du Rhône (hors Villeneuve) est une campagne aujourd'hui relativement intacte mais les pressions sur le développement s'intensifient et le risque d'étalement urbain est important.

Ces espaces restants sont identifiés comme étant : "Les campagnes à gérer".

4. Conception du développement territorial / Chantiers stratégiques

Rappel de la stratégie de la pré-étude

La stratégie adoptée vise non seulement à établir quelques bases quantitatives permettant d'élaborer des pronostics de développement de l'agglomération, mais a pour objectif final l'élaboration d'une conception de développement territorial. Celle-ci se fonde sur l'analyse des différents territoires de l'agglomération, leur identité et un développement qui leur est propre. C'est sur la base de cette conception que sont proposés des chantiers stratégiques, devant aboutir plus tard au projet d'agglomération.

Conception territoriale et chantiers stratégiques

La synthèse des constats / diagnostic du chapitre précédent a permis d'identifier :

- > Trois grands espaces qui, comme déjà mentionné, vont être le "fil rouge" de la conception du développement territorial. Pour chacun de ces espaces seront dégagés les principaux enjeux, objectifs, et domaines des mesures à développer, dans la perspective d'une coordination transports et urbanisation.
- > Les campagnes environnantes qui sont les espaces agricoles et naturels en marge de l'agglomération mais inclus dans le périmètre d'étude.
- > Trois pôles de développement économique, dont deux sont situés dans les grands espaces structurels de l'agglomération et l'un dans la campagne proche. Il est important de considérer les potentiels tant qualitatifs que quantitatifs de ces pôles, et de coordonner leur développement.

Ce chapitre propose une mise en valeur de l'agglomération dans une perspective de développement de l'emploi et de l'habitat, permettant une coordination urbanisation-transports optimale et la préservation du paysage. Chacun des territoires se réfère à un schéma spécifique.

Les trois chantiers stratégiques A, B et C correspondent aux trois grands espaces structurants décrits ci-dessus. Trois chantiers dérivés correspondent aux trois pôles de développement économique relevés précédemment. Deux d'entre eux se trouvent intégrés aux grands espaces structurels de l'agglomération et le dernier dans la campagne attenante. Le schéma présenté ci-contre présente de manière synthétique cette organisation.

Les chantiers doivent aboutir à l'élaboration de trains de mesures d'urbanisation et de mesures infrastructurelles liées aux transports pouvant être financées par la Confédération. Ces trains de mesures doivent être regroupés géographiquement et/ou par thèmes afin d'être évaluées et finançables par la Confédération. Un regroupement géographique est proposé avec les chantiers stratégiques. Ces derniers devront par la suite guider l'élaboration du projet d'agglomération.

Concernant les mesures infrastructurelles liées aux transports, elles répondent aux points faibles relevés au chapitre précédent. Ces points faibles, ainsi que certaines mesures correspondantes, d'ores et déjà planifiées par les communes, ont été listés. Ces documents sont présentés en annexe 3 du cahier des annexes.

Les enjeux majeurs identifiés pour l'ensemble de l'agglomération sont les suivants :

- > Préserver et valoriser les qualités paysagères de l'agglomération.
- > Renforcer le rôle de pôle de l'agglomération en favorisant le développement de l'emploi.

Ces enjeux sous-entendent de cerner les contours du périmètre compact de l'agglomération, dans lequel des règles de développement et de densification seront définies et de contenir le développement des territoires situés en dehors du périmètre compact.

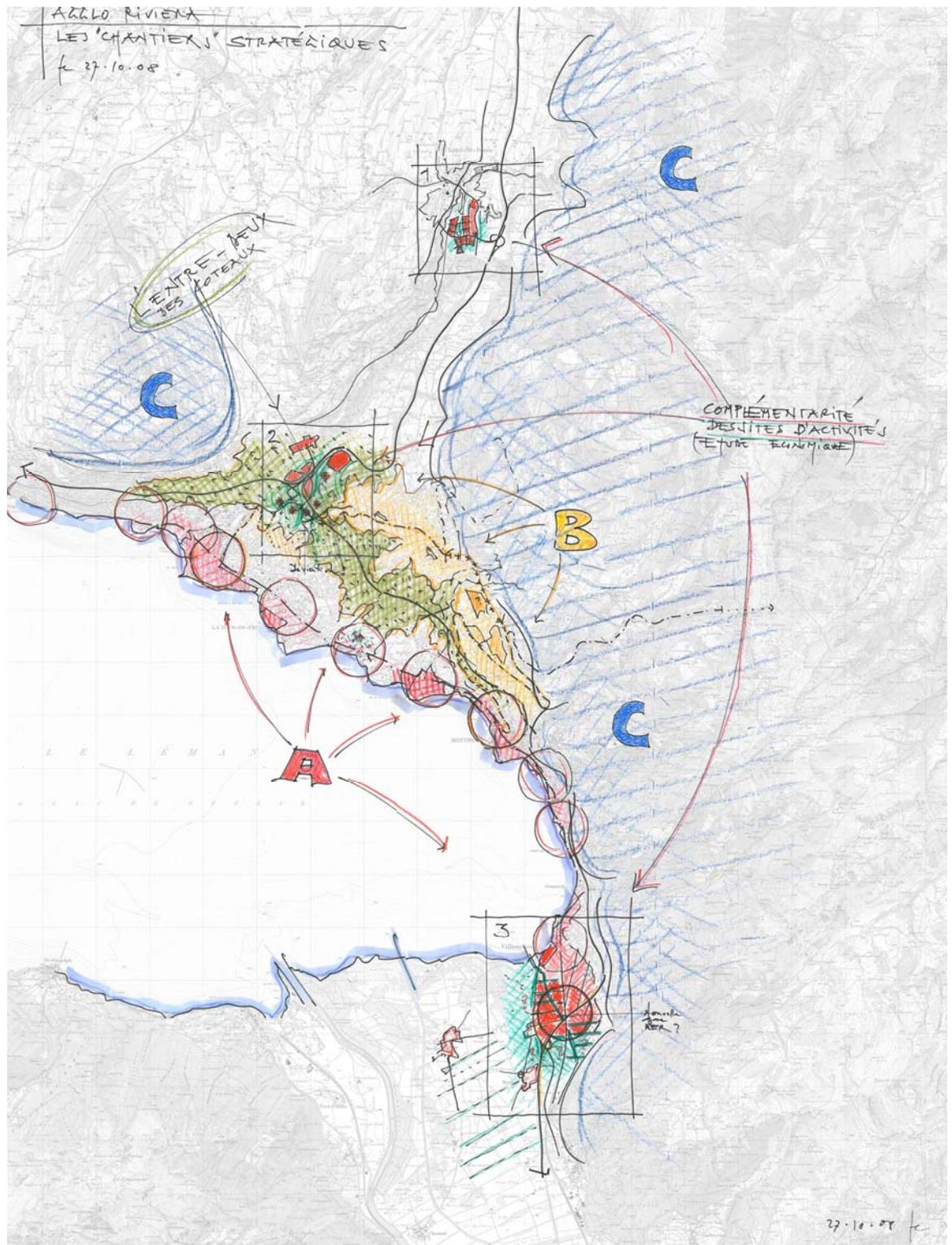


Figure 9: Chantiers stratégiques

4.1. La ville des deltas : chantier stratégique A

La ville des deltas représente le cœur linéaire de l'agglomération (cf. schéma ci-contre), structurée par un réseau de communications parallèles, dont un axe fort TP (CFF/VMCV). Sont comprises dans la ville des deltas, la partie littorale des communes de : Corseaux, Corsier, Vevey, La Tour-de-Peilz, Montreux, Veytaux pour la Riviera et Villeneuve, Noville, Rennaz, pour la basse plaine du Rhône.

Conception générale

Enjeu majeur

- > Confirmer et renforcer l'axe fort Ouest-Est structurant la "Ville des deltas", d'un bout à l'autre de l'agglomération, cœur du périmètre compact.

Objectifs

- > Densifier l'urbanisation autour de l'axe fort, épine dorsale du réseau de TP.
- > Rechercher les possibilités de densifier davantage à proximité des gares en favorisant la mixité emplois / habitants, dans la perspective d'un rééquilibrage (ne pas planifier que du logement)
- > Structurer l'urbanisation de la basse plaine du Rhône dans la continuité de l'axe fort Ouest-Est de l'agglomération.
- > Préserver le paysage agricole et naturel encore intact de la plaine du Rhône, d'un processus d'étalement urbain déjà embrayé.
- > Maintenir l'implantation des centres commerciaux (ICFF) dans les pôles urbains, à proximité de l'axe fort TP.
- > Accroître la fonction d'axe fort du RER (épine dorsale du centre linéaire) de l'agglomération par une amélioration des fréquences (objectif 15') et sa prolongation au-delà de Villeneuve pour capter l'agglomération d'Aigle-Monthey (planifié en 2018).
- > Etudier la possibilité de planifier une nouvelle halte RER au Sud de Villeneuve, vers le pôle de développement économique, à l'horizon du prolongement du RER vers Aigle.
- > Valoriser la complémentarité entre le RER (rapidité) et la ligne VMCV parallèle (desserte fine). Améliorer la performance et la visibilité des interfaces de TP.
- > Optimiser la performance des TP de desserte fine (réseau bus) : parcours / cadences / fréquences / vitesse commerciale / matériel roulant.
- > Requalifier la RC 780a, axe Ouest-Est continu sur l'ensemble de la ville des deltas, espace public majeur de l'agglomération. Préciser son rôle, sa fonction et développer un concept d'aménagement global.
- > Créer des itinéraires cyclables performants horizontaux (Est-Ouest) et verticaux (Nord-Sud), permettant de relier les centralités de la ville des deltas.
- > Résoudre la problématique du franchissement des barrières (voies CFF et RC780a) et garantir la continuité des itinéraires MD.
- > Développer une stratégie de stationnement pour la ville des deltas en lien étroit avec l'axe fort TP, dans le but de limiter les déplacements pendulaires (réglementation / dimensionnement / localisations des P+R)

