

mrs

Planification en transport
Développement territorial
Concepts
Analyses
Conseils

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

Feddersen & Klostermann

Paysagegestion

CSD

Projet d'agglomération Rivelac

Rapport intermédiaire (v3)



2 mars 2011

Projet d'agglomération Rivelac

Rapport intermédiaire, version no. 3

2 mars 2011

Mandant

Au nom du Comité de pilotage (COPIL)

Canton de Vaud

Département de l'Economie (DEC)

Service du développement territorial (SDT)

Philippe Gmür

Sylvie Cornut

Place de la Riponne 10

CH-1014 Lausanne

Tel +41 (0)21 316 79 11

Fax +41 (0)21 316 74 48

info.sdt@vd.ch

<http://www.vd.ch>

et ses partenaires membres du COPIL

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

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

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

Mandataires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Roman Frick
Pierre-Alain Trévelo
Dominik Matter

Table des matières

A. INTRODUCTION ET RAPPEL DE LA PRE-ETUDE	1
1. Introduction	3
1.1 Lettre d'intention	3
1.2 Contexte et motif.....	3
1.3 Périmètre de l'agglomération.....	4
1.4 Organigramme du projet.....	6
1.5 Démarche participative.....	7
1.6 Processus itératif	7
1.7 Méthode.....	8
2. Etat du diagnostic et des orientations développées dans la pré-étude	9
2.1 Evolution de la conception territoriale de la pré-étude	9
B. VOLET STRATEGIQUE	11
3. Vision globale et schéma d'agglomération	13
3.1 Vision globale	13
3.2 Schéma d'agglomération.....	15
4. Paysage – Environnement	19
4.1 Méthode d'approche pour traiter du paysage et de l'environnement	19
4.2 Analyse et enjeux dans le domaine du paysage	20
4.3 Analyse et enjeux dans le domaine de la nature.....	21
4.4 Analyse et enjeux des autres domaines de l'environnement	24
4.5 Objectifs paysage – environnement	31
4.6 Concept Paysage / Nature	32
4.7 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	37
4.8 Mesures paysage – environnement	39
5. Urbanisation	41
5.1 Analyse et enjeux urbanisation.....	41
5.2 Objectifs urbanisation	54
5.3 Concept urbanisation.....	55
5.4 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	64
5.5 Mesures urbanisation	64
6. Mobilité globale	65
6.1 Analyse et enjeux de mobilité globale	65
6.2 Objectifs de mobilité globale.....	70
6.3 Concept de mobilité globale	71
6.4 Impacts sur les autres domaines et la conception globale.....	72
6.5 Mesures de mobilité globale.....	72

7. Transports publics TP	73
7.1 Analyse et enjeux TP	73
7.2 Objectifs TP	79
7.3 Concept TP	80
7.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale.....	90
7.5 Mesures TP.....	90
8. Mobilité douce MD	91
8.1 Analyse et enjeux MD	91
8.2 Objectifs MD	93
8.3 Concept MD	94
8.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale.....	101
8.5 Mesures MD.....	101
9. Transports individuels motorisés TIM	103
9.1 Analyse et enjeux TIM	103
9.2 Objectifs TIM.....	104
9.3 Concept TIM	106
9.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale.....	113
9.5 Mesures TIM	113
10. Stationnement	115
10.1 Analyse et enjeux stationnement.....	115
10.2 Objectifs stationnement	116
10.3 Concept stationnement.....	117
11. Secteurs stratégiques.....	119
11.1 Vevey centre, gare et funiculaire	119
11.2 Clarens, secteur gare :	119
11.3 Montreux, centre	119
11.4 Villeneuve, secteur gare	119
11.5 La Veyre.....	120
11.6 Châtel-St-Denis.....	122
11.7 ZI de Villeneuve + Les Fourches + Rennaz	122
11.8 Roche 125	
C. VOLET OPERATIONNEL	127
12. Approfondissements et travaux futurs.....	129
12.1 Secteurs stratégiques	129
13. Mesures du projet d'agglomération	131
13.1 Définition des mesures	131
13.2 Mesures infrastructurelles.....	132

13.3 Mesures non-infrastructurelles	135
D. Annexes.....	137

LEXIQUE

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

A. INTRODUCTION ET RAPPEL DE LA PRE-ETUDE

1. Introduction

1.1 Lettre d'intention

La pré-étude, lancée sur l'initiative du Service des affaires intercommunales (SAI) de la Riviera, a été achevée en 2009. Le Service du développement territorial (SDT) du Canton de Vaud reprend le pilotage pour la suite et lance la concrétisation du projet d'agglomération (PA) Rivelac dès septembre 2010. Le projet doit être achevé et transmis à la Confédération d'ici à fin 2011.

1.2 Contexte et motif

Le PA Rivelac a jusqu'à présent actualisé les données de la pré-étude, notamment par l'intermédiaire de séances bilatérales avec les services techniques des communes, et apporté des compléments d'analyse en matière de paysage et d'environnement. Ces compléments d'étude ont permis de consolider le volet stratégique présenté plus loin et de travailler sur les chantiers et les zooms d'étude cités dans la pré-étude, et notamment La Veyre et le Haut Lac. Le résultat est un **Schéma d'agglomération** décliné en **Plans de Concept** (urbanisation, paysage/nature, transports publics, mobilité douce et transports individuels motorisés) accompagnés chacun par un **Schéma de Principe**, qui illustre justement les principes de la conception.

Le volet opérationnel reste à développer et doit venir expliquer la concrétisation du schéma d'agglomération. Les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles sont le produit *in fine* de ce volet opérationnel. Le rapport intermédiaire présente un éventail possible de mesures infrastructurelles. Ces dernières vont être développées dans les mois qui suivent pour être présentées dans le projet d'agglomération d'ici la fin de l'année 2011.

1.3 Périmètre de l'agglomération

Le périmètre étudié dans le cadre de la pré-étude menée entre 2008 et 2009 comprenait le périmètre statistique OFS avec la commune de Granges, dans la Veveyse fribourgeoise, dans un souci de cohérence territoriale. Suite à la pré-étude, les quatre communes d'Attalens, Bossonens, Granges et Remaufens ont décidé de ne pas intégrer le projet d'agglomération.

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

Les recommandations formulées dans de la pré-étude sont les suivantes :

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

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

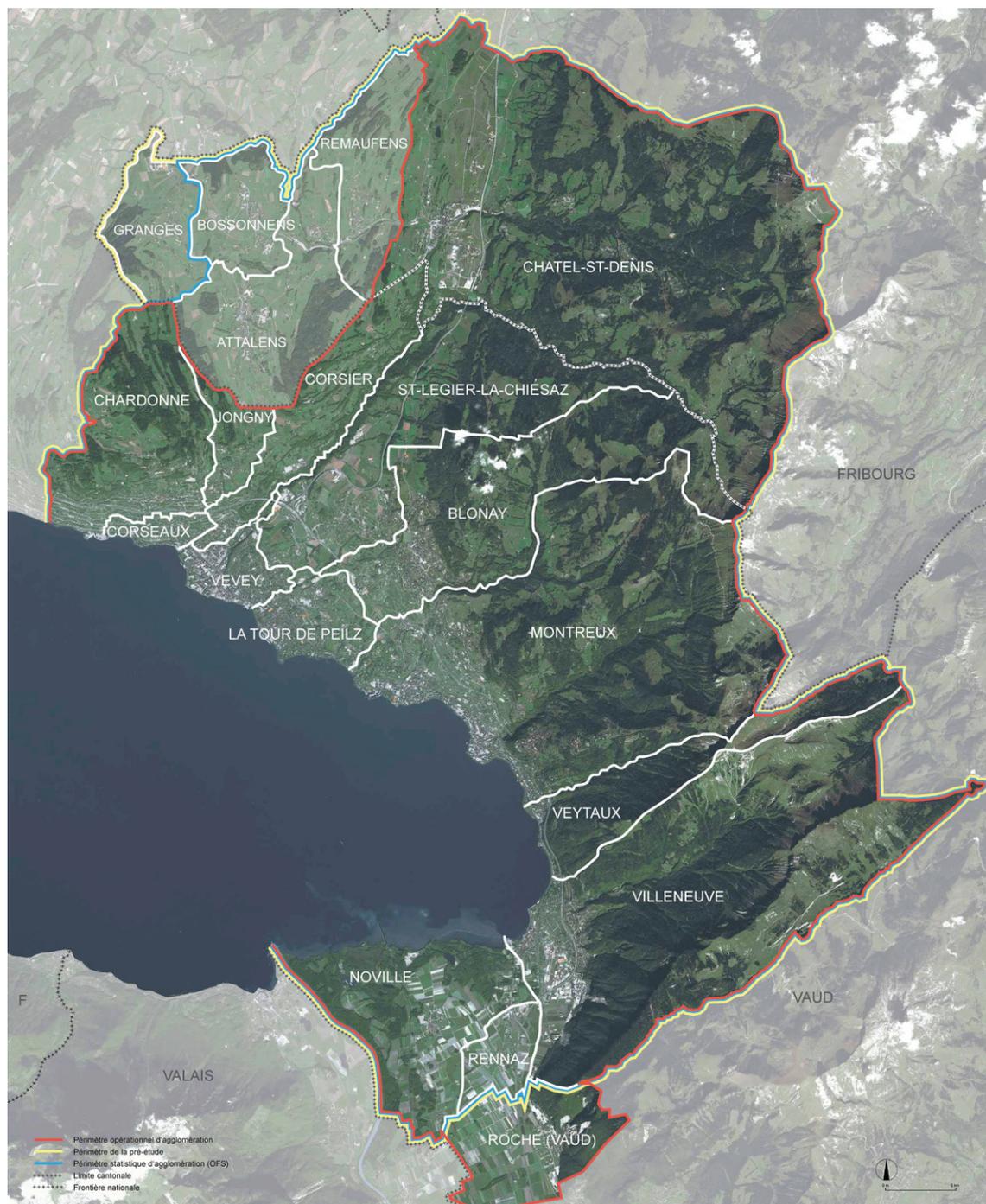
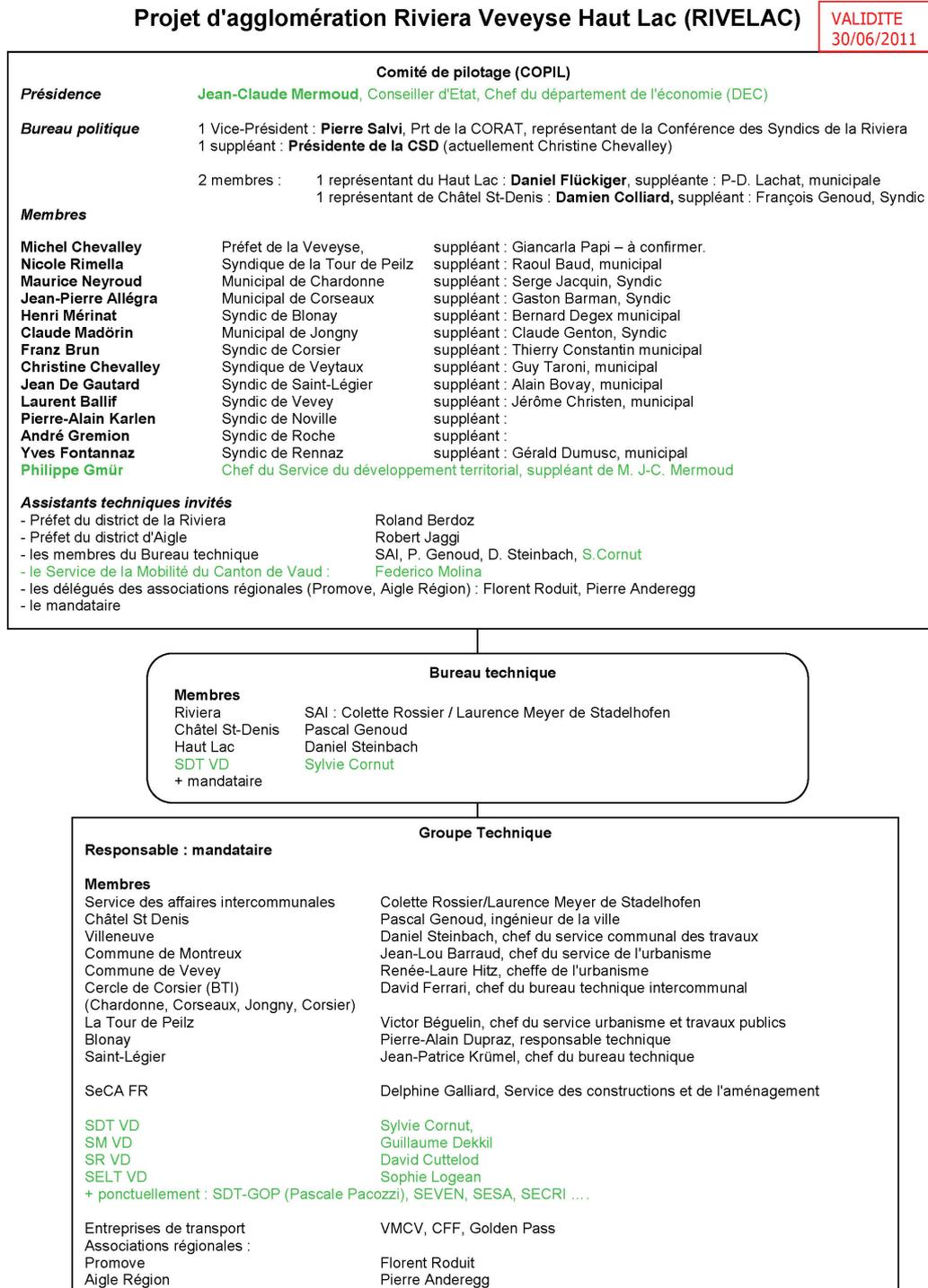


Figure 1: Carte du périmètre de l'agglomération Rivelac et ses communes (périmètre opérationnel) ; indicatif : périmètre statistique et périmètre de la pré-étude

1.4 Organigramme du projet



Organigramme projet d'agglomération Rivelac / version 6 décembre 2010

Figure 2: Organigramme du projet

1.5 Démarche participative

Une structure de suivi est principalement assurée avec :

- La participation active du groupe technique (GT) composé des techniciens communaux et cantonaux, des représentants des exploitants des entreprises de transports ainsi que des représentants des agences de promotions économiques régionales.
- Le suivi et la validation par le Comité de pilotage (COFIL) présidé par M. Mermoud, Conseiller d'Etat vaudois, et composé du Préfet de la Veveyse fribourgeoise, M. Chevalley et des Syndics / Municipaux des communes.

De plus, des séances bilatérales régionales sont organisées, en fonction des besoins de coordination. A ce jour, ont déjà eu lieu :

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

Enfin, dans le cadre de la consultation publique, deux séances informatives sont prévues dans le courant de l'année 2011 dont les modalités à ce jour ne sont pas encore arrêtées.

1.6 Processus itératif

La structure de travail et de suivi mise en place permet à tous les acteurs impliqués dans les processus de planification de s'exprimer et de se faire entendre. L'élaboration de ce projet d'agglomération s'est faite dans un premier temps par une proposition d'une vision globale et de concepts de développement émanant des mandataires sur la base de la pré-étude et des compléments d'analyse. Cette base a ensuite été discutée avec les acteurs décrits ci-dessus. Elle a pu ainsi évoluer et s'adapter aux réalités locales et à certaines planifications déjà en vigueur.

Ce processus n'est pas terminé. L'évolution entre l'analyse et les concepts qui in fine sont proposés devra être explicitée, de même que les concepts proposés peuvent encore évoluer.

1.7 Méthode

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

Volet stratégique

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

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

Volet opérationnel

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

2. Etat du diagnostic et des orientations développées dans la pré-étude

2.1 Evolution de la conception territoriale de la pré-étude

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

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

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

Dans cette perspective, une urbanisation forte et un développement massif des emplois à la Veyre (zones d'activités non bâties disponibles) n'est pas opportun. La variante qui consiste à modifier le tracé du MVR et densifier est une mesure d'une efficacité insuffisante (trop cher, trop peu de nouveaux emplois touchés, pas de gain de temps significatif pour usagers actuels). Une desserte bus est cependant prévue à l'horizon 2012 et l'amélioration de l'accessibilité bus est encore envisageable à plus long terme. La possibilité de développer quelques éléments (équipement, activités) à caractère exceptionnel dans ces zones avec intégration forte dans le paysage est retenue. Il s'agit du scénario des "étoiles dans le parc".

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

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

À étayer éventuellement

B. VOLET STRATEGIQUE

3. Vision globale et schéma d'agglomération

3.1 Vision globale

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

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

La ville des deltas

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

Le projet d'agglomération renforce le caractère urbain de cette première strate, cherche un développement compact et mixte et prioritairement autour des gares et haltes ferroviaires. Il met en place un réseau TP urbain, connecté à l'axe fort du littoral et aux gares pour structurer le développement en ville. Il vise encore à valoriser les centralités principales de l'agglomération (Vevey, Montreux) avec une importante mise en valeur de l'espace public central (rues, places, quais, etc.).

Le Haut-Lac (Villeneuve, Rennaz et Noville) est dans sa partie urbaine le prolongement de cette ville des deltas. Le projet d'agglomération veut qualifier son développement pour prolonger la structure de cette ville linéaire : renouvellement urbain des zones industrielles et d'activités compactes, développement autour d'une nouvelle halte RER, trame urbaine continue, etc.

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

Le parc de la Riviera

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

Le projet d'agglomération vise la pérennisation et la valorisation de cette qualité paysagère. Ses usages sont maintenus et des cheminements de mobilité douce intégrés au réseau MD d'agglomération permettent un accès facilité pour les loisirs et le délasserment à proximité directe de la ville. Le projet d'agglomération définit des limites de transition entre zone bâtie et le parc sur sa

rive Sud (avec la ville des deltas) et sur sa rive Nord (avec les villages des coteaux). Les zones d'activités présentes (La Veyre) doivent se développer de façon précise et sensible en respectant une forte intégration paysagère.

Les villages des coteaux

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

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

Le grand paysage et les nids d'aigle

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

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

Le satellite de Châtel-St-Denis et les campagnes

Châtel-St-Denis n'appartient pas directement à cette structure territoriale. Sa taille et ses zones d'activités encore disponibles en font un satellite de l'agglomération.

Le projet d'agglomération vise à relier ce satellite au reste de l'agglomération avec l'instauration d'une ligne de bus express sur l'autoroute, reliant la gare de Châtel-St-Denis, ses zones d'activités, aux zones d'activités de la Veyre puis à la gare de Vevey. Seule une telle ligne peut s'avérer concurrentielle au TIM.

Le développement de Châtel-St-Denis et de ses zones d'activités doit se faire sur le même principe qu'un village des coteaux, de façon prioritaire autour de la gare et selon une trame urbaine permettant les déplacements de mobilité douce.

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

3.2 Schéma d'agglomération

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

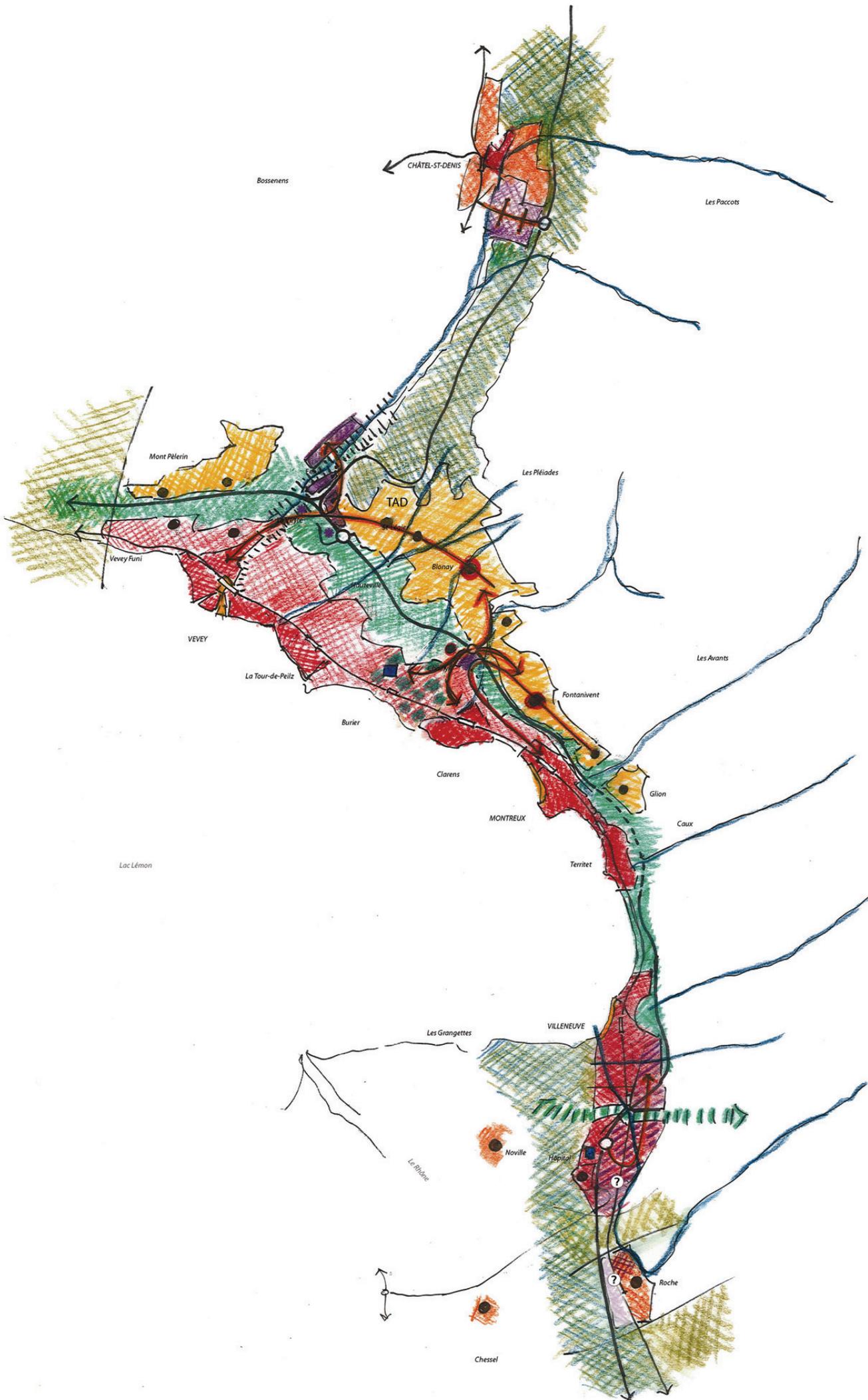
Le schéma, présenté ci-contre et en annexe au format A3, en traduit les objectifs et principes sous forme d'un plan schématique. Ce schéma tient compte des principes du paysage et des principes pour les transports publics, en mettant en évidence les composantes urbaines résultantes de l'approche globale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

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

	Village à vocation de centralité locale forte (Blonay, Chernex) Favoriser la localisation prioritaire des équipements publics, de l'administration publique, des services et commerces de proximité, dans les villages importants les plus éloignés des grands centres.
	Espaces urbanisés des localités isolées dans l'espace rural (Châtel-St-Denis, Roche, No-ville) Développer des quartiers mixtes à forte présence d'habitat dans les zones de couverture des arrêts TP.
	Grand équipement public périphérique Assurer une très bonne accessibilité avec des liaisons urbaines attractives pour diminuer son isolement.
	Relation structurante fonctionnelle (mise à profit des différentes offres avec une relation). Relation entre les différents espaces de l'agglomération constituant un "organisme" vivant : Relation urbaine des villages du coteau Ouest (Blonay, etc.) vers Vevey, respectivement du coteau Est de Sonzier vers Montreux Relation des activités urbaines entre le centre de Vevey et le secteur de la Veyre – Fenil Relation des jonctions autoroutières vers les grandes zones d'activités secondaires : jonction de Vevey > La Veyre – Fenil, jonction de Châtel > zone de Fruence, jonction de Villeneuve > zone industrielle de Villeuneuve Relations en "X" par Chailly, permettant de connecter quatre espaces de la Riviera en son milieu (? pas de projet sauf au niveau des bus pour mettre à profit une telle qualité)
	Parc de la Riviera ou Espace paysager de l'entre-deux
	Grandes séquences d'espaces non construits à haute valeur paysagère et environnementale
	Couloir à faune d'intérêt national
	Grandes entités agricoles
	Secteur paysager avec implantation d'un équipement / d'une activité à caractère exceptionnel Développer un équipement ou une activité exceptionnelle dans le respect des valeurs paysagères. Mettre en place des règles de procédure, de construction et d'aménagement.

Tableau 1: Légende du schéma d'agglomération

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



4. Paysage – Environnement

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

Le paysage est une approche rationnelle et sensible du territoire. Il s'intéresse aux espaces ouverts qui se trouvent entre les constructions et entre les localités. Son principe est d'opérer une sorte « d'inversion du regard » : considérer non les « pleins », mais les « vides » et les enjeux qui s'y attachent.

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

L'environnement comprend deux catégories de domaines :

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

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

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

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

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

4.2 Analyse et enjeux dans le domaine du paysage

Le paysage comme fondement du projet d'agglomération. Pas une ressource inépuisable ni un quelconque réceptacle des activités, mais un cadre à respecter et valoriser. Stopper l'extension urbaine, requalifier, densifier et transformer les aires urbanisées existantes.

Lecture précise du territoire, en révéler ses valeurs et son caractère unique, "ici" n'est pas comme ailleurs. Comprendre la logique des paysages pour développer le fil rouge.

