

**CORAT Riviera**  
**Etat de Vaud - DGMR**

Schéma directeur d'aménagement de la RC780A entre Chardonne et Veytaux

28001-N-009-2/ PH.G-VDS / 29.04.16

**RR&A - Roland Ribi & Associés SA**  
Ingénieurs-conseils - Mobilité et urbanisme

SUISSE

Avenue de Sévelin 32B, 1004 Lausanne  
Rue de l'Ancien-Port 14, CP 34, 1211 Genève 21

Téléphone: +41 22 906 40 80 Téléfax: +41 22 906 40 81  
E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch

FRANCE

15, av. de la Paix, BP 30069, 67002 Strasbourg Cedex  
Téléphone: +33 390 41 28 10 Téléfax: +33 390 41 28 11  
E-mail: strasbourg@rra.fr Internet: www.rra.fr



**Lausanne**  
**Genève**  
**Strasbourg**

**HÜSLER & Associés**  
*Hüsler Bonani Graz architectes paysagistes*

**Hüsler & Associés Sàrl**  
Architectes paysagistes

Rue de l'Alé 30, 1003 Lausanne  
Téléphone: +41 21 321 28 70 Téléfax: +41 21 321 28 79  
E-mail: info@husler-associes.ch  
Internet: www.husler-associes.ch

# Rapport final - Cahier 1

## Diagnostic et principes généraux

29 avril 2016



**Introduction**

**Rencontres bilatérales**

**Etat des aménagements**

**Diagnostic**

**Enjeux et objectifs**

**Principes généraux**

**Principes de fonctionnement par mode**

**Boite à outils**

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



# Introduction

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



**Introduction**Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16

**Préambule**

La présente étude a été réalisée à la demande de la CORAT, au nom des dix municipalités de la Riviera et de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Elle est basée sur le cahier des charges pour un schéma directeur d'aménagement de la RC780A entre Chardonne et Veytaux de novembre 2014.

**Contexte**

Les problématiques liées à la RC780A ont été traitées au travers de plusieurs études globales ou locales, et ce depuis 2003. Plusieurs communes ont avancé individuellement et ont réaménagé l'une ou l'autre partie de la route cantonale, généralement en traversée de localité. Il apparaît que ces mesures ponctuelles, réalisées au coup par coup, ne donnent pas pleinement satisfaction et risquent d'hypothéquer durablement la possibilité d'un aménagement coordonné et cohérent.

Parallèlement, afin d'assurer la desserte du futur hôpital Riviera-Chablais, la Direction générale de la mobilité et des routes conduit actuellement des études afin de prolonger la ligne de trolleybus VMCV 201 parcourant la RC780A. Dans cette perspective, la performance de la ligne doit être améliorée. S'agissant d'un enjeu cantonal, la DGMR est partenaire de l'étude.

L'enjeu est ainsi de définir, sur la base des études préalables, les principes de gestion et d'aménagement que les communes et le canton s'engagent à mettre en oeuvre au fur et à mesure des réalisations. Les mesures proposées sous forme d'esquisse dans ce cadre devront encore être affinées par des études détaillées ou des analyses de variantes. De cette façon, chaque commune pourra développer selon ses besoins et son propre rythme, des projets qui s'inscriront dans un système cohérent et une approche paysagère harmonisée.

**Objectifs de l'étude**

L'objectif de la présente mission est :

- ▶ d'actualiser le dossier de l'étude prospective de l'aménagement des espaces publics de 2003, pour y intégrer les nouveaux projets en cours ou planifiés, ainsi que les différents changements intervenus. L'actualisation du dossier permettra également d'intégrer l'objectif d'une amélioration de la performance des transports publics. Le but est de disposer de principes d'intervention actualisés et validés par l'ensemble des partenaires concernés ;
- ▶ d'approfondir les principes d'intervention retenus en vue de disposer d'un schéma directeur d'aménagement précisant les mesures à prendre, incluant des esquisses illustratives des secteurs clés.

## Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHIG-VDS / 29.04.16



Concrètement :

- ▶ pour les transports publics (TP), l'étude doit permettre d'identifier les tronçons et carrefours à aménager afin de prioriser l'avancement des trolleybus (voies bus, priorité dans les carrefours, bypass);
- ▶ pour les modes doux (MD), l'étude doit permettre d'améliorer les conditions de confort et de sécurité des déplacements, sous l'angle de la continuité des itinéraires longitudinaux, de l'intégration aux réseaux transversaux, de franchissement tout le long de l'axe et de "perméabilité" optimale des espaces urbains centraux. L'intégration de l'itinéraire national "La Route du Rhône" sera traitée avec la prise en compte des objectifs spécifiques du programme La Suisse à vélo en matière de confort, sécurité et continuité ;
- ▶ pour le trafic individuel motorisé (TIM), il s'agira d'adapter l'espace routier aux besoins futurs, en adéquation avec les objectifs de maîtrise des flux parasites (transit), de distribution du trafic dans le réseau d'agglomération (accrochage des axes transversaux) et cantonal, de qualité de vie (vitesse, emprises, franchissements, cohabitation des fonctions) et de prise en compte prioritaire des autres modes ;
- ▶ il s'agit également de préciser le concept paysager par séquence, de manière à mieux définir la structure et les composantes des aménagements du projet, tout en garantissant une homogénéité de traitement sur la globalité de l'axe.

Afin de faire une synthèse exhaustive des besoins et projets des communes, des rencontres bilatérales avec chacune d'elle ont été entreprises.

# Rencontres bilatérales

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents

M. Jacquin (syndic), M. Ferrari (BTI) et M. Gilliéron (BTI)

## Projets et objectifs

Dans le cadre de l'aménagement du sentier des Rives du Lac, plusieurs réalisations sont nécessaires dans le carrefour de Roseville :

- ▶ Réalisation d'une passerelle piétonne sur les voies CFF
- ▶ Nouvelle traversée piétonne sur la RC780a
- ▶ Réalisation d'un cheminement dans le vignoble direction St-Saphorin

Accessibilité au port et sa buvette doit être améliorée et la commune souhaite disposer de stationnement supplémentaire le long de la RC780a

Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents

M. Allegra (conseiller municipal), M. Jaccard, M. Ferrari (BTI) et Gilliéron (BTI)

## Projets et objectifs

PPA Corseaux parc

- ▶ Réalisation de logements et de surfaces administratives
- ▶ Demande de la DGMR de coordination des accès au PPA avec notre étude
- ▶ Avec la commune de Vevey, volonté de construire un parking en silo (~100 places) pour les pendulaires (P+M)

Le fonctionnement du giratoire En Bergère (sur le territoire communal de Vevey) est considéré comme peu satisfaisant, la formation de files d'attente sur la route de Châtel perturbe l'avancement des bus.

Sur la RC780a la commune souhaite une réduction des vitesses à 50km/h depuis le pont sur le chemin de fer (chemin de la Paix) ; les CFF projettent la surélévation du pont et la modification du gabarit (2 voies de circulation + 2 bandes cyclables + 2 trottoirs).

La mise en place d'une bande médiane (type Tour-de-Peilz) n'est pas souhaitée afin de ne pas faciliter les tourne-à-gauche vers le village, et générer du transit pour véhicule arrivant de Saint-Saphorin

Une étude est en cours pour une réglementation du stationnement (rendu fin 2015)

La Villa le Corbusier est fréquemment visitée par des groupes, la réalisation d'une place de stationnement réservée pour les cars est demandée.

Comme la commune de Chardonne, une volonté de mettre à disposition du stationnement à proximité du carrefour de Roseville (port, plage, buvette) a été annoncée.

Volonté d'assurer une liaison piétonne depuis le passage sous les voies CFF vers le sentier des Rives du Lac à travers ou le long du PPA. Cette liaison implique la sécurisation d'une traversée piétonne sur la RC780a.

Le passage sous la RC au niveau de la route de Cornalles n'est que peu/pas utilisé par les piétons, volonté de marquer un passage pour piétons en surface.

Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents

M. Baillif (syndic), Mme Hitz et M. Cainne (service de l'urbanisme)

## Projets et objectifs

En coordination avec la commune de Corseaux, volonté de construire un parking en silo (~100 places) pour les pendulaires

Le fonctionnement du giratoire En Bergère considéré comme satisfaisant.

Le fonctionnement de l'avenue Général Guisan est satisfaisant, une volonté de requalification des espaces publics a été mentionnée.

Le Rondpoint Entre-Deux-Villes va être remodelé dans le cadre de la réalisation d'un parking de 300 places et d'un réaménagement de la place.

Un projet de concours pour la réorganisation et valorisation de la Place de la Gare est à l'étude au sein du service, le cahier des charges est en cours de réalisation.

Les rues du Clos et de Chenevière nécessite une requalification, la signalisation lumineuse sera changée (pannes fréquentes) la réalisation de giratoires à la place des carrefours à feux est souhaitée.

Avenue de Gilamont : un renouvellement urbain important est en cours avec une volonté de déclasser cet axe et de supprimer la liaison automobile avec la place de la Gare.

La transversalité de la RC780a pour les piétons doit être améliorée en général sur toute la traversée de la commune.

La mise en place progressive d'une zone 30 dans le sud de la Ville influera sur les charges de trafic.

Une volonté d'améliorer la sécurité des vélos sur l'avenue Général Guisan a été notifiée. Deux types d'itinéraires doivent être proposés pour les cycles à travers la ville, un itinéraire vélo "loisirs" par le quai Perdonnet et un itinéraire "rapide" par la RC ou les rues du Simplon et d'Italie.

Etudes à venir ou en cours :

- ▶ PPA avenue de Savoie, possibilité de fixer des alignements plus généreux
- ▶ Valorisation de l'avenue de Gilamont
- ▶ Réalisation d'un P+R à St-Légier
- ▶ Concours de réaménagement de la place de la Gare

- ▶ Jardin du Musée Jenisch, avec la volonté d'améliorer l'accessibilité au site
- ▶ Rondpoint d'Entre-Deux-Villes et parking
- ▶ PPA Gare aux Marchandises inclut la réalisation d'un cheminement mode doux au nord des voies CFF

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents

Mme Rimela (conseillère municipale) et M. Béguelin (service de l'urbanisme)

## Projets et objectifs

La RC780a a été réaménagée sur la majorité de sa longueur, avec en général la réalisation d'une bande médiane et un positionnement des arrêts TP sur chaussée. La commune et les usagers sont très satisfaits de l'aménagement. Une étude en cours pour le réaménagement du tronçon Entre-Deux-Ville / Edouard-Müller.

Actuellement les TP bénéficient d'une phase avancée dans les carrefours, un changement de la régulation est planifié à moyen terme : un système avec caméra a été retenu.

Le PGA est en consultation.

Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

2800-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents :

M. Jean-Lou Barraud (chef de service de l'urbanisme) et M. Widmer (service des travaux publics)

## Territet

Volonté de requalification de l'espace public et de sécurisation des itinéraires piétonniers au niveau de l'Hôtel Bristol.

Couverture des voies CFF : un concours a été organisé afin de refaire/réaménager la couverture des voies.

Problème de ressuage du phono-absorbant à traiter; des mesures complémentaires pourraient être coordonnées à ces travaux.

## Montreux

Secteur Rouvenaz : projet paysager à l'étude incluant une requalification de l'axe routier. Le maintien du stationnement longitudinal envisagé n'est pas indispensable et un aménagement pour les vélos pourrait encore être intégré.

Une étude en vue de la réfection du revêtement en traversée de Montreux doit être réalisée, en lien avec un assainissement du bruit routier, à priori aucune reprise des bordures n'est planifiée. Les travaux seront réalisés à l'horizon 2017-2018.

## Clarens

Etude aboutie pour la réintroduction d'un tourner-à-gauche vers la rue Gambetta, une décision formelle pas encore prise.

Secteur Saint-Georges, reprise des canalisations planifiée à court terme.

## Autres

Les vélos sont admis sur les quais, mais il est souhaitable de leur offrir un itinéraire sécurisé séparé des piétons.

Régulation : pas de modernisation en vue, déclenchement pour les VMCV pourrait être amélioré.

La mise en place de giratoires n'est pas souhaitée, hormis le mini-giratoire d'accès au parking à Rouvenaz.

Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents

M. Taroni (conseiller municipal), Mme Menétrey (greffe municipal)

## Projets et objectifs

Le PGA est en cours de révision.

Un plan d'affectation cantonal pour Chillon existe. Il prévoit le déplacement de l'entrée principale du château et un concours paysager a été réalisé pour une requalification des espaces publics du bord du lac.

La politique du stationnement en cours de mise en place.

## Projets

- ▶ Requalification complète de la RC780a, mise en chantier d'un MEP avec tous les acteurs concernés
- ▶ Création d'un musée militaire dans le fort de Chillon
- ▶ Densification possible de parcelles avec nouvel accès sur la RC780a
- ▶ Réalisation d'un parking de ~200 places souterraines à proximité du Château de Chillon
- ▶ Volonté de sécurisation des traversées piétonnes en lien avec les arrêts de bus

Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

2800-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Présents

M. Moullet et M. Devenoge

## Planification

Le réseau sur la Riviera a une structure en demi-arrête de poisson : donner la priorité à la ligne de trolleybus 201 se fait au détriment des lignes transversales. Un équilibre entre les différents besoins doit être respecté.

L'équipement des arrêts de bus mériterait d'être unifié et systématisé tout au long de la ligne.

La modification des arrêts en "bananes" (sauf sur les tronçons avec vitesse >60 km/h) en arrêt sur chaussée permettrait de faciliter la réinsertion des véhicules dans le trafic et ainsi de limiter les pertes de temps aux arrêts.

En certains points, la sécurisation des passages pour piétons peut être améliorée (visibilité avec véhicule à l'arrêt)

Une coordination des systèmes de régulation le long de l'axe est nécessaire. Il s'agit d'une compétence communale et parfois les VMCV sont avisés trop tard dans le processus afin de pouvoir faire valoir leurs besoins.

## Exploitation

Les couloirs bus existants ne sont pas toujours bien placés, car ils ont été mis en place dans l'urgence, là où l'espace disponible le permettait. De plus, les voies bus sont souvent utilisées pour le stationnement lors de manifestations, alors que c'est dans ces périodes qu'elles sont le plus utiles.

A la Tour-de-Peilz, la cohabitation avec les vélos se passe généralement bien, le fonctionnement de la bande polyvalente est satisfaisant, elle permet le dépassement des véhicules à l'arrêt (La Tour-de-Peilz) et limite ainsi la frustration des automobilistes.

## Points noirs :

Vevey :

- ▶ avenue Général Guisan, avancement difficile, surtout le samedi matin (secteur Manor, en lien avec les accès au parking)
- ▶ secteur place de la Gare à Vevey, interface éclatée
- ▶ carrefour avec Gustave Coindet : débouché dangereux, fréquents accrochages ou accidents

Introduction

**Rencontres  
bilatérales**

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHIG-VDS / 29.04.16



La Tour-de-Peilz :

- ▶ insertion délicate depuis les positions d'arrêts dans les voies de circulation tout-droit (cas de plusieurs carrefours)
- ▶ débouché difficile de la ligne 203 sur la RC
- ▶ carrefour avec l'avenue des Baumes crée parfois de très longs bouchons
- ▶ carrefours routes de Chailly et Burier ne bénéficient pas de priorité TP
- ▶ arrêts Burier et Maladaire en "banane", sortie d'arrêt parfois difficile

Clarens :

- ▶ couloir bus souhaité depuis arrêt Basset jusqu'au dépôt
- ▶ absente de réelle priorisation des TP à l'approche des carrefours
- ▶ longues voies bus nécessaires de part et d'autre du carrefour Gambetta
- ▶ arrêt supplémentaire à créer à Verney en interface avec la ligne 214

Montreux :

- ▶ préserver la possibilité de rebroussement des bus articulés au carrefour des Alpes, nécessaire notamment lors des manifestations
- ▶ couloir bus souhaitable à l'approche de la place de la Paix, direction Villeneuve
- ▶ couloir bus souhaitable à l'approche de l'avenue Nestlé, depuis Bon Port
- ▶ envisager le passage du trolleybus par la rue des Alpes (desserte de la gare)

Territet :

- ▶ bouchons fréquents lors des grands retours (ski, belle journée d'été)
- ▶ circulation difficile surtout dans le sens Territet - Montreux

Veytaux

- ▶ zone de rebroussement souhaitée à la hauteur de Chillon
- ▶ réaménagement des arrêts TP souhaité
- ▶ couloir bus existant (de Villeneuve vers Chillon) serait plus utile dans l'autre direction

# Etat des aménagements

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



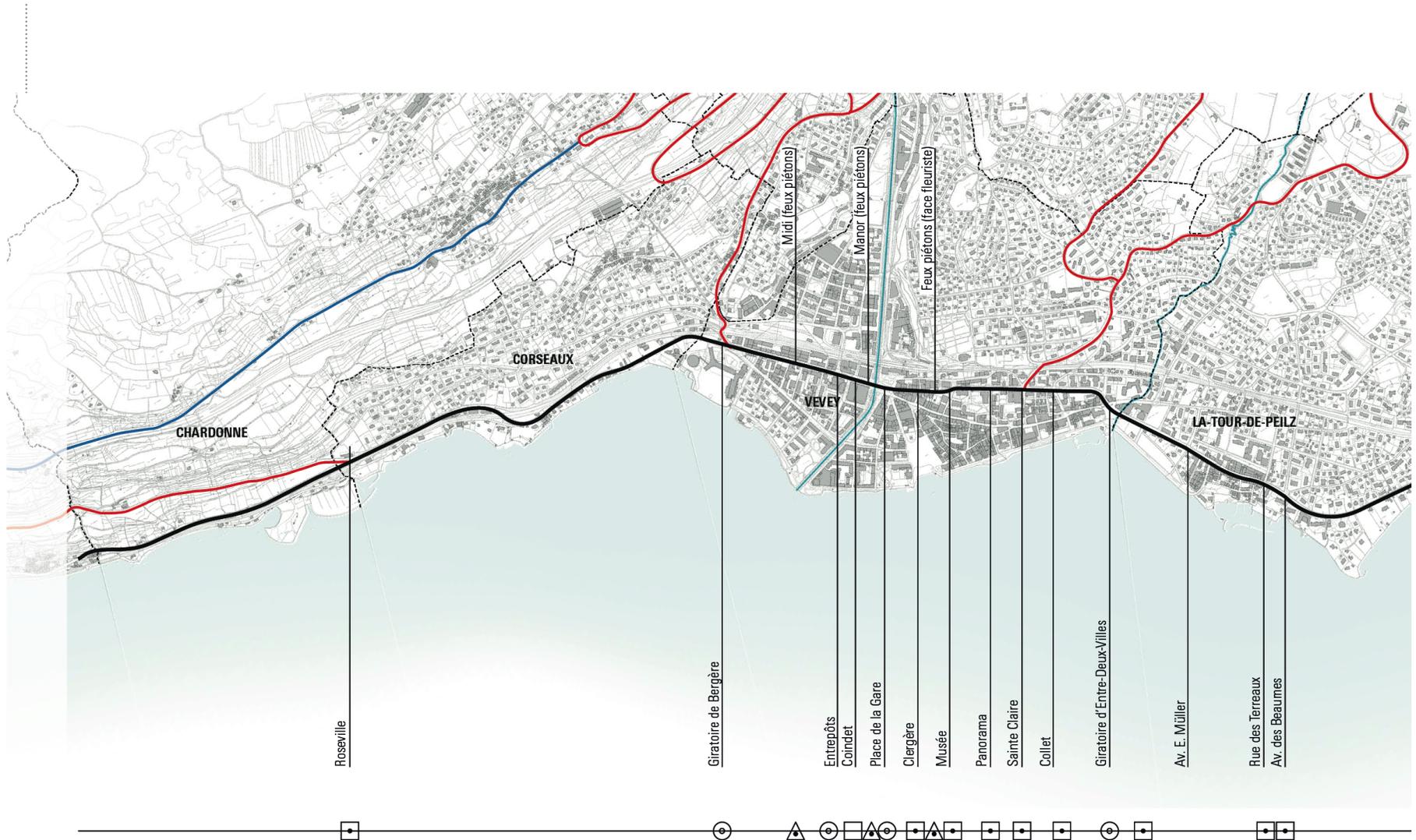
# Transports individuels motorisés

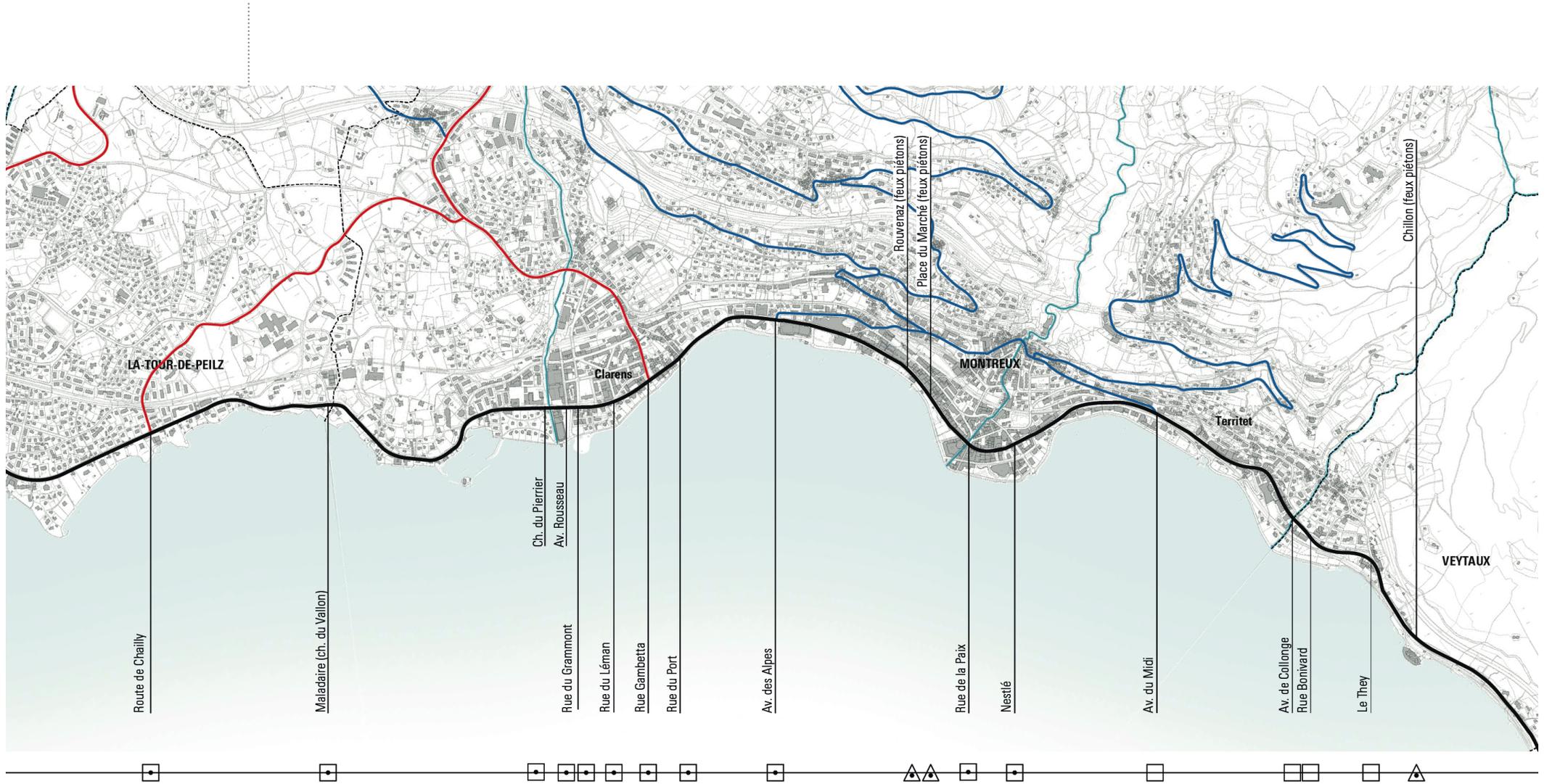
## Typologie des carrefours

### RC780a Typologie des carrefours

#### Légende

- Carrefour
- Carrefour à feux
- ▲ Feux piétons
- Giratoire
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire