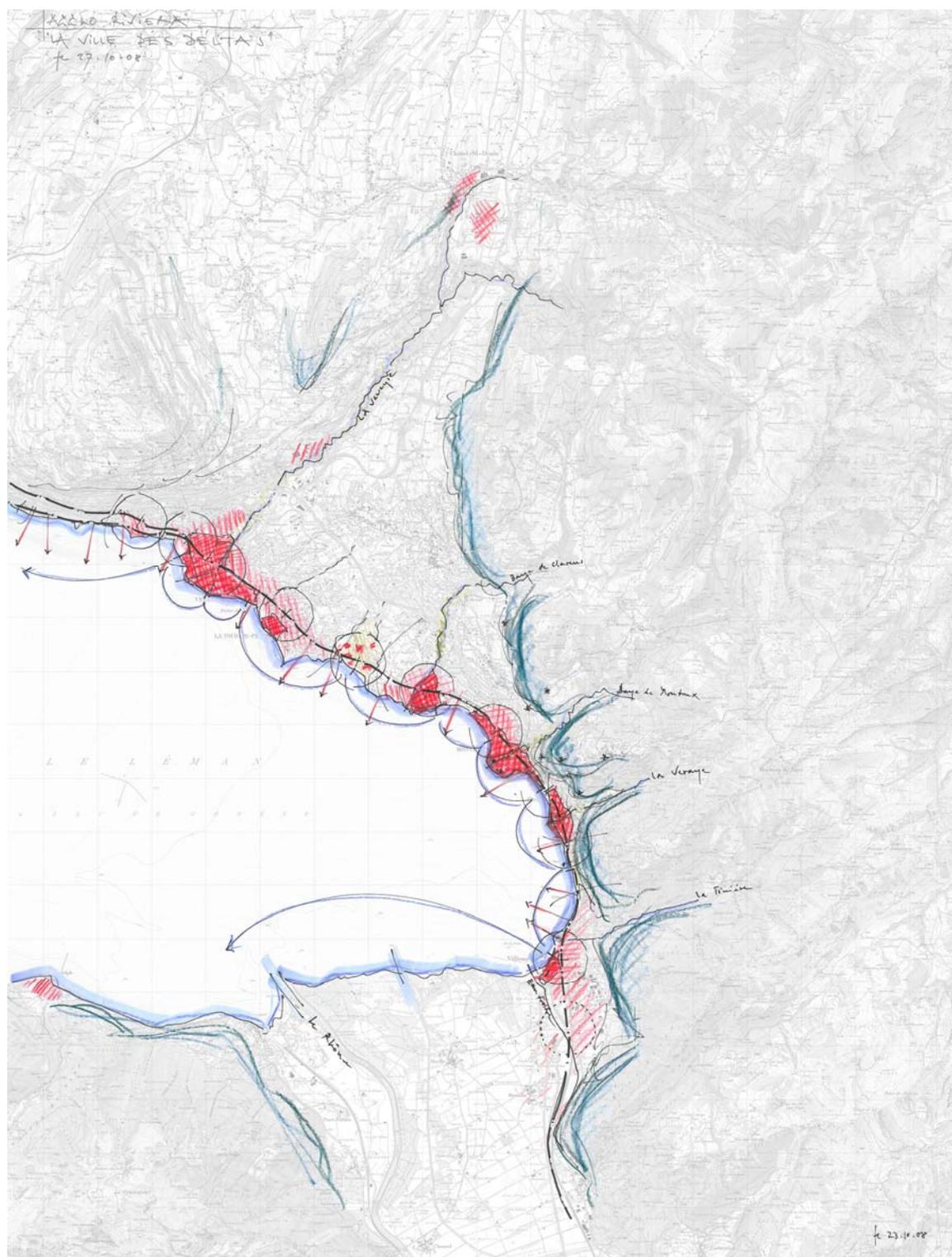


Figure 10: Chantier stratégique A " la ville des deltas "

Domaines des mesures à développer

Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> > Densification des zones à bâtir : définition précise des secteurs potentiels et les possibilités concrètes. Favorisation de la mixité près des gares RER > Changement d'affectations : listing des modifications nécessaires à opérer sur les secteurs définis > Equipements régionaux : identification des secteurs susceptibles de les accueillir, sur la base de besoins ciblés
TP	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements ferroviaires : connexion RER entre l'agglomération Riviera et l'agglomération Aigle-Monthey par le prolongement de la ligne. Augmentation de la fréquence du RER à 15' > Ligne VMCV : renforcement de la ligne 1 VMCV : bus à haut niveau de service (BHNS) ou éventuellement tram > Interfaces : amélioration des aménagements et de la signalisation des interfaces gares / bus / funiculaires
MD	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements cyclables : développement des itinéraires Est-Ouest et Nord-Sud (par ex. : itinéraire continu au bord du lac) > Accessibilité / stationnement près des gares : estimation des besoins et développement d'un concept (B+R, accessibilité, sécurisation) > Franchissement de barrières (voies CFF / RC) : identification des lacunes et développement des mesures d'amélioration
TIM	<ul style="list-style-type: none"> > P+R : identification des points stratégiques où les implanter, évaluation des besoins quantitatifs, adoption d'une politique tarifaire commune > Stationnement : adoption d'une réglementation commune (temps, tarif) > Transit : identification des traversées de localités problématiques et adoption de mesures de sécurisation
Mesures intégrées	<ul style="list-style-type: none"> > Requalification de la RC780a : développement d'une conception sur toute sa longueur, permettant d'optimiser son rôle d'axe central multi-modal de l'agglomération et la mise en valeur de l'espace-rue

Le schéma suivant cartographie les mesures structurantes principales à développer dans le cadre de ce chantier :

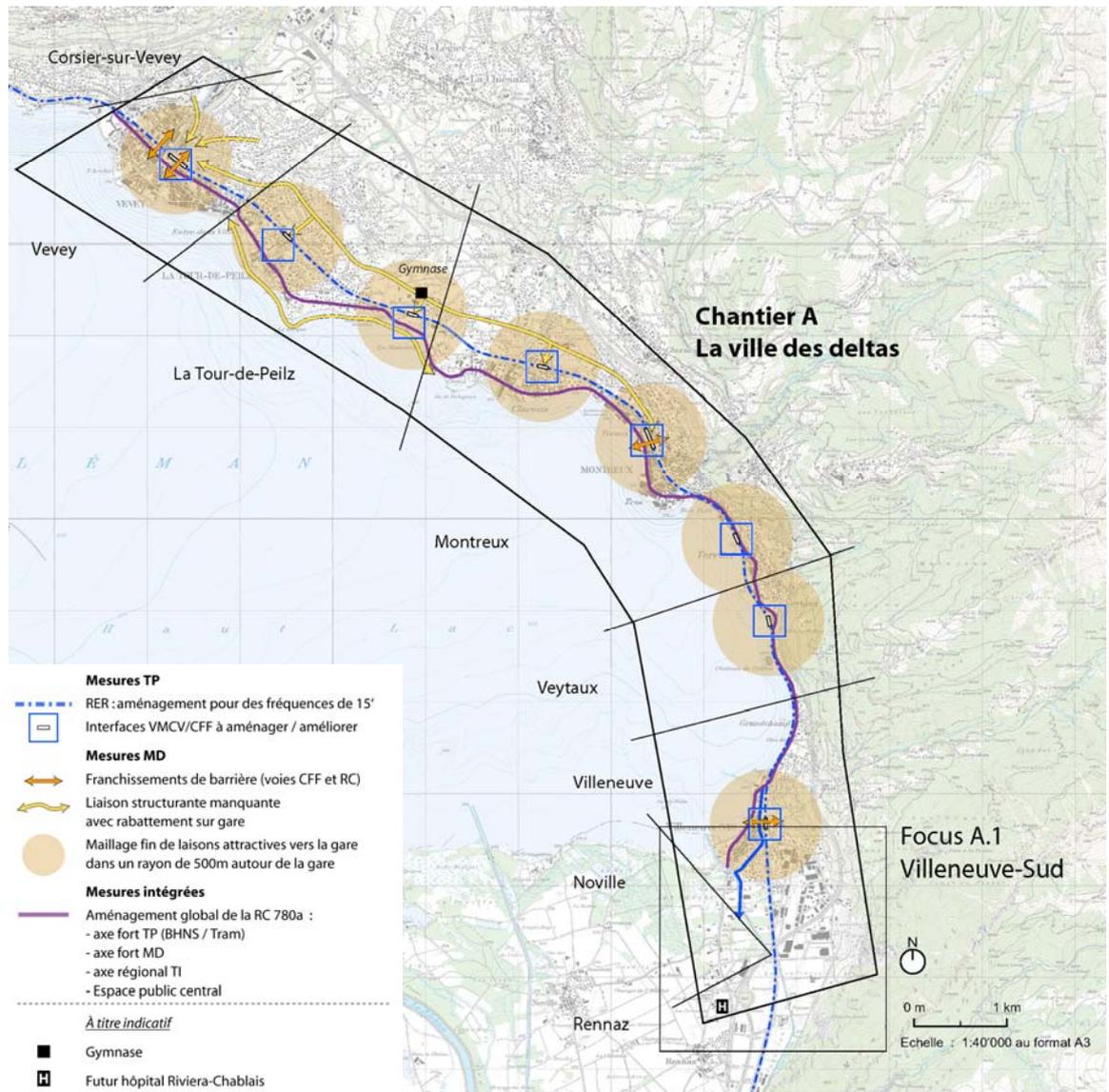


Figure 11: Chantier A : mesures structurantes

Pôle de la basse plaine du Rhône : Chantier A1

Ce chantier concerne les communes de Villeneuve, Rennaz et Noville.