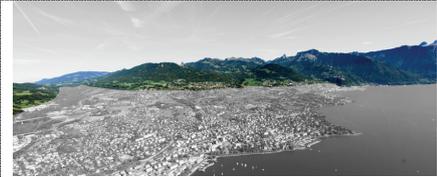
	<p>Montagnes et forêts</p> <p>Grands entités topographiques, écrin paysager de la Riviera. Grands espaces naturels et touristiques. Arrière-pays bien conservé.</p>
	<p>Grandes entités agricoles</p> <p>Grands espaces ouverts et fertiles, facilement accessibles à l'agriculture, mais soumis à une forte pression d'urbanisation.</p> <p>Importante réserve naturelle des Grangettes.</p>
	<p>Cours d'eau boisés</p> <p>Réseau hydrographique et boisé, marqué par la topographie, qui structure le paysage dans le sens de la pente. Continuités vertes perdues par endroit (canalisations). Mitage important par l'industrie.</p>
	<p>Entre-deux paysager</p> <p>Grand espace vert ouvert, continu de Montreux à Corsaux, permettant un magnifique dégagement depuis l'autoroute (carte de visite de la Riviera). Campagne urbaine ponctuée de propriétés privées à haute valeur patrimoniale (château de Hauteville par ex.), de grands coteaux viticoles, en prolongation de Lavaux et d'infrastructures publiques de sport et de loisirs.</p>
	<p>Parcs et domaines</p> <p>Maillage vert, réseau d'espaces publics ou privés de qualité, au sein de l'urbanisation, entourant souvent un patrimoine bâti exceptionnel (château de Blonay, du Châtelard, par ex.) ou longeant simplement la rive du lac. Espaces soumis à une forte pression de l'urbanisation.</p>
	<p>Nids d'aigle</p> <p>Hôtels, résidences de luxe, belvédères situés en hauteur et offrant un dégagement exceptionnel sur le lac et la Riviera. Lieux uniques souvent accompagnés de patrimoine bâti de qualité, parfois mal entretenu ou mal restauré.</p>

Figure 3: Les entités du paysage de l'agglomération Rivelac

Les entités du paysage sont précisément délimitées dans le **plan Concept paysage / nature**.

L'enjeu majeur du paysage est de reconnaître et mettre en valeur, notamment au travers de l'urbanisation et des transports, les éléments de composition du paysage illustrés par les schémas suivants :

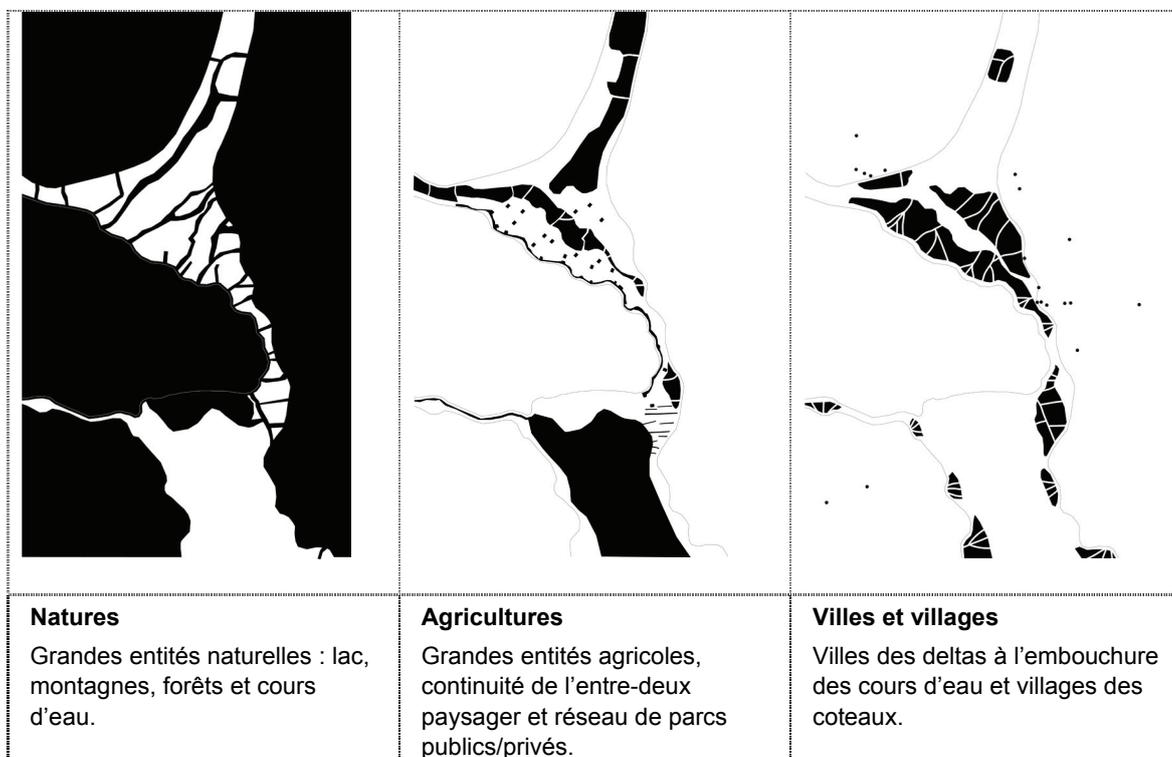


Figure 4: Schémas de composition paysagère à l'échelle de l'agglomération

4.3 Analyse et enjeux dans le domaine de la nature

Une région qui bénéficie d'une grande richesse naturelle

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

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

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

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

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

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

Grands Parcs, domaines (rouge)

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

Coteaux viticoles (violet)

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

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

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

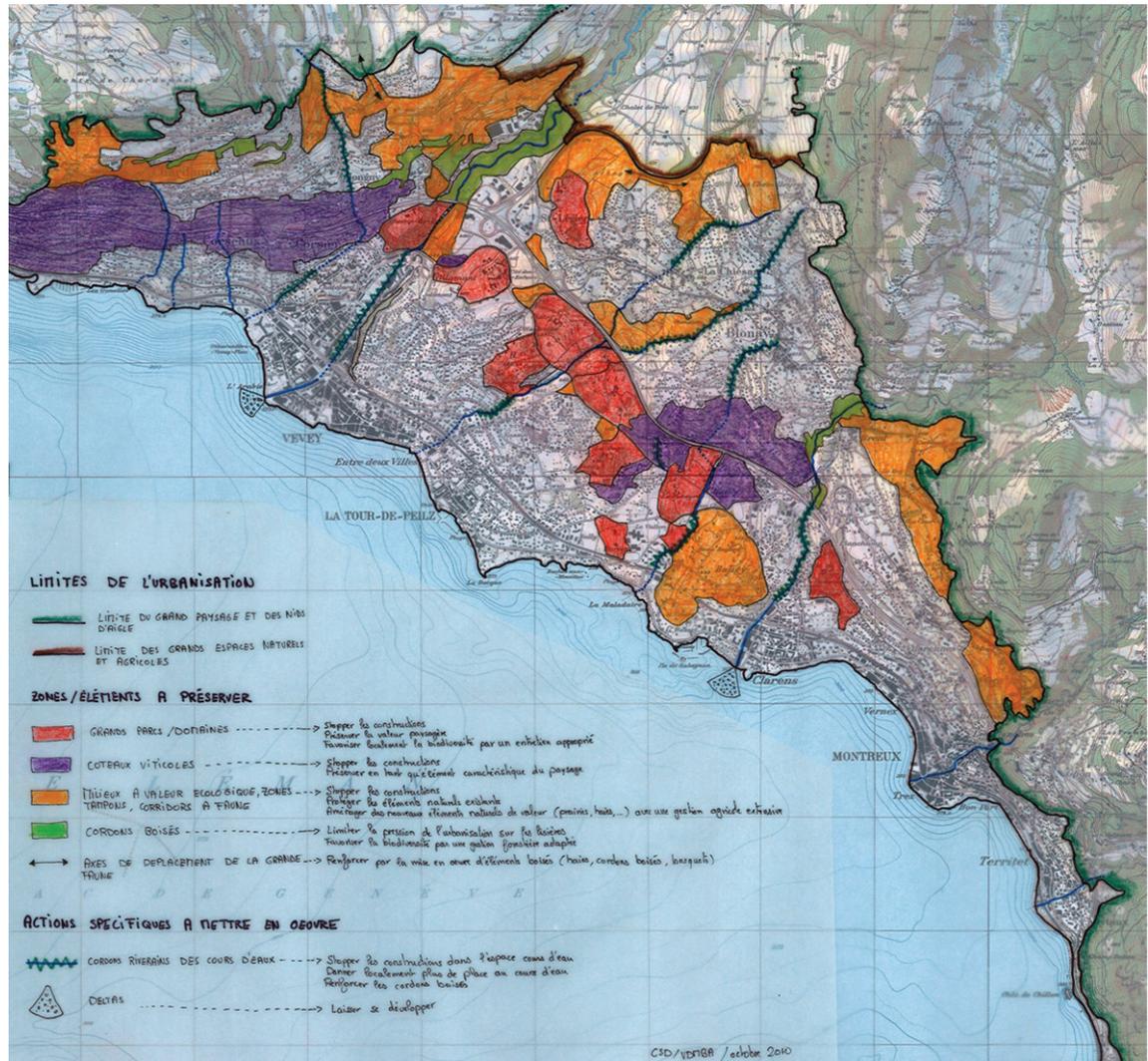


Figure 5: Carte d'analyse des milieux naturels de la Riviera

Les enjeux :

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

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

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

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

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

4.4 Analyse et enjeux des autres domaines de l'environnement

4.4.1 Protection de l'air

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

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

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

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

La carte d'analyse de représentation du niveau de qualité de l'air est présentée en annexe.

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

4.4.2 Protection contre le bruit

Les sources de bruit principales dans l'agglomération sont constituées de l'autoroute N9 et N12, des routes du réseau principal et secondaire ainsi que de la voie de chemin de fer Lausanne-Brigue. L'autoroute, en raison des fortes charges de trafic et de la topographie, représente la contrainte principale en termes d'émissions sonores avec toutefois un réseau routier principal et secondaire également problématique au niveau du bruit. De nombreux axes sont en effet non conformes à l'Ordonnance sur la Protection contre le bruit (OPB) en raison de leurs émissions sonores élevées dans des zones habitées. En ce qui concerne le bruit ferroviaire, l'assainissement de la ligne Lausanne-Brigue est en cours pour les zones à bâtir existantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3 Dangers naturels

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

Les zones de danger n'ont pas encore été définies à large échelle à l'heure actuelle. Les cartes de danger pour la Riviera sont en cours d'établissement mais les résultats définitifs ne seront disponibles qu'à la fin de l'année 2011. Ces cartes de danger mentionneront différents types de zone liées à un niveau de danger pouvant être nul, faible, moyen ou élevé. Les zones classées en dangers moyen ou élevé sont très restrictives en ce qui concerne la réalisation de nouvelles constructions. Dans les zones à niveau de danger moyen et élevé, le principe prévalant actuellement est de toujours aller vers une diminution du risque, soit par des modifications adaptées du bâti existant, soit par la mise en œuvre de mesures de protection individuelles ou collectives, mesures qui s'avèrent souvent coûteuses.

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

Plusieurs études ponctuelles ont néanmoins été réalisées. Les résultats ne sont généralement pas encore publiés. Sur la commune de Villeneuve, des études en cours de finalisation ont pu être analysées⁵⁺⁶. Ces études portent sur les dangers de laves torrentielles et d'inondation liés à l'Eau Froide et aux torrents descendant des Monts d'Arvel ainsi que sur les dangers de chute de blocs menaçant la zone industrielle existante et ses environs. Plusieurs mesures d'aménagement liées à l'Eau-Froide, déjà concrétisées pour certaines, ont été intégrées à l'étude afin de déterminer les niveaux de danger résiduels auxquels s'attendre dans la zone industrielle et ses alentours. Concernant les dangers liés aux torrents descendant des Monts d'Arvel, des mesures d'aménagement ont été étudiées pour protéger la zone industrielle existante uniquement. De manière générale, les terrains situés au sud de la zone industrielle, peu ou pas construits, jouent le rôle de zone tampon des crues de l'Eau-Froide⁷. Ainsi, avec les mesures d'aménagement de l'Eau-Froide, et en considérant les dangers liés aux torrents des Monts d'Arvel, les terrains encore libres de construction situés au sud de la zone industrielle sont classés majoritairement en niveaux de danger moyen à élevé, le niveau de danger élevé n'autorisant pas la réalisation de

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

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

⁷ Etudes et réalisations (Source B+C)

nouvelles constructions, le niveau de danger moyen pouvant l'autoriser exceptionnellement après une pesée des intérêts et en ajoutant des conditions particulières pour les constructions. Il serait éventuellement envisageable de libérer des terrains aujourd'hui classés en niveau de danger moyen et élevé en étudiant d'autres mesures d'aménagement, par exemple des zones endiguées jouant le rôle de bassin de rétention. Toutefois, ces zones nécessiteraient des surfaces relativement importantes. La faisabilité de telles mesures, voire de mesures supplémentaires, ainsi que les surfaces de terrains qui pourraient ainsi être libérées de contraintes liées aux dangers naturels ne peuvent être déterminées sans une étude approfondie et complémentaire à l'étude existante, celle-ci s'étant concentrée uniquement sur la réduction du danger pour les zones construites existantes. Il est important toutefois de signaler que, en raison de la topographie de la plaine, quasiment dépourvue de pente, coincée entre les versants raides des Monts d'Arvel et le lac Léman, et saturée par une nappe aquifère affleurant quasiment au niveau de la surface, la marge de manœuvre est très faible.

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

4.4.4 Rayonnements non ionisants

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

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

Cette contrainte n'est pas significative pour l'urbanisation à l'échelle de réflexion menée actuellement pour le projet d'agglomération. Elle interviendra ultérieurement lors de la délimitation de secteurs plus détaillés au sein des zones identifiées pour l'urbanisation. En effet, le respect de la valeur préventive exclut uniquement l'implantation de lieux où séjournent régulièrement des personnes (lieux à utilisation sensible) mais non l'implantation de parkings, de chemins d'accès, de locaux de stockage ou de locaux techniques, etc.

4.4.5 Ressources naturelles

Gravières et carrières

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

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

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

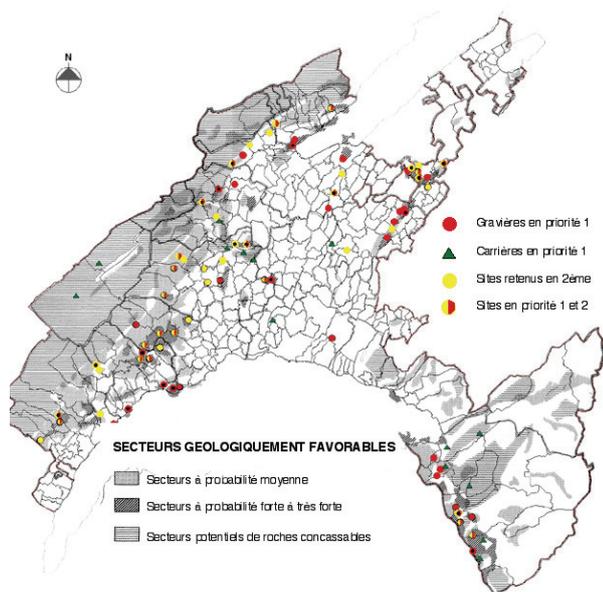


Figure 6: Carte des gravières et carrières

Eau potable

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

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

4.4.6 Risques d'accident majeur

Le domaine des risques d'accident majeurs a été classé dans les domaines sans incidence spatiale à l'échelle de la définition des zones à urbaniser dans le projet d'agglomération. En effet, la prise en compte de ces risques n'implique pas, à ce stade, l'exclusion de secteurs pour l'urbanisation. En ce qui concerne les aspects procéduriers, des rayons de consultation ont été définis, notamment en bordure des voies CFF. Tout projet à l'intérieur de ces rayons de consultation nécessite la mise à jour de l'étude selon le guide de planification – coordination aménage-

ment du territoire et prévention des accidents majeurs le long des installations ferroviaires⁸. Celle-ci pourra déboucher sur des prescriptions particulières en termes de répartition des affectations et de mesures de protection au niveau de la construction conformément aux recommandations définies dans le guide de planification ou éventuellement sur le refus d'une activité particulière regroupant une forte densité de personnes.

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

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

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

100 m en cas d'incendie (essence) ;

150 m en cas d'explosion (propane) ;

1'500 m en cas de dispersion toxique (chlore).

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

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

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

4.4.7 Energie

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

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

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

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

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

4.4.8 Sites pollués

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

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

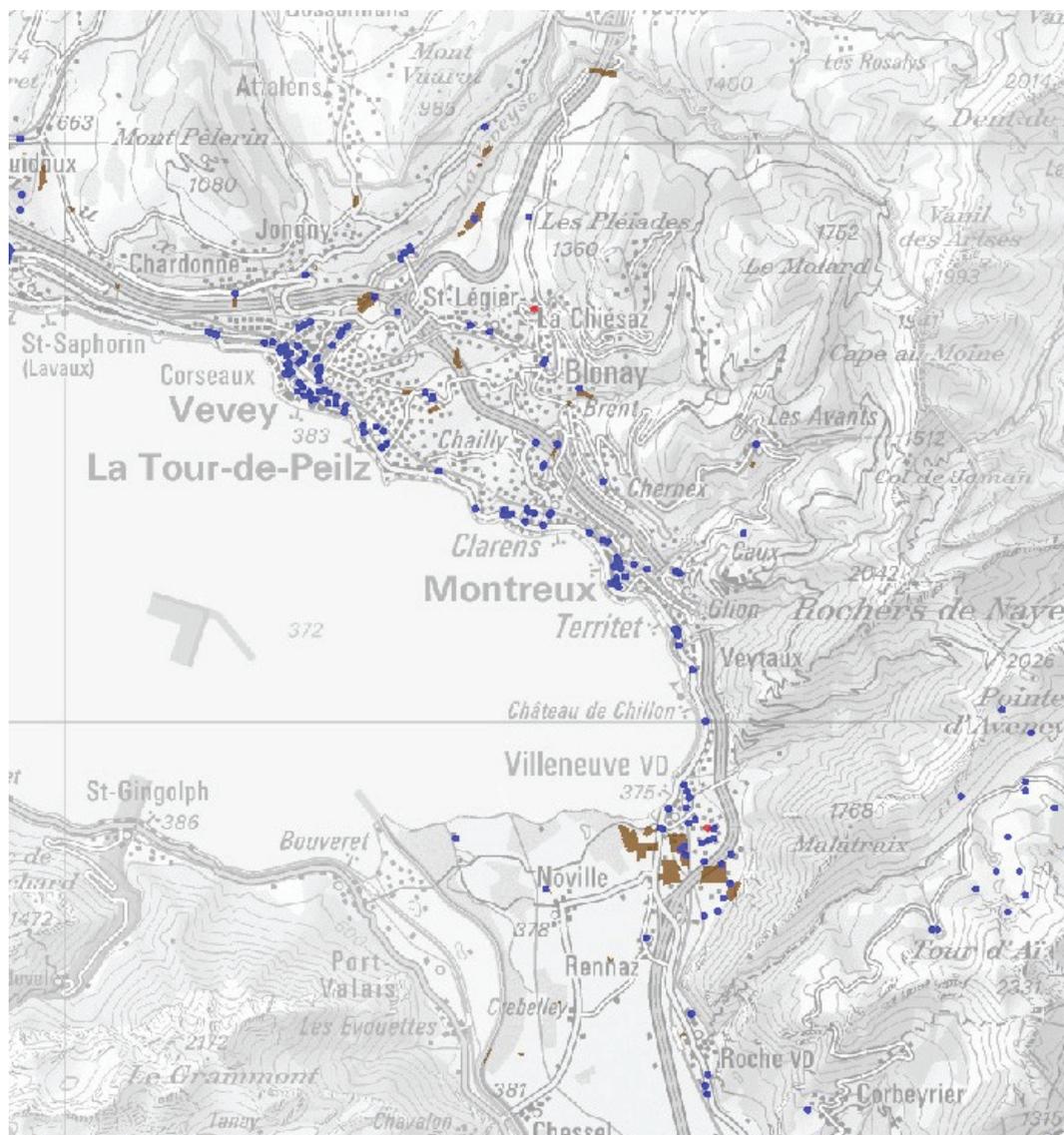


Figure 7: Cadastre des sites pollués : aires d'exploitation (en bleu) ; décharges et remblais (en brun) ; sites d'accident (en rouge) (source : Geoplanet, novembre 2010)

4.5 Objectifs paysage – environnement

4.5.1 Objectif principal

Préserver activement le cadre paysager et les ressources naturelles

4.5.2 Objectifs particuliers

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

- Conserver les grandes entités paysagères et naturelles et éviter leur morcellement dû à l'urbanisation (montagnes et forêts, grandes entités agricoles, parc de la Riviera (entre-deux), vignes et campagnes, forêt marécageuse et marais de la basse plaine).
- Définir des limites claires à l'urbanisation en formant des entités urbaines cohérentes et dans les respects des entités paysagères et naturelles. Donner une certaine épaisseur à ces limites (zones de transition).
- Renforcer et mettre en valeur les éléments paysagers et naturels contenus dans le milieu bâti (cours d'eau boisés, parcs et domaines, nids d'aigles, éléments patrimoniaux bâtis, axes de déplacement de la faune).
- Préserver le plus grand nombre de secteurs urbains des nuisances liées au trafic, viser la haute qualité environnementale, en favorisant les mobilités douces et les transports publics tout en maîtrisant le trafic individuel motorisé

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation paysagère et environnementale. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE) :

- CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
 - réduction de la dispersion de l'urbanisation
 - limites à l'extension de l'urbanisation
 - extension des espaces verts et des pénétrantes de verdure en milieu urbain
 - mise en valeur des espaces publics, des espaces libres et espaces verts en milieu bâti
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources
 - réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2
 - réduction des immissions sonores
 - réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers

4.6 Concept Paysage / Nature

Le **plan Concept Paysage / Nature** présente à la fois une analyse précise du paysage et des objectifs de mise en valeur. Le plan intègre les valeurs naturelles, notamment la préservation de la biodiversité et les couloirs de faune. Le plan est présenté ci-après et en annexe au format A3. Son contenu est le suivant :

Valeurs paysagères

	<p>Montagnes et forêts (grandes entités paysagères, écrin naturel de la Riviera)</p> <p>Conserver les qualités naturelles et paysagères existantes et contenir l'urbanisation en planifiant soigneusement les interventions.</p>
	<p>Grandes entités agricoles (Plaine Rhône, Vallée Veveysse)</p> <p>Maintenir non construites et agricoles.</p> <p>Renforcer la qualité paysagère et naturelle par la mise en œuvre de réseaux écologiques (selon OQE).</p>
	<p>Cours d'eau boisés</p> <p>Les cours d'eau sont des axes de déplacement privilégiés de la faune. Ils sont malheureusement souvent canalisés ou mis en souterrain surtout là où le bâti est dense. Ils subissent par ailleurs une pression de l'urbanisation très forte (bâtiments situés à quelques mètres seulement du lit de la rivière).</p> <p>Définir un couloir non constructible (coulée verte) plus large que les cordons boisés existants.</p> <p>Renforcer localement les boisements pour assurer une continuité, en particulier dans les secteurs les plus en aval où l'urbanisation est la plus dense.</p> <p>Favoriser la biodiversité par une gestion forestière adaptée.</p>
	<p>Parc de la Riviera (vignes et campagnes, entre-deux paysager)</p> <p>Ce couloir situé de part et d'autre de l'autoroute entre Montreux et Corseaux contient une grande partie des zones à forte valeur biologique.</p> <p>Conserver l'espace ouvert cultivé des deux côtés de l'autoroute, sans urbaniser.</p> <p>Garantir une densité suffisante de surfaces proches de l'état naturel en pérennisant ou en adaptant les pratiques agricoles et viticoles (surfaces de compensation écologique,...).</p> <p>Veiller à l'intégration dans le site des équipements sportifs et des constructions exceptionnelles.</p> <p>Supprimer les obstacles au déplacement de la petite faune (continuum biologique), surtout dans la région de la Veyre, qui constitue un lieu central.</p>
	<p>Parcs et domaines</p> <p>Maintenir un réseau d'espaces verts publics ou privés au sein de l'urbanisation, à superposer au réseau de mobilité douce.</p>
	<p>Zones de transition</p> <p>Ces zones à milieux secs (prairies et pâturages en zones pentues, bien exposées) constituent une des plus grandes richesses biologiques de la région. Ces surfaces sont aujourd'hui souvent victimes, soit de la construction, soit d'abandon et d'embroussaillage.</p> <p>Aménager des espaces tampons entre la montagne et l'urbanisation.</p> <p>Maintenir non construits et agricoles (pâtures, prairies).</p> <p>Garantir une densité suffisante de surfaces à grande valeur biologique en adaptant les pratiques agricoles (surfaces de compensation écologique,...).</p>
	<p>Forêts marécageuses et marais de la Basse Plaine</p> <p>Elles constituent un ensemble de grande valeur naturelle et paysagère.</p> <p>Préserver de toute nouvelle construction</p>

	<p>Gérer la pression du public.</p> <p>Exploiter selon des pratiques sylvicoles proches de la nature.</p> <p>Limiter la progression de la forêt sur le marais, voire ouvrir certaines zones refermées.</p>
	<p>Nids d'aigle</p> <p>Conservier les dégagements des belvédères.</p>
	<p>Éléments marquants du patrimoine bâti</p> <p>Respecter l'espace ouvert alentour</p> <p>Restaurer soigneusement</p>
	<p>Haut-Lac</p> <p>Créer un nouveau réseau vert / bleu.</p> <p>Préserver les zones qui sont actuellement particulièrement riches du point de vue biologique</p>

Valeurs naturelles

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

Le plan doit être adapté en fonction de l'évolution des autres concepts, notamment dans la Haut-Lac (reprise de la trame de la planification en vigueur, déjà observée dans le concept urbanisation) à la Veyre (secteurs paysagers avec développement d'un équipement / activité exceptionnelle et de l'extension des zones d'activités de Fenil et des Toveyres avec intégration paysagère) et dans la définition fines des limites des zones de transition Nature / Urbanisation