## Découpage en séquence

### RC780a Découpage en séquence

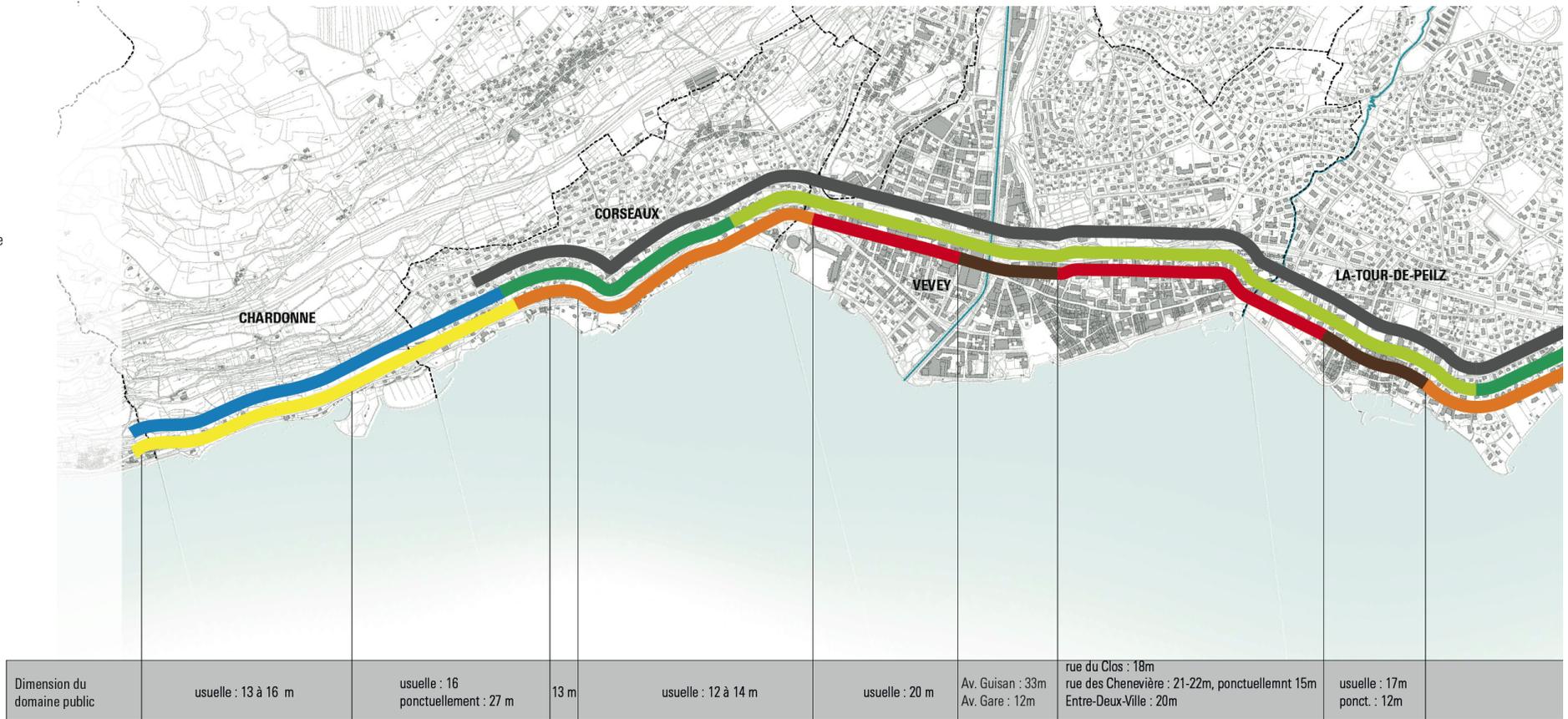
#### Légende

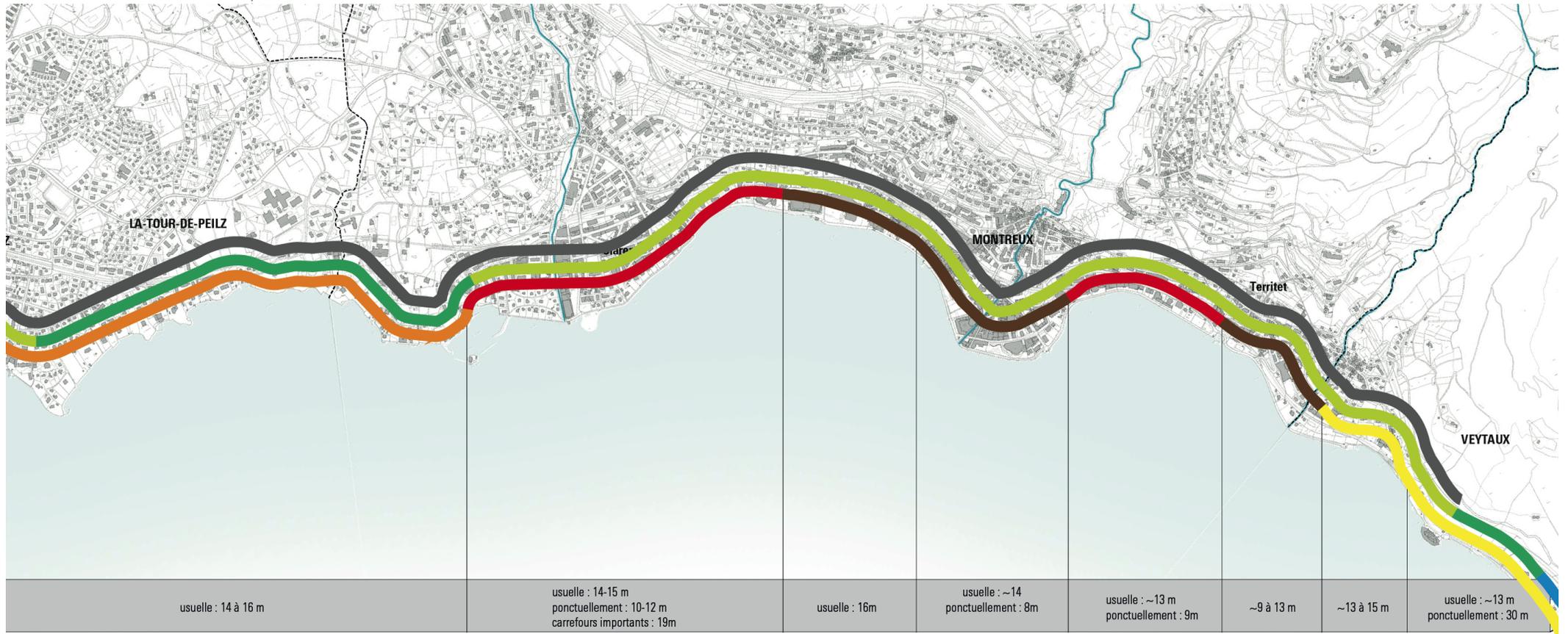
##### Typologie urbaine

- faiblement bâti
- villas
- urbain
- urbain secteur centre

##### Limitation de vitesse

- 50 km/h
- 60 km/h
- 80 km/h
- Zone en localité





# Stationnement

## RC780a Stationnement

### Légende

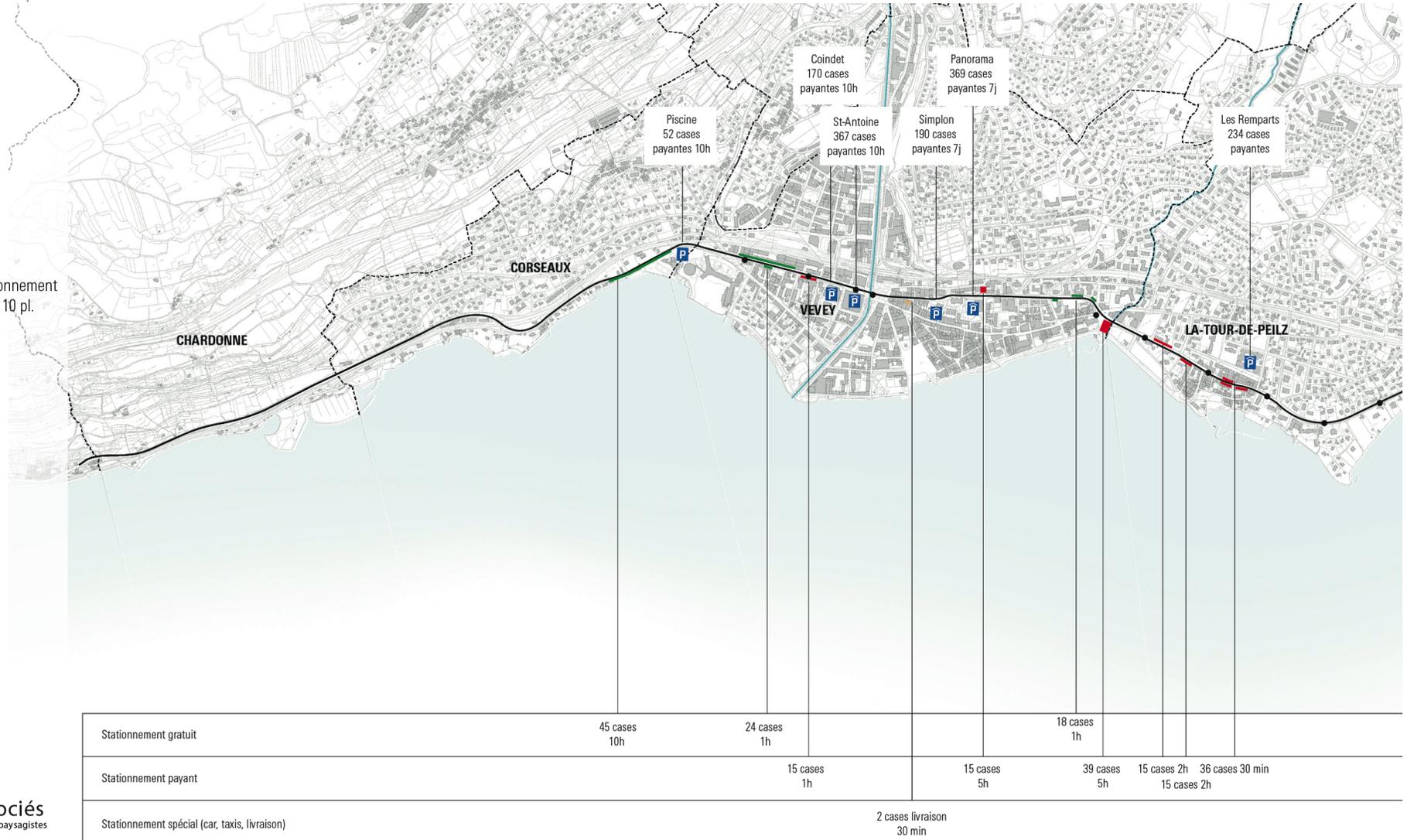
Stationnement sur chaussée

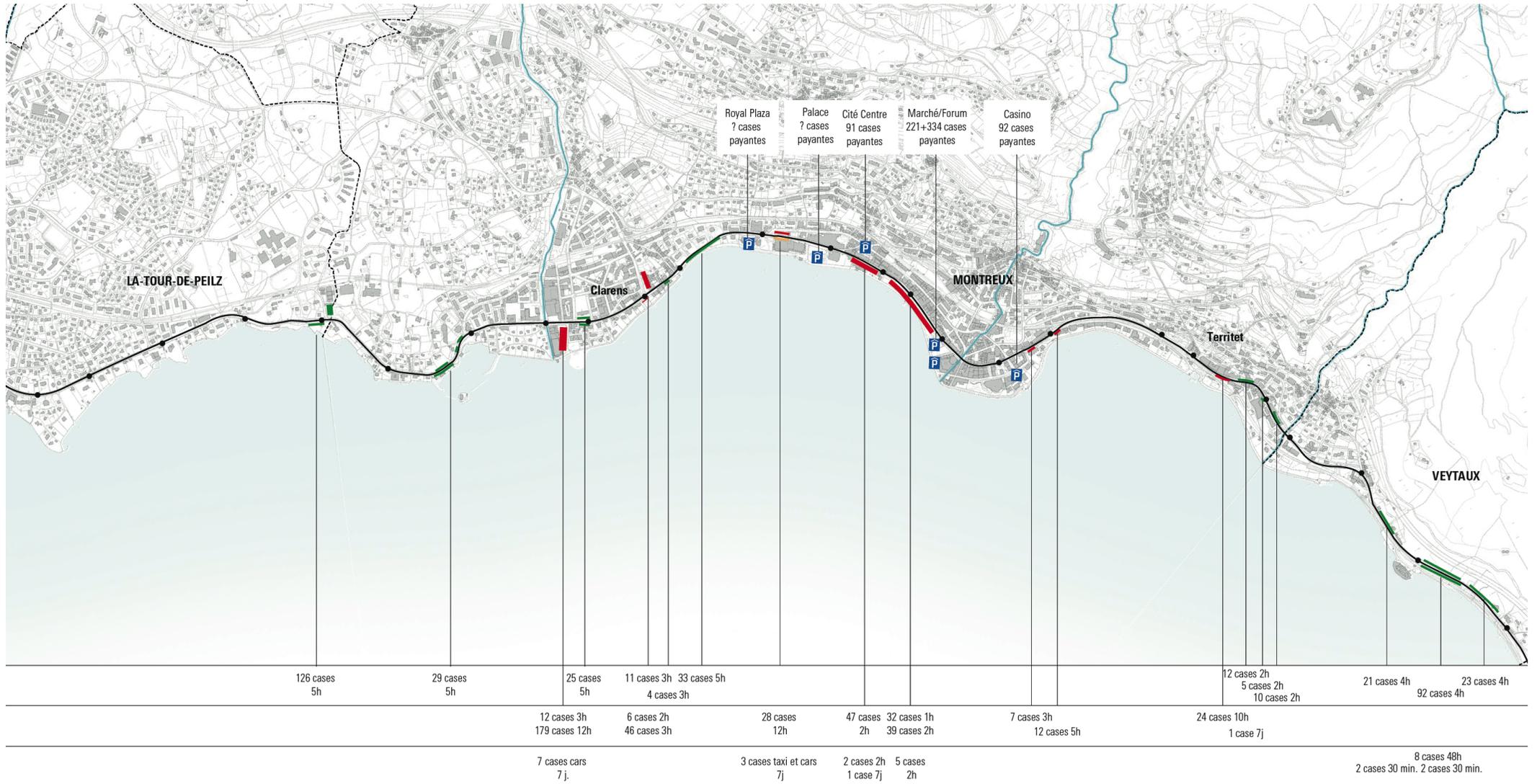
- gratuit
- payant
- case particulière

Parking accessible depuis la RC

- P en surface
- P couvert

Nombre total de places de stationnement (hors Palace et Royal Plaza) : 2'110 pl.



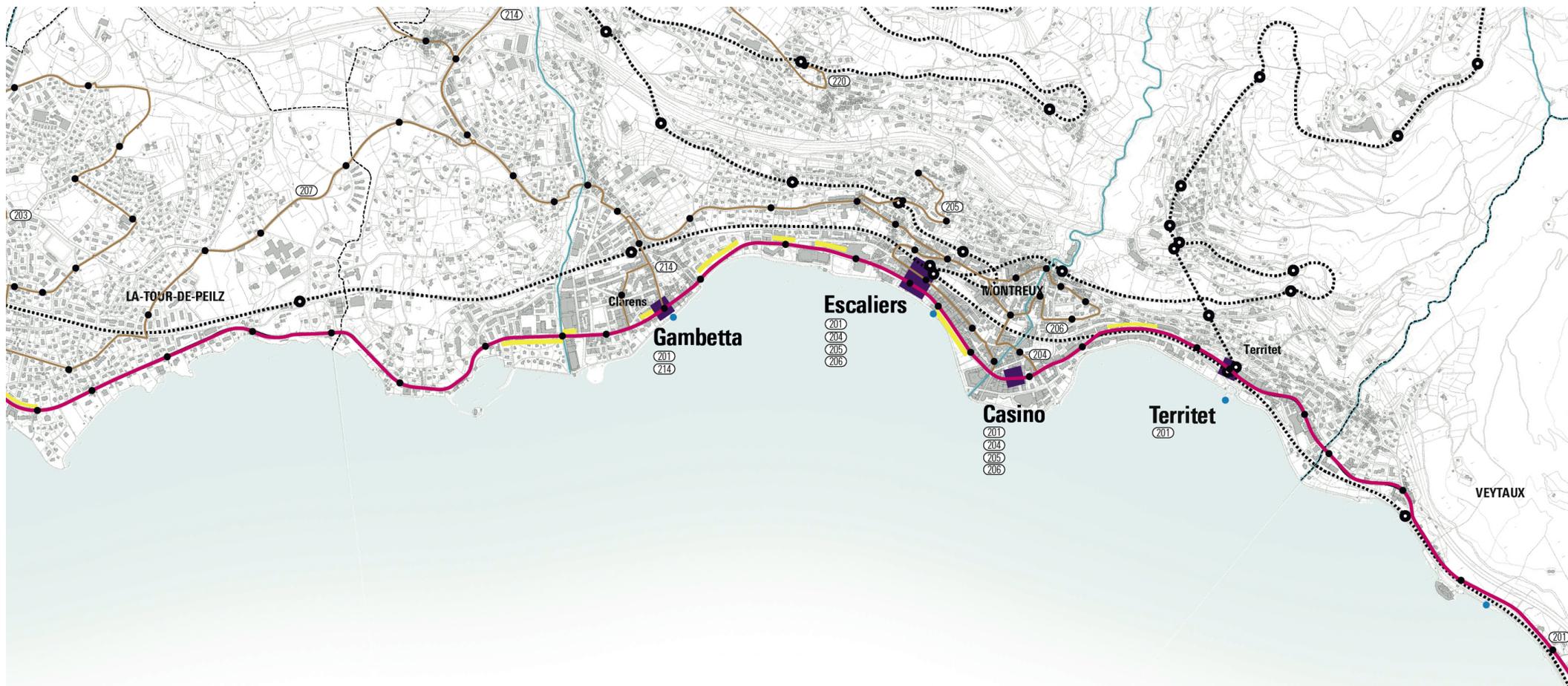


## RC780a Transports publics - Etat existant

### Légende

- Sites propres bus
- Interfaces principales
- ..... Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Ligne de bus transversales
- Arrêts bus
- Débarcadères CGN





## RC780a Mobilité douce

### Légende

#### Réseau cyclable

- Bande cyclable
- - -> Itinéraire perpendiculaire (équipé ou conseillé)
- ..... Itinéraire SwissMobile à vélo

#### Réseau piéton

- - - Cheminements pédestres
- △ Traversée régulée
- △ Traversée majeure non régulée

#### Réseau TP

- Voie bus
- Voie bus avec autorisation vélo
- Arrêt de bus





# Diagnostic

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Commentaires

Le trafic sur la RC780a présente à la fois les caractéristiques d'un centre urbain et celles d'un site à forte variation saisonnière touristique. En effet, la traversée des centres urbains est problématique aux heures de pointe (Vevey, Clarens et Montreux) les jours de semaine. De plus, les week-ends, ou en période estivale, les conditions de circulation sont également très perturbées par un trafic lié au tourisme. Finalement les charges de trafic sont également liées à l'état du trafic sur l'autoroute. En effet la RC780a est le seul itinéraire alternatif à l'autoroute dans le secteur.