Selon la conception du territoire proposée dans cette pré-étude, le développement urbain au Sud de Villeneuve doit être guidé par la stratégie de développement de la ville des deltas, qui valorise la densification autour des haltes RER.

La localisation de l'hôpital, une installation à forte fréquentation (IFF) est actuellement planifiée sur le terrain de la Grange des Tilles (commune de Rennaz), situé au Sud de l'échangeur autoroutier. Cet emplacement et les développements urbains y relatifs sont situés en marge de la ville des deltas et posent les problèmes suivants :

- > En l'état des réflexions actuelles, l'accessibilité TP de l'hôpital resterait principalement locale: prolongement de la ligne 1 des VMCV depuis Villeneuve, alors qu'il s'agit d'un équipement régional; favorisant plutôt une accessibilité basée sur les TIM que sur les TP et prétéritant le Chablais;
- > Le développement de l'urbanisation est organisé de manière linéaire, autour de l'axe routier desservant l'hôpital, en dehors des zones bâties / à bâtir actuelles, empiétant sur le territoire agricole;
- > Les deux points relevés ci-dessus sont contradictoires avec la politique d'agglomération de l'ARE et du PDC-VD.

Selon la stratégie avancée dans cette pré-étude, un équipement de l'importance du futur hôpital régional devrait bénéficier d'une desserte TP de niveau régional et rapide. En effet, l'implantation d'un équipement desservant un bassin de population d'environ 150'000 habitants, employant globalement 1'200 emplois à plein temps et générant un investissement de l'ordre d'un quart de milliard de CHF, a un rôle majeur à jouer et nécessite de se poser la question en parallèle du type de desserte TP que cela implique, à la fois depuis la Riviera et depuis le Chablais.

La desserte principale prévue est basée sur le prolongement de la ligne VMCV 1 (desserte locale). Les habitants de la ville des deltas bénéficieraient d'un parcours direct jusqu'à l'hôpital mais avec des temps de parcours pouvant être très importants, par exemple 40 minutes depuis Vevey. Pour des trajets internes à une agglomération, une durée de trajet acceptable ne devrait excéder 30 minutes.

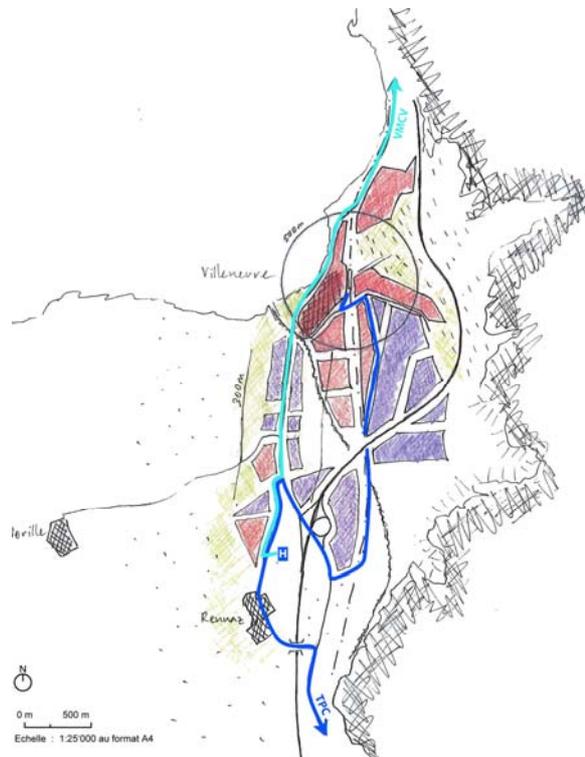
La desserte principale prévue prétérite également le Chablais en imposant un transbordement à Villeneuve (train jusqu'à Villeneuve et bus VMCV jusqu'à l'hôpital).

Objectifs

La pré-étude se doit d'explorer une alternative qui puisse apporter une réponse aux problèmes soulevés plus haut, soit :

- > Développer le pôle de la basse plaine du Rhône selon l'axe fort de la ville des deltas, afin d'éviter l'empiètement sur le paysage agricole et naturel qui caractérise cet espace "du bout du lac".
- > Recentrer la localisation du nouvel hôpital Riviera-Chablais autour de l'axe fort, dans la perspective de coordination urbanisation / transports conforme à la politique des agglomérations et au PDC.
- > Coordonner le développement des activités économiques de ce pôle avec les autres pôles situés dans le périmètre de l'agglomération Riviera.

La figure suivante illustre la différence entre le développement prévu et un schéma de développement alternatif qui permettrait de contenir une urbanisation dense dans le prolongement de la ville des deltas et de la structure urbaine actuelle, autour de la création d'une nouvelle halte RER au Sud de Villeneuve.

Développement prévu**Urbanisation**

Développements prévus selon PPA Les Fourches avant-projets de développement à Rennaz

- Faible densification des terrains le long de l'axe VMCV (300m)
- Dispersion du bâti et étalement dans la zone agricole
- Hôpital placé à la Grange des Tilles donc déconnecté de la ville des deltas

Transports

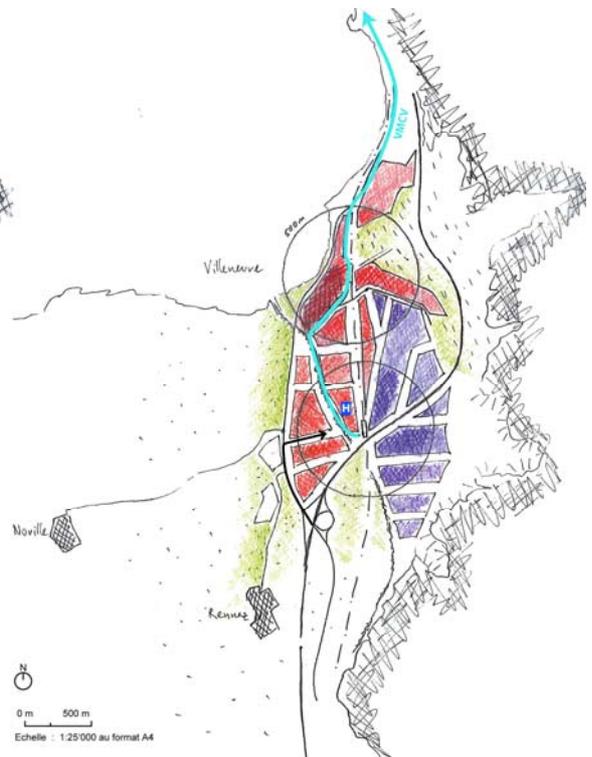
Pas de desserte régionale TP pour un équipement régional

- Prolongement de la ligne VMCV jusqu'à l'hôpital
- Deuxième desserte de l'hôpital par la ligne TPC
- Déviation de la ligne TPC pour desservir les zones d'activités
- Accès routier aisé depuis l'autoroute

Temps de parcours

Vevey-gare à hôpital Rennaz

VMCV :	40'	direct
RER + VMCV :	30'	1 transbordement
Aigle-gare à hôpital Rennaz		
TPC :	20'	direct
RER + VMCV :	20'	1 transbordement

Proposition alternative**Urbanisation**

Continuité de l'urbanisation dans la logique de conception de la ville des deltas

- Densification des terrains autour de la nouvelle halte RER
- Nouvel hôpital placé à proximité directe de la nouvelle halte RER

Transports

Desserte régionale pour un équipement régional

- Prolongement du RER et création d'une halte au Sud de Villeneuve
- Prolongement de la ligne VMCV au sein de l'urbanisation jusqu'à Villeneuve Sud
- Accès routier aisé direct depuis l'autoroute

Temps de parcours

Vevey-gare à Villeneuve Sud		
RER :	20'	direct
Aigle-gare à Villeneuve Sud		
RER :	10'	direct

Figure 12: Développement dans la basse plaine du Rhône prévu / reformulé

Domaines des mesures à développer

Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> > Densification des zones à bâtir : définition des zones à bâtir / densifier dans le prolongement de la structure urbaine actuelle. > Hôpital Riviera-Chablais : implantation de l'hôpital Riviera-Chablais au Sud de Villeneuve (Tronchenaz ou éventuellement Jonnaire) dans le prolongement de la structure urbaine (le long de l'axe fort RER). > Changement d'affectation : déclassement des zones de développement prévues à Rennaz.
TP	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements ferroviaires: implantation d'une nouvelle halte au Sud de Villeneuve (en coordination avec le prolongement du RER, chantier A). > Ligne VMCV : prolongement au cœur de la structure à développer au Sud de Villeneuve.
MD	> Aménagements cyclables : développement des itinéraires liant les différentes centralités de Villeneuve.
TIM	développé dans chantier A
Mesures intégrées	développé dans chantier A

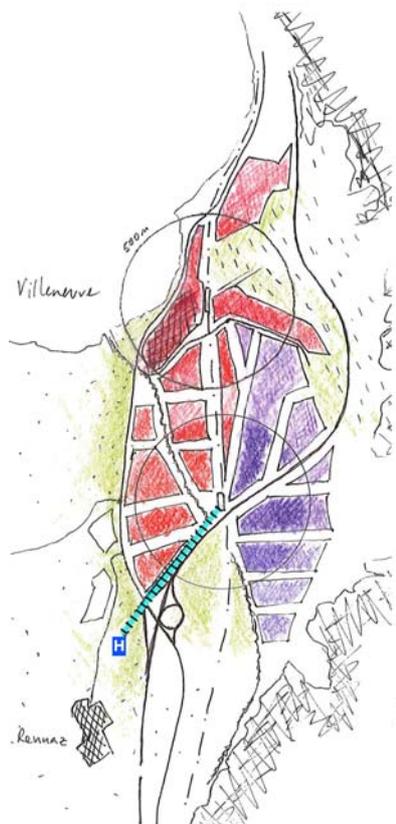
Variantes

La proposition alternative du développement de la basse plaine du Rhône présentée à la page précédente implique le déplacement de l'hôpital Riviera-Chablais et le recentrage du développement urbain autour de l'axe fort d'agglomération (RER) via la création d'une nouvelle halte. Cette proposition permet une coordination optimale T/U et poursuit l'image urbaine actuelle caractéristique de la ville des deltas. Il s'agit là du schéma de développement le plus en phase avec les exigences d'un projet d'agglomération.