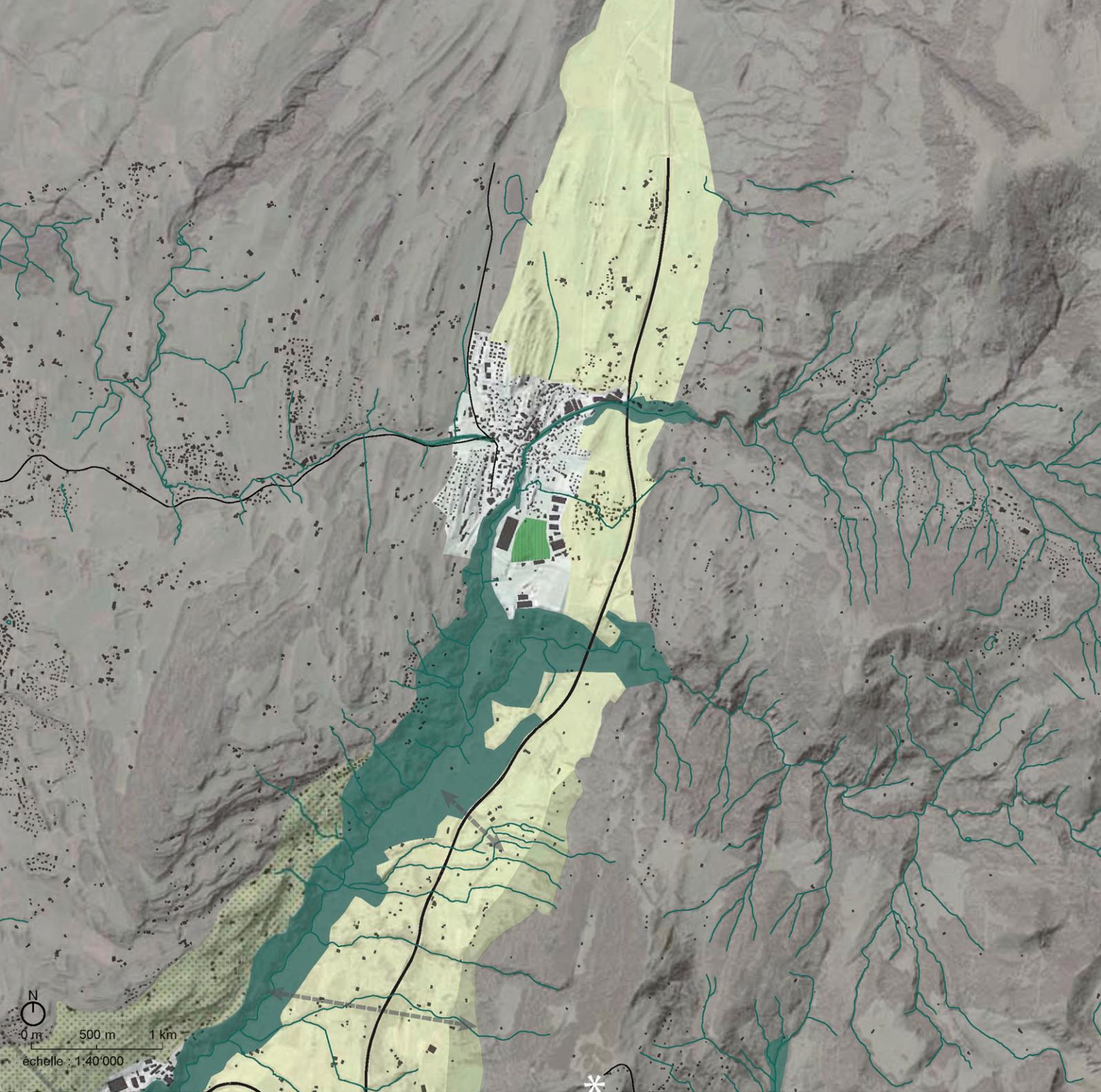


Figure 8 : Plan Concept Paysage / Nature : Châtel-St-Denis

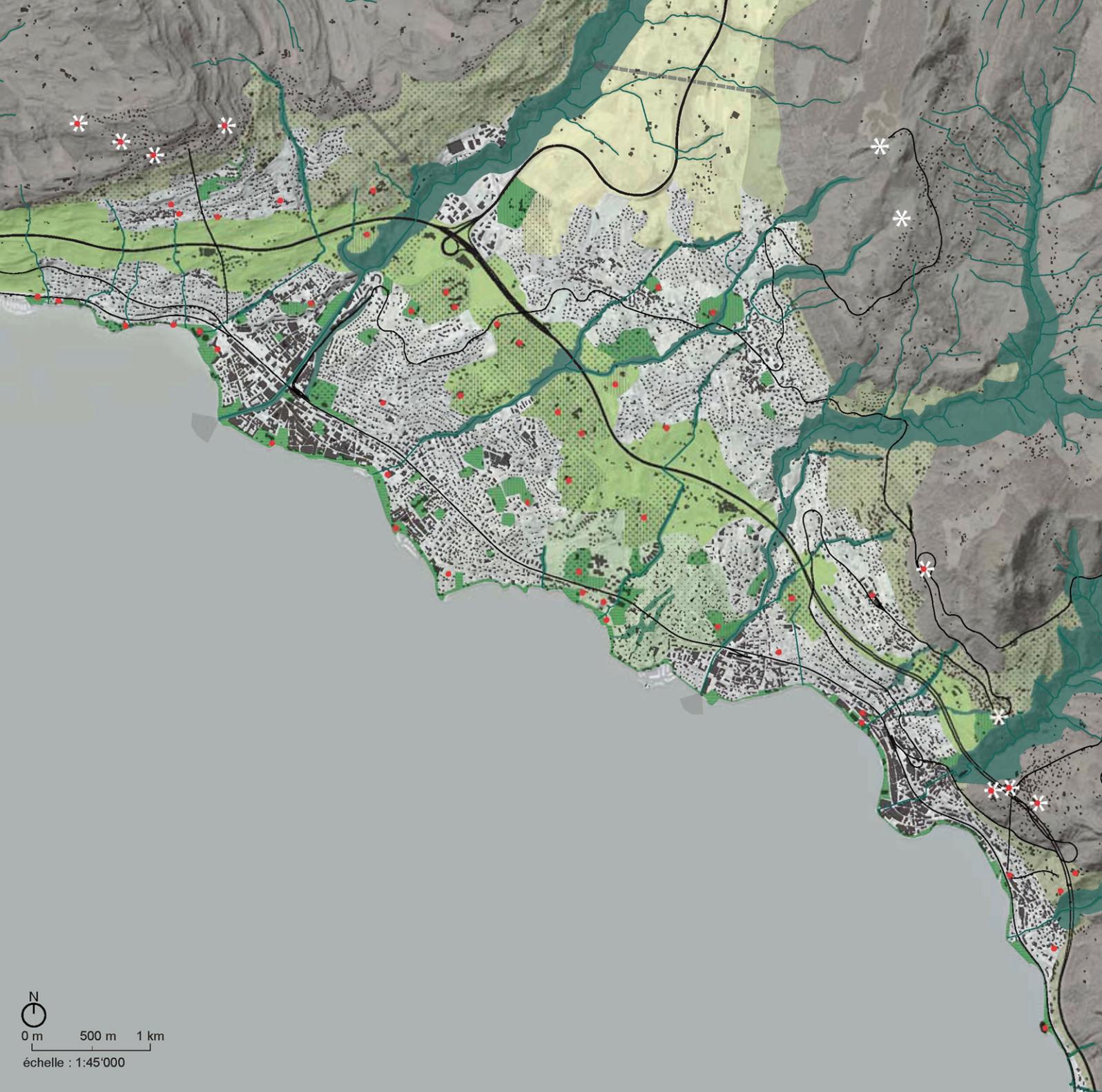


Figure 9 : Plan Concept Paysage / Nature : Riviera

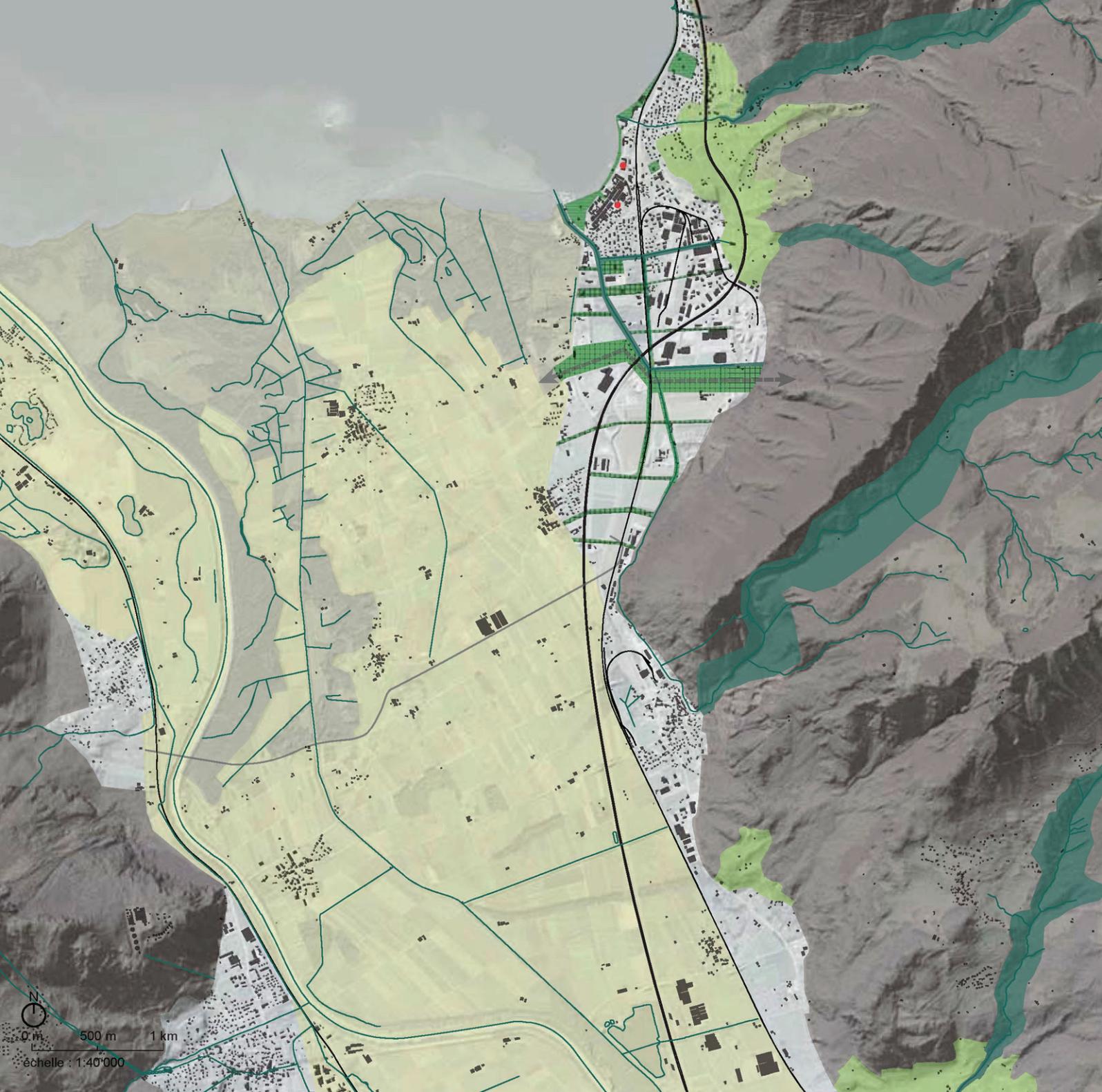
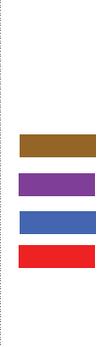
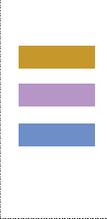


Figure 10 : Plan Concept Paysage / Nature : Haut-Lac

4.7 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

Le croisement entre le **plan Concept Paysage / Nature** et la **carte Analyse Urbanisation** indique les **zones de friction**. C'est une donnée importante pour la définition du périmètre compact. L'enjeu consiste en effet à abandonner autant que faire se peut les zones en conflits avec le Concept Paysage / Nature.

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

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

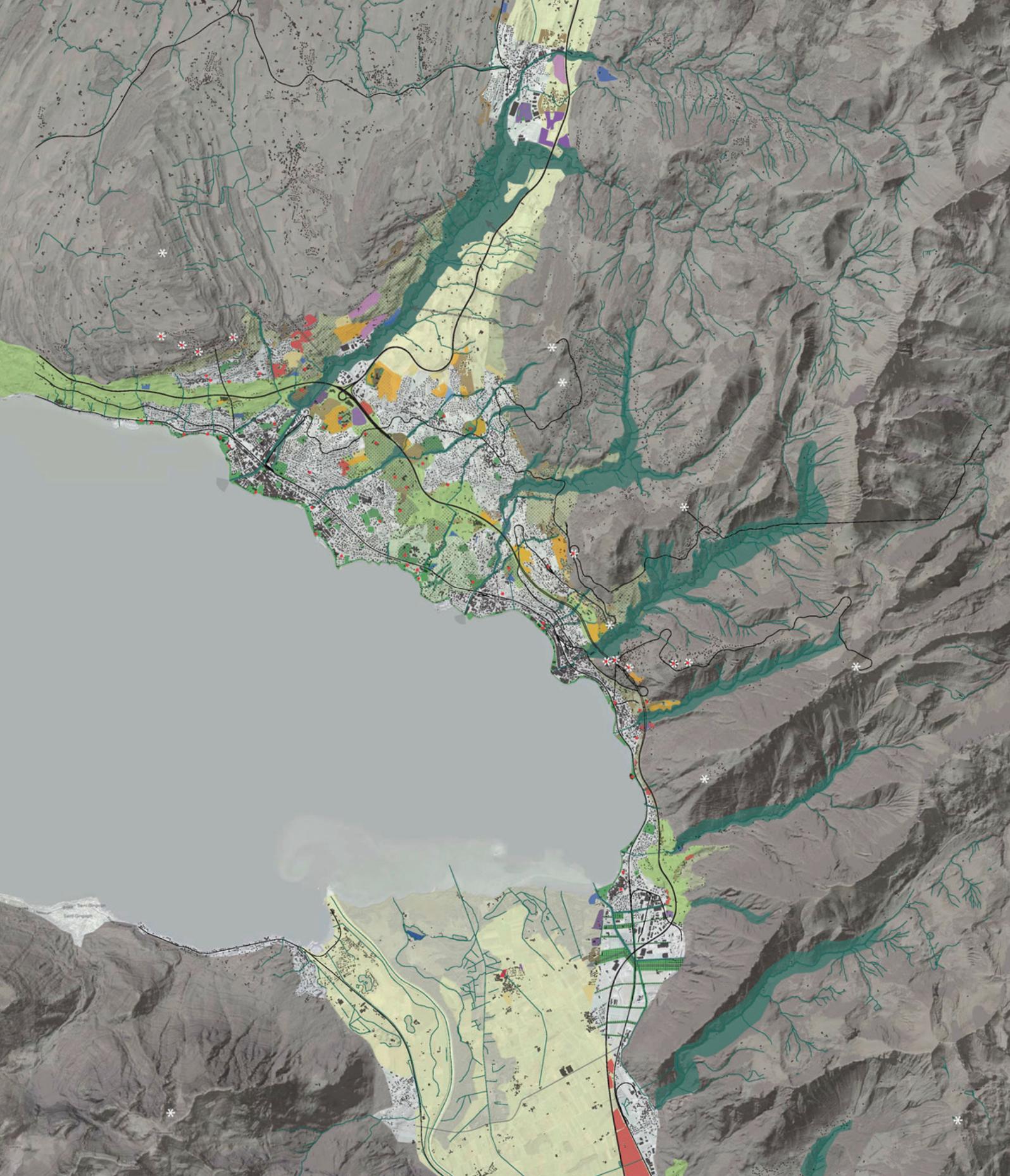


Figure 11 : Carte Analyse Zones de friction

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

Le **plan Concept Paysage / Nature** indique le **maillage du territoire** en définissant une trame verte/bleue structurant l'urbanisation en la délimitant en grandes unités cohérentes, par exemple dans le Haut-Lac où le potentiel de structuration de cette trame, avec les canaux existants, est important. Cette trame paysagère sera donc utilisée dans le **plan Concept Urbanisation**, en particulier pour définir les limites de l'urbanisation et les principes de composition pour les secteurs à restructurer. Cette trame sera également utilisée dans le **plan Concept Mobilité douce**, comme support aux cheminements de mobilité douce.

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

4.8 Mesures paysage – environnement

à faire

5. Urbanisation

5.1 Analyse et enjeux urbanisation

5.1.1 Contexte de la métropole lémanique

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

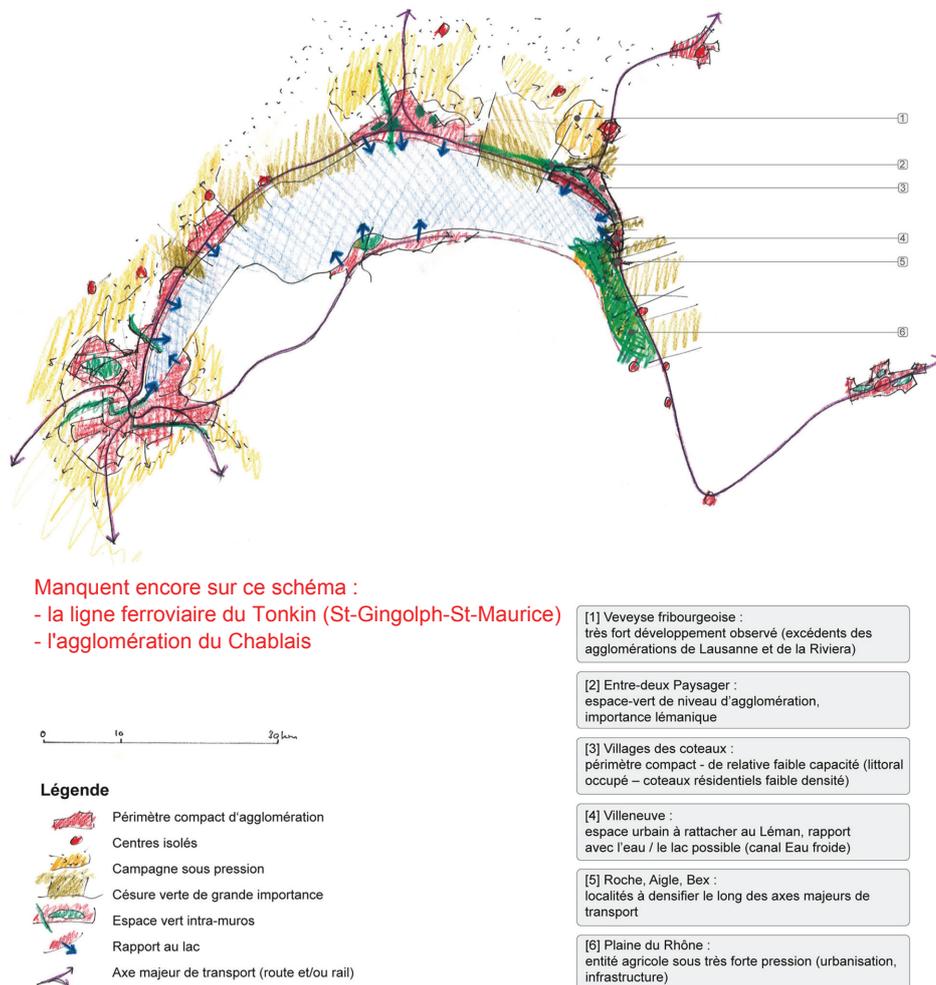


Figure 12: Dispositif de la métropole lémanique

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

- La présence d'une grande plaine agricole, encore relativement bien préservée dans sa partie basse. L'enjeu est de préserver ce vaste espace d'intérêt métropolitain.

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

5.1.2 Economie : qualification des sites, localisation des ICFF

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

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

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

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

La qualification des sites est présentée dans le tableau ci-dessous, selon l'état actuel d'une part, et avec la mise en place des mesures envisagées dans le projet d'agglomération d'autre part.

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

Source: Évaluation Fährländer Partner

Tableau 2 : Qualification actuelle et qualification future des sites économiques

Bilan et lien avec les stratégies de promotion économique

Le bilan présenté ci-dessous correspond à l'analyse de l'aptitude des sites de l'agglomération à accueillir telle ou telle branche d'activité / fonction. Il répond également à la vision de développement de l'agglomération dans une optique de coordination Paysage-Environnement / Urbanisation / Transports et tient compte des concepts correspondants à ces domaines.

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

Dans la perspective du futur schéma d'agglomération, il a été évalué quel site devrait accueillir prioritairement quel type d'activités. Le **schéma Principe des localisations préférentielles des activités**, présenté plus loin et en annexe au format A3, indique quelles activités sont à favoriser, respectivement à prévoir dans les sites d'activités importants de l'agglomération. Le schéma indique aussi les caractéristiques des sites quant à l'accueil possible selon la taille de l'entreprise (par exemple Villeneuve peut accueillir des plus grandes entreprises avec de plus grandes surfaces que La Veyre).

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

Châtel-St-Denis

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

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

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

Qualification future :

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

La Veyre

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

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

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

Qualification future :

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

Villeneuve et les Fourches

Avantages : Accès à l'autoroute.

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

Qualification actuelle : Stockage, industries traditionnelles, artisanat.

Qualification future :

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

<p>Roche</p> <p><u>Avantages</u> : Accès à l'autoroute, accès en transport publics relativement bon.</p> <p><u>Désavantages</u> : Offre d'infrastructure limité dans la commune du site économique (restauration, culture, banques, services divers)</p> <p><u>Qualification actuelle</u> : Stockage, construction</p> <p><u>Qualification future</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stockage. Prix du terrain favorable - Construction. Prix du terrain favorable - Artisanat - Inadapté pour les branches d'activités / fonctions qui demandent des services de proximité en suffisance (Entreprises de technologie avancée, administration privée/publique, services aux entreprises)
<p>Vevey secteur gare</p> <p><u>Avantages</u> : Accès en transport publics, services de proximité.</p> <p><u>Désavantages</u> : Disponibilité places de parking, accès à l'autoroute</p> <p><u>Qualification actuelle</u> : Administration publique, services aux entreprises, commerce léger.</p> <p><u>Qualification future</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Administration privée/publique - Services aux entreprises de valeur ajoutée importante (avocat, conseil, etc.) - Entreprises de technologie avancée (recherche) - Quartiers généraux, même si la région de Vevey et Montreux disposerait de sites plus adaptés. - Prix du terrain trop élevé pour le stockage, la construction, les industries traditionnelles, l'artisanat et le commerce lourd.

Tableau 3 : Qualifications précises par sites

Localisation des ICFF

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

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

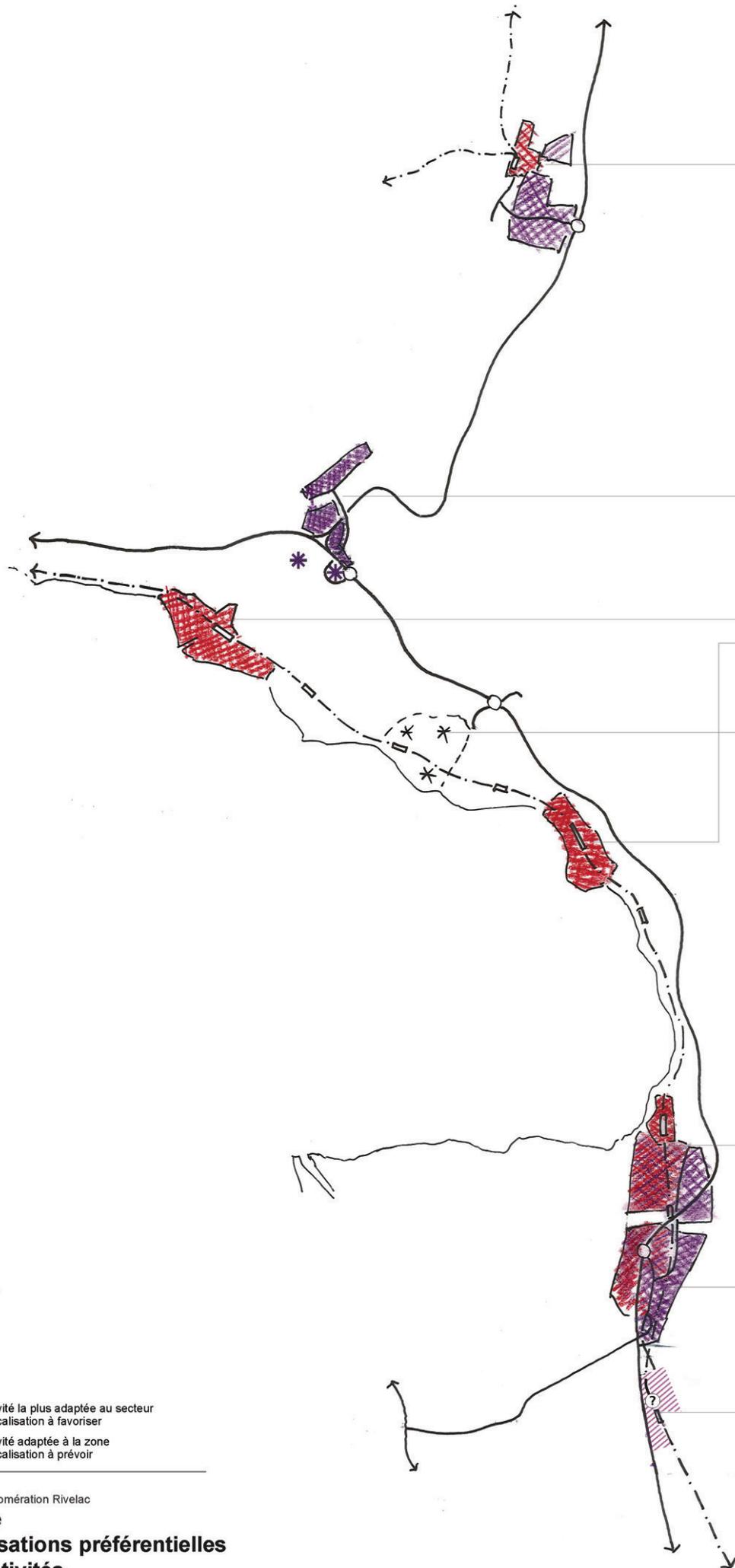
Pour l'agglomération, on constate des commerces localisés dans les centres villes et villages dans la Riviera, et en zone périphérique proche des jonctions autoroutières dans le Haut Lac. L'absence de commerces proches des jonctions dans la Riviera est à relever comme exceptionnel. C'est la jonction de Villeneuve qui connaît actuellement le plus grand essor. Elle pourrait être suivi à terme par Châtel-St-Denis. On notera pour l'exemple, la position excentrée du centre commercial d'Aigle, qui constitue un exemple à ne pas suivre, tout comme la zone de Littoral Parc à Allaman. Le développement du Haut-Lac tend à ressembler à ces deux exemples problématiques.