Plusieurs carrefours sont très fortement chargés et régulièrement saturés, car ils assurent un rôle majeur de distribution dans le réseau. Il s'agit des carrefours des Bergères, de la place de la Gare et Sainte-Claire à Vevey, Maladaire à la Tour-de-Peilz, Gambetta à Clarens et des Alpes à Montreux.

## Fonctionnement des TIM

### RC780a Fonctionnement réseau TIM

#### Légende

- \* accident
- carrefour chargé
- secteur congestionné
- ↔ traversée à enjeux
- △ carrefour / accès à améliorer
- - - projet de stationnement
- traversée piétonne à améliorer

Source : OFROU 2012-2014





## Plan de charge actuel

Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence



2800-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Plan de charge 2030

### Hypothèses du PA Rivelac

Evolution de la population (secteur Riviera) :	+12'700 hab (+16.9 %)
Evolution des emplois (secteur Riviera) :	+6'800 empl (+22.4%)
avec rééquilibrage du ratio hab/empl.	+11'100 empl (+36.5%)

Le développement des emplois se fera principalement dans les zones urbaines de Vevey, Montreux et Villeneuve ainsi que dans la zone d'activités de la Veyre.

Le développement des logements se fera de préférence à proximité d'une desserte TP attractive que ce soit dans la « ville des deltas ou dans les coteaux ».

Les conséquences sur le déplacement seront les suivantes :

- ▶ augmentation forte des échanges vers Villeneuve, cette dernière étant l'un des principaux pôles de développement pour les emplois, dont notamment avec l'installation de l'Hôpital Riviera-Chablais.
- ▶ augmentation forte des échanges vers les villages des coteaux, ces derniers étant encore amenés à se développer pour accueillir des habitants.
- ▶ utilisation accrue des TP (bus et train) et de la mobilité douce le long de la RC780a.

L'augmentation des charges de trafic sera forte dans les secteurs urbains centraux et sur les axes de liaisons principaux vers les coteaux, alors que pour les tronçons de liaison entre pôles (RC780a) l'augmentation pourra être en partie reprise par les TP et les MD.

Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

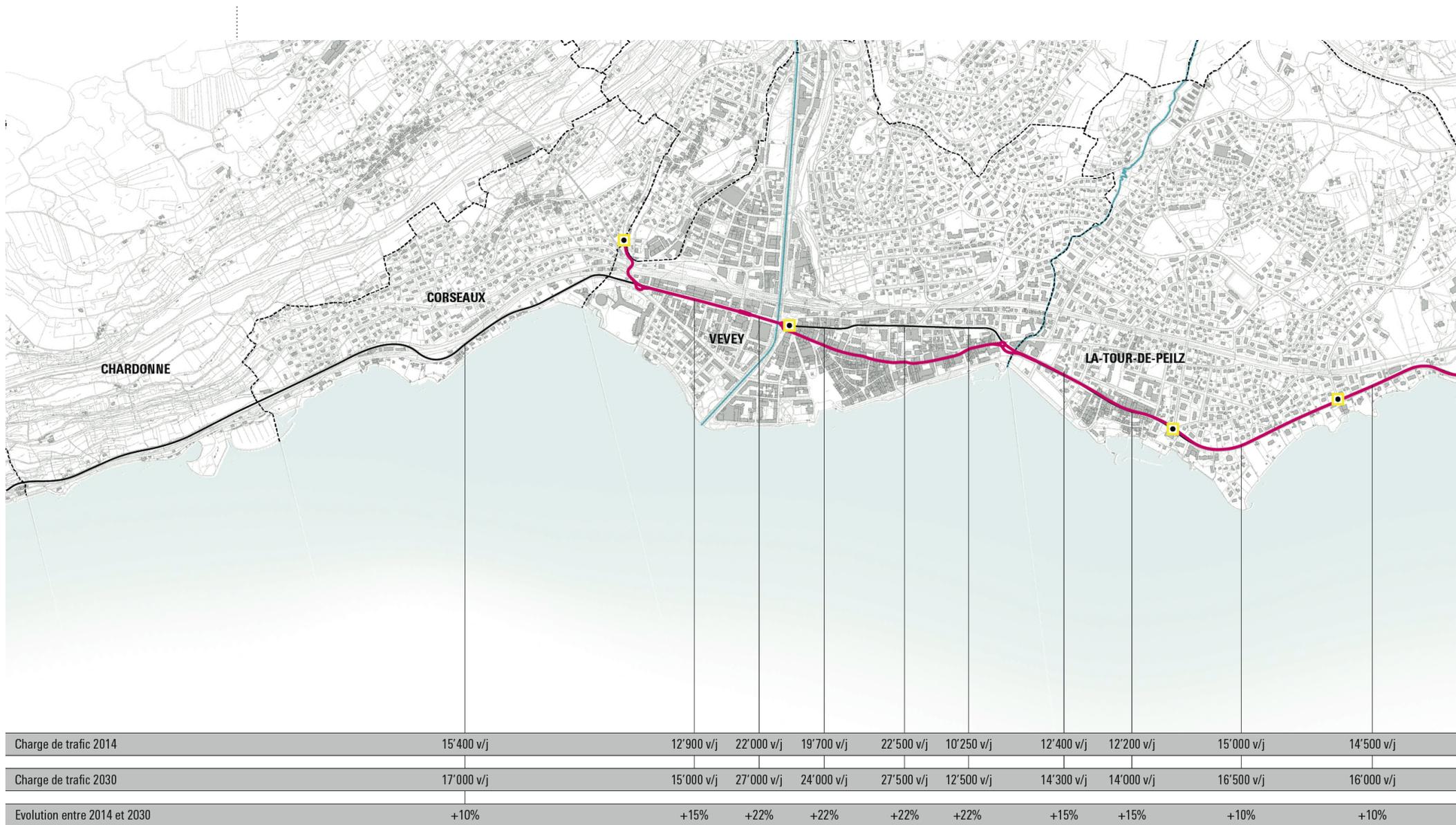
Boîte à outils

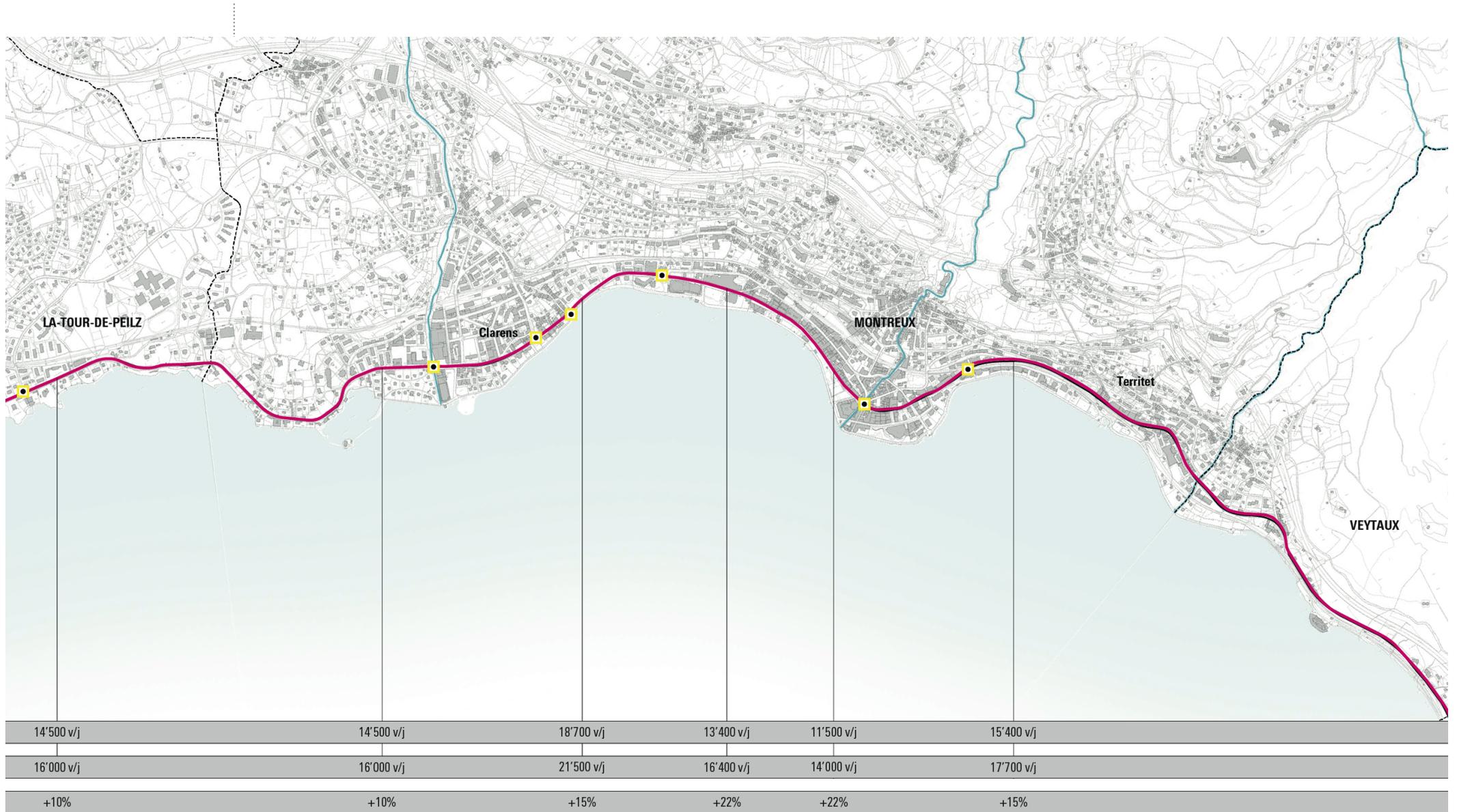
Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



TJM 2015 et 2030





# Transports publics

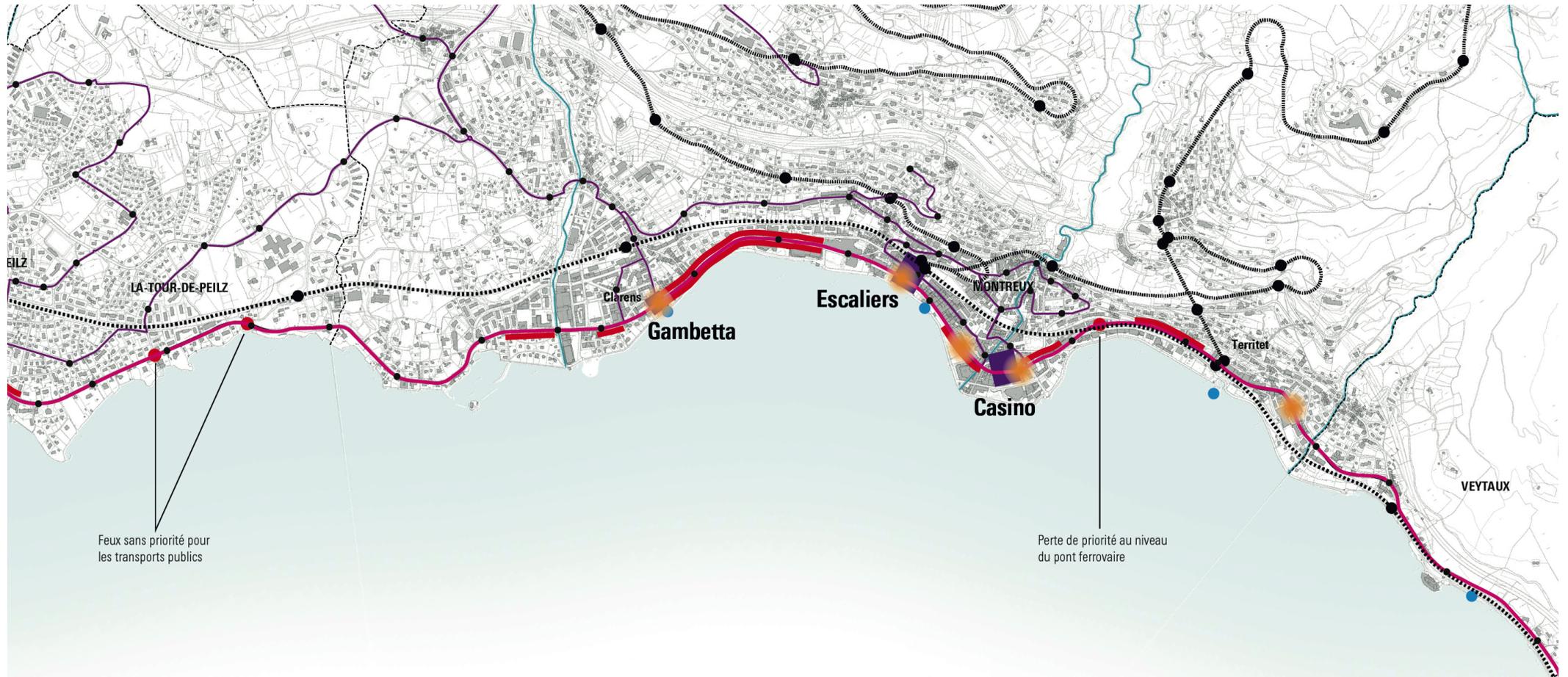
## Fonctionnement général

### RC780a Fonctionnement des transports publics

#### Légende

- Tronçon à circulation difficile
- Problème de priorité/d'insertion
- Interfaces principales
- Ligne de bus 201
- Autre ligne de bus
- Arrêt de bus
- Gare
- Débarcadère
- Arrêt très fréquenté





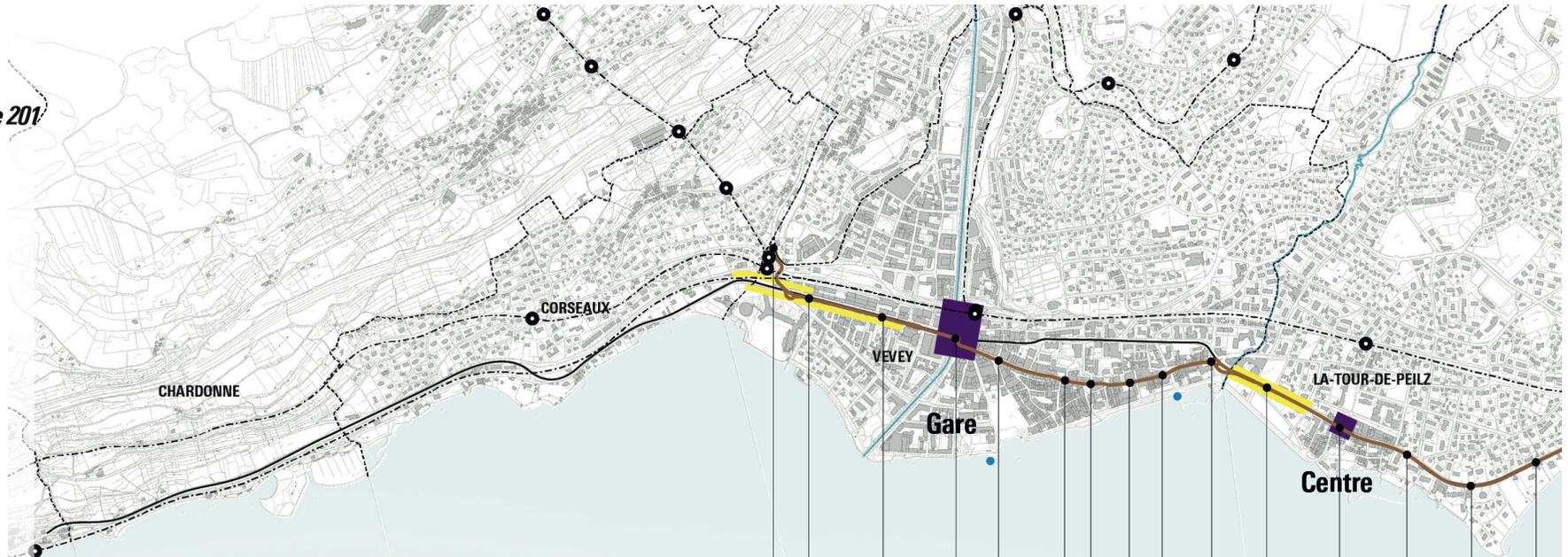
## Vitesse commerciale

RC780a  
Transports publics -  
Vitesse commerciale de la ligne 201

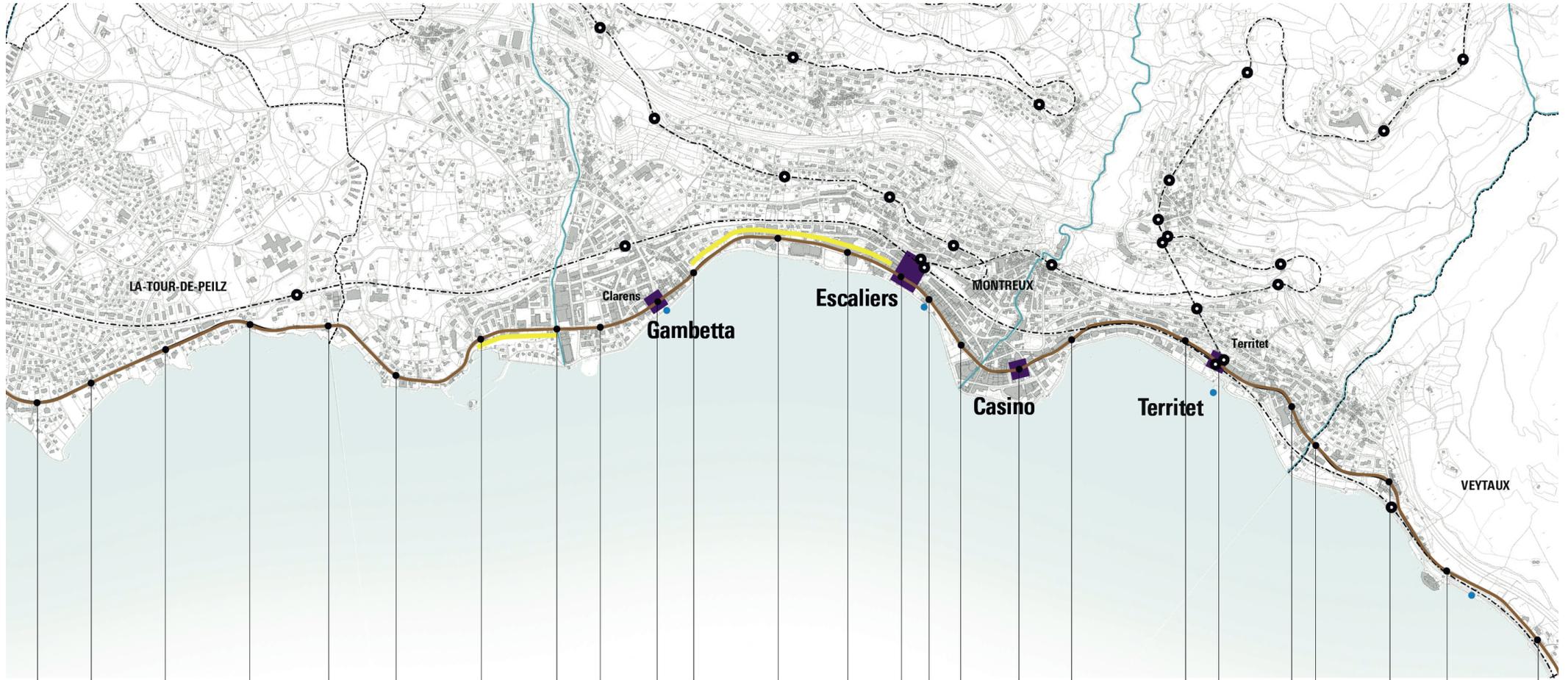
### Légende

- Sites propres bus
- Interfaces principales
- Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Arrêts bus
- Débarcadères CGN
- Distance entre arrêts  
 entre 250 et 300 m  
 inférieure à 250

Source : VMCV



Distance entre arrêts en mètres	Direction Villeneuve	309	254	362	137	360	282	222	530	204	392	276
	Direction Vevey	307	319	330	149	246	257	305	300	296	294	258
Vitesse commerciale	Direction Villeneuve	14 km/h			15 km/h			17 km/h			17 km/h	
	Direction Vevey	14 km/h			14 km/h			17 km/h			21 km/h	



392	276	282	493	340	356	523	390	189	291	185	455	312	268	163	323	263	257	525	254	400	245	402	460	543
258	286	403	357	387	443	466	367	162	260	272	425	366	250	212	221	293	350	522	196	416	191	376	537	511
17 km/h			25 km/h		25 km/h			17 km/h			17 km/h		15 km/h		21 km/h			21 km/h		29 km/h				
21 km/h		22 km/h		26 km/h			13 km/h			18 km/h		11 km/h		21 km/h		20 km/h		38 km/h						

## Planification

Introduction

Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement

### Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

La RC780a est le seul axe parallèle à l'autoroute, de ce fait la pression de trafic en transit / accessibilité est forte non seulement pendant les heures de pointe habituelles pour une ville mais aussi pendant les pointes de trafic de loisirs ou touristiques, par exemple les week-end de beau temps été comme hiver et les retours de vacances. La forte attractivité de la Riviera pour les visiteurs et touristes accentue cet effet avec une pression locale.