Si la localisation de l'hôpital ne peut toutefois pas être modifiée, il nous semble tout de même essentiel, au stade de cette pré-étude, de proposer encore d'autres variantes tenant compte de l'emplacement de l'hôpital à la Grange des Tilles mais restructurant les développements urbains dans le prolongement de la ville des deltas.

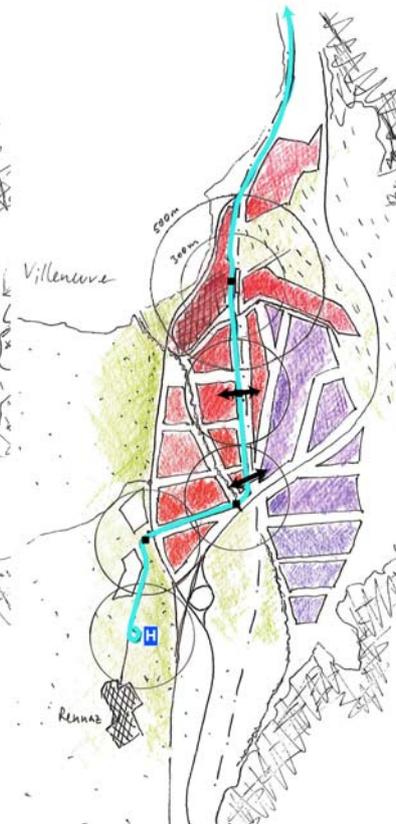
Ces variantes sont présentées à la page ci-contre.

**Nouvelle halte RER et
People-Mover**



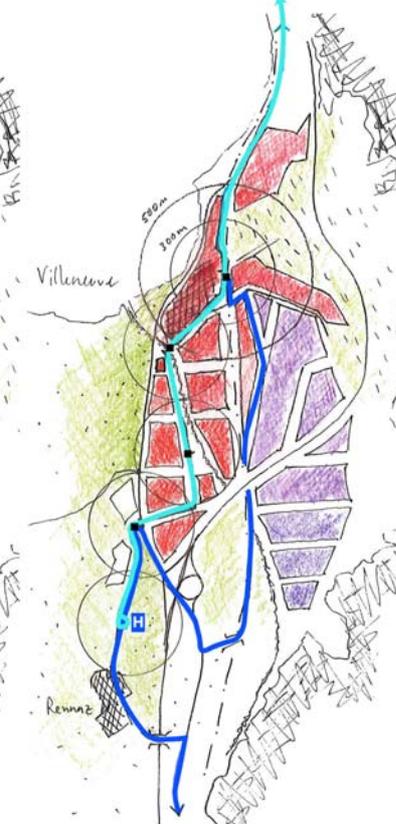
La structure urbaine de la ville des deltas est prolongée.
La nouvelle halte RER dessert la majorité de l'urbanisation du Sud de Villeneuve.
Une liaison rapide lie la halte RER à l'hôpital (People-Mover).

**Prolongement axe fort VMCV
possibilité 1**



La structure urbaine de la ville des deltas est prolongée.
le prolongement de l'axe fort VMCV d'abord le long des voies CFF puis vers l'hôpital ne dessert qu'une partie de l'urbanisation du Sud de Villeneuve et des franchissements des voies doivent être aménagés.

**Prolongement axe fort VMCV
possibilité 2**



La structure urbaine de la ville des deltas est prolongée.
le prolongement de l'axe fort VMCV au sein de l'urbanisation nouvelle puis vers l'hôpital permet la desserte de la totalité de l'urbanisation à l'Ouest des voies CFF.
la desserte des zones d'activités à l'Est des voies CFF se fait via la déviation de la ligne de bus TPC

Figure 13: Développement dans la basse plaine du Rhône variantes avec hôpital à la Grange des Tilles

Ces variantes peuvent être combinées entre elles. La création de la halte RER n'exclut pas le prolongement de l'axe fort VMCV ni la déviation de la ligne des TPF par les zones d'activités. Dans tous les cas, la RC 780a ne joue plus le rôle d'axe fort mais marque la limite entre bâti et non bâti. L'urbanisation nouvelle est contenue dans le prolongement de la structure actuelle.

4.2. La ville des coteaux : chantier stratégique B

Les coteaux se développent depuis le bas et le haut, autour d'un entre-deux paysager, dans lequel s'insère l'autoroute. La ville des coteaux (cf. schéma ci-contre) est formée des villages et des vastes zones de logements de faible densité des communes du cercle de Corsier, des hauts de Vevey, de la Tour-de-Peilz et de Montreux, ainsi que des communes de St-Légier et Blonay. Plusieurs chemins de fer de montagne structurent le bâti historique, alors que l'urbanisation récente leur a tourné le dos. La tendance est à l'étalement, "grignotant" petit à petit l'entre-deux paysager.

C'est dans la bande verte entourant l'autoroute et représentant une grande valeur paysagère et patrimoniale déjà relevée dans le plan directeur régional, que se trouve également le pôle de développement économique de La Veyre. L'enjeu paysager, de développement économique ciblé et de maintien des franges urbaines le plus loin possible au Nord et au Sud de l'entre-deux paysager est important pour les coteaux.

Conception générale

Enjeu majeur

- > Préserver les qualités paysagères des coteaux, "carte de visite" de la Riviera.

Objectifs

- > Restructurer l'urbanisation des coteaux, en recentrant et densifiant le développement sur les centralités et le réseau de chemins de fer existants.
- > Stopper le processus d'étalement en dehors de ces secteurs.
- > Evaluer les possibilités de développement du pôle économique de La Veyre, permettant de préserver " l'entre-deux paysager ".
- > Eviter la venue de grands distributeurs / d'équipements importants, même à La Veyre.
- > Favoriser l'offre commerciale locale et de proximité dans les noyaux villageois.
- > Identifier les possibilités d'améliorer la fréquence des chemins de fer desservant les coteaux.
- > Identifier les liaisons TP à réhabiliter (Blonay-Chamby / funiculaire de Valmont)
- > Améliorer la desserte des lignes régionales TP entre la ville des deltas et la ville des coteaux, afin de capter au maximum les déplacements pendulaires.
- > Développer des itinéraires de MD efficaces horizontaux, favorisant les déplacements au sein de la ville des coteaux et verticaux, entre les coteaux et la ville des deltas. Solutionner les franchissements.
- > Permettre la complémentarité TP-MD principalement en ce qui concerne les liaisons verticales (transport des vélos)
- > Retenir les déplacements TIM en amont du cœur de l'agglomération.
- > Développer des P+R aux emplacements stratégiques, à proximité d'interfaces TP.
- > Sécuriser les traversées de localités, afin de valoriser les déplacements TP et MD et mettre en valeur l'espace-rue des villages (centralités locales)