L'enjeu est d'éviter un développement de zones commerciales aux sorties des jonctions de la Riviera. Un enjeu plus difficile consiste à guider et plafonner le développement des ICFF aux jonctions de Villeneuve et Châtel-St-Denis. La stratégie d'implantation ICFF du Canton de Vaud peut servir de guide pour y parvenir. **A développer**

Nouvel hôpital régional Riviera-Chablais, nouvelle IFF

L'implantation d'une installation à forte fréquentation (IFF) dans l'agglomération doit également être soulignée. La construction, à l'horizon 2015 à Rennaz, du nouvel hôpital régional de la Riviera vaudoise et du Chablais vaudois et valaisan représente un nouvel élément dans l'économie régionale. En effet, ce nouvel équipement de plus de 300 lits s'adressant à un bassin de population de 150'000 habitants va générer plus de 1'200 emplois. L'hôpital va jouer un rôle attractif prépondérant dans le développement de l'urbanisation, des activités induites et des transports à prévoir dans ce secteur.

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



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

La Veyre – Fenil
 Moyennes mailles – moyennes à petites unités
 [1] Entreprises de haute technologie (recherche) et prototypes
 [2] Artisanal
 [3] Administration privée / publique de faible importance
 Parc de la Riviera
 [1] Entreprises de haute technologie, cliniques
 [3] Administration privée / publique

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

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

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

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

Roche
 Grandes à moyennes mailles – grandes à moyennes unités
 [1] Artisanal
 [2] Constructions
 [3] Stockage

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

SDT
 Projet d'agglomération Rivelac
Principe
Localisations préférentielles
des activités

5.1.3 Etat de l'urbanisation et perspectives de développement à 2030

Evolutions population/emploi des 15-20 dernières années

POPULATION													
n°	n° OFS	District	Commune	1995	2000	2005	2009	Evolution 1995-2005		Ev. Anuelle	Evolution 2000-2009		Ev. Anuelle
1	5408	AIGLE	Noville	574	632	652	697	+78	+13.6%	+1.3%	+65	+10.3%	+1.1%
2	5412	AIGLE	Rennaz	540	554	608	614	+68	+12.6%	+1.2%	+60	+10.8%	+1.1%
3	5413	AIGLE	Roche	806	875	894	955	-12	-1.3%	-0.1%	+80	+9.1%	+1.0%
4	5414	AIGLE	Villeeneuve	3'965	4'002	4'336	4'719	+371	+9.4%	+0.9%	+717	+17.9%	+1.8%
Total				5'985	6'063	6'490	6'985	+505	+8.4%	+0.8%	+922	+15.2%	+1.6%
5	5881	RIVIERA	Blonay	4'472	4'773	5'272	5'711	+800	+17.9%	+1.7%	+938	+19.7%	+2.0%
6	5882	RIVIERA	Chardonne	2'256	2'611	2'765	2'750	+509	+22.6%	+2.1%	+139	+5.3%	+0.6%
7	5883	RIVIERA	Corseaux	2'095	2'077	2'092	2'088	-3	-0.1%	-0.0%	+11	+0.5%	+0.1%
8	5884	RIVIERA	Corsier-sur-Vevey	3'245	3'097	3'119	3'197	-126	-3.9%	-0.4%	+100	+3.2%	+0.4%
9	5885	RIVIERA	Jongny	1'231	1'289	1'336	1'418	+105	+8.5%	+0.8%	+129	+10.0%	+1.1%
10	5886	RIVIERA	Montreux	20'934	21'895	23'010	24'732	+2'076	+9.9%	+1.0%	+2'837	+13.0%	+1.4%
11	5888	RIVIERA	St-Léger	3'666	3'966	4'343	4'897	+677	+18.5%	+1.7%	+931	+23.5%	+2.4%
12	5889	RIVIERA	La Tour-de-Peilz	10'180	10'104	10'470	10'765	+290	+2.8%	+0.3%	+661	+6.5%	+0.7%
13	5890	RIVIERA	Vevey	15'644	15'364	16'641	17'977	+997	+6.4%	+0.6%	+2'613	+17.0%	+1.8%
14	5891	RIVIERA	Veytaux	867	835	806	823	-61	-7.0%	-0.7%	-12	-1.4%	-0.2%
Total				64'590	66'011	69'854	74'358	+5'264	+8.1%	+0.8%	+8'347	+12.6%	+1.3%
1	2325	VEVEYSE FR	Châtel-St-Denis	4'168	4'389	4'881	5'598	+713	+17.1%	+1.6%	+1'209	+27.5%	+2.7%
Total				4'168	4'389	4'881	5'598	+713	+17.1%	+1.6%	+1'209	+27.5%	+2.7%
TOTAL				74'743	76'463	81'225	86'941	+6'482	+8.7%	+0.9%	+10'478	+13.7%	+1.4%

Tableau 4 : Evolution observée de la population

L'évolution prévue de la population abordée dans la pré-étude se base sur un état de base 2005 et des perspectives de développement démographique à 2030 établies en 2008 par le SCRIS. Ces perspectives tablaient alors sur un développement peu soutenu pour la Riviera (région jugée "calme", en comparaison d'autres régions très dynamiques comme le district de Nyon, par exemple), à peu près la moyenne cantonale, et un développement légèrement plus important dans le Haut-Lac. Les évolutions constatées de ces dernières années montrent une nette accélération du développement de la population, permettant d'envisager de rehausser les prévisions pour 2030. Et ce d'autant plus que certains éléments nouveaux vont être vecteurs de fort développement comme le nouvel hôpital Riviera-Chablais. Il n'existe pour l'heure pas de mise à jour des perspectives établies par le SCRIS.

EMPLOIS													
n°	n° OFS	District	Commune	1995	2001	2005	2008	Evolution 1995-2005		Ev. Anuelle	Evolution 2001-2008		Ev. Anuelle
1	5408	AIGLE	Noville	293	300	296	336	+3	+1.0%	+0.1%	+36	+12.0%	+1.4%
2	5412	AIGLE	Rennaz	385	389	357	421	-28	-7.3%	-0.8%	+32	+8.2%	+1.0%
3	5413	AIGLE	Roche	366	333	454	474	+88	+24.0%	+2.2%	+141	+42.3%	+4.5%
4	5414	AIGLE	Villeeneuve	2'289	2'206	2'375	2'522	+86	+3.8%	+0.4%	+316	+14.3%	+1.7%
Total				3'333	3'228	3'482	3'753	+149	+4.5%	+0.4%	+525	+16.3%	+1.9%
5	5881	RIVIERA	Blonay	1'030	971	1'036	1'111	+6	+0.6%	+0.1%	+140	+14.4%	+1.7%
6	5882	RIVIERA	Chardonne	691	560	581	544	-110	-15.9%	-1.7%	-16	-2.9%	-0.4%
7	5883	RIVIERA	Corseaux	536	406	492	405	-44	-8.2%	-0.9%	-1	-0.2%	-0.0%
8	5884	RIVIERA	Corsier-sur-Vevey	808	966	1'019	1'270	+211	+26.1%	+2.3%	+304	+31.5%	+3.5%
9	5885	RIVIERA	Jongny	250	149	166	168	-84	-33.6%	-4.0%	+19	+12.8%	+1.5%
10	5886	RIVIERA	Montreux	9'185	9'438	9'573	10'526	+388	+4.2%	+0.4%	+1'088	+11.5%	+1.4%
11	5888	RIVIERA	St-Léger	1'184	1'291	1'556	1'646	+372	+31.4%	+2.8%	+355	+27.5%	+3.1%
12	5889	RIVIERA	La Tour-de-Peilz	2'138	2'488	2'597	2'607	+459	+21.5%	+2.0%	+119	+4.8%	+0.6%
13	5890	RIVIERA	Vevey	11'256	10'774	11'266	11'338	+10	+0.1%	+0.0%	+562	+5.2%	+0.6%
14	5891	RIVIERA	Veytaux	165	196	142	167	-23	-13.9%	-1.5%	-29	-14.8%	-2.0%
Total				27'243	27'239	28'428	29'780	+1'185	+4.3%	+0.4%	+2'541	+9.3%	+1.1%
1	2325	VEVEYSE FR	Châtel-St-Denis	2'135	2'212	2'516	2'835	+381	+17.8%	+1.7%	+623	+28.2%	+3.2%
Total				2'135	2'212	2'516	2'835	+381	+17.8%	+1.7%	+623	+28.2%	+3.2%
TOTAL				32'711	32'679	34'426	36'368	+1'715	+5.2%	+0.5%	+3'689	+11.3%	+1.3%

Tableau 5 : Evolution observée des emplois

Il n'existe pas de perspectives de développement de l'emploi. La pré-étude a toutefois validé l'objectif de développer l'emploi de façon plus importante que la tendance naturelle, soit proportionnellement à la croissance de la population, afin de donner un ratio emplois/habitants plus équilibré à l'agglomération. Ceci dans le but d'offrir un emploi dans l'agglomération à chaque personne active domiciliée dans l'agglomération et ainsi diminuer le pendularisme.

Perspectives de développement à 2030

Les tendances observées ces dernières années, ressemblant aux croissances observées dans le district de Nyon, permettent de supposer que les prévisions du SCRIS de 2008 utilisées dans la pré-étude sont sous-estimées. Il n'existe toutefois pas de nouvelles données de perspectives.

De ce constat, le projet d'agglomération propose une fourchette prévisionnelle comme domaine des possibles, pour estimer l'évolution de la population. La croissance des emplois est estimée avec l'hypothèse d'une croissance proportionnelle aux habitants ou avec l'hypothèse d'un rattrapage exprimé dans la pré-étude :

- Une fourchette basse reprend les prévisions du SCRIS établies en 2008 pour l'horizon 2030 soit une augmentation annuelle moyenne pour l'agglomération de +0.6%.
- Une fourchette haute reprenant la tendance observée entre 2000 et 2009 soit une augmentation annuelle moyenne pour l'agglomération de +1.4%

Les prévisions sont présentées dans le tableau ci-dessous. :

	Evolution 2010 - 2030			
	Fourchette basse		Fourchette haute	
	Habitants	Emplois	Habitants	Emplois
Châtel-St-Denis	+1'000	+200 à 500	+2'000	+700 à 1'000
Riviera	+9'000	+3'500 à 9'500	+26'000	+11'000 à 18'000
Haut-Lac	+1'000	+0 à 500	+2'500	+700 à 1'400
TOTAL	+11'000	+3'700 à 10'500	+30'500	+12'400 à 20'400

Tableau 6 : Evolution possible à 2030 de la population et de l'emploi

La fourchette basse indique des chiffres plus bas que ceux énoncés dans la pré-étude. Ceci s'explique par le fait que les prévisions proposées ici sont faites à 20 ans entre 2010 et 2030 et non plus entre 2005 et 2025 comme dans la pré-étude. Les prévisions 2008 du SCRIS prévoyaient en effet un tassement de la croissance. En outre, la croissance 2005-2009 a déjà eu lieu (+5'000 habitants dans l'agglomération).

La différence entre fourchette basse et fourchette haute est importante. Il est difficile de se situer plus précisément entre ces deux fourchettes avec les données actuelles. Toutefois, fort des observations tendanciennes de ces dernières années et dans la perspective du développement du Haut-Lac autour de l'hôpital notamment, le projet d'agglomération devrait se préparer à accueillir un nombre d'habitants et d'emplois se rapprochant des chiffres de la fourchette haute. Ceci doit tout de même se vérifier, notamment en relation avec les potentiels d'accueil et selon la volonté de l'agglomération d'accueillir un tel développement.

Etat de la construction avec planifications et état des réserves

La **carte Analyse urbanisation – état des constructions et projets**, présentée ci-après et en annexe au format A3, indique au niveau de la parcelle le statut du sol et son potentiel constructible. Ce plan est associé à une banque de données géoréférencées coordonné avec le SDT Vaud. Ce plan résulte des données centralisées des cantons vérifiées et additionnées avec les données communiquées par les communes (novembre 2010).

Cette carte se comprend de la façon suivante :

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



L E L É M A N

H a u t L a n e

Potentiel d'accueil de la population

Une estimation du potentiel d'accueil a pu être effectuée, pour la partie vaudoise de l'agglomération, en appliquant la méthode cantonale automatique de détermination des réserves (MADR) considérant la possibilité d'implanter ou non de nouveaux bâtiments dans les zones bâties et non bâties et en tenant compte de plusieurs variables locales (taille de la parcelle, CUS légal ou moyen, distances aux limites, etc.). Le résultat est un nombre d'habitants supplémentaires théorique. Cette méthode a été appliquée avec la couche géoréférencée de l'état de la construction et des projets développée dans le cadre du PA Rivelac.

En ce qui concerne Châtel-St-Denis, le potentiel d'accueil de la population a été calculé pour les zones non bâties de la commune en appliquant les CUS moyens vaudois (différents selon zones à faible densité ou zone centre), une part constructible théorique de 80% de la surface brute et une surface brute de plancher par habitant de 50 m².

Le potentiel d'accueil des activités n'a lui pas été estimé. Il est en effet difficile de l'évaluer tant que les activités ne sont pas définies. Les valeurs diffèrent sensiblement selon les types d'activités : 30 m² pour un emploi tertiaire ou secondaire qualifié (recherche et développement par exemple), 300 m² et plus pour un emploi secondaire peu qualifié (industrie, construction par exemple).

Le potentiel d'accueil théorique calculé pour l'agglomération est de + 19'000 habitants. Ce potentiel implique la construction des réserves à bâtir actuelles mais également une densification des zones déjà bâties (construction de bâtiments supplémentaires sur des parcelles considérées comme construites mais permettant l'implantation de nouveaux bâtiments pris en compte dans la MADR).

Mise en perspective du développement et du potentiel d'accueil

Fourchette basse :

Population	Etat 2009	Evolution à 2030		Potentiel supplémentaire à prévoir
		Fourchette basse	potentiel d'accueil actuel	
Châtel-St-Denis	5'500	+1'000	+ 2'000	0
Riviera	74'500	+9'000	+ 15'000	0
Haut-Lac	7'000	+1'000	+ 2'000	0
Total agglo	87'000	+11'000	+ 19'000	0

Tableau 7: Comparaison des perspectives de développement 2010-2030 et potentiel d'accueil, fourchette basse

Dans l'hypothèse d'une évolution de la population selon la fourchette basse, les potentiels d'accueil actuels sont suffisants. Toutefois, comme expliqué plus haut, cela implique une densification importante des zones existantes.

Fourchette haute :

Population	Etat 2009	Evolution à 2030		Potentiel supplémentaire à prévoir
		Fourchette haute	potentiel d'accueil actuel	
Châtel-St-Denis	5'500	+2'000	+ 2'000	0
Riviera	74'500	+26'000	+ 15'000	+11'000
Haut-Lac	7'000	+2'500	+ 2'000	+500
Total agglo	87'000	+30'500	+ 19'000	+11'500

Tableau 8: Comparaison des perspectives de développement 2010-2030 et potentiel d'accueil, fourchette haute

Dans l'hypothèse d'une évolution de la population selon la fourchette haute, l'agglomération doit "trouver" une capacité d'accueil supplémentaire de +11'500 habitants, afin d'éviter que ce développement se produise en dehors de son périmètre, de manière plus dispersée, sans profiter des offres de transports publiques attractives mises en place dans le PA Rivelac. Ce développement concerne théoriquement avant tout la Riviera qui ne peut en l'état pas l'accueillir. La Riviera n'a que peu de terrains libres à disposition. Un tel développement supplémentaire à l'horizon 2030 ne peut raisonnablement pas être absorbé par la seule densification du tissu bâti existant même si elle doit fortement y contribuer. Etant donné les terrains libres plus nombreux à Châtel-St-Denis et dans le Haut-Lac, il est envisageable d'imaginer une répartition du potentiel supplémentaire à prévoir afin d'accueillir les 11'500 habitants supplémentaires. Une première répartition pourrait être envisagée comme tel :

Châtel-St-Denis	+2'500
Riviera	+5'000
Haut-Lac	+4'000
Total agglo	+11'500

5.2 Objectifs urbanisation

5.2.1 Objectif principal

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

5.2.2 Objectifs particuliers

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

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

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation du développement de l'urbanisation. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE) :

- CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
 - concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports
 - réduction de la dispersion de l'urbanisation
 - amélioration de la qualité des espaces publics
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2
- réduction des immissions sonores
- réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers

5.3 Concept urbanisation

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

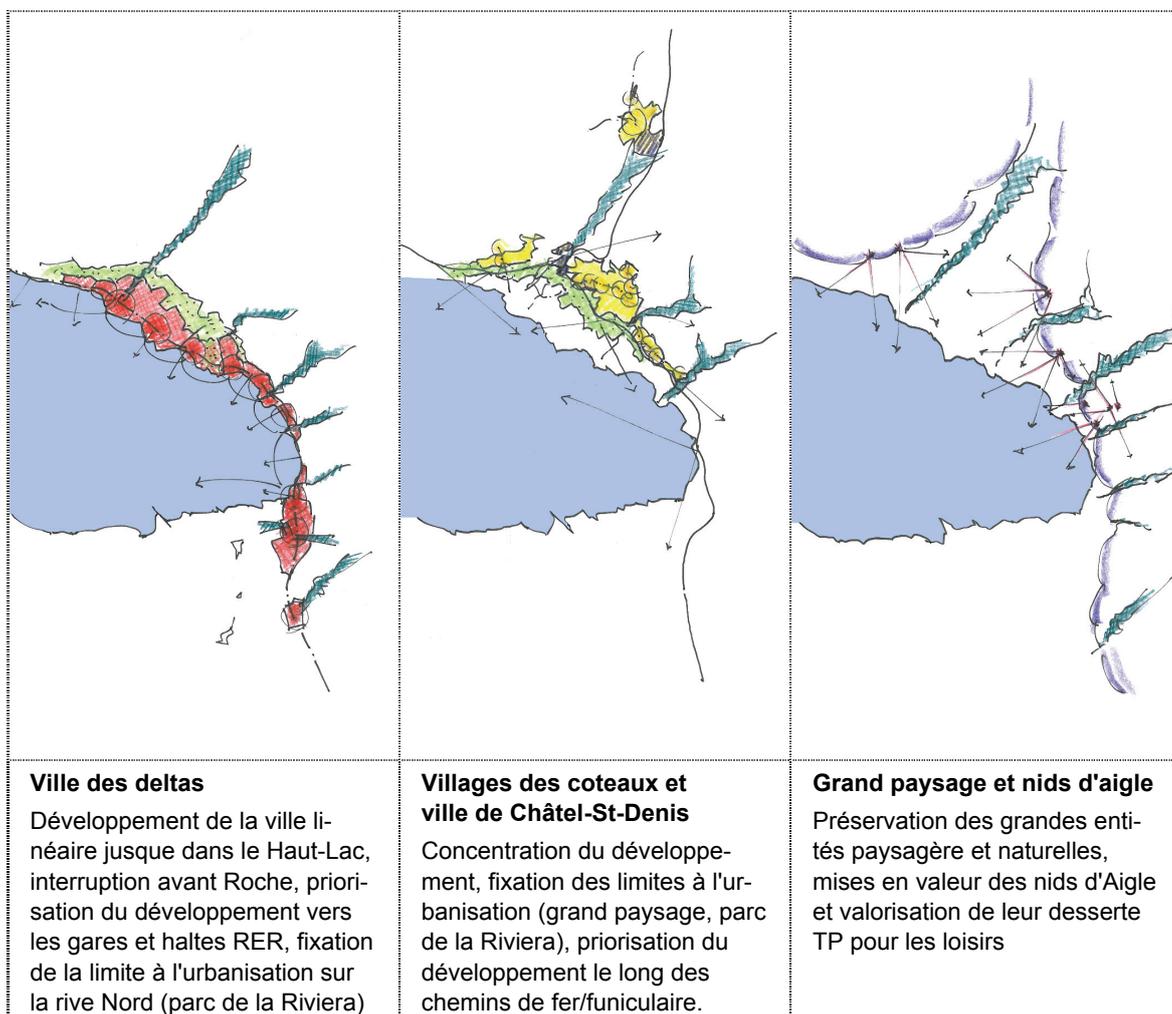
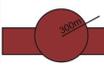


Figure 13 : Schéma Principes de développement de l'urbanisation

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

Son contenu est le suivant :

Ville des deltas

	<p>Secteur mixte de forte densité (CUS > 1.0)</p> <p>Requalifier et densifier les zones d'influence des gares et haltes du RER (rayons de 500m), points centraux situés sur colonne vertébrale de la ville des deltas. Développer une forte mixité.</p>
	<p>Secteur mixte de moyenne densité (CUS > 0.6)</p> <p>Densifier les tissus urbains tous bien desservis par le système TP d'agglomération : axe fort du littoral (VMCV ligne 201), axes bus structurants, desserte urbaine.</p>
	<p>Site stratégique à densifier et requalifier (mixité avec accent sur l'activité)</p> <p>Requalifier, densifier les environs directs des gares et haltes RER. Développer la mixité avec un accent sur l'activité (tertiaire en particulier) grande génératrice de déplacements locaux, régionaux et suprarégionaux.</p> <p>Les sites stratégiques relevés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vevey : Cour aux Marchandises, Moulins de la Veveyse et Bosquets - Clarens : terrains libres autour de la halte (à vérifier) - Montreux : ?? encore non défini. PDL Imprimerie Held, menuiserie Corbaz candidat. - Villeneuve : PDL des terrains autour de la gare
	<p>Secteur paysager à urbaniser avec soin</p> <p>Préserver la valeur écologique et paysagère de la zone de Burier-Baugy. Planter de nouveaux équipements, quartiers en harmonie avec les spécificités paysagères de ce secteur (grandes propriétés dans un parc).</p>
	<p>Centres-villes</p> <p>Consolider le rôle de centralités principales d'agglomération (centres de Vevey et Montreux) : favoriser le développement de l'activité, des commerces, des services et des activités culturelles, mettre en valeur l'espace public, etc.</p>
	<p>Centres secondaires : secteurs des haltes RER et centres villageois historique</p> <p>Renforcer le rôle de centralités secondaires d'agglomération (notamment Clarens et Villeneuve): favoriser le développement de l'activité, des commerces, des services et des activités culturelles, mettre en valeur l'espace public, etc.</p>

Villages des coteaux et Châtel-St-Denis

	<p>Secteur mixte de moyenne densité (CUS > 0.6)</p> <p>Requalifier et densifier les zones d'influence des haltes des funiculaires et trains de chemins de fer de montagne (rayons de 300m, 500m à Châtel). Développer une certaine mixité.</p>
	<p>Secteur mixte de faible à moyenne densité (CUS > 0.3)</p> <p>Densifier légèrement les zones desservies par les bus structurants (300m de pat et d'autre de l'axe). Développer éventuellement la mixité, mettre l'accent sur le logement.</p>

	Secteur mixte de faible densité (CUS > 0.3) Développer de façon limitée les zones mal desservies par les TP. Mettre l'accent sur le logement.
	Cœur villageois historique Renforcer le rôle de centralité locale : favoriser le développement des commerces et service de proximité. Mettre en valeur l'espace public.

Paysage et nids d'aigles

	Parc de la Riviera, entre-deux paysager Conserver l'espace ouvert cultivé des deux côtés de l'autoroute. Garantir une densité suffisante de surfaces proches de l'état naturel en pérennisant ou en adaptant les pratiques agricoles et viticoles (surfaces de compensation écologique,...). Supprimer les obstacles au déplacement de la petite faune (continuum biologique), surtout dans la région de la Veyre, qui constitue un lieu central. Veiller à l'intégration dans le site des équipements sportifs et des constructions exceptionnelles.
	Parc urbain, trame verte Pratiquer un entretien différencié des surfaces vertes pour favoriser la biodiversité à l'intérieur de la ville. Planifier la trame verte (et bleue) dans le Haut-Lac (ZI Villeneuve, Les Fourches) afin de valoriser les canaux et les bandes de verdure comme support à la requalification du lieu et à la construction d'un réseau de liaisons de mobilité douce.
	Zone de transition nature/urbanisation Aménager des espaces tampons entre la montagne et l'urbanisation. Maintenir non construits et agricoles (pâtures, prairies). Garantir une densité suffisante de surfaces à grande valeur biologique en adaptant les pratiques agricoles (surfaces de compensation écologique,...).
	Cours d'eau boisé, non bâti Définir un couloir non constructible (coulée verte) plus large que les cordons boisés existants. Renforcer localement les boisements pour assurer une continuité, en particulier dans les secteurs les plus en aval où l'urbanisation est la plus dense. Favoriser la biodiversité par une gestion forestière adaptée.
	Secteur paysager urbanisé, développement à limiter Limiter le développement, fixer des règles d'aménagement pour préserver les caractéristiques paysagères (emprise du bâti et du stationnement, limiter les clôtures, etc.)
	Secteur paysager non urbanisé, réserves à déclasser Déclasser les réserves à bâtir situées dans les secteurs paysagers à mettre en valeur.
	Secteur paysager non urbanisé, déjà déclassé Suivre l'exemple!
	Hameau à préserver Mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales et paysagères des hameaux.
	Nid d'Aigle Conserver les dégagements des belvédères.
	Élément marquant du patrimoine bâti à mettre en valeur Respecter l'espace ouvert alentour. Restaurer soigneusement.