Les nombreuses manifestations organisées sur la commune de Montreux notamment impliquent également des perturbations importantes du trafic pour les VMCV, sur des périodes de temps importantes.

Le réseau de transport public est en structure de demi-arrêt de poisson, avec six interfaces assurant une liaison entre :

- ▶ la ligne principale horizontale et circulant sur la RC780a (ligne 201)
- ▶ plusieurs lignes perpendiculaires assurant la desserte des coteaux.

Donner une forte priorité dans les carrefours à la ligne de trolleybus 201 se fait par conséquent au détriment de l'avancement des lignes transversales, surtout si le système n'est pas adaptatif.

Plusieurs carrefours disposent d'éléments permettant de faciliter le passage des bus. Dans les faits il s'agit souvent uniquement d'une phase verte avancée. Le système actuel n'offre aucune souplesse.

Aujourd'hui les systèmes de régulation sur l'itinéraire sont différents pour chacune des communes et les VMCV doivent négocier séparément avec chacune d'elle. Il faudrait s'assurer de la cohérence des équipements de régulation le long de l'axe.

Les arrêts en "bananes" ou permettant le dépassement posent des difficultés de réinsertion dans le trafic, ils pourraient être remplacés par des arrêts sur voirie, sauf sur les tronçons à vitesse de circulation élevée, soit supérieures à 60 km/h.

Les aménagements des passages pour piétons à proximité des arrêts de bus ne permettent pas toujours d'assurer la sécurité des piétons ou peuvent pénaliser l'avancement des véhicules. Dans certains cas la visibilité est gênée par le véhicule à l'arrêt et les piétons traversent devant le bus, l'empêchant de quitter son arrêt. Dans d'autres cas, le passage pour piétons est trop éloigné, à plus de 30m, voire inexistant.

L'équipement des arrêts de bus est à unifier et systématiser sur tout l'itinéraire.

## Exploitation

Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

Les couloirs bus existants ont été obtenus pendant les travaux liés à l'autoroute, ils ne sont pas toujours bien placés, parfois ils seraient plus utile dans la direction opposée, devraient être plus longs ou manquent sur certains tronçons sensibles.

La cohabitation avec les vélos se passe généralement bien, la faible distance entre les arrêts permet en effet aux vélos de prendre une avance suffisante pendant l'arrêt du bus pour éviter que ce dernier ne doive le dépasser.

Le réaménagement de la RC780a sur le territoire de la Tour-de-Peilz est satisfaisant pour l'avancement des TP. La bande polyvalente permet aux automobilistes pressés de dépasser les véhicules à l'arrêt. La réinsertion des bus dans le trafic n'est pas gênée, ceux-ci s'arrêtant sur la chaussée.

Les voies bus sont souvent utilisées pour le stationnement des visiteurs lors de manifestations, alors que c'est dans ces périodes qu'elles sont le plus utiles. D'autres solutions devraient être recherchées par les communes.

Le carrefour des Alpes, dans sa géométrie actuelle permet le rebroussement des bus articulés. Cette possibilité est régulièrement utilisée lors de manifestation dans la Grand-Rue de Montreux. Cet élément doit être conservé lors d'un réaménagement de la RC.

Afin de pouvoir offrir des courses de renfort lors de manifestations vers Montreux depuis le parking de Chillon, une possibilité de rebroussement pour les bus devrait être intégrée dans les projets de réaménagement de la RC780a.

## Points noirs par tronçons

Des données sur les temps de parcours pour plusieurs journées type ont été fournies par les VMCV sous forme de graphiques. Chacun de ces graphiques présente les temps de parcours dans une direction, entre deux arrêts pour une journée entière. Chaque point correspond à une course; l'heure de passage des courses est donnée en ordonnée et le temps de parcours en abscisse, en seconde. Des valeurs moyennes pour des intervalles d'une et deux heures ont été calculés et ajoutés sur les graphiques, elles permettent de mieux appréhender les variations de temps de parcours pendant la journée. Les données nulles correspondent à une erreur de mesure dans le système, elles n'ont pas été prises en compte pour l'évaluation des temps moyen.

### Vevey :

- ▶ L'insertion des bus depuis la route de Châtel-St-Denis vers l'avenue Général-Guisan peut être problématique, des files d'attente se forment à l'entrée du giratoire. La configuration des ponts de chemin de fer ne permet pas la réalisation d'une voie bus. La réalisation à venir d'un bypass sur la route de Châtel-St-Denis pour la ligne 213 devrait également permettre une insertion facilitée dans le trafic pour les véhicules de la ligne 201.
- ▶ Le carrefour avec Guisan/Coindet pose des problèmes de sécurité. Les accrochages entre bus et usagers débouchant de la rue Coindet sont fréquents, quasi journaliers, bien qu'aucun accident grave n'ait encore été déploré. Deux accidents ont néanmoins été recensés entre 2011 et 2013 entre un bus et une voiture, faisant un blessé léger.
- ▶ Le giratoire de la Gare est régulièrement saturé pendant les périodes de pointe, notamment par les usagers désirants s'insérer vers la droite vers les parkings de Manor ou en direction de la place du Marché. Les pertes de temps pour les bus sont importantes et atteignent 40 à 60 secondes par courses, soit un doublement du temps de parcours. Ce retard, pris en début de ligne ne peut en général pas être rattrapé.

Introduction

Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

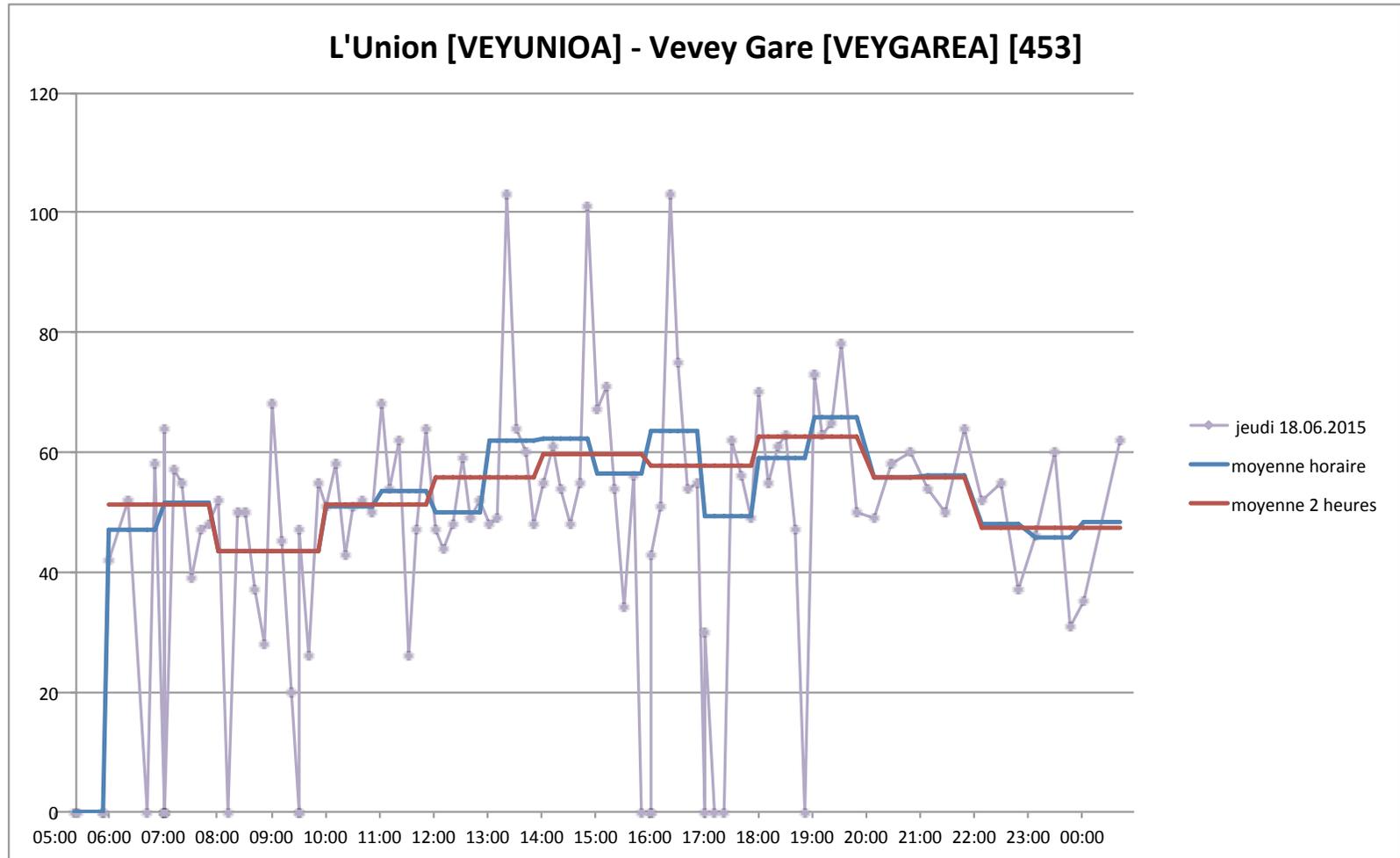
Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



28001-N-009-2 / PHG-VDS / 29.04.16



Temps de parcours entre l'arrêt L'Union et l'arrêt Gare de Vevey (jeudi 18 juin 2015)



Introduction

Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



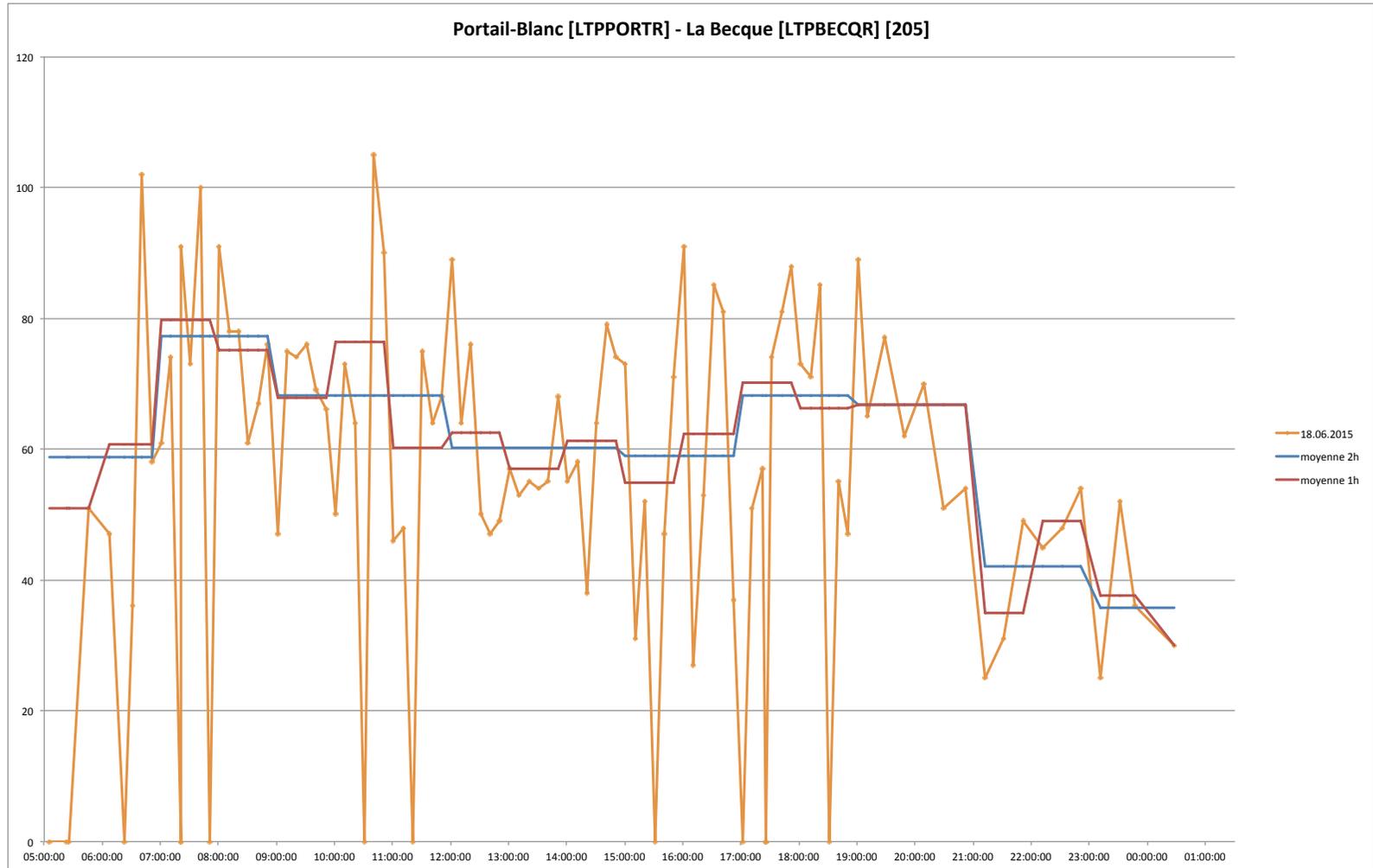
- ▶ L'interface de la place de la Gare est très éclatée, les arrêts de bus sont distants (plus de 70m) et de ce fait peu visibles depuis la Gare. De plus, la ligne 213 dispose d'un arrêt spécifique indépendant.
- ▶ Entre la Gare et le giratoire d'Entre-Deux-Villes, les VMCV circulent sur un axe apaisé, avec des charges de trafic faibles. Néanmoins la vitesse commerciale selon l'horaire est relativement lente (14 à 15 km/h). Une très faible distance entre arrêts en est l'une des causes.

### La Tour-de-Peilz :

- ▶ Les vitesses commerciales selon l'horaire sont de 17km/h pour la traversée de la commune de la Tour-de-Peilz. Ces vitesses sont satisfaisantes pour une circulation en milieu urbain, mais pourraient être améliorées par une priorisation mieux adaptée dans les principaux carrefours de l'axe.
- ▶ Le nouvel aménagement de la RC780a est satisfaisant pour les TP. L'organisation des arrêts, en général sur voirie, permet une meilleure insertion des TP dans le trafic, malgré la possibilité de dépassement par la bande médiane. Les conflits entre cycles et bus sont extrêmement rares, malgré l'interruption des pistes cyclables au droit des arrêts.
- ▶ Quelques insertions restent délicates, notamment depuis les positions d'arrêts dans les voies de circulation pour le tourner-à-droite, par exemple dans les carrefours Beaumes et Terreaux en direction de Vevey.
- ▶ La ligne 203 rencontre des difficultés à déboucher sur la RC780a depuis l'avenue Edouard Müller; la priorité étant donnée aux mouvements sur la RC.
- ▶ La voie bus en amont du carrefour avec l'avenue des Baumes n'est pas suffisamment longue. Régulièrement, les files d'attente sont plus longues que l'aménagement, les véhicules ne peuvent atteindre l'arrêt La Becque et leur progression est fortement perturbée. Dans ce secteur, la différence de vitesse commerciale entre les deux directions est importante et reflète cette problématique.
- ▶ Plusieurs carrefours sont régulés, certains offrent une priorité aux TP notamment par une phase verte avancée, malheureusement pas toujours exploitable par les véhicules. D'autres, comme les carrefours de Chailly et de Burier, ne permettent aucune priorisation des TP.
- ▶ Deux arrêts Burier et Maladaire sont restés en "banane", après le réaménagement de la RC 780a. La sortie de ces arrêts est difficile lorsque les charges de trafic sont importantes.

- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic**
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils
- Fiches techniques par séquence

28001-N-0099-Z / PHIG-VDS / 29.04.16



Temps de parcours entre l'arrêt Portail-Blanc et La Becque (jeudi 18 juin 2015)

- ▶ L'accès au giratoire d'Entre-Deux-Villes, direction Vevey, est difficile pendant les périodes de pointe de trafic.

Introduction

Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

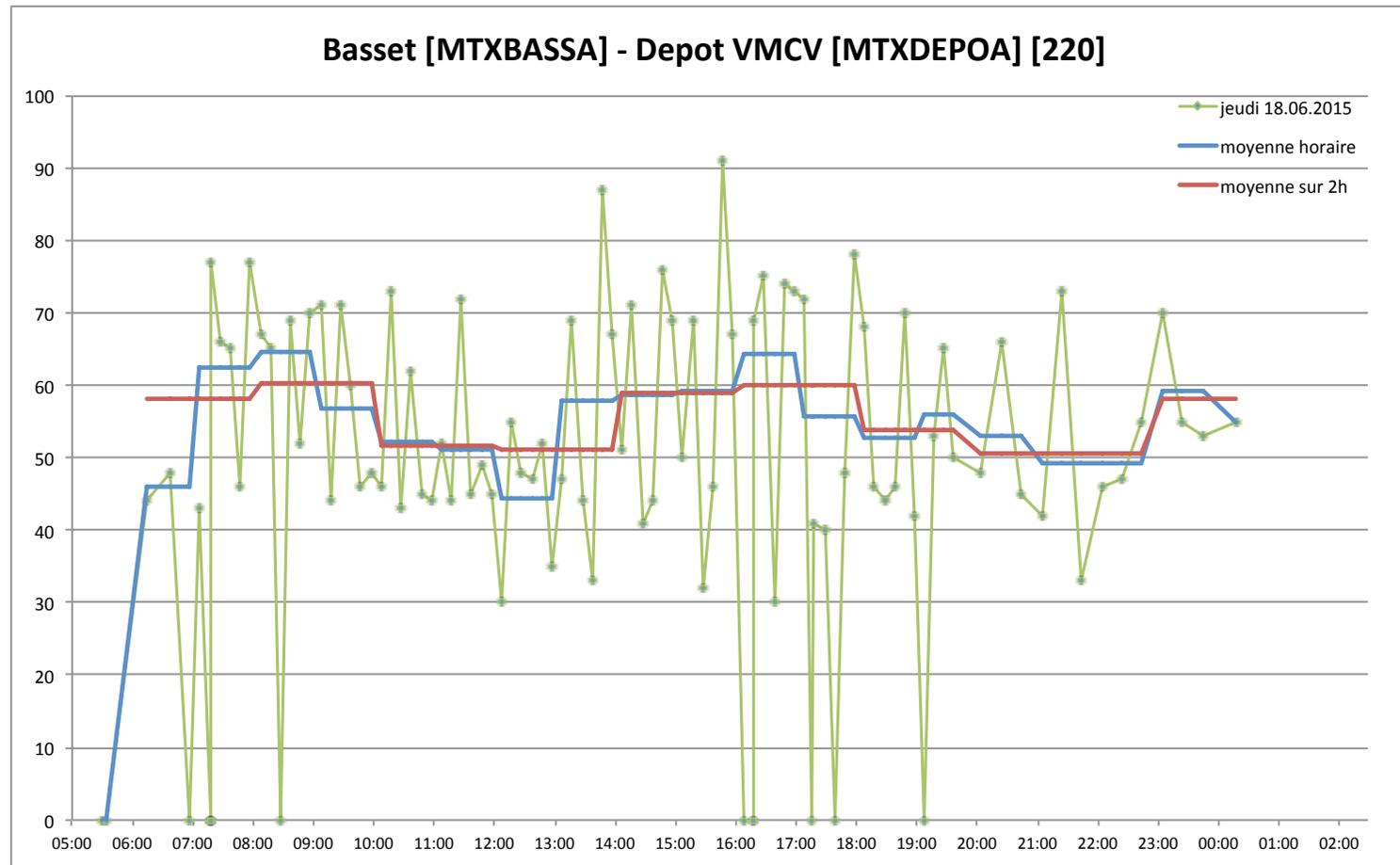
Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Clarens :

- ▶ Le secteur Clarens - Montreux est celui où les perturbations dans l'avancement des TP sont les plus importantes et récurrentes.
- ▶ Le couloir bus existant entre l'arrêt Basset et le dépôt n'est pas suffisamment long pour assurer une bonne progression des TP. Les temps de parcours sont très hétérogènes, près d'une course sur deux présente un avancement difficile.



Temps de parcours entre l'arrêt Basset et l'arrêt Dépôt VMCV (jeudi 18 juin 2015)

Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



- ▶ Les carrefours ne permettent pas de réelle priorisation des TP à l'approche des carrefours.
- ▶ Le carrefour Gambetta génère régulièrement des files d'attente importantes, dans les deux directions, aucun aménagement ne permet actuellement un passage facilité des bus.
- ▶ A terme, la desserte du P+R sera assurée par la ligne 204 optimisée. Afin de faciliter les transbordements, l'arrêt Vernex sur la RC780a devrait être réorganisé sous la forme d'une interface entre les lignes 201 et 204.

### Montreux :

- ▶ La sortie de Montreux, direction Vevey est régulièrement perturbée. Les perturbations sont très importantes lors de manifestation au Centre des Congrès ou dans la Grand-Rue, la voie bus étant alors utilisée pour le stationnement des visiteurs. Comme le montre les figures ci-après :
  - Le temps moyen nécessaire aux TP pour parcourir le tronçon Congrès-Vernex est de 60 secondes en temps normal. A midi et en soirée, le temps de parcours peut doubler selon les courses.
  - Un jour standard, lorsque le carrefour du Port à Clarens n'est pas régulé (panne), la circulation est relativement fluide pour les bus direction Villeneuve et les pertes de temps liées à ce carrefour sont réduites.
  - Lors d'évènements particuliers impliquant la suppression de la voie bus, couplés à un jour férié, les temps de parcours peuvent atteindre jusqu'à 15 minutes pour le cas le plus extrême.
- ▶ Le tronçon Bon-Port - Marché à travers Montreux fait office de goulet. Le trafic y est régulièrement perturbé et les bus circulent très lentement.