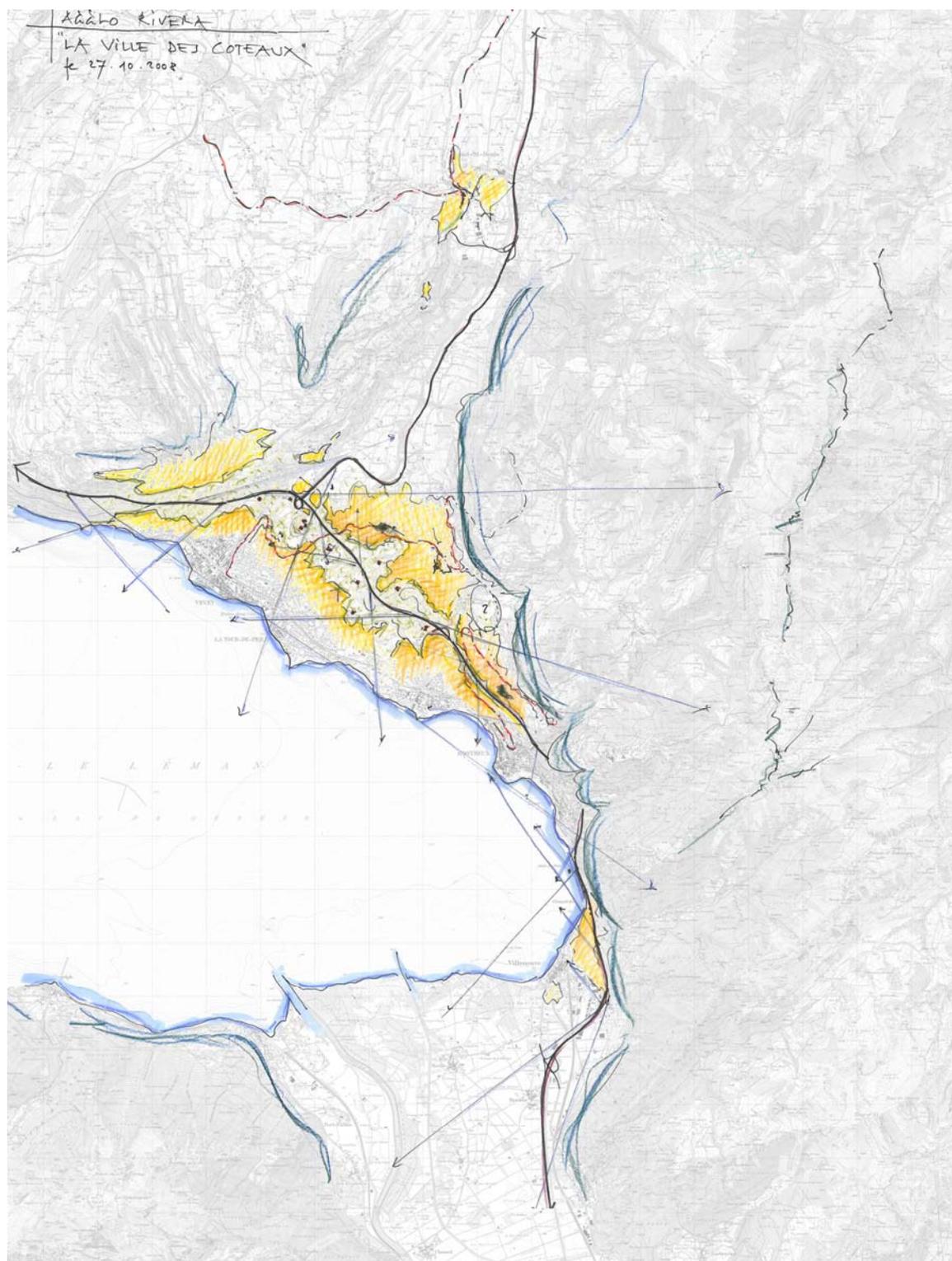


Figure 14: Chantier stratégique B " la ville des coteaux "

Domaines des mesures à développer

Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> > Densification des zones à bâtir : définition précise des zones situées vers les haltes des chemins de fer et des funiculaires pouvant être densifiées. > Changements d'affectation : déclassement des zones non bâties éloignées des centralités et des arrêts TP.
TP	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements ferroviaires : augmentation de la fréquence du CEV et du MOB à 15' ou 20' (points de croisement). Création de nouvelles haltes à Chernex et Fontanivent. Remise en service éventuelle de la ligne Blonay – Chamby. Remise en service éventuelle du funiculaire de Valmont. > Complémentarité TP/MD : adaptation du matériel pour la prise en charge des vélos dans les TP régionaux (trains / bus), principalement concernant les liaisons verticales depuis la ville des deltas.
MD	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements cyclables : développement des itinéraires Est-Ouest et Nord-Sud (p. ex. itinéraires de corniches et liaisons en pente douce avec la ville des deltas). > Accessibilité / Stationnement près des haltes ferroviaires : estimation des besoins et création d'un concept (B+R, accessibilité, sécurisation). > Franchissement de barrières (autoroute) : identification des itinéraires interrompus et création de passages MD.
TIM	<ul style="list-style-type: none"> > Transit : aménagement de la route des Boulingrins (évitement de St-Légier sur l'itinéraire échangeur autoroutier - Blonay). Aménagements régulateurs et modérateurs en entrées de localité
Mesures intégrées	<ul style="list-style-type: none"> > Traversées de localités : sécurisation et requalification pour valoriser les déplacements MD et TP et valoriser l'espace-rue

Le schéma suivant cartographie les mesures structurantes principales à développer dans le cadre de ce chantier :

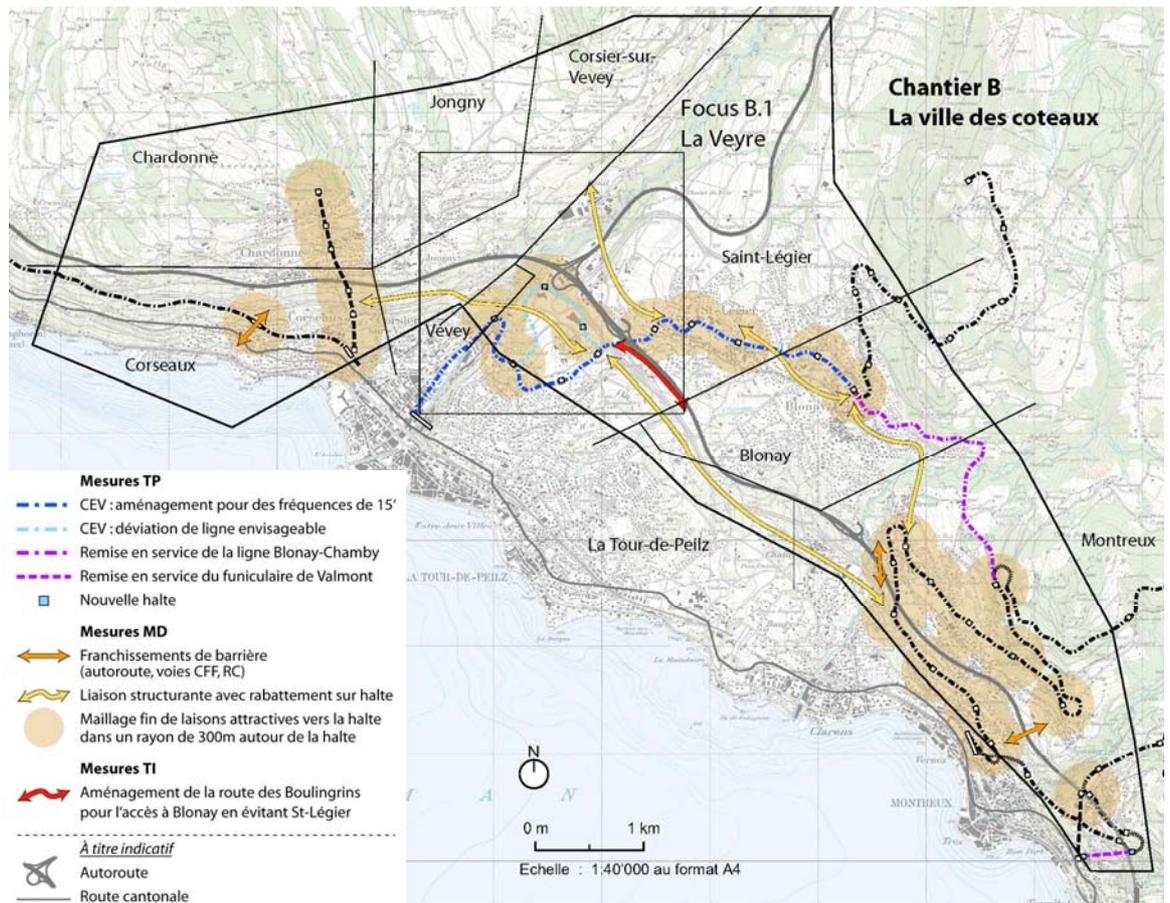


Figure 15: Chantier B : mesures structurantes

Pôle de développement de La Veyre : Chantier B1

Ce secteur a été retenu par le canton de VD dans le cadre de la politique des pôles de développement économique. Il s'agit d'un site stratégique centré sur les parcelles situées de part et d'autre de l'échangeur autoroutier. Une étude territoriale stratégique a été menée par le canton en 2007-2008. De plus, plusieurs projets sont en cours de réflexion ou au stade de la réalisation (Milavy), à proximité de ce secteur.

Le principal problème de ce pôle est son accessibilité en TP. En effet, il n'y a aujourd'hui que la halte du CEV "Hauteville" qui puisse desservir ce secteur. Or, cette halte est relativement éloignée du pôle et pose le problème du parcours pour y accéder, en particulier le franchissement de la route d'accès à l'autoroute (route d'Hauteville).

Enjeu majeur

- > Répondre à la fois aux enjeux de protection du paysage (sauvegarde de l'entre-deux paysager) et de développement de l'emploi (rééquilibrage emploi / habitant).

Il s'avère particulièrement difficile de répondre à la fois aux enjeux de protection du paysage et du développement de l'emploi, a fortiori lorsqu'il s'agit de planifier une desserte TP correspondante. Le choix d'une densification plus ou moins importante n'implique pas le même type d'investissement en terme de TP. Le scénario de développement choisi influera fortement sur les mesures à prendre au niveau de l'urbanisation et des transports.

Cette pré-étude s'est brièvement penchée sur deux scénarios possibles pour le développement de La Veyre, soit :

- > Préserver les caractéristiques de l'entre-deux paysager de la ville des coteaux en privilégiant l'implantation ciblée d'activités à haute valeur ajoutée. Prévoir une desserte TP au coût modéré (bus), sachant que le report modal en faveur des TP risque d'être faible, les terrains concernés étant situés à proximité directe de l'échangeur autoroutier A9-A12.
- > Densifier de manière importante les zones d'activités, permettant d'envisager un déplacement de la ligne ferroviaire CEV pour une desserte TP optimale de ce pôle de développement.

Les coûts liés à ce détournement de la ligne se situent dans une fourchette de Fr. 30 à 50 millions (déviation de la ligne uniquement, ne tenant pas compte des coûts de construction des gares, des corrections de voirie, etc.). De tels coûts ne peuvent à priori se justifier que par une densification importante orientée vers cette ligne de chemin de fer (rapport coûts-efficacité). Une estimation sommaire des potentiels de développement nous permet d'envisager au maximum 7'500 emplois et 1'000 habitants nouveaux. Cette estimation optimiste envisage des densifications de terrains construits et l'éventuelle emprise sur l'échangeur autoroutier actuel dont la géométrie pourrait être modifiée (moyennant des coûts supplémentaires considérables)

Une proposition de modification du tracé ainsi qu'une estimation des potentiels de développement sont présentés ci-après. Le détail de l'estimation des coûts est présenté dans le cahier des annexes.