Activité

	<p>Secteur d'activité de forte densité</p> <p>Développer des zones d'activités de forte densité dans les zones d'influence des gares et haltes du RER (rayons de 500m), points centraux situés sur colonne vertébrale de la ville des deltas.</p>
	<p>Secteur d'activité de moyenne densité</p> <p>Développer des zones d'activités de moyenne densité dans les tissus urbains tous bien desservis par le système TP d'agglomération : axes bus structurants, desserte urbaine.</p>
	<p>Secteur d'activité et mixte de forte densité</p> <p>Développer des secteurs orientés sur l'activité mais offrant une certaine mixité dans la structure urbaine de la ville des deltas et dans les zones d'influence des gares et haltes du RER (rayons de 500m), points centraux situés sur colonne vertébrale de la ville des deltas.</p>
	<p>Secteur d'activité et mixte de moyenne densité</p> <p>Développer des secteurs orientés sur l'activité mais offrant une certaine mixité dans la structure urbaine de la ville des deltas et dans les tissus urbains tous bien desservis par le système TP d'agglomération : axes bus structurants, desserte urbaine.</p>
	<p>Secteur paysager à urbaniser avec soin, orientation activité</p> <p>Développer l'activité dans le respect des valeurs paysagères (exemple d'un campus technologique paysager). Mettre en place des règles de procédure, de construction et d'aménagement.</p>
	<p>Secteur paysager avec implantation d'un équipement / d'une activité à caractère exceptionnel</p> <p>Développer un équipement ou une activité exceptionnelle dans le respect des valeurs paysagères. Mettre en place des règles de procédure, de construction et d'aménagement.</p>

Le plan doit encore évoluer dans le Nord de Vevey (manque une zone à bâtir).

Le plan doit encore confirmer les objectifs de densification dans les coteaux, dans le cercle de Corsier, qui sont régis par la loi de préservation du Lavaux.

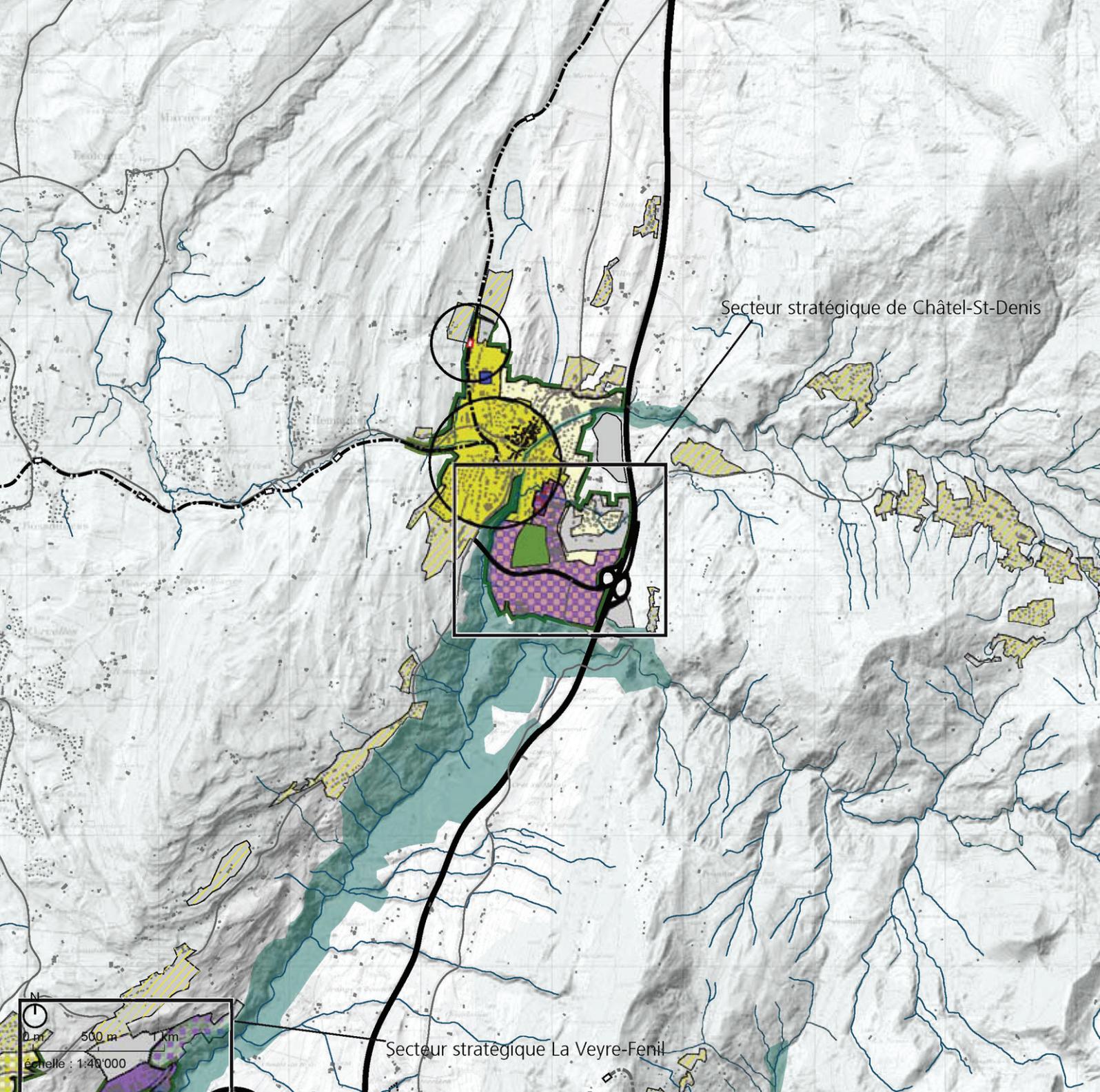


Figure 14 : Plan Concept Urbanisation : Châtel-St-Denis

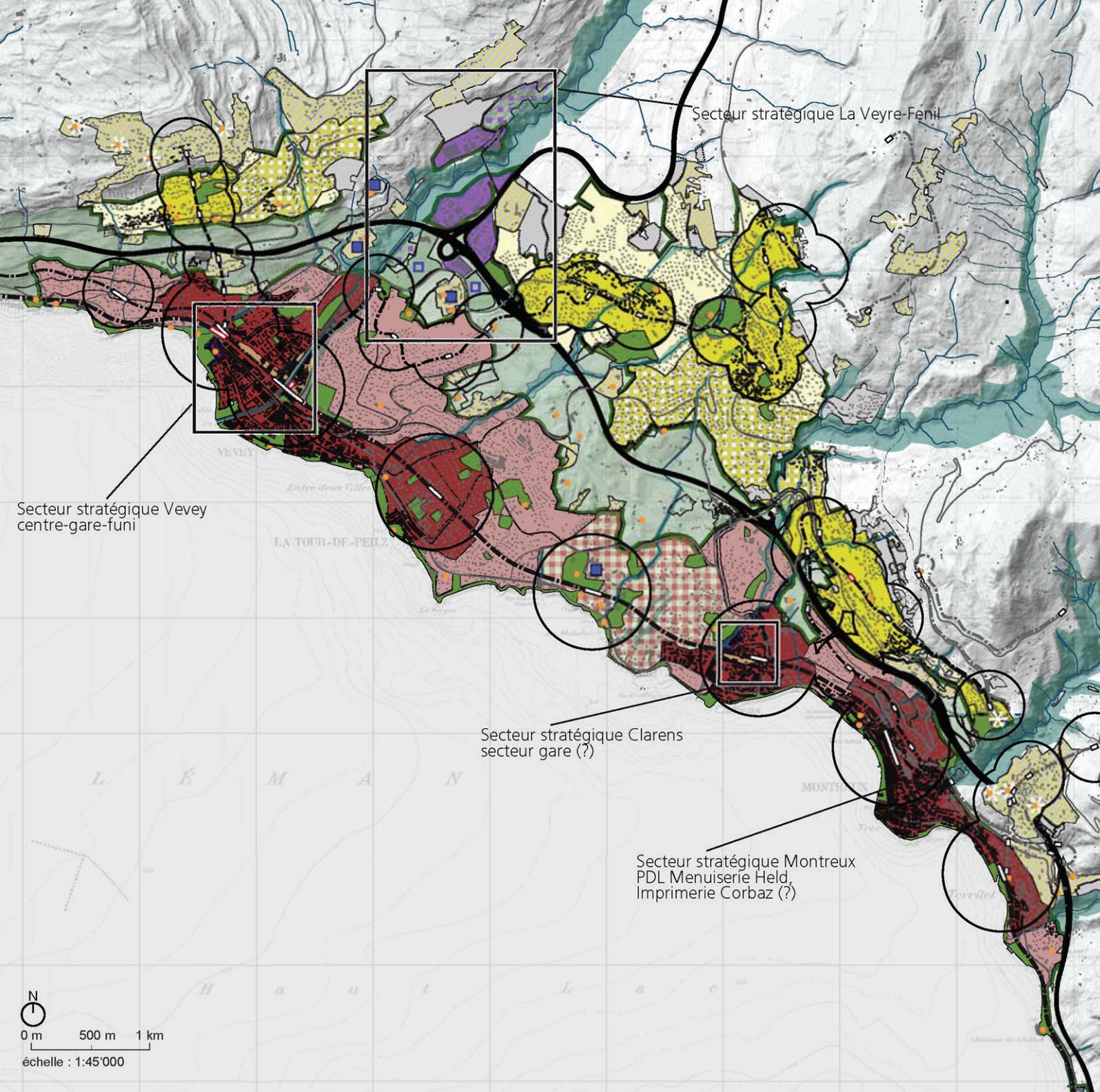


Figure 15 : Plan Concept Urbanisation : Riviera

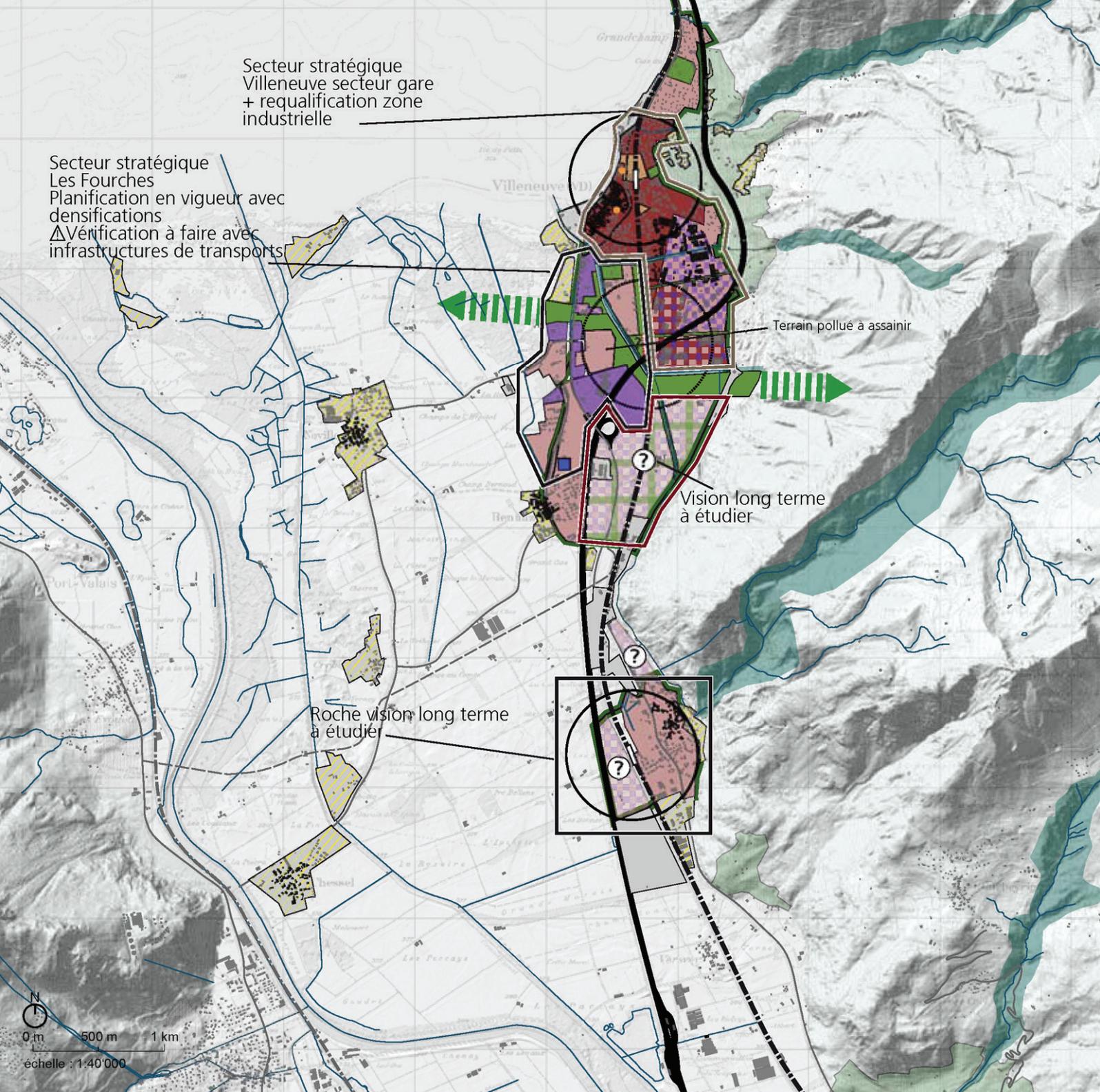


Figure 16 : Plan Concept Urbanisation : Haut-Lac

A développer et préciser :

- localisations préférentielles des ICFF avec critères pour nouvelles implantations (stratégie ICFF Vaud)
- critères pour nouvelles mises en zones dans le futur (selon desserte TP et densités minimales)

Périmètre compact

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

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

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

Le périmètre compact est en cours de validation avec les services cantonaux aussi il ne figure pas dans le présent rapport.

Périmètre compact (à valider)

5.4 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

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

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

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

5.5 Mesures urbanisation

à faire

6. Mobilité globale

6.1 Analyse et enjeux de mobilité globale

Comportements de mobilité

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

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

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

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

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

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

Structure actuelle globale de la mobilité

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

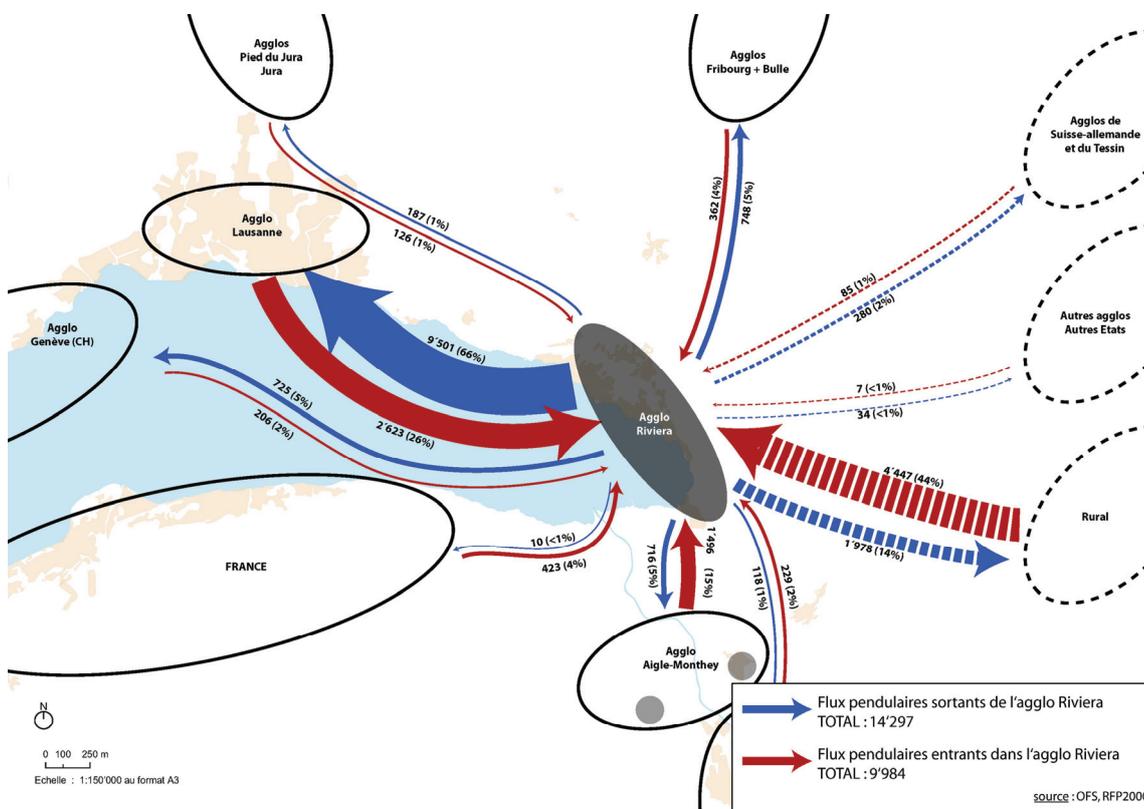


Figure 17 : Flux pendulaires entre agglomérations (OFS, 2000)

Accessibilité et offre TP

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

La **carte Analyse du niveau de desserte TP¹⁰**, présentée ci-contre et en annexe au format A3, établie selon l'ancienne norme VSS 640 290 qualifie les arrêts TP selon leur niveau de service.

Classe A, niveau de desserte bon :

Gares de Vevey et de Montreux

Classe B, niveau de desserte moyen :

Haltes RER

Haltes des chemins de fer de montagne sur les tronçons Vevey-Blonay et Montreux-Chernex
Arrêts de la ligne urbaine 201 de trolleybus le long du littoral (non représenté sur la carte)

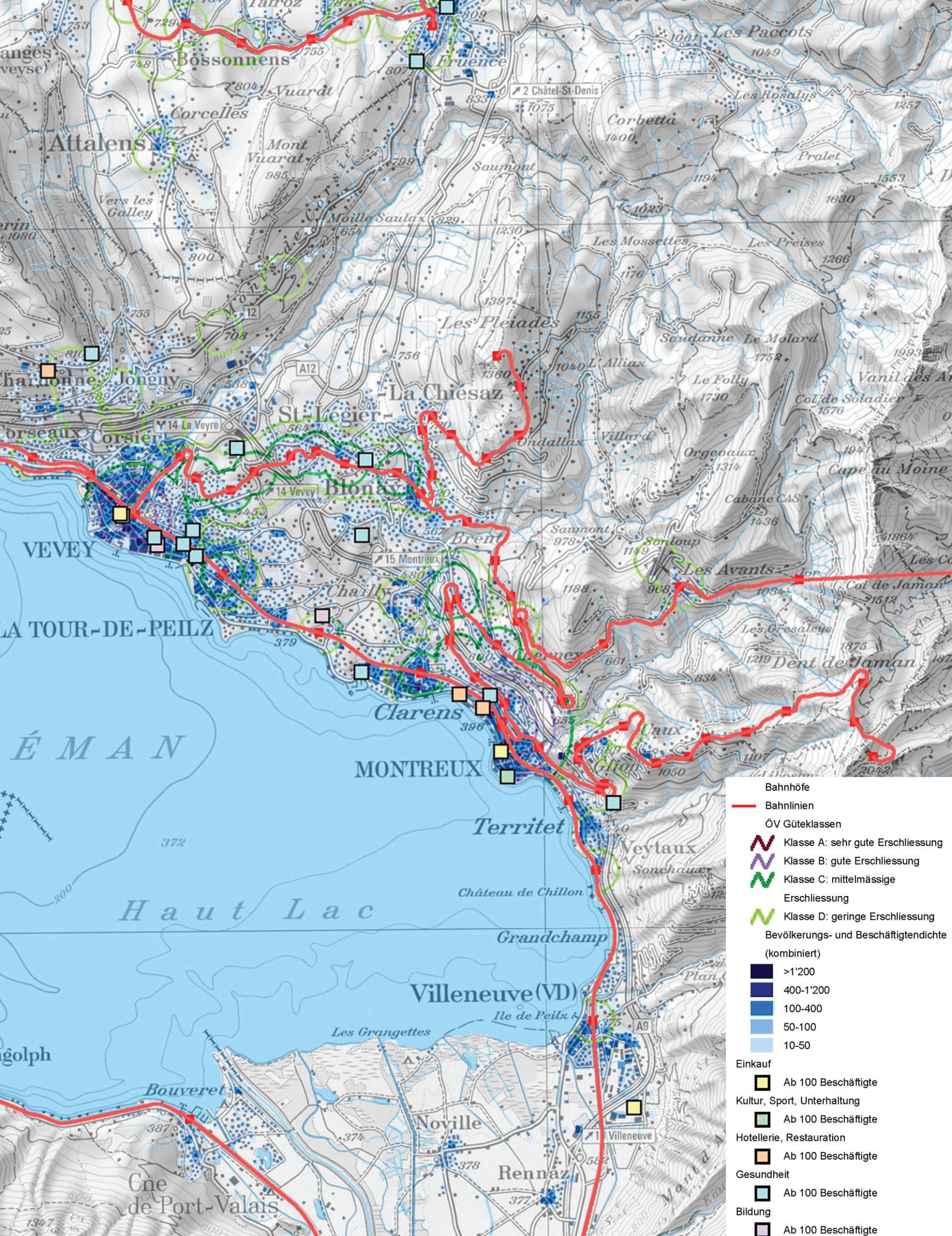
Classe C, niveau de desserte faible :

Haltes des chemins de fer TPF et des Rochers de Naye

Arrêts des autres bus urbains

Arrêts des bus régionaux

¹⁰ Source : ARE (sans réseaux urbains VMCV. Le trolleybus obtient le même niveau de desserte que le train Vevey-Blonay soit niveau de desserte C à 300m et & entre 300-500m autour des arrêts).



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

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

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

Analyse quantitative sommaire sur la base du modèle multimodal TIM-TP de l'ARE – **à faire**

Intermodalité (accessibilité aux TP, plateformes multimodales, P+R) – **à faire**

Faiblesses en matière de sécurité des déplacements subjective et objective (points noirs d'accidents) - **à faire**

Offre en stationnement

Type de réglementation et tarification, demande de stationnement pour l'ensemble de l'agglomération (stationnement public sur voirie et en ouvrage, stationnements privés les plus importants liés aux emplois, aux commerces et aux logements) – **à faire**

6.2 Objectifs de mobilité globale

6.2.1 Objectif général

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

6.2.2 Objectifs particuliers

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

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

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation de la gestion de la mobilité. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE) :

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transports
 - amélioration du trafic piétonnier et cycliste
 - amélioration du système des transports publics
 - amélioration du réseau routier
 - amélioration de l'accessibilité
 - amélioration de l'intermodalité
 - mesures visant à influencer la demande
- CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
 - concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports
 - réduction de la dispersion de l'urbanisation
 - amélioration de la qualité des espaces publics
- CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic
 - augmentation de la sécurité objective
 - augmentation de la sécurité subjective
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :
 - réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2
 - réduction des immissions sonores
 - réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers

6.3 Concept de mobilité globale

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

- la **mobilité douce**, avec un réseau piéton maillé dense et des liaisons cyclables attractives desservant les centralités et facilitant l'accès aux gares, haltes et arrêt des TP, coordonné avec la trame paysagère ; un des grands enjeux consiste à trouver des synergies entre la MD et les "ascenseurs" (petits trains, funiculaires, véritables ascenseurs) pour vaincre la pente de la Riviera,
- les **transports publics**, qui prolongent la mobilité douce pour les longues distances, soit avec des lignes de bus urbaines et les "petits trains" dans l'agglomération, soit avec des lignes de bus régionales et le train pour l'échelle suprarégionale ; une amélioration de la cadence et du confort des lignes RER, RE et IR s'impose sur la ligne de Lausanne à Sion ; les TP ont pour caractéristique de pénétrer les cœurs des villes prioritairement aux TIM et de relier les centres urbains de manière rapide,
- les **transports individuels motorisés**, dont l'usage doit être maîtrisé à cause des limites techniques, financières et environnementales, mais qui resteront encore très présents dans une région avec de grandes zones d'habitat individuel de faible densité ; l'action sur l'urbani-

sation, en particulier sur les zones d'activités, de services, de commerces et de loisirs est l'enjeu fondamental du présent projet ; il s'agit ensuite d'organiser l'accessibilité pour préserver les zones de grande densité d'habitat des nuisances du trafic, de prioriser les transports publics et de revaloriser les espaces publics,

- le **stationnement**, autant public que privé, doit aussi contribuer au report modal ; la vitalité des commerces dans les petits centres et la tranquillité des quartiers incite à repousser les pendulaires hors des centres ; la construction de nouvelles places pour les pendulaires ne doit pas contrecarrer l'effet global recherché, il s'agira donc de bien implanter l'activité au bon endroit, avec une réduction conjointe et spécifique du stationnement; les parkings d'échange sont à prévoir de manière décentralisée, sur les axes forts des TP et le plus proche possible de l'origine.