Introduction

Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

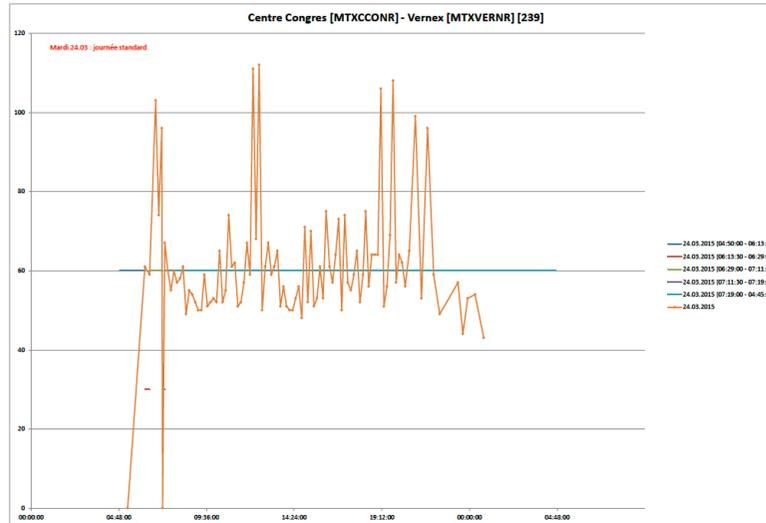
Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

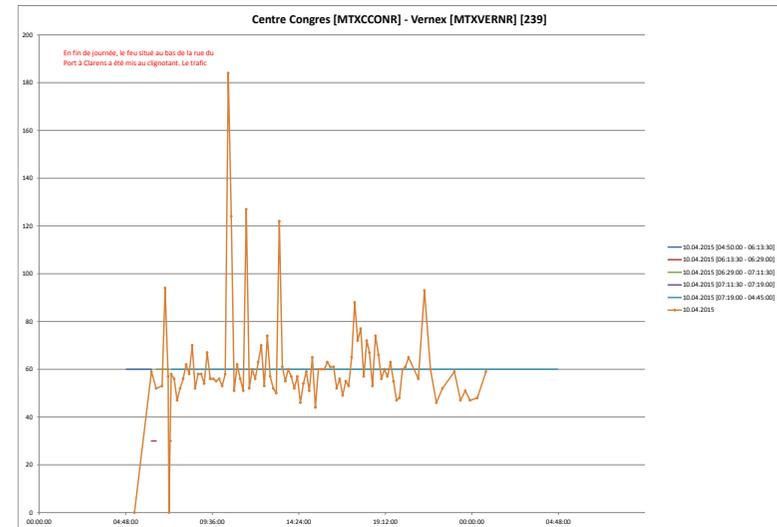
28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Temps de parcours entre l'arrêt Centre des Congrès et l'arrêt Vernex (mardi 24 mars 2015)

Journée standard (mardi 24 mars 2015) :

- temps de parcours moyen de 60s
- perturbations pendant les pointes du matin, midi et en soirée
- temps de parcours max : ~110 s (~2 min)



Temps de parcours entre l'arrêt Centre des Congrès et l'arrêt Vernex (vendredi 10 avril 2015)

Journée standard (vendredi 10 avril 2015) + carrefour du Port au clignotant le soir:

- temps de parcours moyen de 60s
- perturbations moins importantes en soirée
- temps de parcours max : ~180 s (~3 min)

Introduction

Rencontres  
bilatéralesEtat des  
aménagement**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

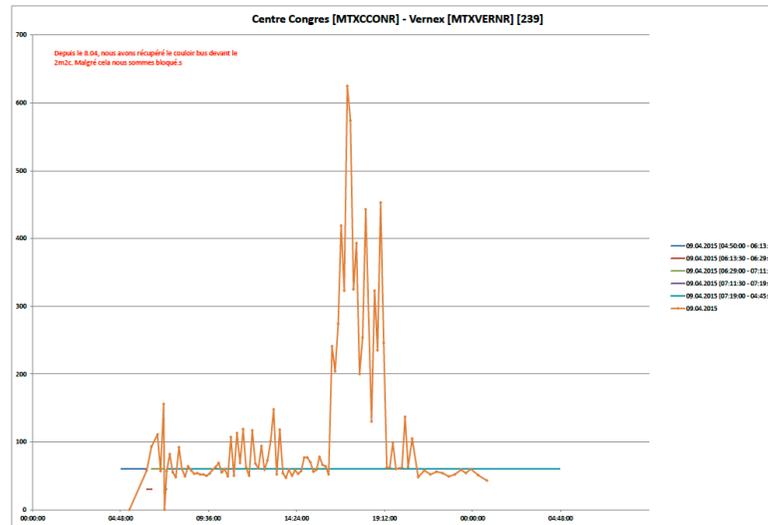
Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boîte à outils

Fiches techniques  
par séquence

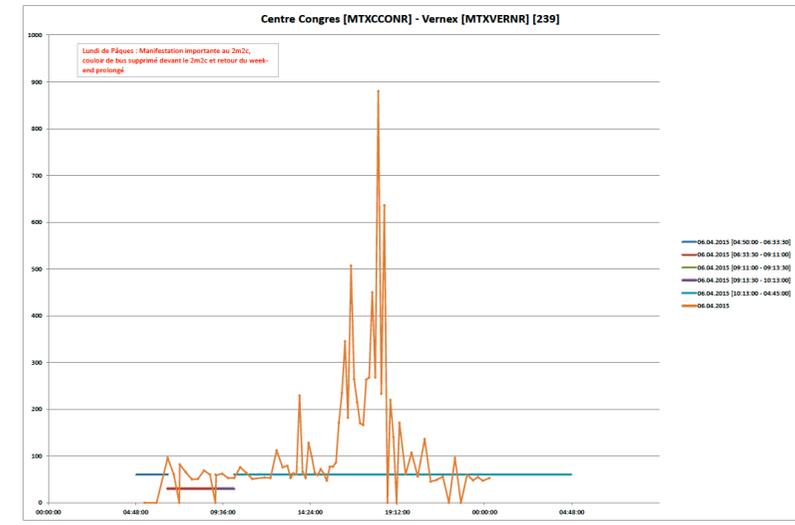
28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Temps de parcours entre l'arrêt Centre des Congrès et l'arrêt Vernex (jeudi 9 avril 2015)

Vacances scolaires de Pâques (jeudi 9 avril 2015) :

- temps de parcours moyen de 60s
- perturbations standard pendant la journée
- perturbations très importantes (15 courses à plus de 200s) entre 17h00 et 20h00.
- temps de parcours max : ~620 s (~10 min)



Temps de parcours entre l'arrêt Centre des Congrès et l'arrêt Vernex (mardi 7 avril 2015)

Polymanga au Centre des Congrès (voie bus utilisée pour le stationnement):

- temps de parcours moyen de 60s (1 min)
- perturbations standard pendant la journée
- perturbations extrêmes (14 courses à plus de 200s) entre 17h00 et 20h00.
- temps de parcours max : ~900 secondes (15 min)

Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## **Territet :**

- ▶ La traversée du Territet présente les mêmes caractéristiques que la traversée de Montreux. Les arrêts en encoches rendent en plus la réinsertion des bus dans le trafic difficile en cas de bouchons. Ces perturbations sont fréquentes avant tout lors des grands retours de week-end ou jours fériés (ski, belle journée d'été). La circulation est difficile principalement dans le sens Territet - Montreux.

## **Veytaux**

- ▶ Un couloir bus est existant de Villeneuve vers Chillon, les perturbations de circulation sont rares sur ce tronçon et dans cette direction. Il serait plus utile dans l'autre direction afin d'offrir un site propre en entrée de Villeneuve.

Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

**Diagnostic**

Enjeux et objectifs

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Commentaires

La route cantonale constitue en certains points un obstacle difficile à franchir, notamment pour les relations avec le lac et ses promenades littorales.

Les flux piétons importants dans les localités peuvent entraver l'écoulement du trafic (place de la Gare à Vevey, Montreux).

Au droit des arrêts de bus, certains passages piétons situés à l'avant de l'arrêt constituent un danger (les véhicules en dépassement ne perçoivent pas les piétons désirant traverser la chaussée).

La sécurité est insuffisante pour les cycles en présence d'un trafic dense, de lignes de bus et de poids lourds. Les deux tiers de l'axe ne sont pas suffisamment équipés. Il existe des bandes cyclables bilatérales ou unilatérales, mais les discontinuités sont importantes. Les bandes cyclables s'interrompent notamment à l'approche de certaines intersections (présélections TIM), au droit des îlots centraux et des arrêts de bus.

# Modes doux

## Fonctionnement général

### RC780a Fonctionnement réseau MD

#### Légende

##### Piétons

- \* accident MD
- ↔ traversée à enjeux
- ↔ traversée piétonne avant arrêt de bus
- gestion de flux de piétons
- liaison piétonne à améliorer

##### Vélos

- absence d'aménagements cyclables
- stationnement existant le long d'une bande cyclable potentiellement gênant
- - - projet de stationnement
- △ problème à l'approche d'un carrefour
- noeud d'itinéraire cyclable
- intégration des MD dans giratoire

Source : OFFROU 2012-2014





# Espaces publics et paysage

## Trame des espaces publics

### Trame des espaces publics

#### Légende

##### Les axes structurants

- - - Liaisons et traversées piétonnes principales
- RC 780
- CFF

##### Les espaces publics existants

- Espace public à dominante minérale
- Espace public à dominante végétale
- Rue commerçante
- Micro-espace public

##### Les espaces publics projetés

- Espace public existant réaménagé dans les 5 ans
- Espace public potentiel

##### Les éléments remarquables

- ① Nestlé monde
- ② Gare de Vevey
- ③ Ecole secondaire de Vevey
- ④ Musée Jenish
- ⑤ Eglise de la rue du Clos
- ⑥ Place du temple
- ⑦ Villa Karma
- ⑧ Ile de Salagnon
- ⑨ Auditorium Stravinski
- ⑩ Hotel Piazza
- ⑪ Pavillon des sports
- ⑫ Marché couvert
- ⑬ Balcon du Bon-Port
- ⑭ Saint John american church
- ⑮ Gare de Territet
- ⑯ Théâtre de l'Alcazar
- ⑰ Falaise
- ⑱ Château de Chillon



#### LES ESPACES PUBLICS



Place du marché couvert - Montreux -



Jardin des Roses - Territet -



Rue Général Guisan - Vevey -



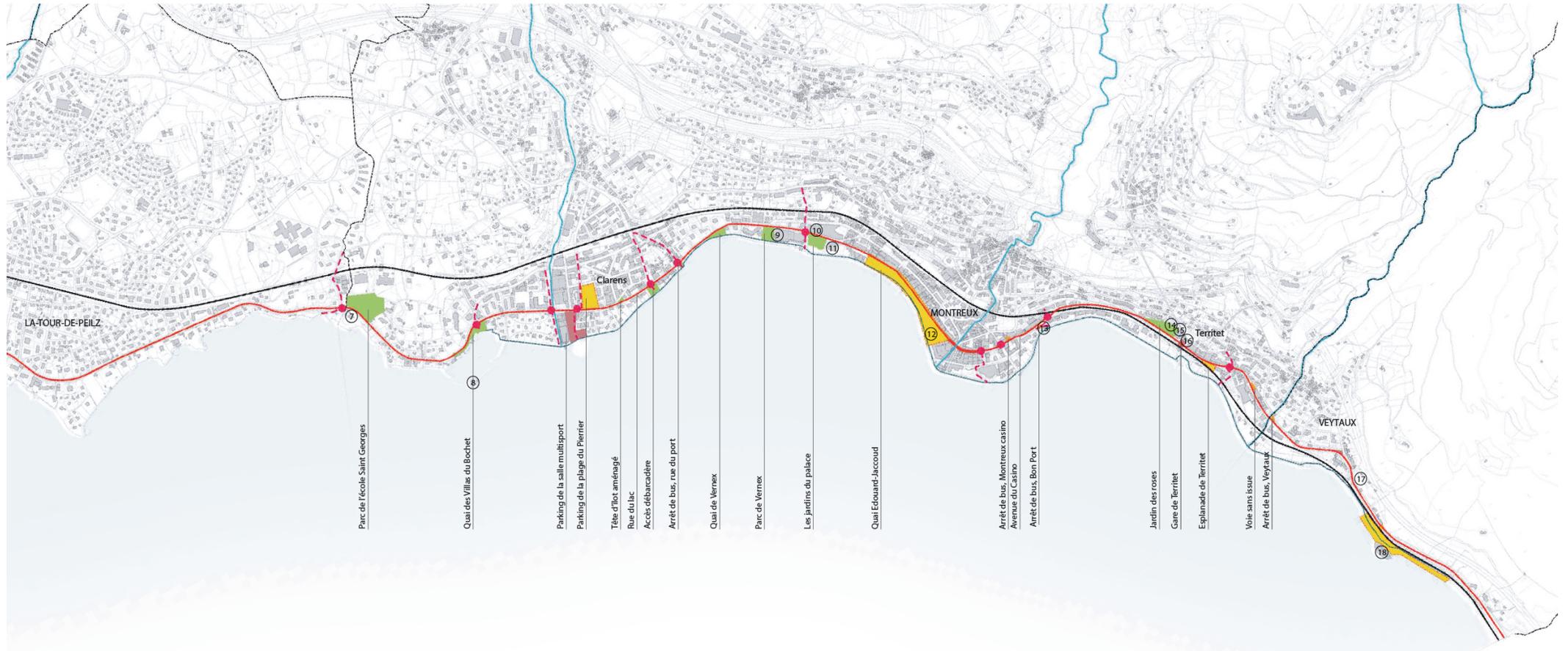
Place de la gare - Vevey -



Rue du lac - sortie de Montreux -



Avenue de Chillon - Veytaux -



LES ÉLÉMENTS REMARQUABLES



■ Avenue de Chillon - Veytaux -



① Intérêt architectural - lesté monde



⑩ Intérêt touristique - Hotel Piazza



④ Intérêt culturel - Musée Jenisch

LIAISONS ET TRAVERSÉES PIÉTONNES PRINCIPALES

---●--- 2 types de traversées



Passage piéton avec berne centrale



Passage piéton

## Trame végétale

### Trame végétale

#### Légende

##### Les axes structurants

- RC 780
- CFF

##### La végétation sur domaine privé

- Solitaire
- Groupe
- Vignes

##### La végétation sur domaine public

- Solitaire
- Groupe
- Alignement

##### La végétation sur domaine public

- Dominance de la végétation sur domaine privé
- Dominance de la végétation sur domaine public



① Alignement, domaine privé



② Végétation dense, domaine privé



③ Alignement simple, rue Général Guisan



④ Platane solitaire, rue d'Entre-Deux-Villes



⑤ Séquoia solitaire, domaine privé



⑥ Végétation de jardin, route de Saint-Maurice



6 Végétation de jardin, route de Saint-Maurice



7 Alignement de Pins



8 Alignement de platanes



9 Alignement de palmiers



10 Végétation de quai



11 Alignement de pins

## Vues et situations

### Vues et situations

#### Légende

##### Liens visuels avec le lac

- Vues sur le lac
- Aucune vues sur le lac

##### Situation de la RC780a par rapport au lac

- Surplomber
- Longer
- Traverser



Surplomber



Longer



Traverser



Vues sur le lac



Aucune vues sur le lac



# Séquences et transversalités

RC780a  
Séquences et transversalités

Légende

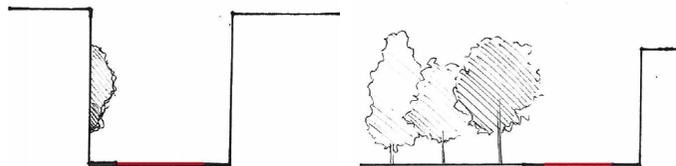
Séquences

- Coeur de ville
- Entre-ville
- Jardin
- Lac



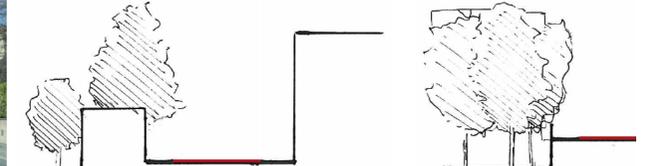
Séquence coeur de ville

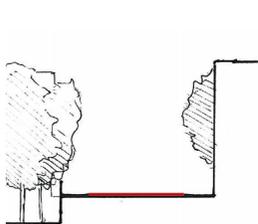
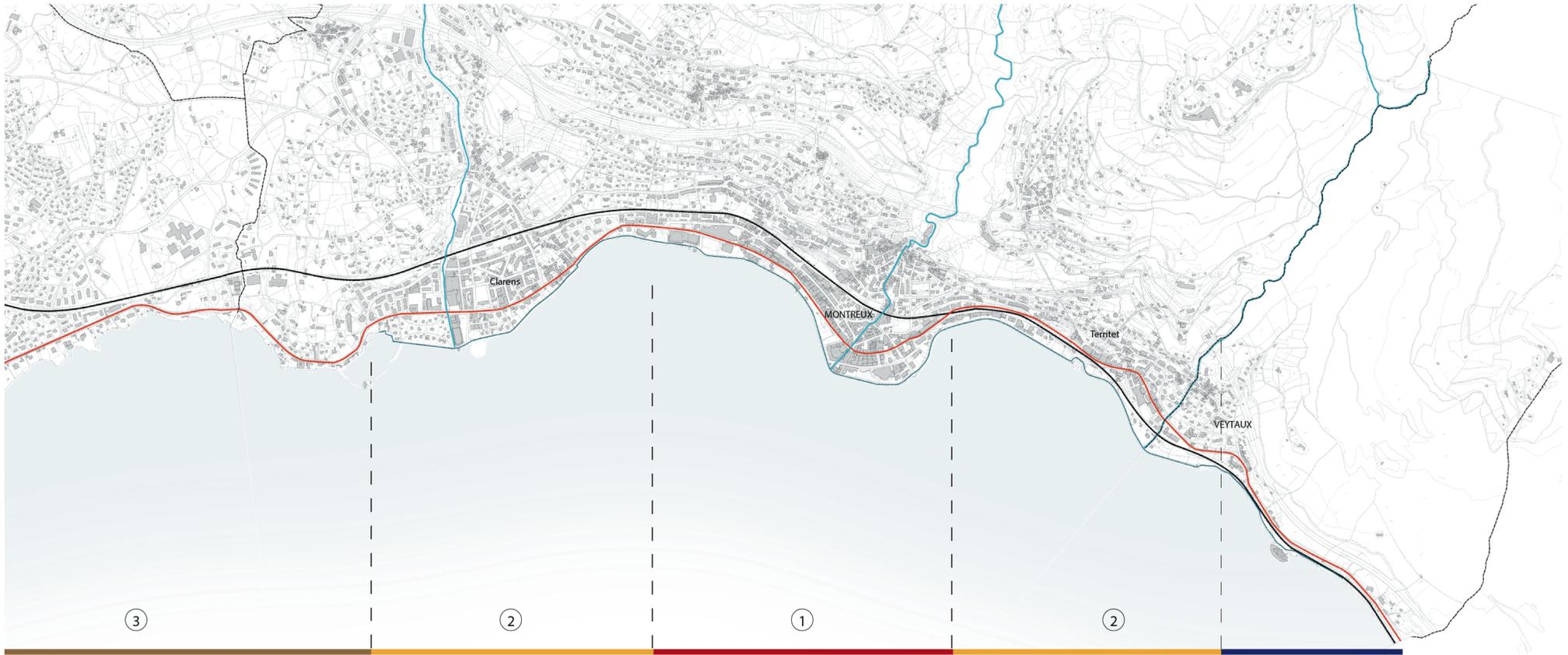
tronçon à forte transversalité liée aux commerces, au tourisme et aux loisirs.



Séquence entre-ville

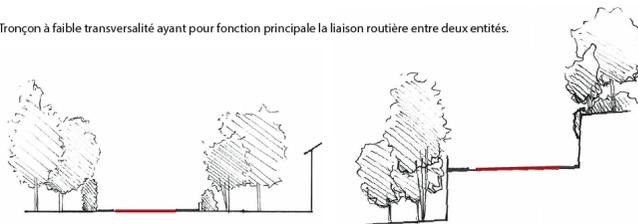
Tronçon à transversalité ponctuelle liée aux activités riveraines : écoles, parcs, ...





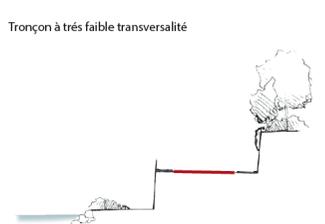
Séquence jardin

Tronçon à faible transversalité ayant pour fonction principale la liaison routière entre deux entités.



Séquence lac

Tronçon à très faible transversalité



RC780a  
Planification / projet

## Légende

## Les axes structurants

- projet sur un tronçon
- projet sur un point particulier
- projet MD
- intention communale MD
- projet TIM
- intention communale TIM
- projet TP
- 20.06 planification selon projet d'agglomération
- 41.xx réaménagement urbain d'axe structurant



## Projet d'agglomération Rivelac

- 41.17 Corseaux : réaménagement urbain axe structurant RC780a entre RC758b et entrée de Vevey
- 41.28 Vevey : réaménagement urbain axe structurant RC 780a entre Bergère et Entre-deux-Villes
- 41.21 Tour-de-Peilz/Montreux : réaménagement urbain léger axe structurant entre Burier et Clarens
- 41.23 Montreux : réaménagement urbain axe structurant RC 780a Ouest de Clarens
- 41.23 Montreux : réaménagement urbain axe structurant RC 780a Est de Territet
- 41.30 Veytaux : réaménagement urbain axe structurant entre Veraye et Chillon

## Projets des communes

- 1 - Chardonne : création du sentier entre le littoral et le port, construction d'une passerelle piétonne
- 2 - Chardonne/Corseaux : stationnement à créer (souhait communal)
- 3 - Corseaux : PPA Corseaux Parc
- 4 - Corseaux : sentier du littoral - création cheminement piéton en lien avec passage sous-voies CFF
- 5 - Corseaux, projet mené par Vevey : parking silo 100 places, accès parking futur à intégrer
- 6 - Vevey : passerelle sous voie CFF sur ch. du Basset (mesure n° 20.03 du PA)
- 7 - Vevey : plan de quartier en vigueur
- 8 - Vevey : itinéraire piéton-vélo le long des voies côté nord (mesure n° 20.06 du PA)

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



# Enjeux et objectifs

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Introduction

Rencontres  
bilatérales

Etat des  
aménagement

Diagnostic

**Enjeux et objectifs**

Principes généraux

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques  
par séquence

28001-N-009-Z / PHIG-VDS / 29.04.16



## Transports individuels motorisés

Assurer une RC attractive et fluide.