Le maintien du tracé existant en plus du nouveau tracé est envisageable mais aurait pour conséquence que seul un train sur deux desservirait le nouveau pôle, justifiant encore moins les coûts du tracé additionnel.

L'approfondissement de cette problématique doit se faire dans le cadre de ce chantier, en coordination avec les autres pôles de développement de l'agglomération identifiés. La question reste pour l'heure en suspens.

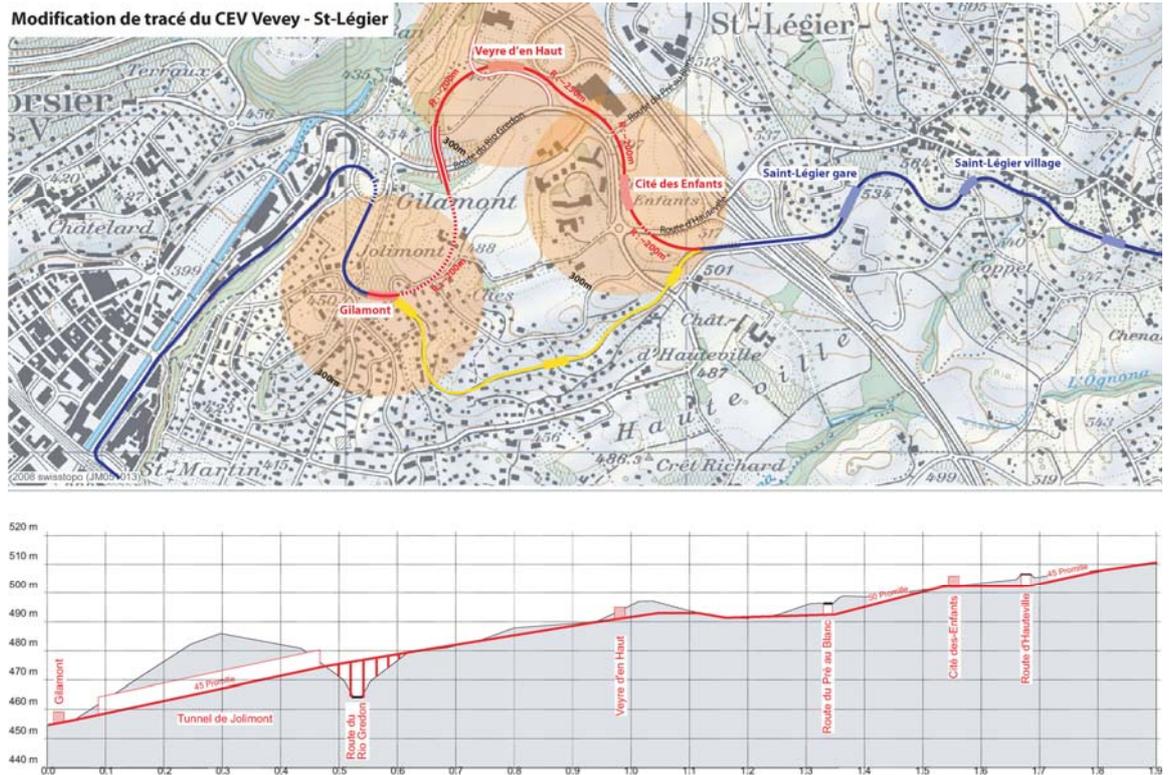


Figure 16: Modification du tracé CEV Vevey - St-Légier

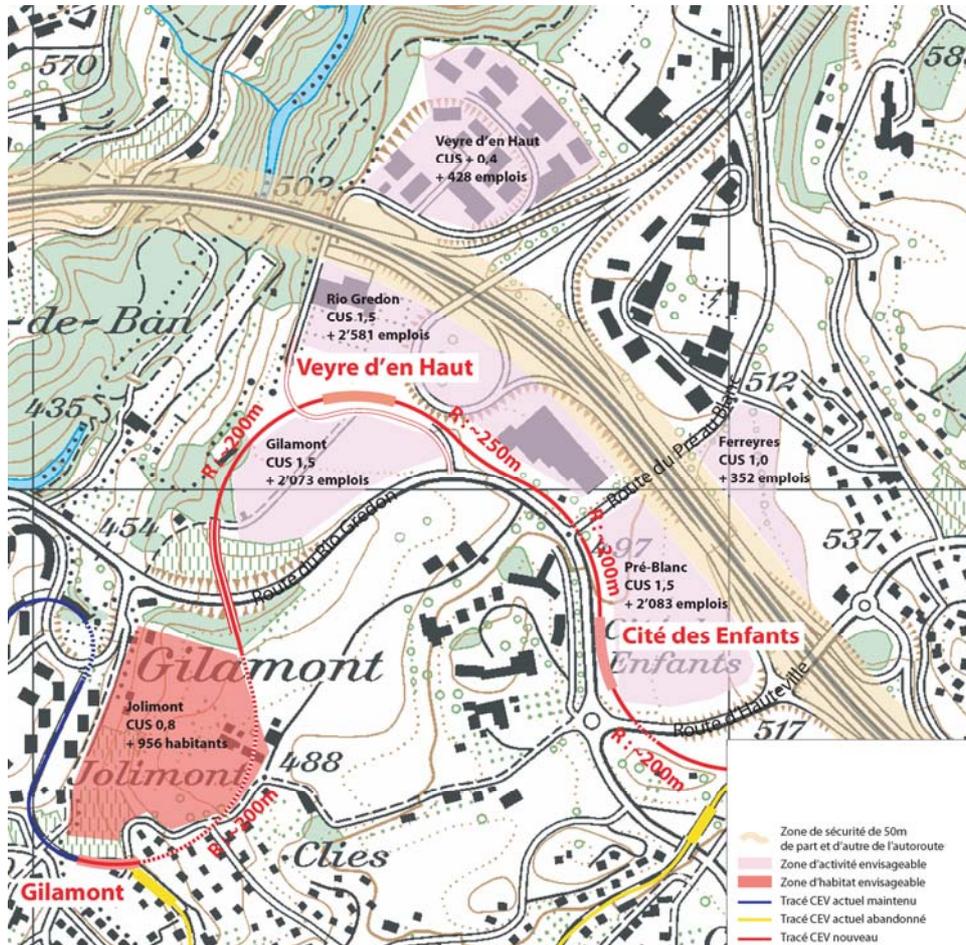


Figure 17: Potentiels de développement à La VeyreDomaines des mesures à développer

Urbanisation	> Développement des zones à bâtir : définition des besoins et des zones à bâtir (activités / logements) selon le scénario de développement retenu.
TP	> Aménagements ferroviaires: étude approfondie d'une déviation de la ligne CEV > Liaison bus : étude d'une liaison bus (si le scénario déviait CEV n'est pas retenu)
MD	développé dans chantier B
TIM	développé dans chantier B
Mesures intégrées	développé dans chantier B

4.3. Le grand paysage et les nids d'aigle : chantier stratégique C

Le territoire des monts représente le "grand paysage" majeur de l'agglomération, du Mont-Pèlerin aux Pléiades ou à Sonchaux, jusqu'aux Rochers de Naye, avec ses " nids d'aigle ", endroits perchés au-dessus du Léman, où se sont développés quelques grands et majestueux hôtels au début du 20^{ème} siècle (cf. schéma ci-contre). Il revêt un caractère exceptionnel comparativement à d'autres agglomérations et constitue un atout à valoriser. Le plan directeur régional de la Riviera le distingue comme " Parc préalpin ".

Quelques petites stations de loisirs régionales s'y sont maintenues, telles que : Mont-Pèlerin, Les Pléiades et Les Avants. Historiquement, elles se sont développées avec l'arrivée des chemins de fer de montagne / funiculaires. Leur atout principal est d'être "à portée de mains" des habitants de l'agglomération, notamment en TP.

En outre, des résidences secondaires s'y sont développées de façon dispersée, il y a quelques dizaines d'années. Bien que le phénomène ait pu être freiné, il convient de poursuivre la protection du " grand paysage ".

Conception globale

Enjeu majeur

- > Préserver les qualités naturelles du grand paysage (parc préalpin) tout en favorisant sa vocation touristique et de loisirs.

Objectifs

- > Protéger le paysage de montagne et valoriser les activités de loisir compatibles. Développer un projet de "parc préalpin".
- > Orienter le développement des activités touristiques et de loisirs selon les TP.
- > Freiner le développement de résidences secondaires.

Domaines des mesures à développer

Urbanisation	> Changement d'affectations : contrôle et limitation de la construction de résidences secondaires.
TP	> Adaptation des horaires : adaptation de l'offre de loisirs en fonction des fréquences TP et inversement (amélioration des fréquences le weekend par exemple).
MD	> Complémentarité TP/MD : connexion des itinéraires de randonnée avec les arrêts TP (haltes des chemins de fer de montagne).
TIM	> Traversées de localités : sécurisation et modération.