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

6.4 Impacts sur les autres domaines et la conception globale

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

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

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

6.5 Mesures de mobilité globale

à faire

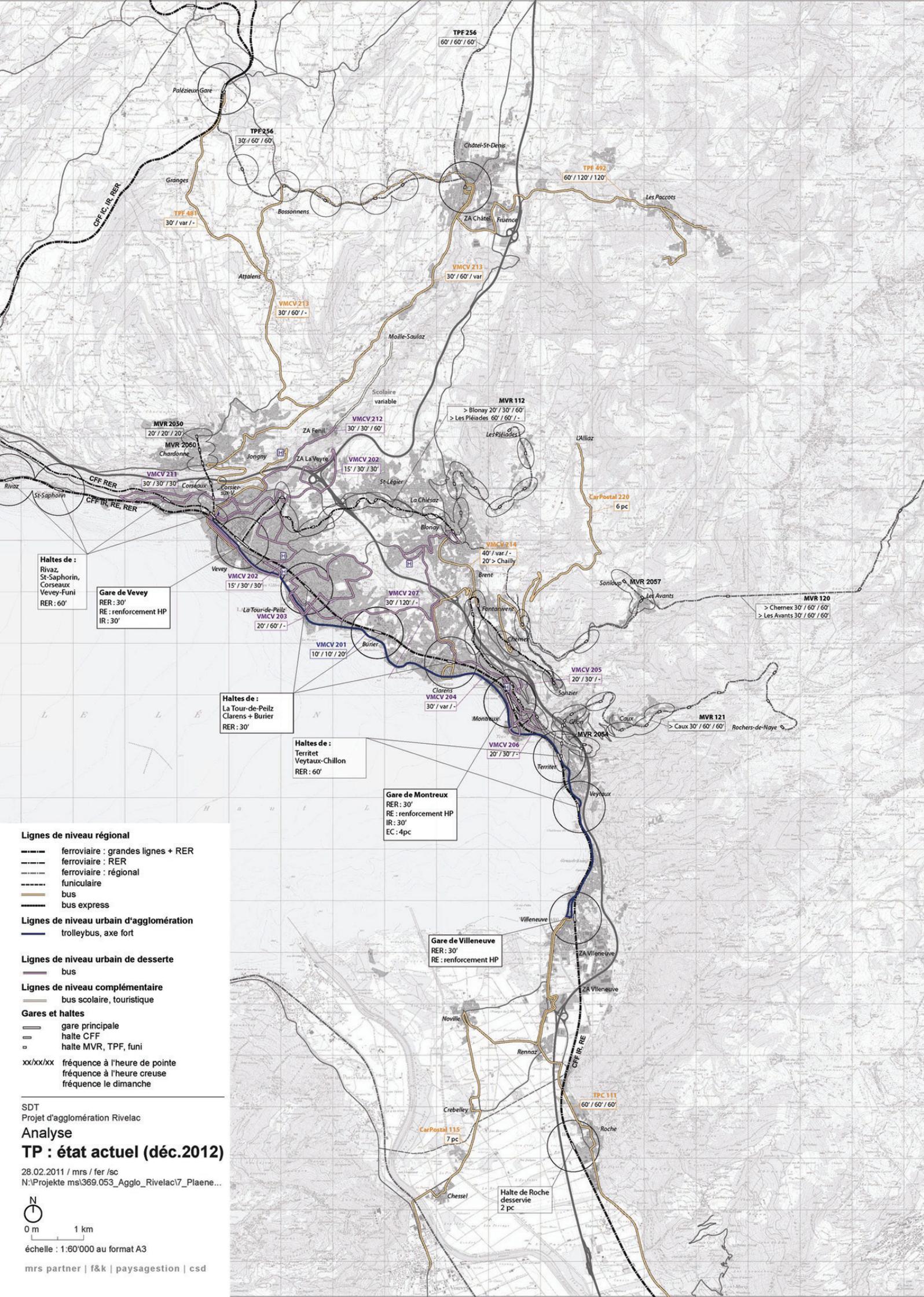
7. Transports publics TP

7.1 Analyse et enjeux TP

Les réseaux de transports publics dans l'agglomération

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

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



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

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

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

Haltes de :
Territet
Veytaux-Chillon
RER : 60'

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

Gare de Villeneuve
RER : 30'
RE : renforcement HP

Halte de Roche
desservie
2 pc

Lignes de niveau régional

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

Lignes de niveau urbain d'agglomération

- trolleybus, axe fort

Lignes de niveau urbain de desserte

- bus

Lignes de niveau complémentaire

- bus scolaire, touristique

Gares et haltes

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

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

SDT
Projet d'agglomération Rivelac

**Analyse
TP : état actuel (déc.2012)**

28.02.2011 / mrs / fer / sc
N:\Projekte ms\369.053_Aggllo_Rivelac17_Plaene...



échelle : 1:60'000 au format A3

Le réseau ferré CFF (IR, RE, R, RER)

La croissance de la demande sur le réseau ferré est très forte sur l'arc lémanique non seulement entre Genève et Lausanne (+6.5% observés entre 2009 et 2010) mais depuis peu même plus importante entre Lausanne et la Riviera (+9.7%), voire Aigle. À titre de comparaison, la croissance moyenne nationale est de 8.4%¹¹ sur la même période. Le tronçon Lausanne-Montreux est en 2010 le deuxième tronçon le plus chargé de Suisse romande avec 23.6 personnes-km / km de ligne, soit la même charge que sur le tronçon Bâle-Olten (24.9) et la moitié moins que le tronçon Genève-Lausanne (39.5¹²).

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

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

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

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

¹¹ Source : CFF Voyageurs 25.10.10. Ces chiffres doivent être relativisés car surévalués à cause des effets extraordinaires de l'ex-CISALPINO intégré dans les données. Ils permettent néanmoins une base de comparaison.

¹² Source : CFF Voyageurs 25.10.10

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

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

Le réseau est aujourd'hui sous-utilisé. Les statistiques pendulaires de 2000 indiquent, par exemple, qu'entre Blonay et Montreux, seuls 12% des pendulaires vont à Vevey en TP, donc avec le train GP. La fréquentation croît cependant fortement depuis quelques années (+31% entre 2005 et 2010 entre Blonay et Vevey¹³). Le potentiel de croissance est encore très important avec une augmentation planifiée de la demande de +80% entre 2010 et 2030, toujours entre Vevey et Blonay. L'intégration des GoldenPass dans la communauté tarifaire vaudoise Mobilis devrait appuyer cette croissance.

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

Le réseau ferré TPF

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

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

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

Le réseau routier TPF régional

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

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

¹³ Source : GoldenPass, 14.10.2010.

Le réseau routier TPC régional

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

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

Le réseau routier CarPostal régional

Deux lignes sont présentes dans l'agglomération, entre Chernex à l'Alliaz (ligne 220) et entre Villeneuve et Vouvry (ligne 115). Leur niveau de service est limité aux besoins et principalement orienté sur les scolaires. Leur potentiel de développement est faible.

Le réseau routier VMCV régional

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

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

Le réseau routier VMCV urbain

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

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

L'axe fort urbain du littoral exploité par le trolleybus va être prolongé à fin 2012 dans le Haut-Lac pour desservir l'hôpital. Les capacités offertes aujourd'hui par le trolleybus et une fréquence de 10 minutes sont pleinement suffisantes. La capacité peut à terme être augmentée avec une augmentation de la cadence, la mise en place de véhicules double-articulés et très éventuelle-

ment par la mise en place d'un tram. Toutefois, cette éventualité doit être vérifiée par une analyse sommaire de l'évolution de la demande (selon modèle multimodal de l'ARE). Il est toutefois peu probable qu'un tram se justifie sur l'ensemble de l'axe (alternance de secteurs plus ou moins denses) et notamment dans son prolongement dans le Haut-Lac. Au final, la fonction d'axe fort est primordiale et consiste à prioriser les véhicules TP tels qu'ils soient afin de garantir la meilleure vitesse commerciale possible et d'aménager l'axe afin de favoriser l'usage des TP (traitement des espaces publics, connexions MD des tissus bâtis connexes)

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

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

Tableau 9: Secteurs actuellement non desservis par les TP (en tenant compte des projets VMCV 2011)

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

Une analyse détaillée des lignes a été effectuée, puis comparée aux dispositions prévues par le plan directeur 2007, afin de fournir une base argumentée aux propositions à long terme du

concept TP du projet d'agglomération, qui par ailleurs reprend la philosophie et la plupart des propositions du plan directeur 2007.

7.2 Objectifs TP

7.2.1 Objectif principal

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

7.2.2 Objectifs particuliers

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

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

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation du développement des TP. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE) :

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transports
 - amélioration du système des transports publics
 - cohérence avec la vision d'ensemble
 - réduction des temps de parcours
 - amélioration des correspondances
 - augmentation ciblée de la capacité
 - amélioration de la ponctualité
 - amélioration de la lisibilité des réseaux
 - amélioration de la qualité et de l'image des TP
 - amélioration de l'accessibilité
 - amélioration de l'accessibilité des secteurs encore insuffisamment desservis
 - amélioration de la rapidité d'accès aux pôles de développement
 - amélioration de l'intermodalité
 - amélioration des transbordements entre les différents modes de transport
 - mesures visant à influencer la demande
 - uniformisation de la tarification
 - mise à disposition d'une bonne information
- CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
 - concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports

7.3 Concept TP

Niveau suprarégional et régional

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

- Le réseau des grandes lignes Intercity (IC) / Eurocity (EC) et Interregio (IR) n'est pas modifié. Les principales villes centres doivent être desservies à ce niveau. Le reste des villes centres des agglomérations et centres cantonaux est desservi par le niveau IR.
- Le réseau Regio Express (RE) est développé conformément à la volonté des CFF et permet une desserte renforcée des villes centres ainsi que des centres régionaux (St-Maurice, Bex, Aigle et Villeneuve sur la ligne du Simplon ainsi que Palézieux et Puidoux-Chevbres via la ligne Puidoux-Vevey).

- Le Réseau Express Régional (RER) / Regio (R) devrait être prolongé jusqu'à Aigle afin de prolonger l'indispensable structuration de la ville des deltas par le chemin de fer et la création de haltes RER à Villeneuve-Tronchenaz et Roche.

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

Trois nouvelles haltes sont proposées sur la ligne du Simplon : Vevey-Funi, Villeneuve-Tronchenaz et Roche (amélioration de la desserte). Ces haltes sont le support et permettent un développement urbain important prévu par le schéma d'agglomération. En parallèle, la halte de Veytaux-Chillon pourrait être supprimée. En effet, les 300'000 visiteurs annuels du château utilisent les trains grandes lignes jusqu'à Montreux puis les bus VMCV ou proviennent ou accèdent en cars. Les montées/descentes observées à cette halte sont très faibles (moins de 200 personnes/jour en 2009). Les coûts de mise aux normes ne se justifient pas pour cette halte située en marge de l'urbanisation. À Châtel-St-Denis, la nouvelle halte de Trémont (en lien avec l'école secondaire et la zone d'équipements publics) ne se justifie que si la gare actuelle de Châtel est maintenue au centre. Le PA Rivelac est conscient des problèmes de saturation de la ligne du Simplon et que l'implantation d'une nouvelle halte doit se faire au jourd'hui au détriment d'une autre. Toutefois, il s'agit là d'exposer une vision du développement qui est conditionné par la création de nouvelles haltes,

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

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

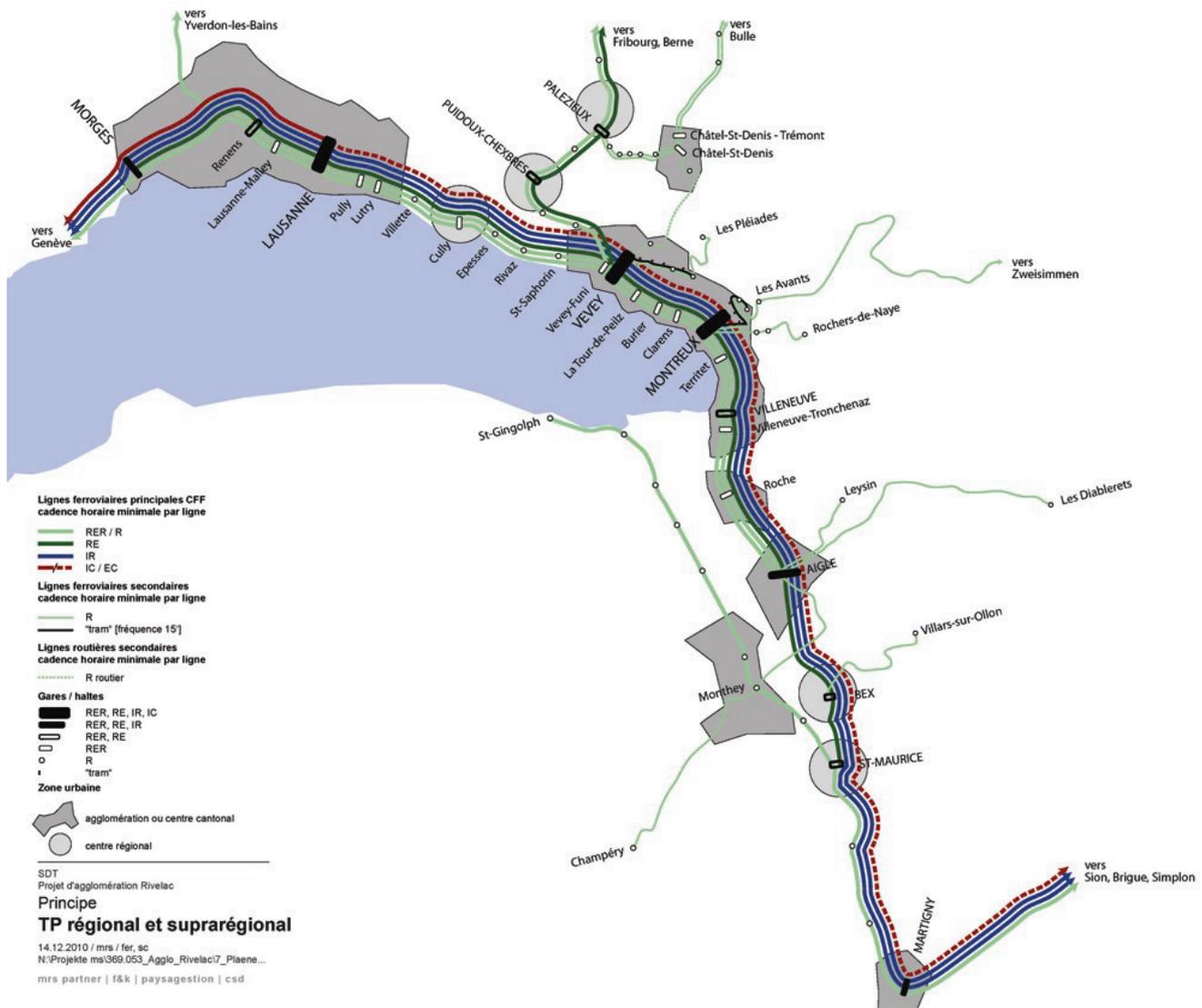


Figure 18 : Concept TP supra-régional

Niveau d'agglomération

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

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

- Un "X" Blonay - Montreux et Vevey – Chernex, avec un point de rencontre à Chailly. Ce dispositif permet une nouvelle mise en réseau des villages du coteau avec la ville des deltas. La branche minimale Vevey - Chernex serait La Tour-de-Peilz – Fontanivent. A Chailly, il s'agirait de mettre en place un rendez-vous (rencontre de plusieurs lignes dans la minute).
- Une liaison principale très directe le long de l'avenue de Gilamont, ligne reliant toutes les zones d'activités de la gare à Fenil en passant par la Veyre. Cette ligne permettrait aussi de des-

servir les quartiers de Charmontey avec l'aide d'un ascenseur urbain. Il s'agit à terme d'évo-
luer vers une desserte alternative de la Veyre continue et sans boucle vers Fenil, avec des
compléments d'accès piétons de la route de Fenil vers les secteurs d'emplois.

De manière schématique, le prolongement du trolleybus de Villeneuve vers le futur hôpital se
ferait en principe le long des voies ferrées, avec une connexion à la nouvelle halte RER de Ville-
neuve-Tronchenaz, afin d'être au cœur de toute l'urbanisation du Sud de la ville des deltas et de
desservir également les secteurs à densifier de la zone industrielle de Villeneuve. De nouveaux
franchissements MD des voies CFF sont dans ce but indispensables pour relier la partie Est des
voies aux arrêts du trolleybus.

La mise en place d'une liaison régionale rapide par route est nécessaire si l'on veut jouer la com-
plémentarité de la Riviera avec Châtel-St-Denis. Cette liaison partirait de la gare de Vevey en
direction de la gare de Châtel, avec seulement un arrêt dans les zones d'activités de La Veyre.

Enfin, un réseau de lignes régionales permet une desserte de l'entier de l'agglomération, sans
toutefois représenter une alternative à la voiture comme le sont les lignes du réseau développées
ci-dessus.

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

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

Tableau 10: Légende du schéma Principes Transports publics (TP)



0 1 km

0 m 1 km
échelle : 1:60'000 au format A3

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

Son contenu est les suivant :

Structure TP-urbanisation

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

Lignes de niveau régional

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

Lignes de niveau urbain d'agglomération

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

Lignes de niveau urbain de desserte

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

Lignes de niveau complémentaire

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

Gares et haltes

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

Interfaces

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

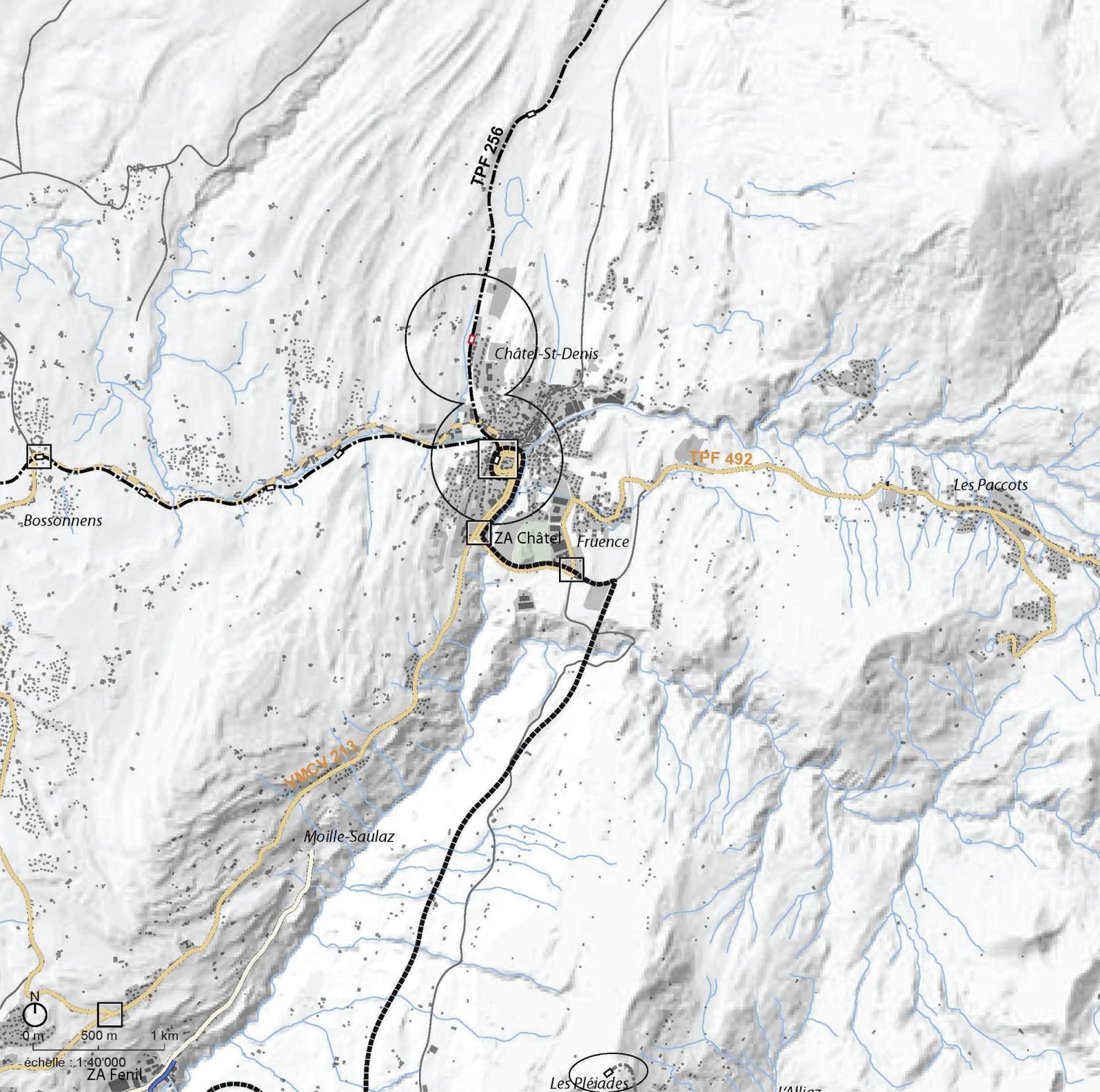


Figure 19 : Plan Concept TP : Châtel-St-Denis



Figure 20 : Plan Concept TP : Riviera



Figure 21 : Plan Concept TP : Haut-Lac

7.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale

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

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

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

7.5 Mesures TP

à faire

8. Mobilité douce MD

8.1 Analyse et enjeux MD

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

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

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

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

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

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

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

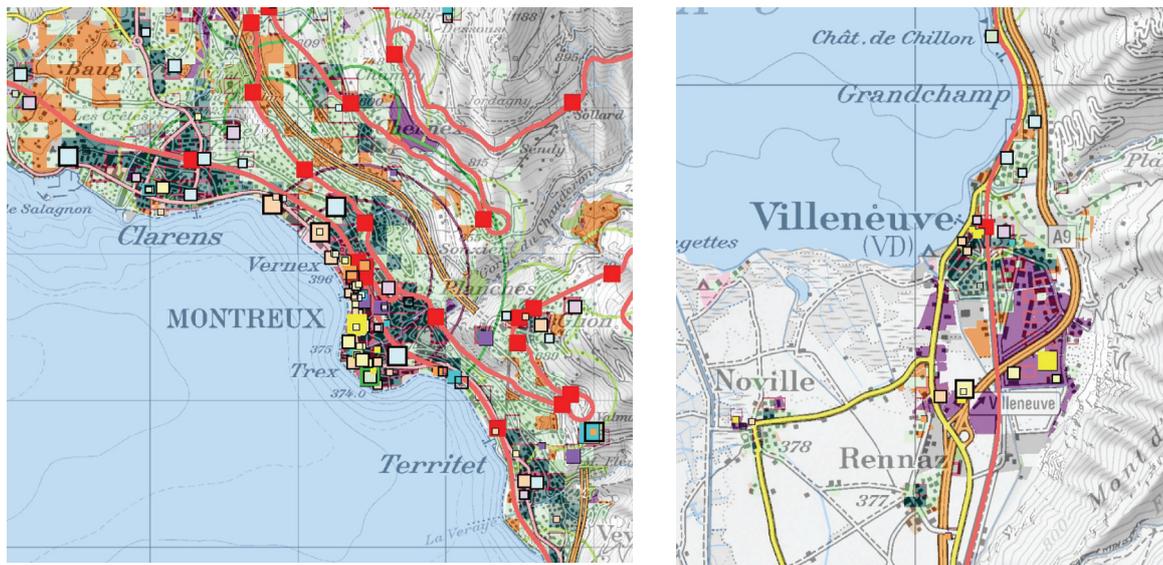


Figure 22: Localisation des générateurs (carrés de couleur selon la taille et les fonctions, sauf rouge = chemin de fer). (source WebGis ARE)

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

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

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

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

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

8.2 Objectifs MD

8.2.1 Objectif principal

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

8.2.2 Objectifs particuliers

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

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

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation du développement de la mobilité douce. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE) :

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transports
 - amélioration du trafic piétonnier et cycliste
 - cohérence des mesures avec la vision d'ensemble
 - renforcement de la continuité et de l'attractivité du réseau (réduction des obstacles)
 - raccourcissement de la durée moyenne des déplacements (itinéraires directs)
 - amélioration de l'intermodalité
 - amélioration des accès piétons et cyclistes aux arrêts TP
 - mesures visant à influencer la demande
 - mise à disposition d'une bonne offre d'information
- CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
 - concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports
 - amélioration de la qualité des espaces publics
- CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic
 - augmentation de la sécurité objective
 - augmentation de la sécurité subjective
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :
 - réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2

8.3 Concept MD

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

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

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

Enfin, le réseau de loisirs – c'est-à-dire les itinéraires de randonnées officiels et les itinéraires Suisse Mobile – se connecte, directement au réseau fonctionnel quotidien, pour répondre à une

demande touristique importante. Ce réseau de loisirs est ainsi un prolongement du réseau fonctionnel et par conséquent connecté aux TP, ce qui permet de favoriser la combinaison TP-MD également pour les loisirs.