Maîtriser les flux parasites, notamment le grand transit.

Assurer la distribution du trafic dans l'agglomération.

## Stationnement

Maintenir l'offre en stationnement longitudinal uniquement sur les tronçons avec espaces résiduels suffisants afin qu'il ne soit pas gênant.

## Transports publics

Assurer des performances homogènes dans l'espace et le temps pour les lignes de transports publics.

Assurer une priorisation harmonisée des transports publics aux points clés.

Améliorer l'intégration et l'accessibilité des interfaces et arrêts de bus.

## Piétons et vélos

Améliorer les conditions de confort et sécurité pour les déplacements longitudinaux et transversaux.

Assurer une perméabilité suffisante de la RC780a notamment dans les espaces urbains centraux.

Intégrer l'itinéraire cyclable national "La Route du Rhône".

## Espaces publics et paysage

Améliorer la qualité de vie dans les centres par une meilleure prise en compte des usagers non motorisés.

Caractériser l'identité de la route cantonale en fonction des espaces traversés.

Valoriser les traversées piétonnes majeures et les tronçons à forte transversalité.

Préserver la continuité végétale en appliquant des principes de protection.

# Principes généraux

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Introduction

Rencontres bilatérales

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

**Principes généraux**

Principes de  
fonctionnement par  
mode

Boite à outils

Fiches techniques par  
séquence

## Découpage en séquence et typologie

12 séquences regroupées en 4 typologies :

- ▶ Séquence de type Lac
- ▶ Séquence de type Jardin
- ▶ Séquence de type Entre-ville
- ▶ Séquence de type Coeur de ville

Pour chaque typologie, définition de principes :

- ▶ de vitesse cible (vitesse de projet)
- ▶ de gabarit routier
- ▶ de traitement des transports publics
- ▶ de traitement des vélos
- ▶ de traitement des piétons

## Séquence de type Coeur de ville

### Caractéristiques :

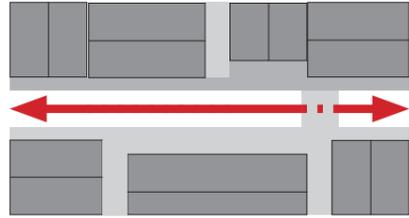
- Séquence bâtie avec façades orientées sur la chaussée
- Beaucoup d'activités
- Présence de piétons forte (demande longitudinale et transversale)

### Principes retenus :

- ▶ Vitesse cible de 30 à 40 km/h
- ▶ Gabarit routier réduit, voies de 2.60 à 2.80 m ponctuellement
- ▶ Carrefour aménagé afin de garantir la capacité
- ▶ Arrêt des transports publics sur chaussée (ou dans la voie bus)
- ▶ Principe de cohabitation retenu pour les vélos
- ▶ Trottoir des deux côtés de la chaussée
- ▶ Passages pour piétons fréquents ou plateforme piétonne
- ▶ Mise en évidence des passages les plus fréquentés par un traitement en travers de la chaussée

- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux**
- Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils
- Fiches techniques par séquence

1. SÉQUENCES COEUR DE VILLE



**Principes :**

- Franchissement piéton sur de larges bandes traversantes (traitement spécial de l'enrobé)
- Trottoir en enrobé ou/et pavé et bordure biaisée
- Éclairage suspendu sur caténaire ou en applique sur façade
- Mise en valeur des bâtiments remarquables avec de l'éclairage vertical
- La végétation existante des places et espaces publics adjacents à la RC participe à la continuité végétale (les gabarits sont trop peu généreux pour planter).



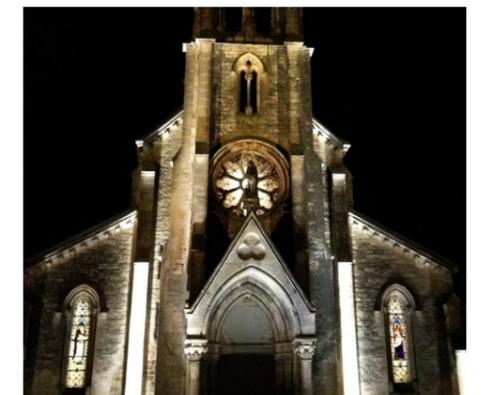
Profil type 1/100



Montage photo - Avenue du Casino, Montreux

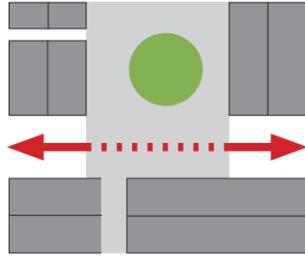


Bordure basse pour délimiter le trottoir



Mise en valeur des bâtiments remarquables

## 1. SÉQUENCES COEUR DE VILLE - LES TAPIS TRAVERSANTS

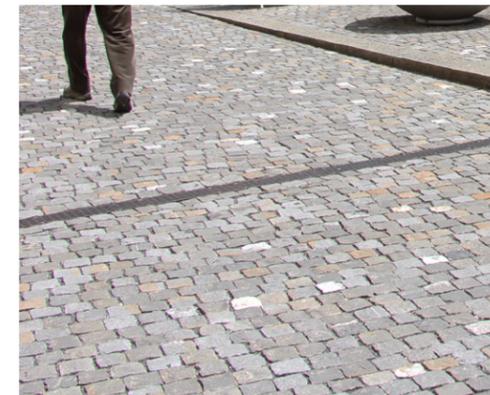


### Principes :

- Tapis traversants en pavés sans bordure, «la place traverse la route»
- Éclairage en applique sur façade et mâts sur les places
- Mise en valeur des bâtiments remarquables avec de l'éclairage verticale
- La végétation existante des places et espaces publics adjacents à la RC participe à la continuité végétale (les gabarit sont trop peu généreux pour planter).



Montage photo - Place du Temple, La-Tour-de-Peiliz



Pavés pour les tapis traversants



Mâts d'éclairage pour les places publiques

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Séquence de type Entre-ville

### Caractéristiques :

Séquence bâtie avec façades orientées sur la chaussée

Peu d'activités

Présence de piétons moyenne (demande longitudinale et transversale)

### Principes retenus :

- ▶ Vitesse cible de 40 à 50 km/h
- ▶ Gabarit routier réduit, voies de 2.80 à 3.00 m
- ▶ Présélection dans les carrefours régulés pour le tourner-à-gauche
- ▶ Voie centrale banalisée pour faciliter les tourner-à-gauche
- ▶ Système de bypass (voie bus + priorité dans le carrefour) pour assurer l'avancement des bus
- ▶ Arrêt des transports publics sur chaussée (ou dans la voie bus)
- ▶ Sécurisation des vélos par la réalisation de bande cyclable
- ▶ Trottoir des deux côtés de la chaussée
- ▶ Traversées piétonnes fréquentes sécurisées par des îlots

Introduction

Rencontres bilatérales

Etat des aménagements

Diagnostic

Enjeux et objectifs

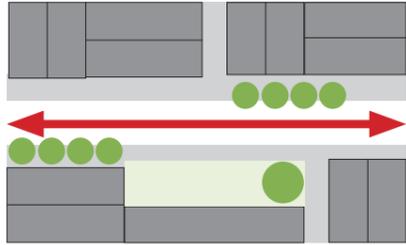
**Principes généraux**

Principes de fonctionnement par mode

Boite à outils

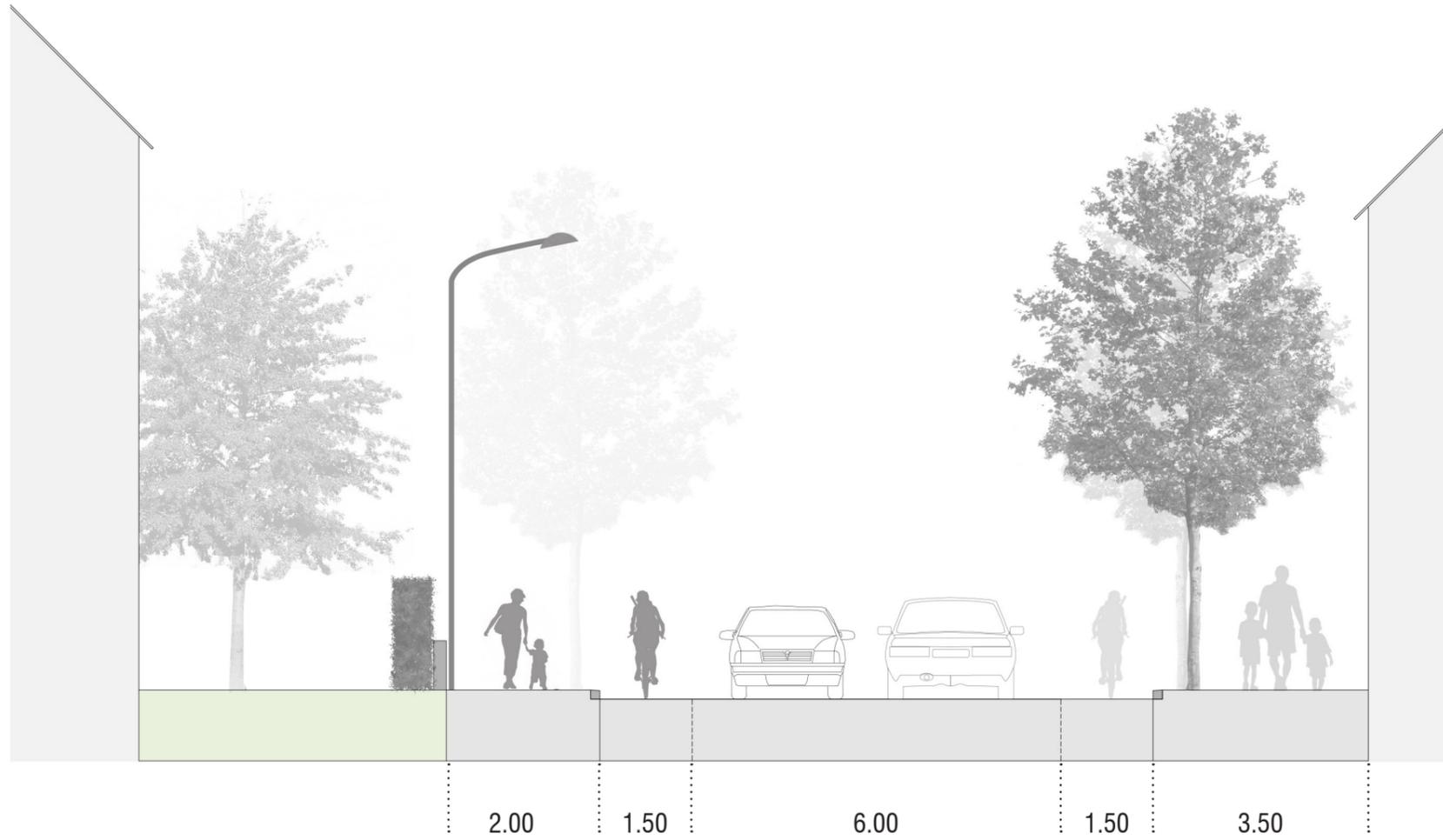
Fiches techniques par séquence

## 2. SÉQUENCES ENTRE-VILLE



**Principes :**

- Valorisation et protection de la végétation sur le domaine privé
- Séquences d'alignements ponctuelles (dans la continuité de celles de Montreux)
- Trottoir en enrobé et bordure granit
- Éclairage routier (mâts ou spots suspendus aux caténares)



Profil type 1/100



Montage photo - Carrefour Gambetta, Clarens



Trottoir en enrobé et bordure en granit



Ambiance d'une séquence végétale

## Séquence de type Jardin

### Caractéristiques :

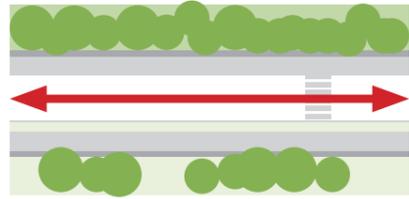
- Séquence bâtie (faible densité) avec accès latéraux privés
- Présence de piétons faible (demande transversale ponctuelle)
- Séquence bordée de végétation (jardins privatifs)

### Principes retenus :

- ▶ Vitesse cible de 50 à 60 km/h
- ▶ Gabarit routier standard, voies de 3.5 m, ou légèrement réduit, voies de 3.0 m
- ▶ Présélection dans les carrefours pour les mouvements de tourner-à-gauche
- ▶ Système de bypass (voie bus + priorité dans le carrefour) pour assurer l'avancement des bus
- ▶ Arrêt des transports publics sur chaussée ou dans les voies bus
- ▶ Sécurisation des vélos par la réalisation de piste ou bande cyclable
- ▶ Pour les piétons, trottoir ou trottoir partagé avec les vélos (surlageur)
- ▶ Traversées piétonnes sécurisées par des îlots disposées de façon ciblée

- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux**
- Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils
- Fiches techniques par séquence

### 3. SÉQUENCES JARDIN



**Principes :**

- Valorisation et protection de la végétation sur le domaine privé (diminuer distance de plantation aux limites) et plantations ponctuelles liées à la végétation privée
- Trottoir en enrobé et bordure granit
- Éclairage routier



Profil type 1/100



Montage photo - Route de Saint-Maurice, La-Tour-de-Peilz



Trottoir en enrobé et bordure en granit



Importance de la végétation du domaine privé

## Séquence de type Lac

### Caractéristiques :

- Séquence très faiblement bâtie avec peu ou pas d'accès latéraux
- Présence de piétons faible (demande transversale ponctuelle)
- Séquence offrant un dégagement paysager vers le lac

### Principes retenus :

- ▶ Vitesse cible de 60 à 80 km/h
- ▶ Gabarit routier standard, voies de 3.5 m
- ▶ Présélection dans les carrefours pour les mouvements de tourner-à-gauche
- ▶ Arrêt des transports publics en encoche
- ▶ Sécurisation des vélos par la réalisation de piste (bande) cyclable
- ▶ Pour les piétons, espace partagé avec les vélos (surlageur)

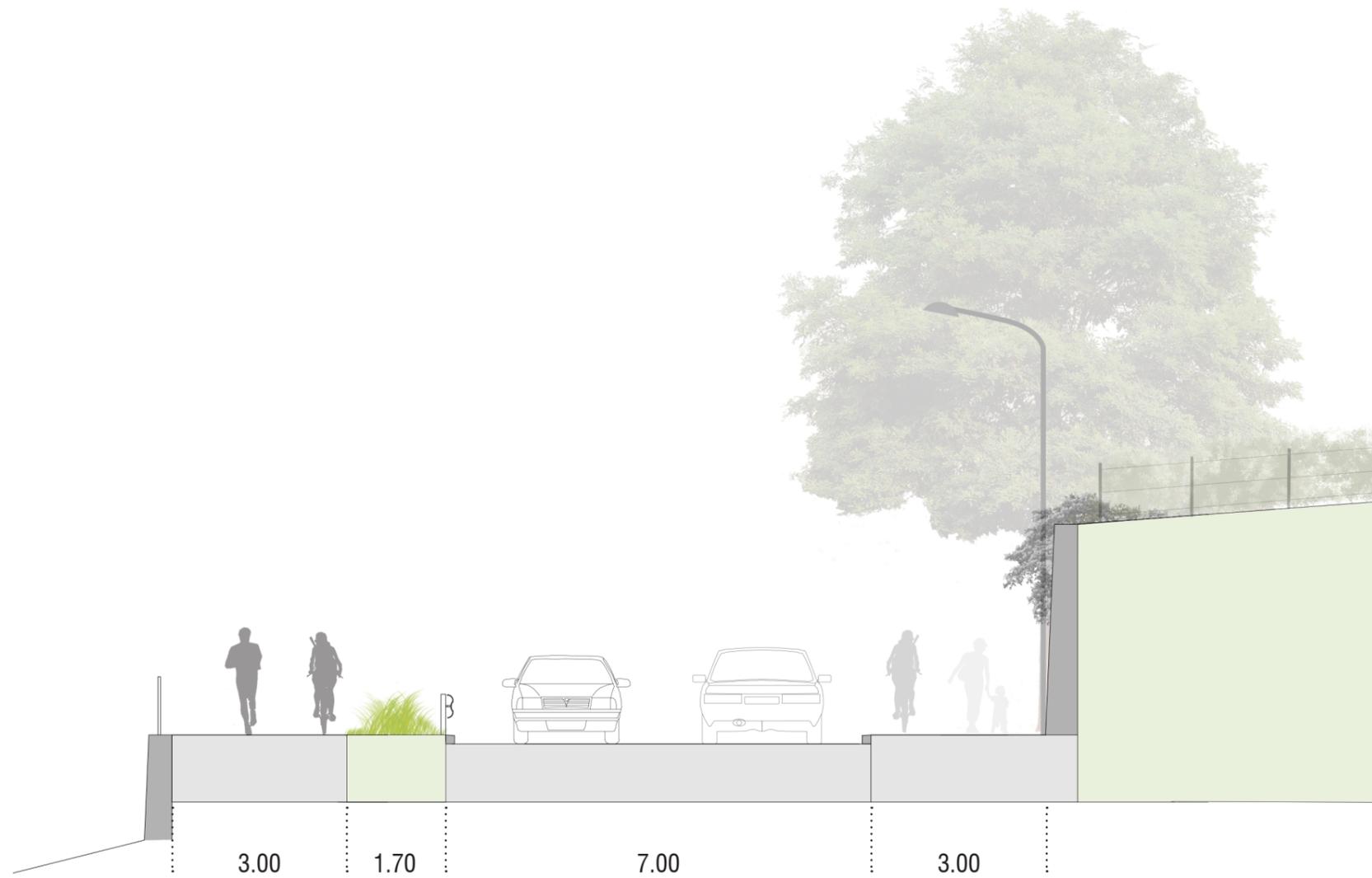
- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux**
- Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils
- Fiches techniques par séquence

#### 4. SÉQUENCES LAC



**Principes :**

- Bande plantée pour séparer la route de la voie de mobilité douce
- Arbres solitaires ou groupes d'arbres ponctuels (carrefour, fourche)
- Trottoir en enrobé et bordure béton (type Vaud)
- Éclairage routier



Profil type 1/100



Montage photo - Avenue de Chillon, Veytaux

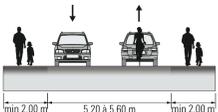
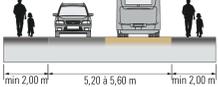
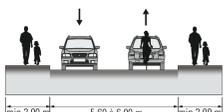
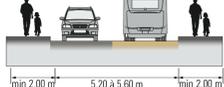
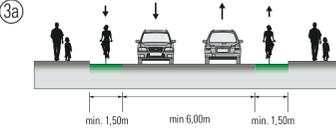
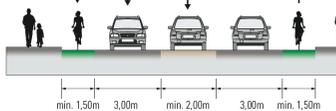
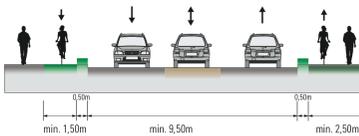
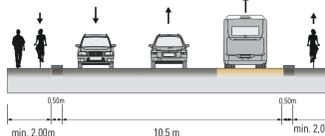


Bordure béton (type Vaud)



Bande plantée extensive

## Tableau de synthèse

	Séquence de type Coeur de Ville	Séquence de type Entre-ville	Séquence de type Jardin	Séquence de type Lac	
Vitesse cible	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	80 km/h
Coupes type	<p>①</p>  <p>①b</p> 	<p>②a</p>  <p>②b</p> 	<p>③a</p>  <p>③b</p> 	<p>④a</p>  <p>④b</p> 	<p>⑤a</p>  <p>⑤b</p> <p>Sans transports publics (Veytaux, Corseaux)</p> 
Calibrage	2 x 1 voies de 2.6 à 2.8 largeur du D.P. minimale idéale : 9,20m	2 x 1 voies de 2.8 à 3.0 largeur du D.P. minimale idéale : 9,60m	2 x 1 voies de 3.0 présélection dans les carrefours régulés largeur du D.P. minimale idéale : 12,60m	2 x 1 voies de 3.5 présélection dans les carrefours régulés si possible, bande médiane pour faciliter les tåg largeur du D.P. minimale nécessaire : 12,60m	2 x 1 voies de 3.5 présélection dans les carrefours régulés largeur du D.P. minimale idéale : 15,00m
Transports publics	arrêts sur chaussée	arrêts sur chaussée	arrêts sur chaussée îlot de protection au niveau des arrêts de bus bypass + voie bus avec les principaux carrefours	arrêts sur chaussée ou dans voie bus bypass + voie bus chaque fois que possible	arrêts en encoche ou dans voie bus voie bus chaque fois que possible
Vélos	cohabitation, partage de la chaussée	cohabitation, partage de la chaussée	bandes cyclables	pistes cyclables ou trottoirs partagés	pistes cyclables ou trottoirs partagés
Piétons	trottoirs confortables traversée libre	trottoirs confortables passages pour piétons	trottoirs standards passages pour piétons	trottoirs standards ou trottoirs partagés passages pour piétons avec îlots de protection	trottoirs standards ou trottoirs partagés au moins d'un côté passages pour piétons avec îlots de protection



28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



# Principe de fonctionnement par mode

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Réseau routier :

Les vitesses de circulation recherchées sont de 60km/h dans les sections peu denses, 50km/h en localité et 40 km/h dans les cœurs de ville (Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens, Montreux, Territet). Exceptionnellement, une réduction des vitesses à 30km/h peut être recherchée, notamment sur la place de la Gare à Vevey, dans le centre historique de La Tour-de-Peilz, dans le secteur de la Rouvenaz à Montreux.