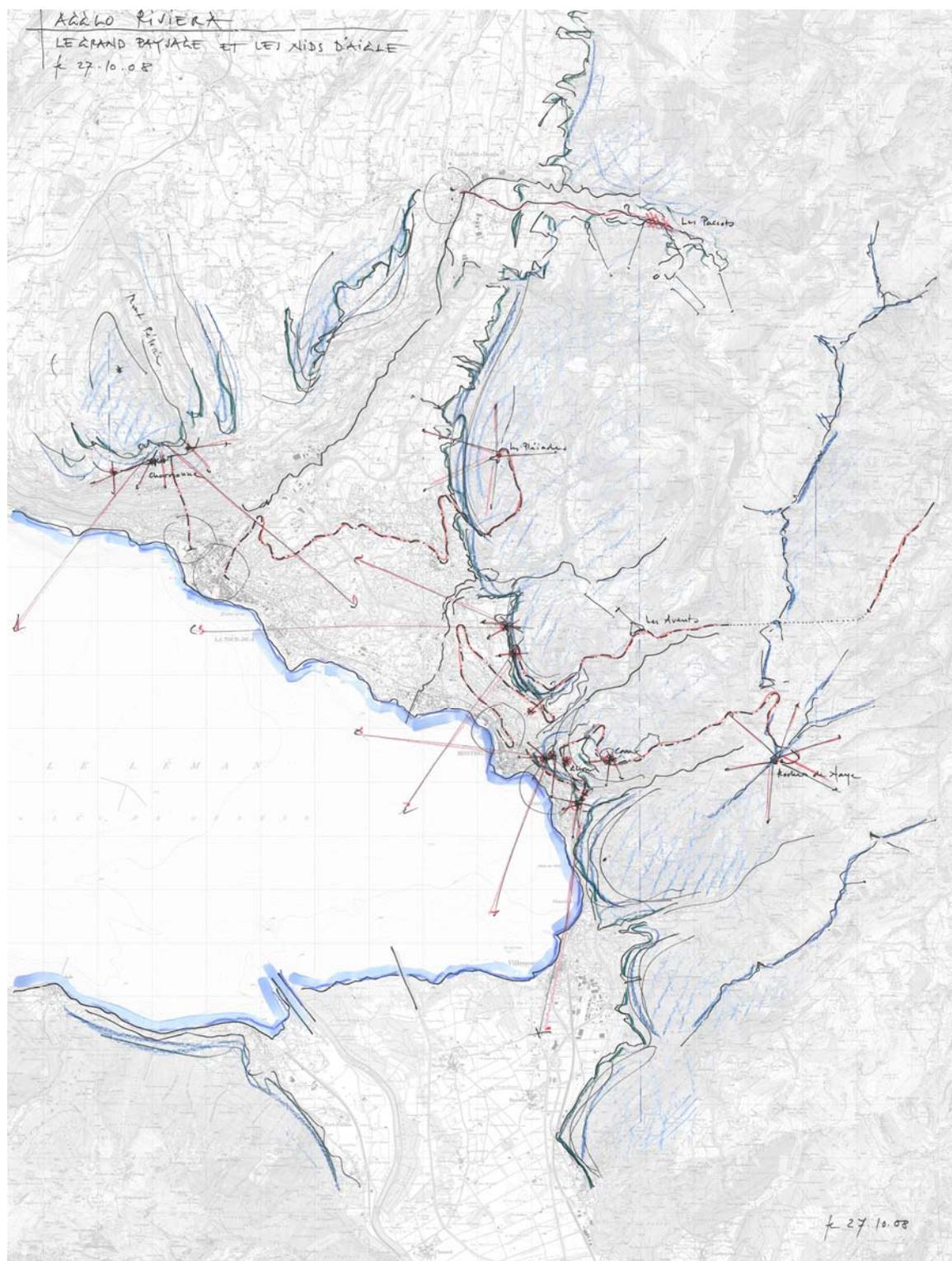


Figure 18: Chantier stratégique C " le grand paysage et les nids d'aigle "

4.4. Les campagnes à gérer

Comme déjà mentionné en fin du chapitre "constats / diagnostic", les espaces ruraux et naturels de la Veveyse FR et de la basse plaine du Rhône (delta du Rhône) sont des systèmes géographiques qui ne peuvent s'apparenter à aucune des trois strates identifiées et se situent en dehors des grands axes stratégiques de l'agglomération.

Les communes de la Veveyse fribourgeoise ont une situation particulière : Châtel-St-Denis est le chef-lieu et joue un rôle de pôle économique régional. Les quatre autres communes sont de moindre importance et de caractère agricole. Elles se sont développées de manière spectaculaire sur le plan de l'habitat de faible densité et présentent des réserves très importantes tant sur le plan de l'habitat que des activités.

Les communes de la basse plaine du Rhône sont à cheval sur deux contextes territoriaux différents : une urbanisation développée et à consolider autour du pôle économique localisé au Sud de Villeneuve (voir chantiers A et A1) et un paysage rural et naturel (réserve des Grangettes) relativement intact au Sud et à l'Ouest de ce pôle.

L'enjeu principal pour ces campagnes est de les préserver d'un développement urbain de faible densité et non structuré. Leur rôle n'est pas de pallier au "trop plein" des agglomérations voisines, au risque d'une altération du paysage et au final d'une perte identitaire. La maîtrise du développement dans les campagnes devrait être traitée dans le cadre des PDC fribourgeois (pour la Veveyse fribourgeoise) et vaudois (pour la basse plaine du Rhône).

La restructuration et la concentration du développement vers les pôles urbains peuvent être favorisées par le projet d'agglomération. Concernant la basse plaine du Rhône, le chantier A1 vise justement la restructuration du développement du pôle économique dans le prolongement de la ville des deltas. Quant au développement du pôle économique régional de Châtel-St-Denis, un chantier spécial peut être organisé dans le but d'étudier les synergies à mettre en place avec les pôles vaudois (basse plaine du Rhône et La Veyre+Vevey), notamment en ce qui concerne l'implantation d'activités.

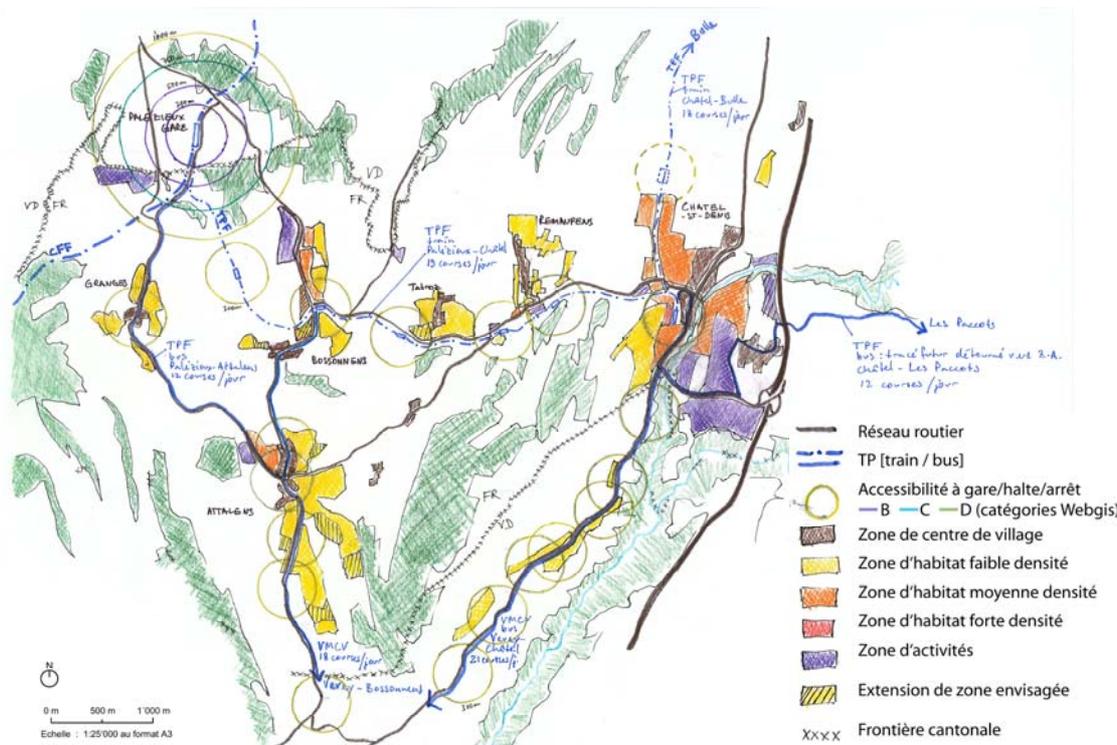


Figure 19: Dispersion de l'habitat dans la Veveyse fribourgeoise

Pôle de Châtel-St-Denis : Chantier Châtel-St-Denis

Le chantier de Châtel St-Denis doit permettre de préciser l'occupation spatiale des zones d'activités situées entre la ville et l'autoroute et la typologie des emplois recherchés.

Quelques mesures sans lien direct avec les zones d'activités mais concernant une meilleure coordination générale entre urbanisation et transports sont également proposées dans ce chantier.

Enjeu majeur

- > Renforcer le rôle de pôle régional de Châtel-St-Denis.

Objectifs

- > Développer l'emploi dans le prolongement de la structure urbaine actuelle
- > Prévoir une desserte TP de qualité pour les zones d'activités
- > Renforcer les liaisons MD entre la ville et les zones d'activités
- > Coordonner le développement de ce pôle avec les autres pôles de l'agglomération
- > Améliorer la desserte régionale TP entre la ville des deltas, la ville des coteaux et Châtel-St-Denis

Domaines des mesures à développer

Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> > Développement de l'activité : développement des zones d'activités dans le prolongement de la structure urbaine et mesures d'aménagement correspondantes. > Changement d'affectations : protection du hameau de Fruence en évitant la construction des zones environnantes (notamment celles proches de l'autoroute).
TP	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements ferroviaires : création d'une halte TPF à Trémont, à proximité des installations sportives. > Ligne de bus TPF : déviation par les zones d'activités et renforcement de la ligne de bus TPF Châtel – Les Paccots. > Interface (gare de Châtel-St-Denis) : amélioration des aménagements et de la signalisation.
MD	<ul style="list-style-type: none"> > Franchissement de barrières (vallée de la Veveyse) : identification des besoins et création de passerelles. > Aménagements cyclables : développement des itinéraires entre la ville et les zones d'activités.
Mesures intégrées	<ul style="list-style-type: none"> > Requalification du centre de Châtel-St-Denis : modification du schéma de circulation, modération du trafic et valorisation de l'espace public central.