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

	<p>Liaisons structurantes mixtes horizontales</p> <p>Développer et mettre en valeur des liaisons structurantes au niveau de l'agglomération pour piétons et cyclistes, favorables à ces derniers (continuité sur une longue distance, même niveau d'altitude). Connecter ces liaisons aux haltes des chemins de fer</p>
	<p>Liaisons structurantes mixtes verticales</p> <p>Développer et mettre en valeur des liaisons structurantes au niveau de l'agglomération pour piétons et cyclistes, favorables à ces derniers (continuité sur une longue distance), en direction des centres. Connecter ces liaisons aux haltes des chemins de fer</p>
	<p>Liaisons structurantes réservées aux piétons</p> <p>Assurer et aménager des liaisons structurantes au niveau de l'agglomération réservées aux piétons, avec continuité de longue distance au sein d'un site remarquable (rives du lac, coteaux des Préalpes, vignoble)</p>
	<p>Liaisons structurantes de loisirs (mixtes ou réservées aux piétons)</p> <p>Liaisons structurantes au niveau de l'agglomération pour piétons et cyclistes, avec continuité sur une longue distance hors des zones urbanisées dans un site remarquable (vignoble, rives du Rhône, etc.)</p>

Tableau 11: Légende du schéma Principes Mobilité douce (MD)



0 1 km

N
0 m 1 km
échelle : 1:60'000 au format A3

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

Son contenu est le suivant :

Concept MD

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

Mesures MD

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

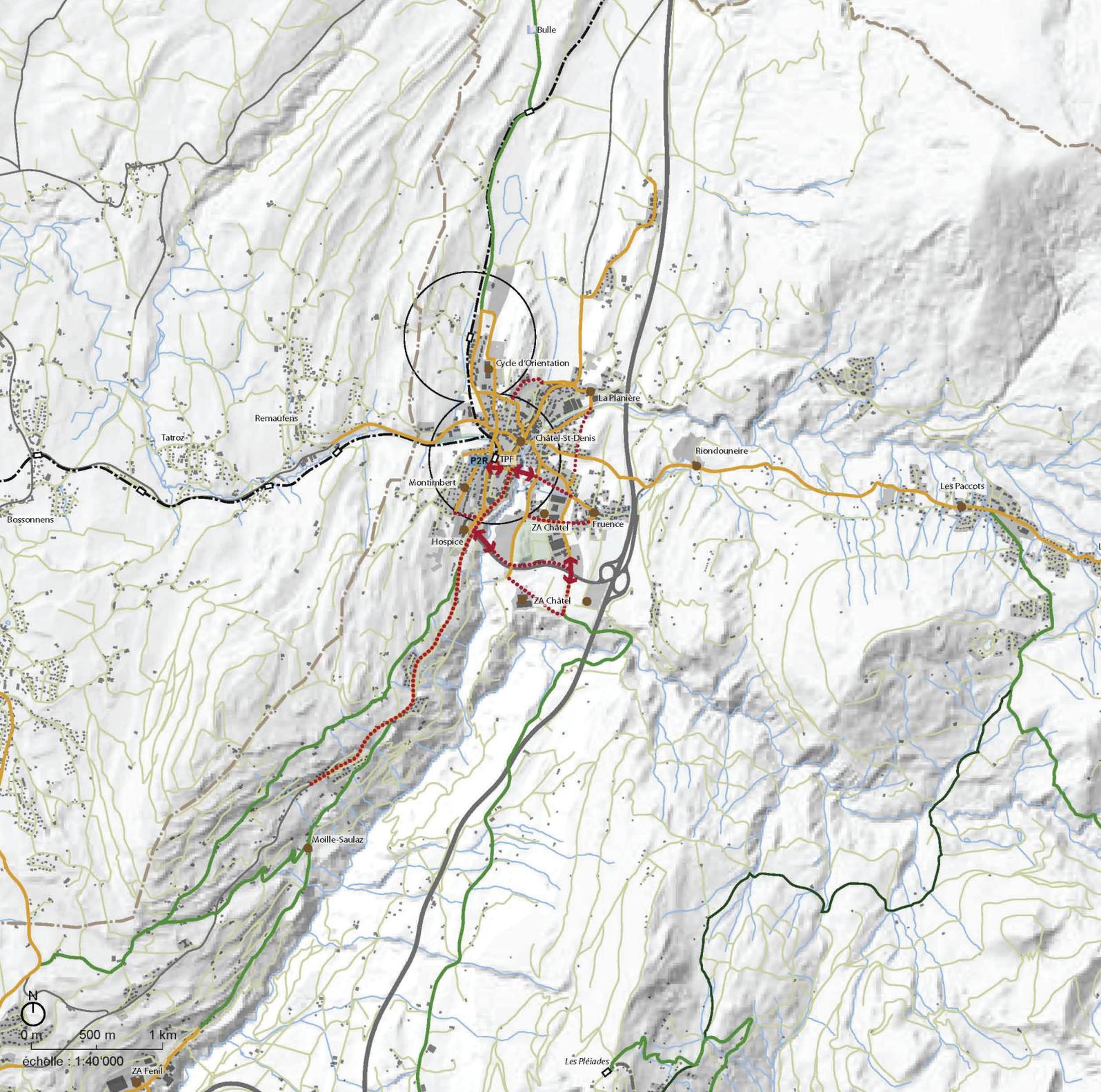


Figure 23 : Plan Concept MD : Châtel-St-Denis



Figure 24 : Plan Concept MD : Riviera

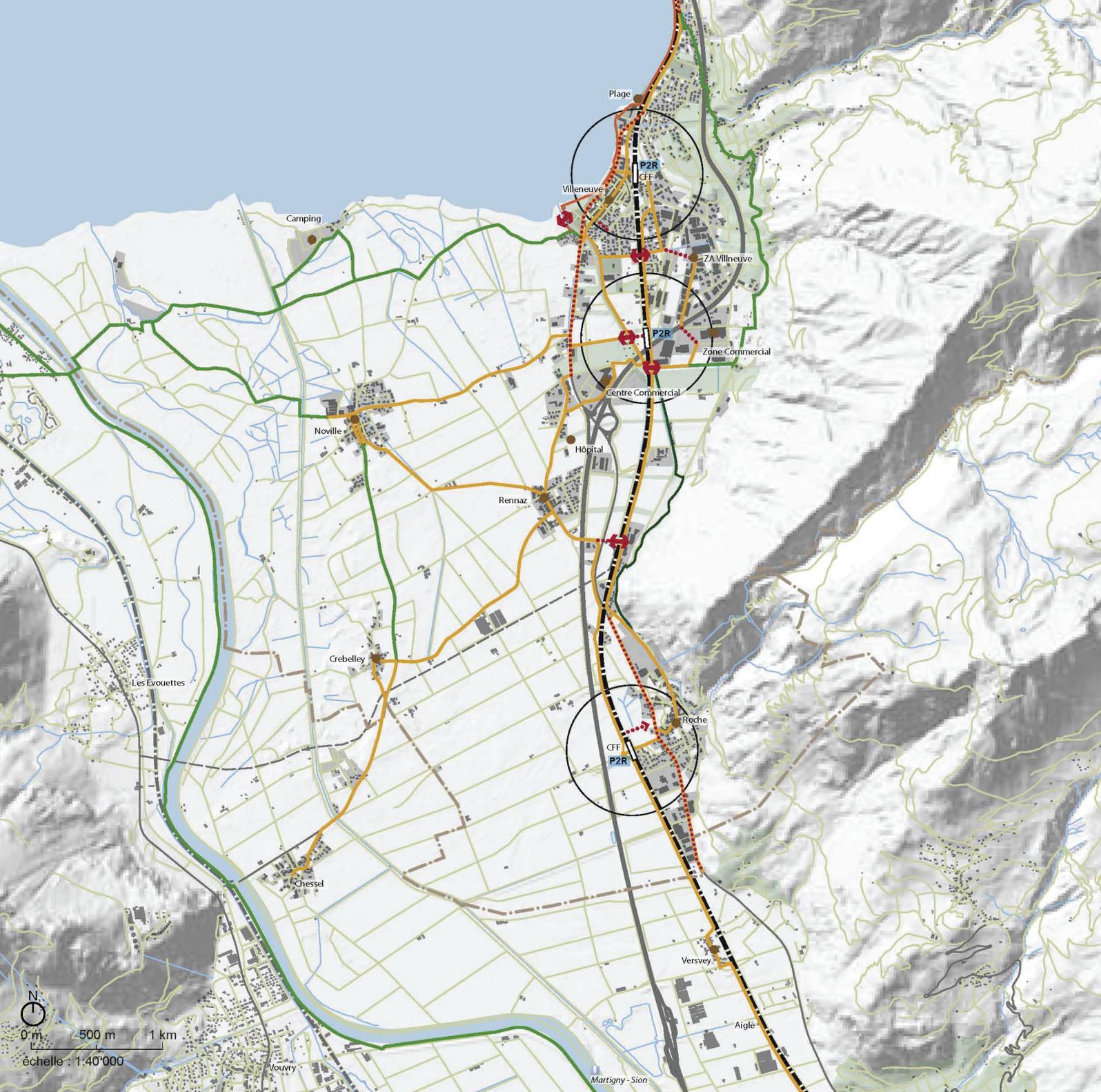


Figure 25 : Plan Concept MD : Haut-Lac

8.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale

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

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

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

8.5 Mesures MD

à faire

9. Transports individuels motorisés TIM

9.1 Analyse et enjeux TIM

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

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

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

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

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

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

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

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

9.2 Objectifs TIM

9.2.1 Objectif principal

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

9.2.2 Objectifs particuliers

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

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

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

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation de la gestion des transports individuels motorisés. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE) :

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transports
 - amélioration du trafic piétonnier et cycliste
 - élimination ou atténuation des risques dus aux sites dangereux
 - amélioration du système des transports publics
 - diminution des charges de trafic dans les secteurs importants des TP
 - amélioration du réseau routier
 - cohérence avec la vision d'ensemble
 - amélioration de la fluidité du trafic et des engorgements, cohérence de la structure du réseau (contrôle d'accès, système de poches, dispositif de régulation)
 - extension du réseau avec mesures d'accompagnement
 - amélioration de l'accessibilité
 - empêchement d'effets indésirables dû à l'amélioration de l'accessibilité
 - amélioration de l'intermodalité
 - mesures visant à influencer la demande
- CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
 - réduction de la dispersion de l'urbanisation
 - amélioration de la qualité des espaces publics
- CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic
 - augmentation de la sécurité objective
 - augmentation de la sécurité subjective
 - définition d'une hiérarchie de réseau avec les routes principales pour le trafic et les routes de desserte (modèle 30/50 du BPA)
 - extension des zones de modération du trafic
 - diminution des vitesses
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :
 - réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2
 - réduction des immissions sonores
 - réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysages

9.3 Concept TIM

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

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

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

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

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

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

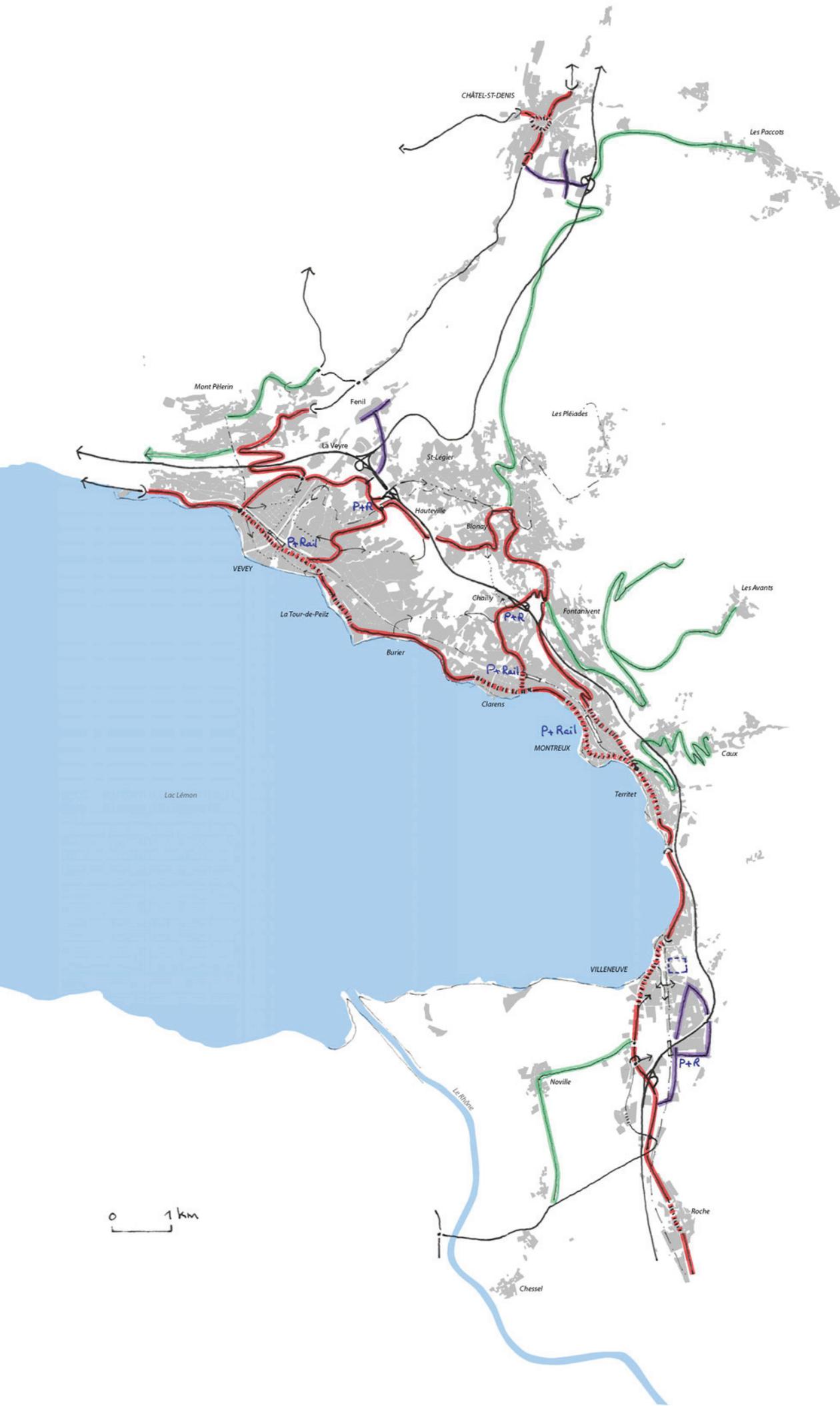
Un système de P+Rail (utilisateurs occasionnels du train) et de P+R (utilisateurs quotidiens des TP) permettent de capter des voitures pour favoriser l'usage du train (P+Rail) ou diminuer la pression sur les pénétrantes (P+R) avec diminution des places de parc dans les centres (... en principe).

Un système de contournement de localité est nouvellement en cours d'étude par le canton de Fribourg pour Châtel-St-Denis. Il ne fait pas partie intégrante du concept TIM dans sa forme actuelle. Ailleurs, il n'y a pas de projet de nouvelles routes.

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

	Réseau structurant suprarégional (autoroute, routes cantonales importantes) Assurer des liaisons performantes vers l'extérieur de la région et une desserte majeure de l'agglomération
	Réseau structurant urbain Assurer un minimum de liaisons à partir du réseau suprarégional aux différentes parties de l'agglomération, avec priorité pour les TP et prise en compte de la mobilité douce (en particulier les vélos). Tenir compte du contexte urbain pour l'exploitation et l'aménagement des axes (éviter la dominance du trafic)
	Réseau structurant urbain traversant les centres Limiter la capacité des liaisons d'agglomération dans les traversées des centres (partage d'un espace non extensible, prise ne compte des exigences environnementales)
	Porte de localité Clarifier et préciser le passage du régime campagne au régime urbain (limite de vitesse 50, modération de la circulation, mesures de priorité TP, prise en compte de la MD, intégration au contexte)
	Accès principal aux poches urbanisées sans transit d'agglomération Développer depuis le réseau structurant un nombre limité d'accès au réseau secondaire. Assurer la desserte de toutes les zones urbanisées tout en évitant le trafic de transit d'agglomération (forte modération de la circulation, mesures spéciales comme zone 30, zone de rencontre)
	Desserte industrielle Garantir une desserte directe performante à partir des jonctions autoroutières des grands secteurs d'activités, sans passer par des quartiers d'habitat ou des centres de localité
	Réseau secondaire en campagne Aménager des liaisons secondaires avec qualités paysagères remarquables dans la campagne (éviter des routes trop rapides)

Tableau 12: Légende du schéma Transports individuels motorisés (TIM)



0 1 km

N
0 m 1 km

échelle : 1:60'000 au format A3

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

Son contenu est le suivant :

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

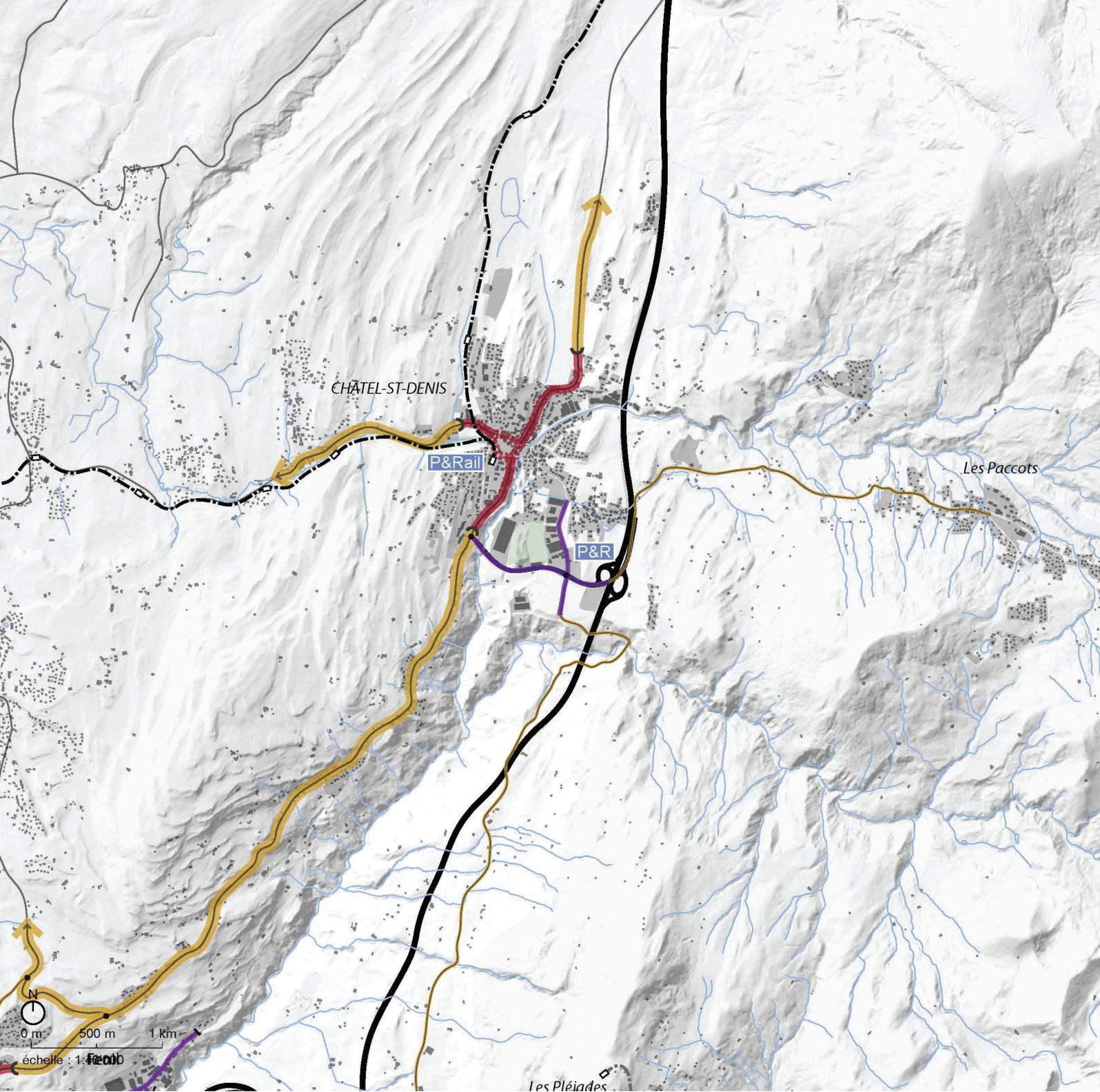


Figure 26 : Plan Concept TIM : Châtel-St-Denis

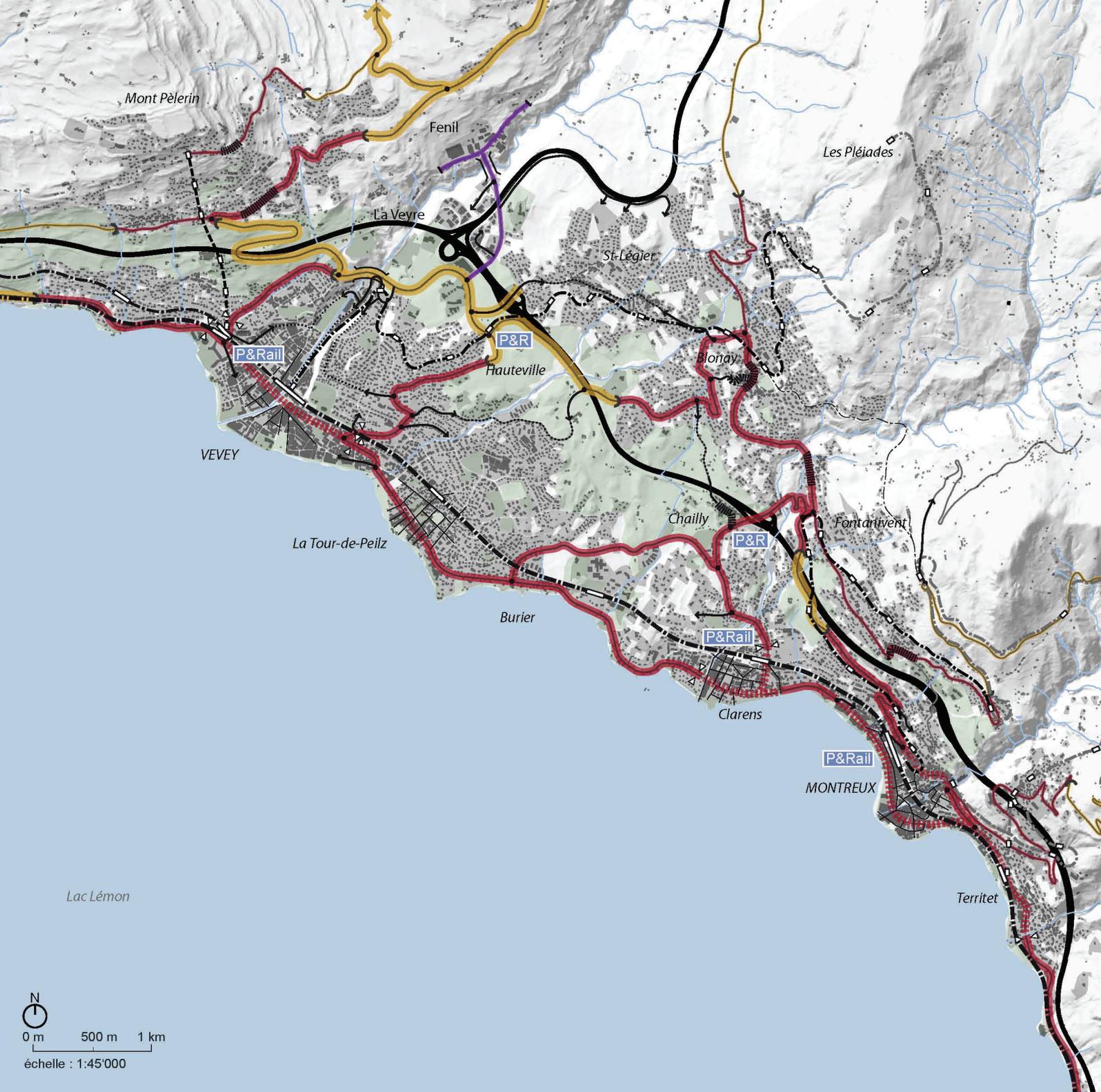


Figure 27 : Plan Concept TIM : Riviera

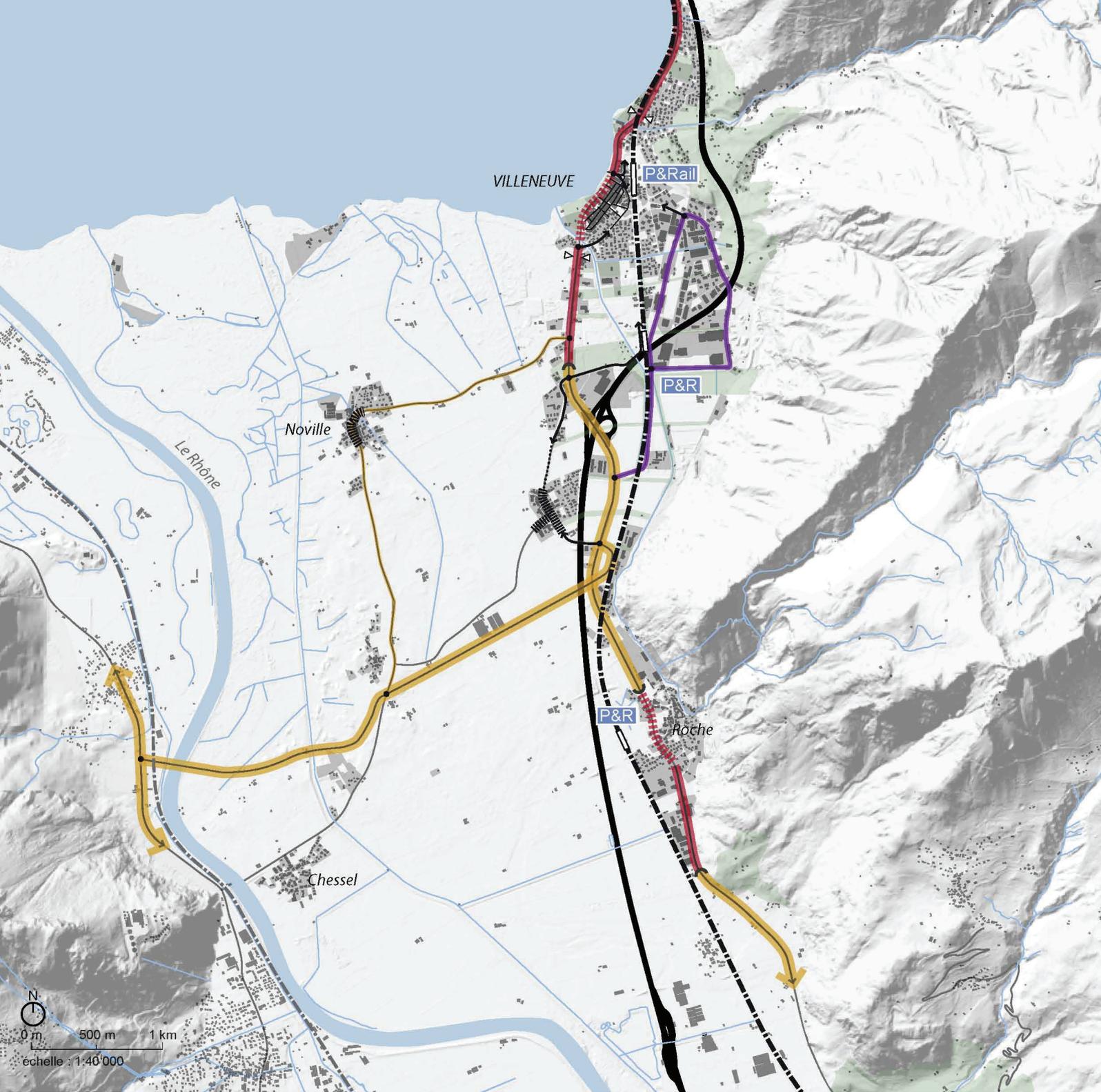


Figure 28 : Concept TIM : Haut-Lac

9.4 Impact sur les autres domaines et la conception globale

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

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

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

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

9.5 Mesures TIM

à faire

10. Stationnement

10.1 Analyse et enjeux stationnement

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.

Au départ, l'offre concernant les logements est en général assez généreuse (minimum 1 place/logement) mais peut être moindre selon les problèmes de constructibilité (centres). Ce taux peut être diminué selon des politiques volontaristes (écoquartiers par exemple). L'enjeu concerne aussi la conception de l'installation de parking influençant sur l'attractivité des TIM par rapport aux TP (exemple : distance jusqu'à l'emplacement de l'installation de stationnement collective vs distance jusqu'à l'arrêt TP). Aucune 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, en principe pour les clients occasionnels des CFF. Un P+R créé devrait correspondre à un parking de moins au centre de l'agglomération. Les P+R/P+Rail devraient également être placés le plus proche possible du domicile des usagers, dans le but de maximiser le trajet effectué en TP et non l'inverse.