Sur tout son itinéraire, la RC780a compte deux voies de circulation, une par direction. Dans les carrefours principaux, des présélections doivent être mises en place pour les mouvements de tourner-à-gauche.

Le stationnement longitudinal est maintenu dans les sections disposant de l'espace nécessaire, si cela ne pénalise pas l'avancement des transports publics ou la sécurité des cycles.

Le principe de la réduction des vitesses et de la cohabitation entre usagers est proposé dans les centres urbains, cela concerne la place de la Gare à Vevey, le centre historique de la Tour-de-Peilz, le centre de Clarens, la traversée de Montreux et de Territet.

La régulation lumineuse doit permettre non seulement d'optimiser la capacité des carrefours, mais aussi de contrôler les charges de trafic en entrée de centres. Elle participe ainsi à limiter les perturbations sur le réseau routier dans les centres et à maintenir les files d'attente hors des secteurs sensibles.

- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode**
- Boite à outils
- Fiches techniques par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



# Calibrage du réseau routier

## RC780a Principe de fonctionnement

### TIM

-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal

### TP

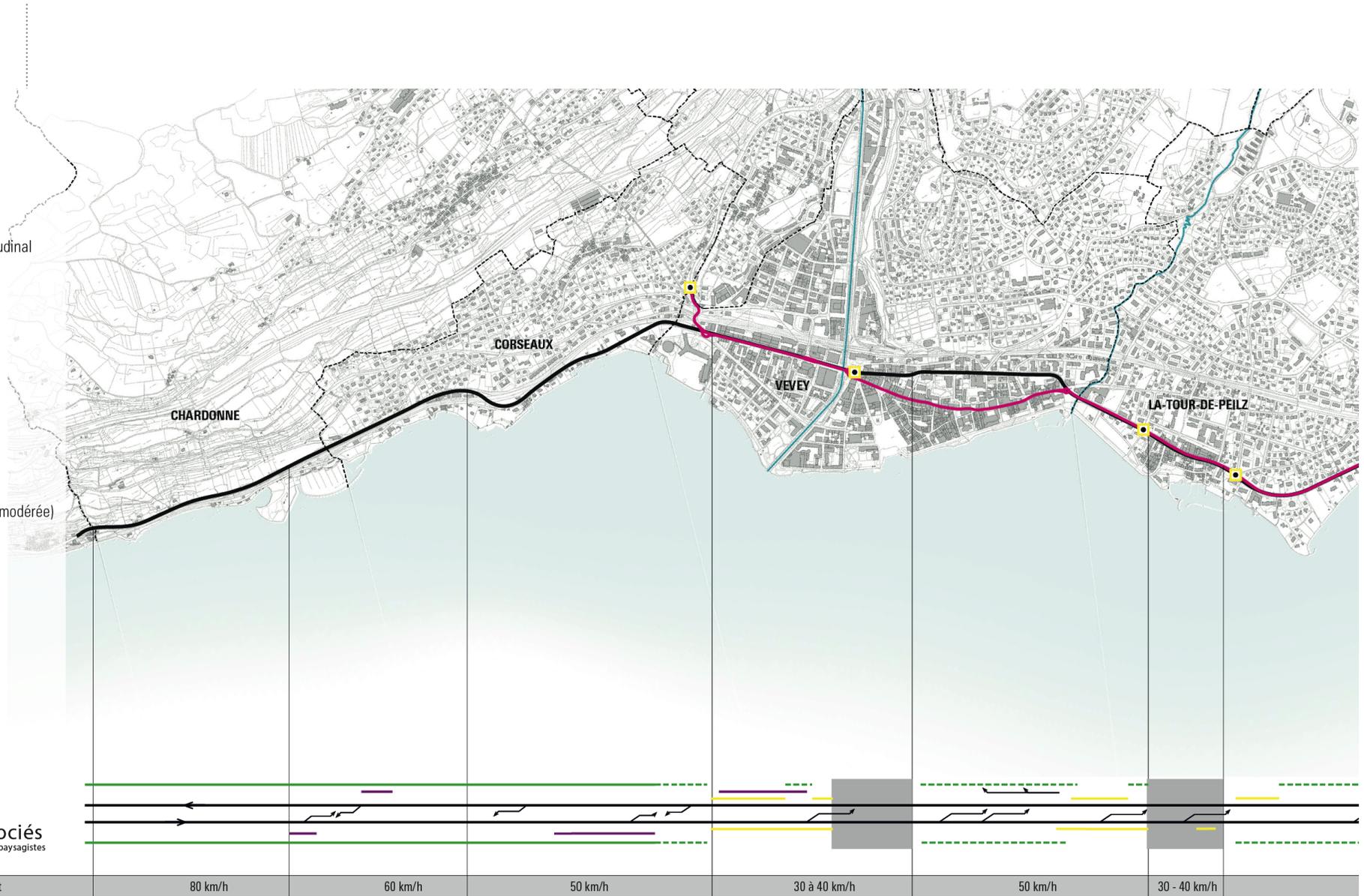
-  ligne 201
-  voie bus
-  feux à priorité bus

### Vélos

-  piste cyclable
-  bande cyclable

### Tous modes

-  cohabitation (vitesse modérée)



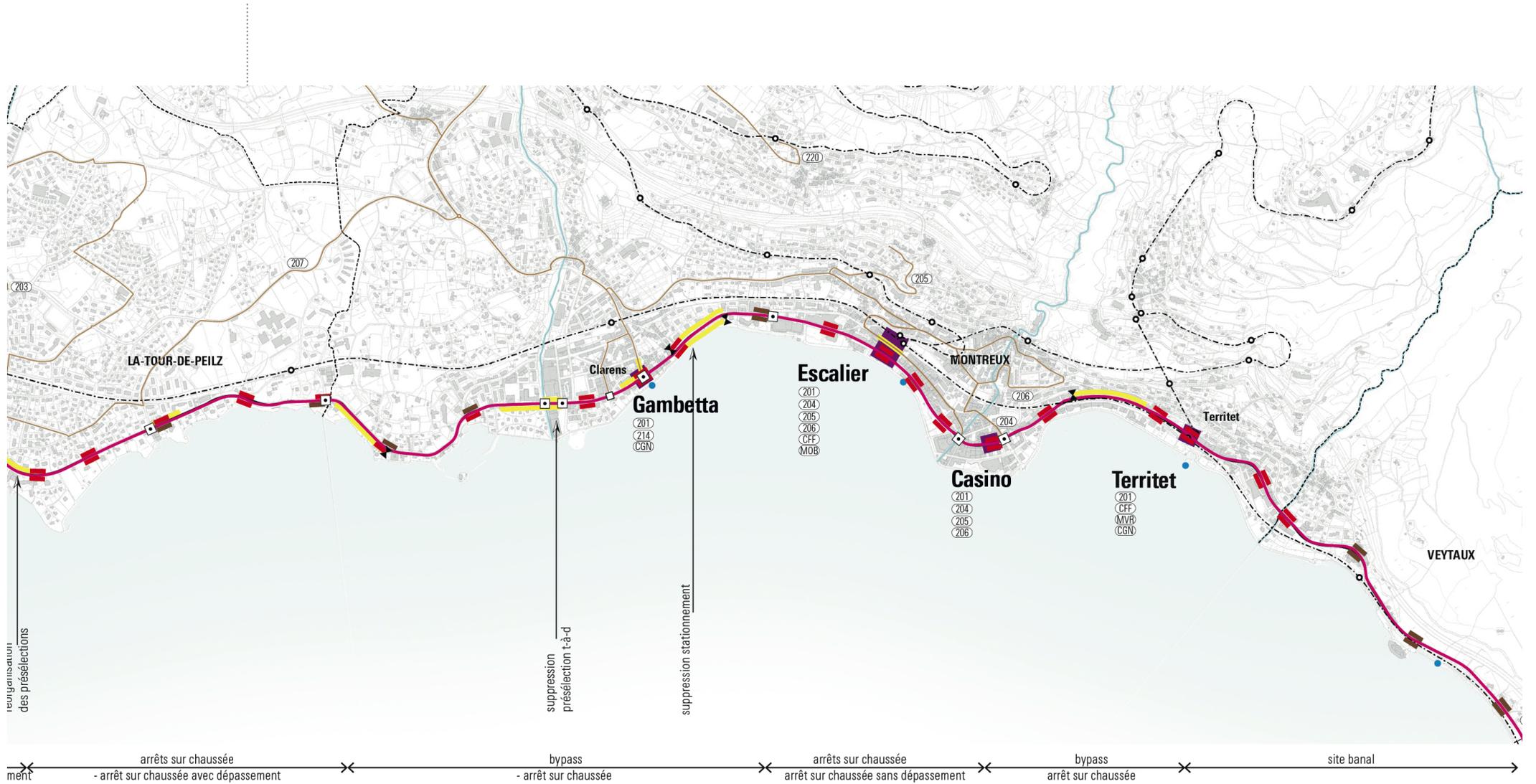


**RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
*Transports public*

**Légende**

- Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Ligne de bus transversales
- Débarcadères CGN
- Interfaces principales
  
- Voies bus
- Carrefour à feux
- ⊗ Bypass
- Carrefour à priorité TP
- Arrêt sur chaussée
- Arrêt en encoche
- × Arrêt de bus supprimé ou déplacé





- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode**
- Boite à outils
- Fiches techniques par séquence

2800-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



Les gabarits disponibles ne permettent pas la systématisation de voies bus. Afin de faciliter l'avancement des bus dans les secteurs les plus contraints, la mise en place de bypass – contrôle d'accès limitant les charges de trafic TIM en lien avec une voie bus – permet de limiter les encombrements, assurer une priorisation des TP et ainsi garantir la vitesse commerciale des TP. Afin que le système soit efficace, le dépassement des bus dans les secteurs les plus critiques doit être évité, ainsi le bus se trouve toujours en tête de la file de véhicules, ce qui permet son avancement sans être gêné.

### **Direction Villeneuve :**

L'accessibilité des bus à la RC780a depuis l'arrêt funiculaire, sur la route de Châtel est problématique aux heures de pointes, la mise en place d'un bypass avant l'arrêt funiculaire selon le projet à l'étude permettra d'éviter des retards en tête de ligne pour la ligne 201. Cet élément est indispensable au bon avancement de la ligne 201, bien qu'il ne se trouve pas directement sur la RC780a.

Pour la traversée de Vevey, des voies bus sur l'avenue Général Guisan, puis le passage par la rue du Simplon en site propre permettent l'avancement des TP. Afin d'améliorer les temps de parcours et compte tenu de la proximité des arrêts entre la place de la Gare et Entre-Deux-Villes, il est proposé de supprimer un arrêt et de réorganiser les arrêts de bus.

Le centre historique de La Tour-de-Peilz étant très étroit et ne permettant pas la mise en place de voie bus, un système de bypass est proposé pour les deux directions. Les contrôles d'accès se font dans les carrefours Ed. Müller en direction de Montreux et Terreaux en direction de Vevey. Entre ces deux carrefours, les arrêts de bus se font sur chaussée, permettant ainsi au bus d'être en tête de file.

Entre La Tour-de-Peilz et Clarens, l'aménagement existant (deux voies de circulation avec bande médiane et arrêts sur chaussée) permet un avancement satisfaisant des TP. La régulation lumineuse doit toutefois être adaptée afin de faciliter la sortie des bus des arrêts en banane. Un premier bypass au droit de l'arrêt St-Georges puis un second à l'entrée de Clarens permettent une rétention du trafic en direction de Montreux et facilitent l'avancement des bus. La traversée de Clarens est organisée avec des arrêts sur chaussée, sans dépassement.

Entre Clarens et Montreux, la mise en place d'une voie bus et d'un bypass est recommandée entre les arrêts « Port » et « Vernex ». La sortie de l'arrêt Vernex (arrêt en banane) est facilité par une phase verte avancée. Dans la traversée de Montreux et de Territet, le principe de l'arrêt sur chaussée sans dépassement est proposé afin d'assurer l'avancement des bus.

Entre Territet et Villeneuve, aucun aménagement particulier n'est proposé.

Introduction

Rencontres bilatérales

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

**Principes de  
fonctionnement par  
mode**

Boite à outils

Fiches techniques par  
séquence

## Direction Vevey:

L'avancement des bus entre Villeneuve et Territet ne pose aucun problème, aucune mesure particulière n'est proposée. Dans la traversée de Territet, les arrêts sont réaménagés sur voirie.

Entre Territet et Montreux, la mise en place d'une voie bus et d'un bypass est recommandée avant le passage sous les voies CFF. Il vise à contrôler les charges de trafic à travers Montreux et faciliter ainsi l'avancement des bus.

Entre Montreux et Clarens, un bypass est aménagé au droit du carrefour du port, il vise à faciliter l'avancement des bus à travers le carrefour Gambetta.

Entre Clarens et La Tour-de-Peilz, les aménagements existants permettent un avancement satisfaisant des TP, aucune mesure particulière n'est proposée.

A l'entrée de La Tour-de-Peilz, la voie bus existante liée à un contrôle d'accès permet de limiter les charges de trafic à travers le centre historique et de donner la priorité aux TP. De même, en entrée de Vevey, une voie bus sur la route d'Entre-Deux-Villes permet une priorisation des TP.

Sur la place de la Gare à Vevey, le passage de la rue du de Lausanne à l'avenue Général Guisan doit offrir une possibilité de priorisation des TP.

28001-N-009-Z / PHIG-VDS / 29.04.16



**RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
**Réseau cyclable**

**Légende**

*Réseau cyclable*

- Itinéraire SuisseMobile à vélo
- > Itinéraire perpendiculaire (équipé ou conseillé)

*Aménagements sécurisant les cycles*

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- - - Cohabitation à vitesse modérée
- Itinéraire alternatif
- Voie mixte bus / vélos (4.5m)
- Voie bus





Introduction

Rencontres bilatérales

Etat des  
aménagement

Diagnostic

Enjeux et objectifs

Principes généraux

**Principes de  
fonctionnement par  
mode**

Boite à outils

Fiches techniques par  
séquence

28001-N-009-Z / PHIG-VDS / 29.04.16



## Itinéraire SuisseMobile

L'itinéraire SuisseMobile suit la RC780a sur la majorité de son tracé. Afin de le sécuriser, la réalisation de pistes cyclables unidirectionnelles, dans un espace partagé avec les piétons, est proposée sur les tronçons hors localité (Saint-Saphorin – Corseaux ; Villeneuve – Veytaux). L'espace mis à disposition des modes doux sera de minimum 3.5m par direction, dont 2m dédiés à la piste cyclable.

Dans les centres urbains, le principe de la réduction des vitesses de circulation et de l'espace partagé entre tous les usagers est retenu, cela concerne Territet, Montreux, Clarens et La Tour-de-Peilz.

En général, la mise en place de bandes cyclables est retenu.

Entre Territet et Montreux, un itinéraire sera balisé par le quai des Fleurs. L'accès à Montreux se fait par la rue Nestlé, l'accès à Territet par la rue du Bocherex. De même, entre La Tour-de-Peilz et Vevey, l'itinéraire SuisseMobil quitte la RC780a et utilise le quai Roussy et le quai Perdonnex.

## Trafic pendulaire

Les pendulaires cherchent à réduire au maximum leur temps de parcours, les itinéraires alternatifs de type SuisseMobile ne sont pas toujours attractifs pour ce type d'usagers. Des aménagements doivent donc être proposés tout au long de la RC780a.

En général, la mise en place de bandes cyclables de 1.50 m est recommandée.

Lorsqu'il existe une voie bus, la circulation des cycles dans les voies bus doit être autorisée. La gêne occasionnée par les cycles sur l'avancement des bus est en effet négligeable. A la Tour-de-Peilz, l'expérience montre que la cohabitation vélo / bus se fait très bien. En effet, il apparait que généralement les temps d'arrêts permettent au vélo de prendre suffisamment d'avance pour ne jamais être rattrapé par le bus. Néanmoins, dans la mesure du possible, la voie bus doit être élargie à 4.5m afin d'assurer la sécurité des cycles lors de dépassement.

Dans les centres urbains, le principe de la réduction des vitesses de circulation et de l'espace partagé entre tous les usagers est retenu, cela concerne Territet, Montreux, Clarens et La Tour-de-Peilz.

# Boite à outils

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16

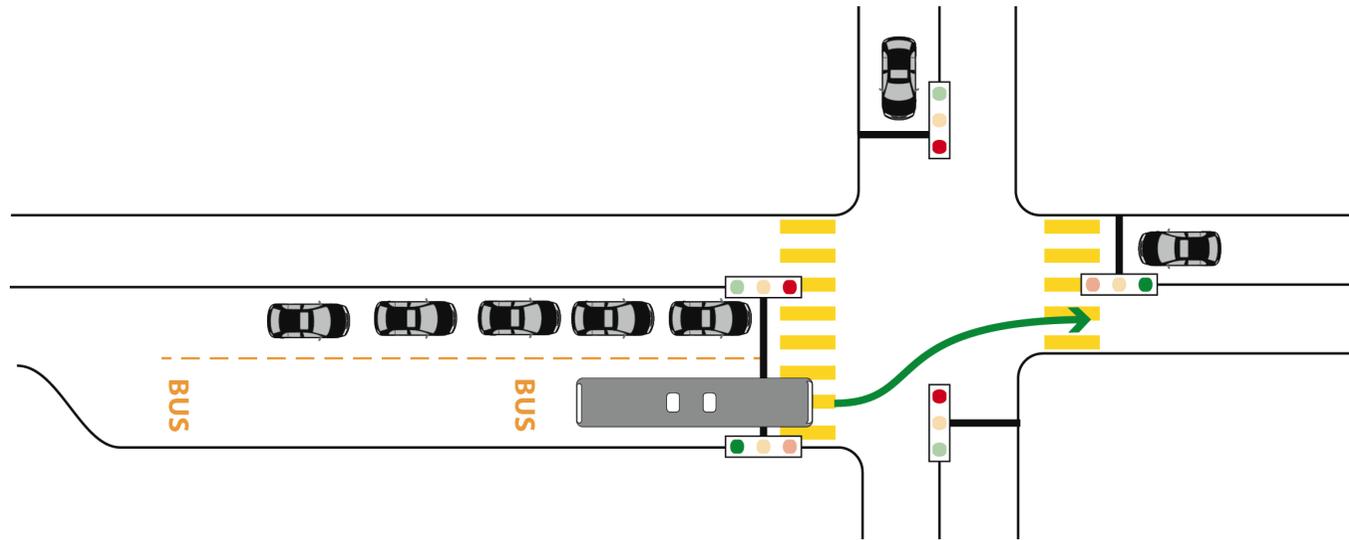


- Introduction
- Rencontres bilatérales
  - Etat des aménagements
  - Diagnostic
  - Enjeux et objectifs
  - Principes généraux
  - Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils**
- Fiches techniques par séquence

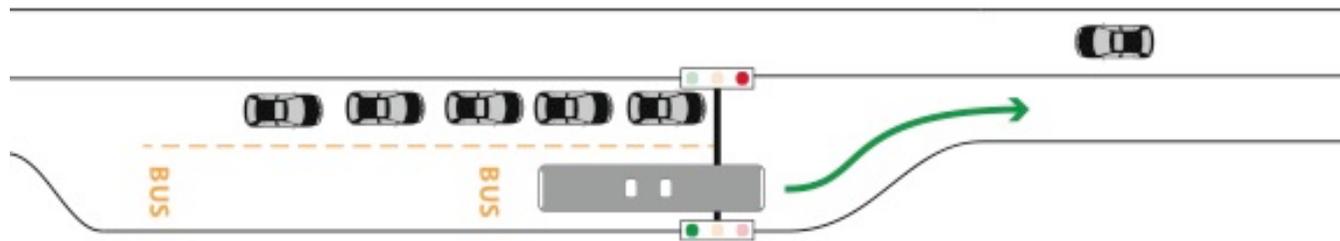
28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



## Priorité dans un carrefour



## Bypass

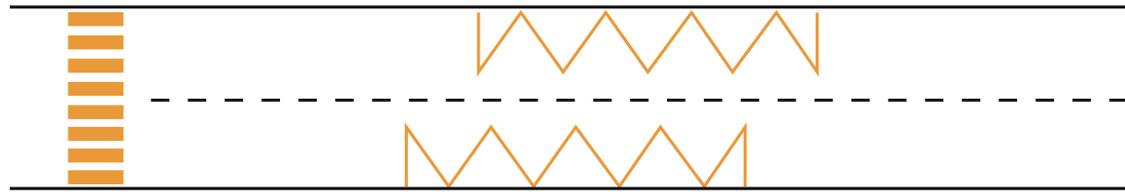


- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils**
- Fiches techniques par séquence