5. Synthèse et recommandations finales

5.1. Périmètre du projet d'agglomération

La pré-étude a pris en compte l'ensemble du périmètre OFS plus la commune de Granges (FR), ce qui a permis d'établir un certains nombres de constats et de propositions de mesures pour les différents secteurs géographiques composant l'agglomération.

Constats

Riviera :

Les dix communes de la Riviera sont intégrées dans l'un ou l'autre des trois grands chantiers stratégiques identifiés dans le cadre de la pré-étude (ville des deltas / ville des coteaux / grand paysage et nids d'aigle). Certaines d'entre elles font même partie de plusieurs d'entre eux. Les deux enjeux principaux consistent, d'une part, à renforcer l'axe fort Ouest-Est de la ville des deltas, et d'autre part, à préserver les qualités paysagères de la Riviera, reconnues comme exceptionnelles pour une agglomération. Un grand nombre de mesures sont donc à développer sur l'ensemble de ce territoire portant sur des thématiques variées. Elles visent pour l'essentiel à améliorer la performance des transports publics (TP), à recadrer le développement de l'urbanisation en fonction des divers aspects de la mobilité et à rééquilibrer le taux emploi/habitant en favorisant l'implantation d'activités économiques à proximité des gares. L'une des questions majeures en suspens porte sur l'avenir du pôle de La Veyre à St-Légier, pour lequel deux scénarios ont été esquissés et méritent encore d'être approfondis, avant de définir l'option de développement de ce pôle.

Les dix communes de la Riviera sont par conséquent "au cœur" de l'agglomération et sont donc, appelées à poursuivre leur collaboration pour développer un projet d'agglomération T/U.

La Conférence des syndicats et les municipalités de la Riviera ont accepté de s'engager dans la démarche de pré-étude et de considérer celle-ci comme prioritaire au niveau des projets régionaux à mettre en œuvre. Cette volonté politique forte reste à confirmer pour l'élaboration du projet d'agglomération à déposer auprès de la Confédération.

Basse plaine du Rhône :

Les trois communes sont toutes ou en partie intégrées à la ville des deltas. La pré-étude a permis de visualiser qu'elles sont concernées par des enjeux majeurs en terme de coordination T/U (axe fort). Le développement de l'urbanisation de ces communes est principalement orienté transports individuels motorisés (TIM) en lien avec la RC et l'échangeur autoroutier. Ainsi, les installations à forte fréquentation (IFF) actuelles et potentielles pourraient faire du secteur de Villeneuve-Sud, le "deuxième Littoral Parc" du canton de Vaud. De même, l'accessibilité en TP du futur hôpital régional Riviera-Chablais (IFF) telle que prévue, reste de niveau local, ce qui renforcera la tendance à favoriser les TIM. Ce type de développement, difficilement compatible avec la politique d'agglomération de l'ARE, de même qu'avec le PDC vaudois, pourrait être corrigé, amélioré via le projet d'agglomération.

Outre les aspects de coordination T/U, il importe de relever que les trois communes de la basse plaine du Rhône occupent une position charnière, se situant à l'interface entre les deux agglomérations de Monthey-Aigle et de la Riviera. À l'avenir, elles auront un rôle important à jouer de pivot et d'articulation entre agglomérations.

Au vu des enjeux et de la position stratégique de ces communes, il est donc recommandé de les maintenir dans le périmètre du projet d'agglomération. Cette recommandation n'implique évidemment pas de fondre ces trois communes avec la Riviera en termes institutionnels, mais bien de travailler ensemble sur les thématiques stratégiques qui les concernent (transports / développement urbain) pour développer un projet de territoire cohérent à moyen et long terme.

Veveyse fribourgeoise :

La pré-étude a permis de mettre en évidence que le territoire de la Veveyse fribourgeoise fait partie d'un autre système géographique ("Les campagnes à gérer"), se situant en dehors des trois grands chantiers stratégiques de l'agglomération. Le principal problème relevé par la pré-étude porte sur les zones à bâtir actuelles et futures (nombreuses zones de faible densité, réserves surdimensionnées, zones d'activités pratiquement inoccupées), dans la mesure où Le PDC fribourgeois confirme la tendance à l'expansion des zones à bâtir.

Parmi les cinq communes concernées, celle de Châtel-St-Denis se distingue des quatre autres communes de la Veveyse, par son rôle de pôle économique, de centralité.

Les mouvements pendulaires Riviera / Veveyse fribourgeoise sont relativement peu importants à l'échelle de l'agglomération, comparativement à d'autres secteurs / régions (par ex. Lavaux ou Aigle) ; si les possibilités concrètes d'améliorer les liaisons TP entre la Riviera et la Veveyse sont faibles, il existe par contre un potentiel important avec Palézieux (connexion aux grandes agglomérations de Lausanne, Fribourg et Berne).

En dehors de la commune de Châtel-St-Denis avec laquelle il serait constructif de travailler sur l'aspect développement économique dans le cadre d'un projet d'agglomération, les quatre autres communes se trouvent en dehors des chantiers stratégiques prioritaires de l'agglomération et la piste d'une collaboration plutôt qu'une intégration est recommandée.

Recommandations

Les recommandations de la pré-étude sur le périmètre à retenir pour le projet d'agglomération sont :

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

5.2. Périmètre compact de l'agglomération

Constats

Il n'est pas dans les objectifs de départ de la pré-étude de définir avec précision les contours du périmètre compact de l'agglomération. D'une part, ceci nécessite une approche fine qui n'est ni réaliste, ni utile au stade d'une pré-étude ; d'autre part, il semble judicieux d'obtenir au préalable la décision des municipalités quant à la poursuite ou non du projet d'agglomération.

Cependant, la conception territoriale développée au chapitre 3 de la pré-étude a clairement mis en évidence que la "ville des deltas", axe fort et cœur de l'agglomération, correspond globalement à ce que l'on entend par périmètre compact. Une analyse plus approfondie devra être faite dans le cadre du projet d'agglomération, afin de déterminer s'il est pertinent d'y inclure également certains secteurs de la "ville des coteaux", notamment les secteurs liés au pôle de La Veyre et à l'axe du CEV.

Recommandations

- > Considérer la ville des deltas comme le périmètre compact de l'agglomération.
- > Délimiter le périmètre définitif dans le cadre de l'étude du projet d'agglomération.

5.3. Coordination : projets communaux / projet d'agglomération T/U

Ce chapitre résulte d'un certain nombre d'observations d'ordre général qui portent essentiellement sur des aspects méthodologiques de travail ou "moyens". Bien que la plupart d'entre elles soient à l'origine internes à la Riviera, elles prennent tout leur sens dès lors qu'un projet d'agglomération pourrait voir le jour.

Constats

De nombreux projets / réflexions lancés par les communes portent sur des secteurs / thèmes considérés comme stratégiques pour le projet d'agglomération. Force est de constater qu'à ce stade, il y a peu de coordination / d'information directe, "chacun ayant tendance à travailler dans son coin". Il y a par conséquent un risque important que des "coups partis" s'avèrent contraires aux objectifs du projet d'agglomération et pénalisants pour la suite. En parallèle, certains projets communaux sont bloqués par le SDT du fait de la pré-étude du projet d'agglomération, ce qui pose la question du "comment travailler efficacement" entre les différentes instances communales / régionales / cantonales.

En outre, la pré-étude a fait ressortir le manque d'une base de données communes (SIT) et la difficulté à visualiser l'ensemble des projets en cours.

Enfin, la plupart des communes ont des directions politiques différentes entre "urbanisme / aménagement du territoire" et "transports", ce qui peut poser problème pour la gestion de ce type de projet.

Recommandations

- > Mettre "autour de la table" les représentants techniques des communes, pour assurer la coordination communes / agglomération : créer le réflexe "agglo."
- > Evaluer la nécessité de créer des "zones réservées" pour certains secteurs stratégiques.
- > Etablir une procédure de concertation entre communes / canton / agglomération, afin d'éviter le blocage des projets au niveau local.
- > Mettre en place un SIT régional pour le partage des données et assurer une vision globale.
- > Réfléchir à l'opportunité de regrouper les directions urbanisme / aménagement du territoire et transports au niveau politique.

5.4. Suite des démarches

Suite à l'atelier de présentation / discussion du 6 mai 2009, portant sur les résultats de la pré-étude, les autorités sont consultées sur le présent rapport, par le biais d'un courrier officiel accompagné d'un questionnaire ad hoc. Les autorités sont appelées à se déterminer et produire leurs observations d'ici à mi-juillet 2009.

Il est prévu que le Service des affaires intercommunales de la Riviera procède à une synthèse des réponses, synthèse qui sera ensuite transmise aux autorités. Les résultats de cette consultation et de la pré-étude seront également communiqués plus largement (législatifs / population).

Dans la mesure où le lancement d'un projet d'agglomération est confirmé, il devrait suivre le calendrier général prévu ci-après :

- | | |
|---|---------------------------|
| > Préparation du lancement du projet d'agglomération (élaboration cahier des charges, mise en place des structures de pilotage et de suivi, etc.) | été 2009 |
| > Démarrage du projet d'agglomération | automne 2009 |
| > Evaluation intermédiaire de la Confédération | automne 2010 au plus tard |
| > Consultation / validation par les partenaires (communes / canton(s)) | été 2011 au plus tard |
| > Mise au point du dossier final et dépôt du projet d'agglomération T/U | fin 2011 |