Les P+Rail existent à proximité des gares de Vevey, Clarens, Montreux, Villeneuve et Roche. Bien que sous-utilisé à l'exception de Vevey, les CFF prévoient d'en augmenter la capacité (par exemple Villeneuve offre 69 places avec un taux d'occupation de 33%, mais il est prévu d'en offrir 150 à l'avenir). Il n'y a pas de règle pour utilisateurs occasionnel ou régulier, chacun pouvant faire une demande de place.

Il n'y a aujourd'hui pas de 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, ce qui ne permettra pas de réduire les problèmes de capacité et les charges sur l'environnement.

Vevey réfléchit également à la création d'un nouveau parking proche de la gare principale pour les pendulaires qui stationnent sauvagement sur l'avenue 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.

10.2 Objectifs stationnement

10.2.1 Objectif principal

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

10.2.2 Objectifs particuliers

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

TIM

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

Deux-roues

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

Les critères suivants sont déterminants dans l'évaluation du stationnement. Le projet d'agglomération propose des objectifs particuliers répondant à ces critères d'évaluation (CE):

- CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transports
 - amélioration de l'intermodalité
 - amélioration du transbordement entre les différents modes de transport
 - amélioration des possibilités d'information intermodales
 - mesures visant à influencer la demande
 - uniformisation et extension des principes de gestion et de tarification du stationnement

10.3 Concept stationnement

Stationnement public dans l'agglomération

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

- **La courte durée au centre-ville** permet de valoriser au maximum un nombre de place restreint par un taux de rotation élevé en faveur des activités, achats et loisirs; Sans diminution du nombre de places, la diminution des charges de trafic (capacité, environnement) ne peut pas être atteinte. Ce même principe s'applique aux centres secondaires.
- **La première couronne de moyenne durée** est utile pour les visiteurs de demi-journée et permet d'éviter un stationnement pendulaire de longue durée.
- **L'offre de longue durée à l'extérieur** est appliquée dans des zones qui ne se trouvent pas sous pression de recherche de stationnement et pour répondre au stationnement des habitants.

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

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

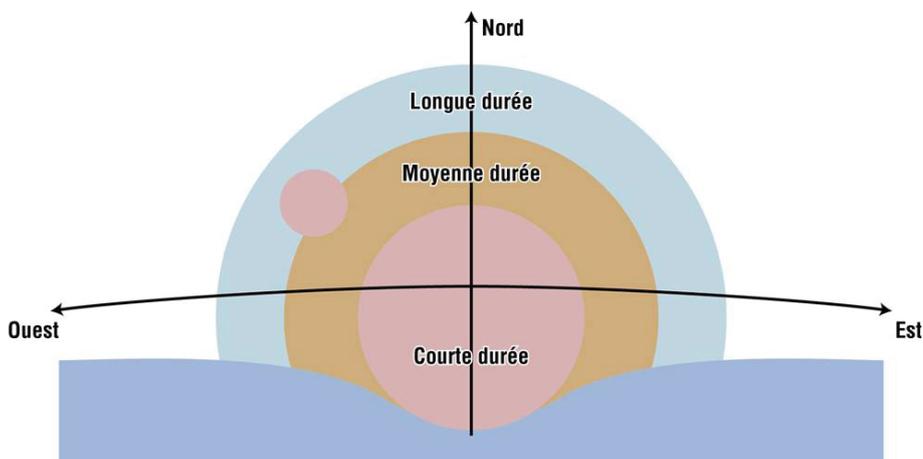


Figure 29: Principe du stationnement en ville à l'exemple de Vevey (source : transitec, mrs)

Parkings d'échange

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

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

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

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

Un P+R doit être créé avec la nouvelle halte RER de Villeneuve-Tronchenaz, ou tout au moins avec le prolongement de la ligne de trolleybus.

Un P+R pourrait voir le jour à Roche avec l'amélioration de la desserte de la halte ferroviaire.

10.3.1 Impact sur les autres domaines et la conception globale

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

10.3.2 Mesures stationnement

à faire

11. Secteurs stratégiques

11.1 Vevey centre, gare et funiculaire

Vevey est le centre tertiaire ou *business center* mais également la gare la plus importante de l'agglomération. C'est autour de cette gare que figure le potentiel de densification et de mutation urbaine le plus important (transformation d'un tissu urbain industriel en vers un tissu mixte avec développement de l'activité tertiaire). Le centre de Vevey est encore l'employeur principal et le centre commercial majeur de l'agglomération. La halte de Vevey-Funi, sur la ligne du Simplon, pourrait être le nouveau vecteur de mutation urbaine et marquer une nouvelle entrée de ville (pertinence de la nouvelle halte à démontrer). Un projet de déplacement de la route cantonale contre les voies CFF à Corseaux permettrait de libérer les parcelles jusqu'au bord du lac et permettre un réaménagement allant dans le sens du renforcement de l'entrée Ouest de Vevey.

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

11.2 Clarens, secteur gare :

Proposition de requalification et de densification des espaces libres autour de la gare de Clarens Développement de l'activité tertiaire possible et souhaitable.

à vérifier et étayer

11.3 Montreux, centre

Proposition de requalification et de densification. PDL Menuiserie Held, Imprimerie Corbaz Développement de l'activité tertiaire possible et souhaitable.

à compléter, vérifier, selon temporalité

11.4 Villeneuve, secteur gare

Proposition de requalification et de densification. PDL de développement autour de la gare. Développement de l'activité tertiaire, de l'habitat, des services et du commerce prévu.

11.5 La Veyre

Secteurs au Sud de l'autoroute

Des deux scénarios présentés dans la pré-étude est repris celui du développement des "étoiles dans le parc", soit celui préservant les qualités paysagères de l'entre-deux paysager tout en admettant une urbanisation modérée, pour les raisons suivantes :

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

Le scénario des "étoiles dans le parc" permet d'envisager à La Veyre :

- L'implantation d'un équipement intercommunal régional majeur sur la zone de Pré-Blanc avec accroche sur le système de bus structurants et relié à la halte de Hauteville (à 300m) par une liaison MD.
- L'implantation d'activités à haute valeur ajoutée regroupées autour d'un thème, unique, dans la zone située à l'Ouest de la route de Rio-Gredon, avec accroche sur la ligne de bus structurant Vevey-gare – Gilamont – La Veyre – Fenil.
- La préservation des qualités paysagères et naturelles de l'entre-deux paysager.
- La préservation du site du château de Hauteville avec maintien du chemin de fer en place et de sa halte de Hauteville en lien avec le parc. Un P+R de petite taille intégré au paysage peut y être aménagé (environ direct de la halte).
- La continuité de la liaison MD envisagée au sein du parc de l'entre-deux en passant par Hauteville, le nouvel équipement et à travers la zone de Rio-Gredon.

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

- une emprise au sol adaptée,
- éviter le stationnement en surface et la multiplication des infrastructures de transports (contre-allées par exemple) dont l'impact sur le paysage et l'emprise au sol sont importants.
- éviter le cloisonnement physique (clôtures, haies hautes etc.) et garantir une bonne intégration dans le paysage dans son ensemble,
- mettre en place une procédure de concours ou mandat d'étude parallèle pour le projet d'ensemble,
- etc.



Figure 30: Usine Baumgartner AG, dans le canton de Zoug, dont l'intégration dans le paysage a fait l'objet d'une étude-test

Secteurs au Nord de l'autoroute

Le schéma d'agglomération propose d'examiner les possibilités de rationalisation et densification en hauteur des zones d'activités situées au Nord de l'autoroute.



Figure 31: Zone artisanale dense et de qualité à la Pallanterie (Genève), avec services aux entreprises.

11.6 Châtel-St-Denis

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



Figure 32: Concept global pour Châtel-St-Denis (source team+ 2008)

Les TPF ont demandé d'interrompre la révision du plan d'aménagement local, afin d'examiner la possibilité de déplacer la gare à l'Ouest de la ville. La gare est située aujourd'hui de façon centrale et idéale pour Châtel-St-Denis. Son déplacement vers l'Ouest pourrait se faire d'une centaine de mètres uniquement ce qui permettrait de conserver le concept urbain en place.

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

11.7 ZI de Villeneuve + Les Fourches + Rennaz

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

La Riviera voit ses capacités d'accueil se réduire, malgré des densifications envisagées, et notamment concernant les terrains industriels. Les planifications actuelles de développement dans

le Haut-Lac, où d'importants travaux d'équipement collectifs sont en cours, ne permettront pas d'accueillir la projection envisagée à long terme sur une base volontariste (+6'000 habitants et + 6'000 emplois). Il est prévu d'accueillir aujourd'hui environ 2'500 à 3'000 habitants en tenant compte des zones actuelles prêtes à être construites ainsi que de la densification prévue autour de la gare de Villeneuve et en y intégrant également les nouvelles mises en zones envisagées à Rennaz.

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

Evaluation sommaire de la planification en vigueur

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

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

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

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

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

Points faibles de la planification en cours

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

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

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

Enjeux d'un développement alternatif

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

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

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

Le développement de l'urbanisation doit se faire prioritairement autour d'un système TP urbain avec un maillage plus serré et de manière bien plus dense que prévu aujourd'hui, notamment en terme de cadences.

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

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

La vision de développement impliquant la création d'une trame urbaine et paysagère, une requalification et densification urbaine, dans le prolongement de la ville des deltas, est maintenue. La création à long terme d'une nouvelle halte RER dans le secteur Haut-Lac est également maintenue comme option et permettrait, cas échéant, d'appuyer une requalification et densification importante de la partie Est de la voie ferrée (zone industrielle de Villeneuve), avec mise en valeur d'une trame urbaine orientée sur l'éventuelle future halte. Cette forte densification du secteur s'accrocherait sur le système TP lourd (ferroviaire) afin de drainer des flux de transports dépassant ceux de l'agglomération seule (conséquence de l'implantation d'emplois qualifiés, de la présence de l'hôpital, etc.).

La planification de l'Ouest de la voie ferrée reprend la planification en vigueur du PPA des Fourches. Il est prévu de faire évoluer cette planification en envisageant une densité plus élevée, ainsi que de construire sur le terrain pollué (zone intermédiaire actuelle). Le potentiel d'urbanisation à proximité directe de l'implantation possible pour une nouvelle halte ferroviaire est cependant limité. L'opportunité d'une nouvelle halte ferroviaire doit donc aussi considérer le potentiel de renouvellement et de densification dans les autres secteurs du Haut-Lac (secteur ZI Villeneuve et secteur Sud de la ZI de Villeneuve). En outre, les densifications supplémentaires envisagées de part et d'autre de la route cantonale doivent être mises en relation avec les capacités de l'infrastructure routière en place. En effet, le projet routier actuel prévoit aujourd'hui déjà une augmentation

du trafic de 15% entre 2010 et 2020 et des giratoires à la limite de la saturation avec les données du PPA non densifié¹⁴.

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

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

Les conclusions de l'étude de mobilité pour l'hôpital Riviera-Chablais actuellement en cours, seront intégrées au présent rapport et pourront le cas échéant influencer les projets de mobilité dans ce secteur.

11.8 Roche

Roche ne fait pas partie, à l'heure actuelle, des pôles de développement économique ni de la stratégie de développement économique d'Aigle Région. Une zone industrielle importante, en grande partie en friche (ancienne cimenterie), existe sur la commune de même que de grandes zones intermédiaires situées entre le village et la gare. La commune souhaite, dans le futur, développer l'activité et le logement.

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

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

La vision de développement à long terme est maintenue pour Roche mais celle-ci devra se confirmer en regard de la desserte RER et TP en général, du développement voulu pour la commune (équilibre habitants/emplois), des capacités du réseau routier, etc.

¹⁴ PPA Les Fourches - Aménagement de la RC 780 Etude complémentaire (Transitec, 2008)

C. VOLET OPERATIONNEL

12. Approfondissements et travaux futurs

Le volet stratégique, synthétisé par le schéma d'agglomération, établit les grandes orientations et les principes du développement souhaité pour l'agglomération Rivelac dans une optique de coordination Transports-Urbanisation-Paysage/Environnement. Ce rapport met en avant certains projets de secteurs stratégiques qu'il s'agira d'approfondir ultérieurement ou en parallèle par le lancement de nouvelles études permettant d'avancer dans la maturité des projets. Les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles présentées dans ce rapport impliquent également des études préliminaires et de projet pour conduire à leur réalisation.

12.1 Secteurs stratégiques

Ces secteurs présentent des enjeux particulièrement importants pour l'agglomération dans son ensemble. Le degré de complexité de leur planification est particulièrement complexe, ce qui nécessite des efforts de coordination et un engagement soutenus.

5 secteurs stratégiques possibles ont été identifiés à ce jour :

1. Développement et valorisation du secteur Centre-Gare-Funi à Vevey

Certaines études sont en cours, menées par la Ville de Vevey :

- Elaboration d'un Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU)
- Etude préliminaire de revalorisation du secteur gare.

D'autres études doivent être entreprises :

- Revalorisation de l'entrée Ouest de l'agglomération :
Corseaux : projet de déplacement de la RC780a, valorisation des parcelles autour de la halte de Vevey Funi
Vevey : réaménagement de la RC780a
- Etude d'opportunité pour l'implantation d'une halte RER à Vevey-Funi sur la ligne du Simplon.

2. La Veyre et parc de la Riviera

- Scénario retenu des "Étoiles dans le parc" pour les terrains libres au Sud de l'autoroute, soit l'intégration d'un équipement / d'une activité exceptionnelle intégrée dans le paysage
- Développement paysager des zones d'activités de Fenil et des Toveyres.
- Densification possible à long terme des zones d'activités bâties.

3. Villeneuve secteur gare

- Proposition de requalification et de densification. PDL de développement autour de la gare. Développement de l'activité tertiaire, de l'habitat, des services et du commerce prévu.

4. ZI de Villeneuve + PPA Les Fourches + Rennaz Demain

- Requalification et densification de l'Est des voies ferrées dans la vision du projet d'agglomération
- Améliorations de la planification de l'Ouest des voies ferrées (densifications) sans modification de la trame et des zones. Vérification nécessaire avec les capacités de l'infrastructure de transports (notamment routière)

5. Châtel-St-Denis

En attente des résultats de l'étude d'opportunité de déplacement de la gare des TPF.

3 autres secteurs stratégiques pourraient être encore développés, selon l'opportunité :

- Clarens, secteur gare
- Montreux, centre
- Roche, secteur gare

13. Mesures du projet d'agglomération

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

13.1 Définition des mesures

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

Mesures du PA Rivelac																				
Mesures infrastructurelles cofinancées par la Confédération						Mesures non-infrastructurelles déterminantes pour évaluation														
MD			TP			TIM			Intégré			Marchandises			Urba.		Pays+E		Gestion	
Mesures identifiées	Eléments de réseau		Mesures identifiées	Interface gare / halte / arrêt		Mesures identifiées	Nouvelle route		Mesures identifiées	Réaménagement axes		Mesures identifiées	Plate forme multimodale		Mesures identifiées	Fiche par site		Mesures identifiées	Prestations de service	
Mesures identifiées	Stationnement vélos		Mesures identifiées	Axe fort TP		Mesures identifiées	Parking d'échange P+R		Mesures identifiées	Zones spéciales		Mesures identifiées	Desserte ferrée		Mesures identifiées	Fiche par commune		Mesures identifiées	Fiche par commune	
etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	etc.		etc.	Tarifs, marketing. etc.	

Tableau 13: Systématique des mesures dans le projet d'agglomération

13.2 Mesures infrastructurales

Les mesures infrastructurales sont les mesures nécessaires au projet d'agglomération et qui peuvent en principe prétendre à une participation financière de la Confédération par l'intermédiaire de la "Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure" (LFIInfr). Certaines mesures du projet d'agglomération Rivelac ne sont pas concernées par ce cofinancement car réalisées avant la première tranche de réalisation des mesures (2015-2018) considérées par la Confédération pour les projets d'agglomérations de 2^{ème} génération (cf. tableau en annexe : "Avant 2015").

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

A = 2015-2018

B = 2019-2022

C = plus tard

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

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

La liste B concerne deux types de mesures :

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

La Liste C contient toutes les autres mesures présentant un rapport coût-utilité insuffisant ou un degré de maturité insuffisant pour pouvoir évaluer leur rapport coût-utilité. Elles doivent encore être précisées et concrétisées¹⁵.

¹⁵ "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération", Office fédéral du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, 13 janvier 2010.

13.2.1 Structuration des mesures individuelles

La structure pour l'ensemble des mesures infrastructurelles regroupées par thèmes est la suivante :

Transports publics (TP)	<i>Mesures no. 1x</i>	
Ferroviaire	10	Réaménagement de la gare de Vevey
	11	Création de haltes ferroviaires
	12	Adaptation de lignes de chemin de fer
Routier	13	Prolongement de la ligne de trolleybus entre Villeneuve et Rennaz
	14	Mesures d'aménagements dispersées pour les réseaux de bus
	15	Aménagements des interfaces
Mobilité douce (MD)	<i>Mesures no. 2x</i>	
Réseau et franchissements	20	Création de liaisons, tronçons manquants dans la construction du réseau d'agglomération
	21	Création de franchissement de barrière
	22	Amélioration de liaisons de tronçons dans la construction du réseau d'agglomération
	23	Aménagement de stationnement pour les cycles en lien avec les TP et les centralités
Transports individuels motorisés (TIM)	<i>Mesure no. 3x</i>	
Stationnement	30	Création de parkings urbains
Mesures de mobilité intégrées (INT)	<i>Mesures no. 4x</i>	
Nouvelle infrastructure	40	Nouvelle infrastructure routière
Réaménagement et re-qualification d'axes routiers existants	41	Réaménagement routier (route, rue, place)
Complémentarité entre modes	42	Création de parkings-relais

Tableau 14: Structuration des mesures infrastructurelles

13.2.2 Eventail des mesures identifiées et priorisation

Les mesures identifiées par le projet d'agglomération sont présentées dans le tableau "Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures (objectif)" en annexe. Ce tableau présente les mesures nécessaires à la concrétisation du schéma d'agglomération. Il s'agit d'une part des mesures identifiées lors des bilatérales menées avec les communes et les transporteurs et d'autre part de mesures complémentaires proposées par l'équipe mandataire.

Identification des mesures	Etat de planification
Mesures identifiées avec les communes et les transporteurs	1. projet élaboré 2. projet en cours 3. envisagé
Mesures proposées par l'équipe mandataire	4. nouveau

Tableau 15: Identification des mesures

La priorisation des mesures est faite selon les horizons de réalisations projetés, en ce qui concerne les mesures identifiées avec les communes et les transporteurs, et selon une proposition fortement volontariste pour les mesures restantes, soit la recherche d'une réalisation maximale de mesures à court terme et donc imputables à la tranche A (libération des fonds et début des travaux entre 2015 et 2018).

Le classement des mesures dans les tranches A et B demande un "degré de maturité 2" à fin 2011 pour les mesures pour lesquelles le processus de planification est complexe (trams, infrastructure ferroviaire, ponts/passerelles ou nouvelles infrastructures routières). Ceci implique que les points suivants soient atteints lors de la remise du projet d'agglomération :

- Des études préliminaires, incluant des analyses d'opportunité fondées et démonstration sommaire de la faisabilité, ont été réalisées.
- Des comparaisons de variantes et des optimisations de projet ont été effectuées, en tenant compte d'un large éventail de variantes et, le cas échéant, de variantes intermodales.
- Des mesures d'accompagnement présentent un degré de maturité semblable et font partie intégrante de la mesure.
- Les coûts à prévoir pour l'investissement, l'exploitation et l'entretien sont établis.
- Des analyses écologiques et des études de rentabilité existent déjà.

Plan des mesures (à faire)

13.2.3 Regroupement des mesures par paquets de mesures

Il est judicieux de regrouper certaines mesures individuelles en paquets de mesures, principalement lorsque leur efficacité individuelle est influencée par les effets d'autres mesures simultanément. C'est le cas des mesures de liaisons supplémentaires de mobilité douce ou de franchissements de barrières qui seules ne paraissent pas forcément indispensables mais qui ensemble permettent la concrétisation d'un réseau ininterrompu. Les paquets regroupent des mesures de même niveau de maturité.

Le projet d'agglomération propose les paquets de mesures suivants :

No	Paquet de mesures à évaluer	Mesures incluses
I	Projet stratégique Vevey gare et centre : interface, espace public, sécurité	10.1, 10.2, 15.1, 30.1, 41.31
II	Traversées de centres et de villages : espace-public, sécurité	41.1 à 41.9, 41.26 à 41.29
III	Réaménagements d'axes structurants urbains : espace public, sécurité	41.10 à 41.25
IV	Réseau MD : continuité du réseau	20.1 à 20.7, 20.9 à 20.11, 21.1 à 21.9, 21.11, 21.13 à 21.16, 22.1
V	Accessibilité MD aux centralités et gares : complémentarité TP-MD	20.8, 20.13, 21.9, 21.10, 21.12, 23.1, 23.2
VI	Amélioration générale de l'offre TP : attractivité TP	11.4, 12.2, 15.2 à 15.5, 15.7
etc.		

Tableau 16: Paquets de mesures

À COMPLETER

13.3 Mesures non-infrastructurelles

13.3.1 Mesures paysagères et environnementales

Couloir à faune du Haut-Lac

Zones de forte biodiversité à préserver

Etc.

→ Fiches par sites

À COMPLETER

13.3.2 Mesures d'urbanisation

Les mesures d'urbanisation visent à décrire les changements d'affectation induits par le projet d'agglomération et à décrire les modifications à apporter aux plans généraux d'affectation (PGA) des communes vaudoises et au plan d'affectation des zones (PAZ) de Châtel-St-Denis, voire à certains plans directeurs communaux ou plans directeurs régionaux.

→ Fiches par sites et/ou par commune

À COMPLETER

13.3.3 Mesures de gestion

Les mesures de gestion de la mobilité sont des mesures d'accompagnement indispensables à la réalisation des mesures infrastructurelles et à la concrétisation des objectifs fixés dans les concepts de mobilité et d'urbanisation. Ces mesures de gestion de la mobilité agissant sur la demande sont de première importance pour l'efficacité du projet dans son ensemble.

Deux catégories de mesures de gestion de la mobilité doivent être distinguées:

- Les mesures de "**stratégie, gestion et marketing pour la mobilité durable**" (mesures A à F)
- Les mesures de "**prestations de services**" (mesure G)

L'éventail des mesures de gestion de la mobilité est brièvement décrit ci-dessous. Chaque mesure est ensuite explicitée dans la fiche de mesure correspondante.

A. Stratégie d'exploitation du réseau routier

Cette mesure, basée sur la hiérarchie du réseau routier de l'agglomération, explicite les principes de gestion des circulations. Il s'agit de définir les principes pour les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement qui découlent de la hiérarchie du réseau. Le développement d'un concept des circulations à l'échelle de l'agglomération est une suite logique.

B. Maîtrise du stationnement privé

Cette mesure consiste à réduire le besoin limite en cases de stationnement calculé selon la norme VSS 640 281 selon la part prévisible des déplacements à pied et de la fréquence de la desserte en transports publics. Il s'agit de préciser la manière d'appliquer les taux de réduction prévu par la norme.

C. Maîtrise du stationnement public

Cette mesure vise à maîtriser le nombre et l'usage des places de stationnement publiques en relation avec les zones desservies par les transports publics.

D. Plan de mobilité

Cette mesure a pour but de diminuer l'usage de la voiture par le biais d'une offre "sur mesure" pour une entreprise ou une institution publique ou privée (administration, école, etc.). Cette mesure est d'ores et déjà appliquée par la Ville de Vevey et le Service de l'agenda 21.

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

Cette mesure règle la démarche pour l'implantation d'une ICFF par rapport au type de commerce (commerces de quartier, grands distributeurs de produits lourds, etc.) et par rapport au type de localisation (centre ou périphérie, intégré ou isolé par exemple).

F. Marketing pour la mobilité durable

Le but du marketing est de "vendre" les offres de mobilité à une clientèle cible, afin d'accroître l'usage des infrastructures et des offres en place. Le marketing identifie différents territoires et leurs besoins respectifs en mobilité (analyse de marché), définit une démarche optimale pour mettre à disposition des utilisateurs les produits (stratégie de vente) et précise les moyens appropriés pour les faire connaître (communication).

G. Prestations de services

Les services en faveur de la mobilité favorisent l'usage des modes doux et des transports publics, sans recourir à de nouvelles infrastructures et offres TP. Exemples de service pour la mobilité durable: centrale de mobilité, CarSharing, location de vélos électriques, vélos en prêt ou en libre service, services associés à une station-vélos (réparations, livraisons à domicile, etc.), Pédibus (accompagnement de groupe d'enfants pour se rendre à l'école), etc.

→ Fiches par mesure

À COMPLETER

D. Annexes

I. Expertise

- Evaluation de la qualification des sites économiques de l'agglomération (pôles stratégiques de développement) et benchmark sur le développement des activités liées à l'implantation d'un hôpital (FPRE)

II. Cartes d'analyse

Environnement

- Pollution de l'air
- Etat sonore : bruit routier et ferroviaire
- Conformité sonore des routes selon l'Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB)

Paysage/Nature

- Zones de frictions Paysage/Nature – Urbanisation

Economie

- Répartition des commerces
- Centres commerciaux et regroupements de commerces

Urbanisation

- Etat de la construction et des projets

Transports

- Qualité de la desserte TP (carte ARE)
- Etat actuel (anticipé fin 2012) des transports publics (réseau et offre)
- Couverture de l'urbanisation par le concept TP
- Plan de charges 2005 du TIM

III. Schémas de principes

Economie

- Localisations préférentielles des activités

Transports

- Principes TP
- Principes TP régionaux et suprarégionaux
- Principes MD
- Concept partiel MD pour la Riviera
- Principes TIM

IV. Plans de concept

- Concept Paysage / Nature
- Concept Urbanisation
- Concept Transports publics (TP)
- Concept Mobilité douce (MD)
- Concept Transports individuels motorisés (TIM)

V. Schéma d'agglomération

- Schéma directeur pour l'agglomération

VI. Projets stratégiques**VII. Mesures**

- Hiérarchisation des priorités du portefeuille de mesures (objectif)