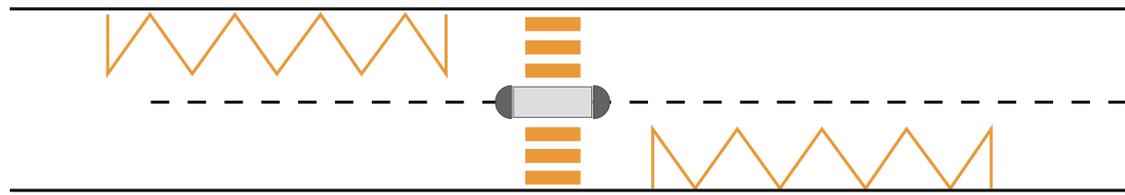
28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



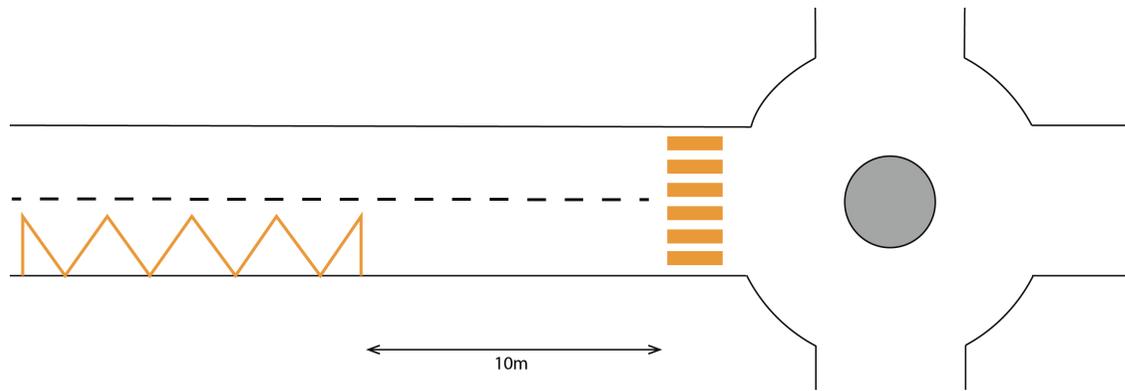
### Arrêt sur chaussée



dépassement possible



dépassement impossible



à proximité d'un carrefour

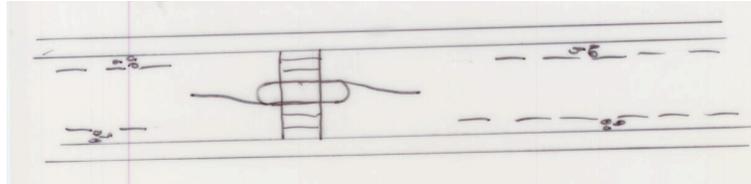
# Aménagements cyclables

## Continuité de la bande cyclable au droit d'un passage pour piéton

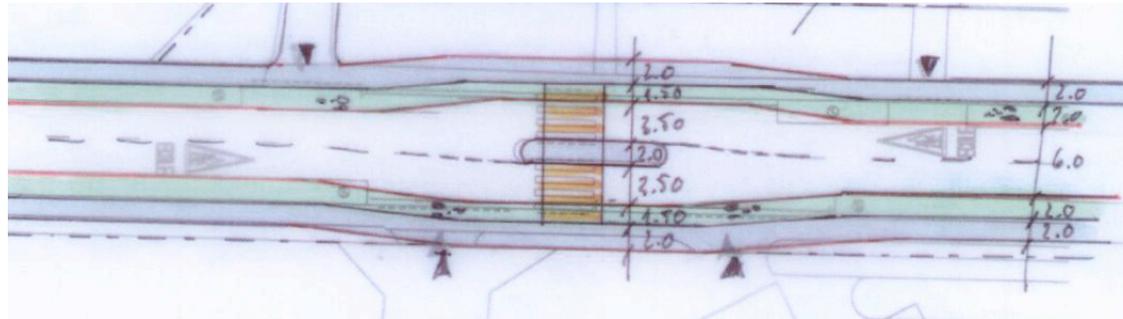
- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode
- Boite à outils**
- Fiches techniques par séquence

28000-N-0099-2 / PHG-VDS / 29.04.16

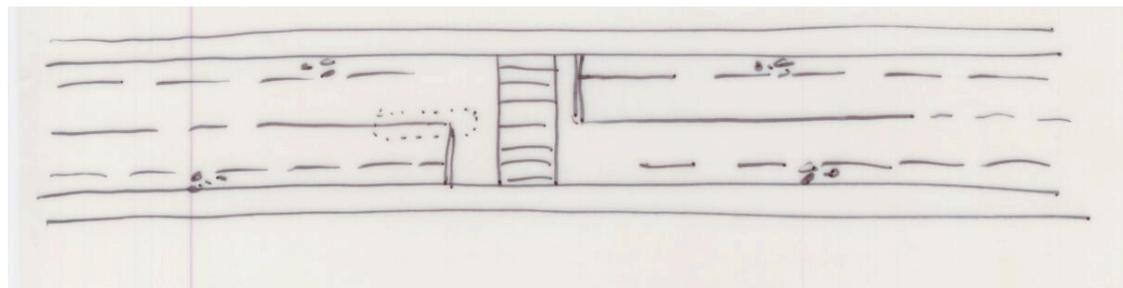
### Situation initiale :



### Principes à privilégier :



élargissement du domaine public



suppression de l'îlot / régulation du PP

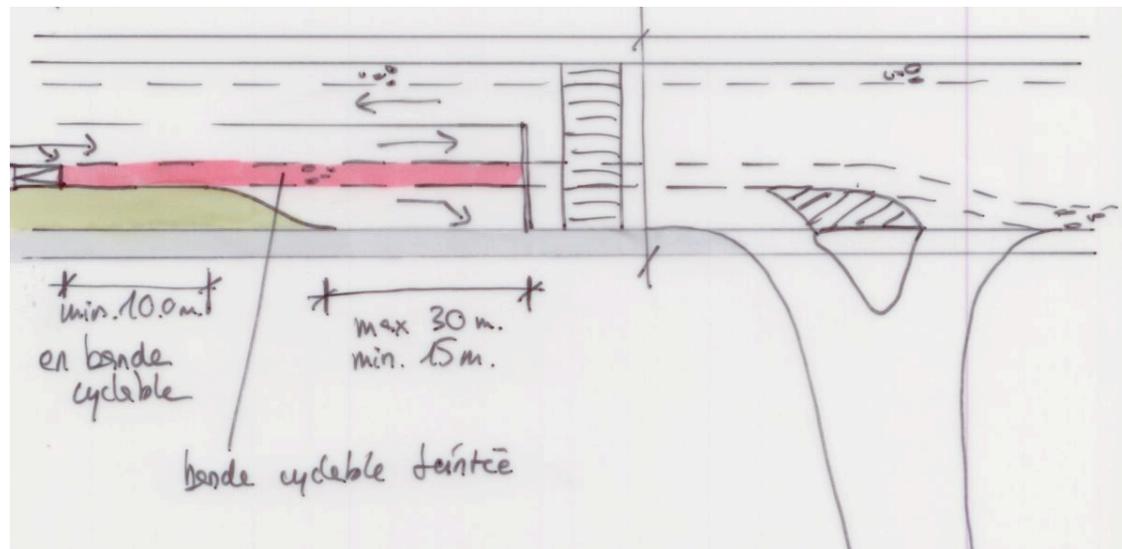


## Conduite des cycles en présence d'une présélection de tourner-à-droite

### Situation initiale :



### Principe à privilégier :



2800-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



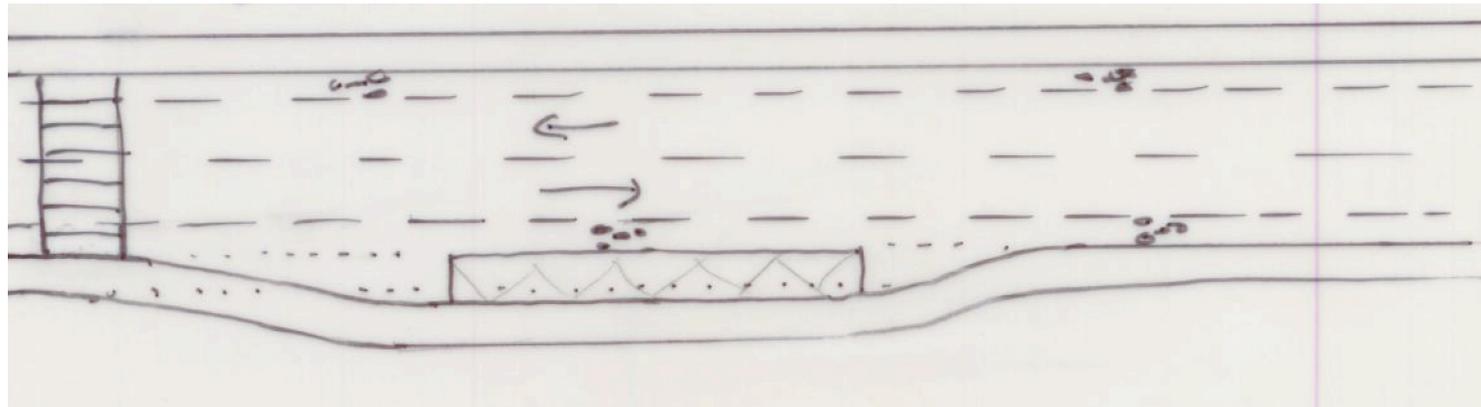
- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode
- Boîte à outils**
- Fiches techniques par séquence

## Conduite des cycles en présence d'un arrêt de bus en encoche :

### Situation initiale :



### Principe à privilégier :



28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



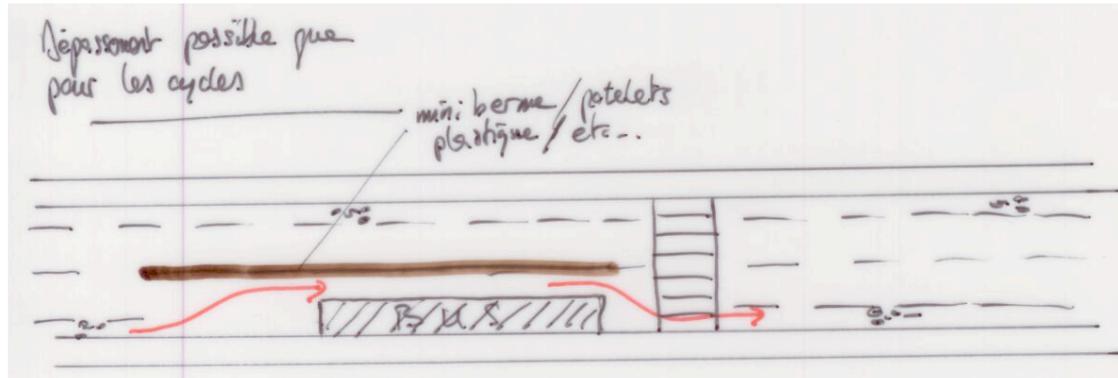
- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode
- Boîte à outils**
- Fiches techniques par séquence

## Conduite des cycles en présence d'un arrêt de bus sur chaussée

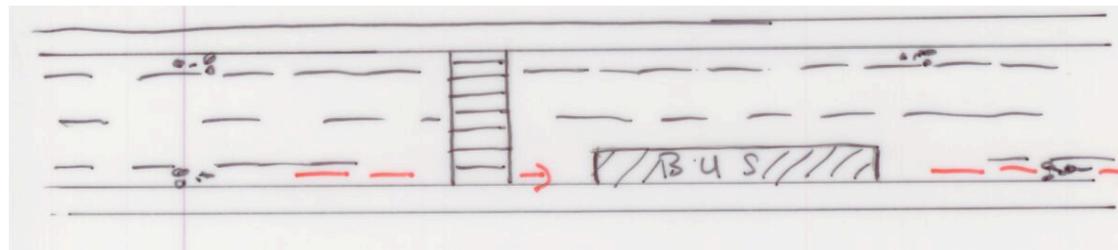
### Situation initiale :



### Principes à privilégier :



dépassement possible par les vélos



dépassement possible par les TIM

- Introduction
- Rencontres bilatérales
- Etat des aménagements
- Diagnostic
- Enjeux et objectifs
- Principes généraux
- Principes de fonctionnement par mode
- Boîte à outils**
- Fiches techniques par séquence

28001-N-009-Z / PHG-VDS / 29.04.16



**RR&A - Roland Ribi & Associés SA**  
Ingénieurs-conseils - Mobilité et urbanisme

SUISSE

Avenue de Sévelin 32B, 1004 Lausanne  
Rue de l'Ancien-Port 14, CP 34, 1211 Genève 21

Téléphone: +41 22 906 40 80 Téléfax: +41 22 906 40 81  
E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch

FRANCE

15, av. de la Paix, BP 30069, 67002 Strasbourg Cedex  
Téléphone: +33 390 41 28 10 Téléfax: +33 390 41 28 11  
E-mail: strasbourg@rra.fr Internet: www.rra.fr



**Lausanne**  
**Genève**  
**Strasbourg**

**HÜSLER & Associés**  
*Hüsler Bonani Graz architectes paysagistes*

**Hüsler & Associés Sàrl**  
Architectes paysagistes

Rue de l'Alé 30, 1003 Lausanne  
Téléphone: +41 21 321 28 70 Téléfax: +41 21 321 28 79  
E-mail: info@husler-associes.ch  
Internet: www.husler-associes.ch

# Rapport final - Cahier 2

## Fiches techniques

29 avril 2016



# Principes d'aménagement par séquence

28001-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16



Les fiches ci-après présentent, par commune et par séquence, une synthèse du diagnostic ainsi que des concepts et des images directrices pour le réaménagement de la RC780a.

Les éléments sont regroupés par commune afin que celles-ci retrouvent facilement les points importants sur leur territoire. Pour les séquences à cheval sur deux communes, les éléments de diagnostic et les principes généraux sont repris dans les fiches des deux communes.

Les communes sont traitées dans l'ordre d'avancement sur la RC780a de Saint-Saphorin à Villeneuve.

Un premier volet traite des propositions nécessaires pour assurer l'avancement des transports publics sur l'entier du tracé. Il contient une synthèse du diagnostic, les principes de priorisation retenus, puis quelques éléments de détail traités par commune.

Le second volet traite des séquences et aborde la problématique sous un angle multimodal. Les éléments sont présentés sur trois pages ou plus :

- La première page présente la synthèse du diagnostic pour l'ensemble de la séquence et pour la commune concernée.
- La deuxième page présente les principes de calibrage et de fonctionnement recommandés ainsi que des éléments de priorisation ou de coordination pour la séquence dans son entier, parfois pour une découpe en tronçons.
- La ou les pages suivantes présentent des éléments plus détaillés, par tronçons, une séquence pouvant être découpée en deux/trois tronçons ayant des caractéristiques géométriques différentes. Des coupes types et des esquisses de détail illustrent les aménagements recommandés pour ces tronçons. Ces éléments sont donnés à titre illustratifs, ils devront être consolidés par une étude de détail. Ils reprennent le cas échéant des projets en cours ou proposent des modifications de ces derniers.

## Ligne de transports publics – 201 (VMCV)

28001-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16



## Synthèse du diagnostic

RC780a  
Fonctionnement des transports publics

## Légende

- Tronçon à circulation difficile
- Problème de priorité/d'insertion
- Interfaces principales
- Ligne de bus 201
- Autre ligne de bus
- Arrêt très fréquenté
- Arrêt de bus
- Gare
- Débarcadère



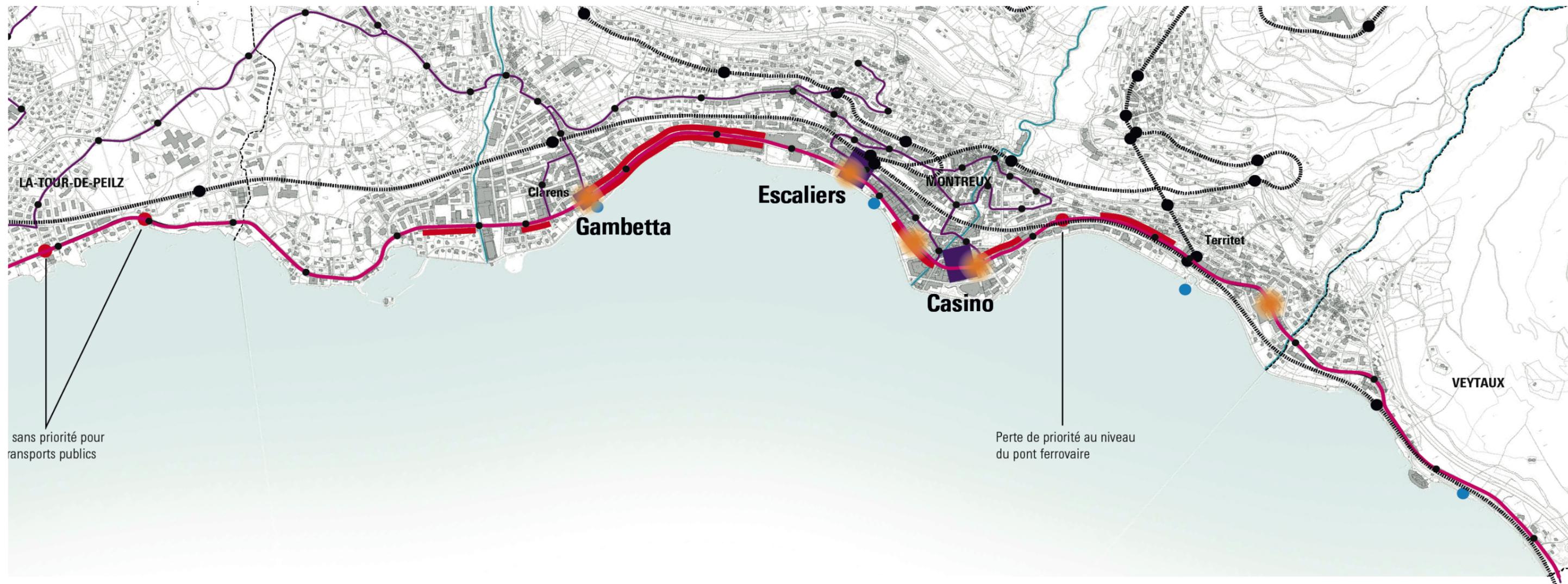
## Vevey :

- L'avancement des bus est gêné par le trafic entrant dans Vevey. La discontinuité de la voie bus ne permet pas une approche prioritaire à la place de la Gare. Les pertes de temps sont faibles mais ont un impact important sur le reste de l'itinéraire, car ayant lieu en début de course.
- L'interface de la Gare est peu lisible pour les usagers, les arrêts sont dispersés sur la place. La liaison, entre la gare et les arrêts TP les plus fréquentés, est coupée par la RC780a.
- Le tronçon Gare / Entre-deux-Ville dispose de nombreux arrêts proches les uns des autres qui pénalisent la vitesse commerciale sur ce secteur alors que les véhicules circulent pratiquement en site propre.

## La Tour-de-Peilz :

- En direction de Vevey l'avancement des bus est difficile en entrée de La Tour-de-Peilz, puis pour accéder au giratoire Entre-deux-Villes. L'aménagement du carrefour des Beaumes, notamment l'interruption de la voie bus avant le carrefour et l'obligation pour les TP de changer de voie de circulation, pénalise leur avancement.

## Synthèse du diagnostic

**Montreux :**

- Les vitesses commerciales sont très faibles en traversée de Clarens et de Montreux dans la direction de Villeneuve.
- Le carrefour Gambetta est le siège de remontées de files d'attente qui gênent la progression des bus dans les deux directions.
- Les voies bus permettent une priorisation des TP. Cependant, lors de leur réinsertion dans le trafic les TP perdent en général la priorité et donc du temps.
- L'interface entre la gare de Montreux et la ligne de bus n'est pas lisible pour les visiteurs.
- Les événements fréquents le long des quais de Montreux et leur attractivité génèrent des perturbations très importantes pour les TP.
- A travers Clarens et Montreux la distance entre arrêt est faible et implique des pertes de temps non négligeables.

## Fonctionnement proposé

### Définitions :

- › Voie bus : voie de circulation réservée aux transports publics. Elle permet en général un accès priorisé dans un carrefour ou une circulation facilitée des TP dans une zone à fort trafic.
- › Bypass : élément de signalisation lumineuse permettant de retenir le trafic TIM dans un secteur où le gabarit disponible permet la réalisation d'une voie réservée pour les TP. L'objectif est de retenir le trafic TIM afin de libérer l'axe en aval et faciliter l'avancement des TP. Cet élément peut également jouer le rôle de contrôle d'accès.

### Principes généraux :

Les principes de fonctionnement généraux pour les transports publics sont décrits en page 82 à 85. Pour rappel, les éléments suivants sont recommandés :

- › contrôle des flux de trafic accédant à la RC 780a depuis les axes perpendiculaires principaux. Ce contrôle des flux doit se faire en amont des zones habitées.
- › contrôle des flux de trafic à travers les localités afin de garantir la fluidité du trafic et l'avancement des TP par un système de bypass.
- › réalisation de voies bus avec un bypass lorsque le gabarit le permet.
- › dans les zones critiques, suppression des possibilités de dépassement des bus à l'arrêt afin d'utiliser l'entier du potentiel de fluidification offert par les bypass en amont.
- › uniformisation du matériel de détection des bus et des systèmes de régulation sur l'entier de l'axe afin de faciliter la priorisation des TP.
- › dans certains secteurs, réorganisation des arrêts de bus dans l'optique de supprimer un arrêt afin de fluidifier la circulation des bus.

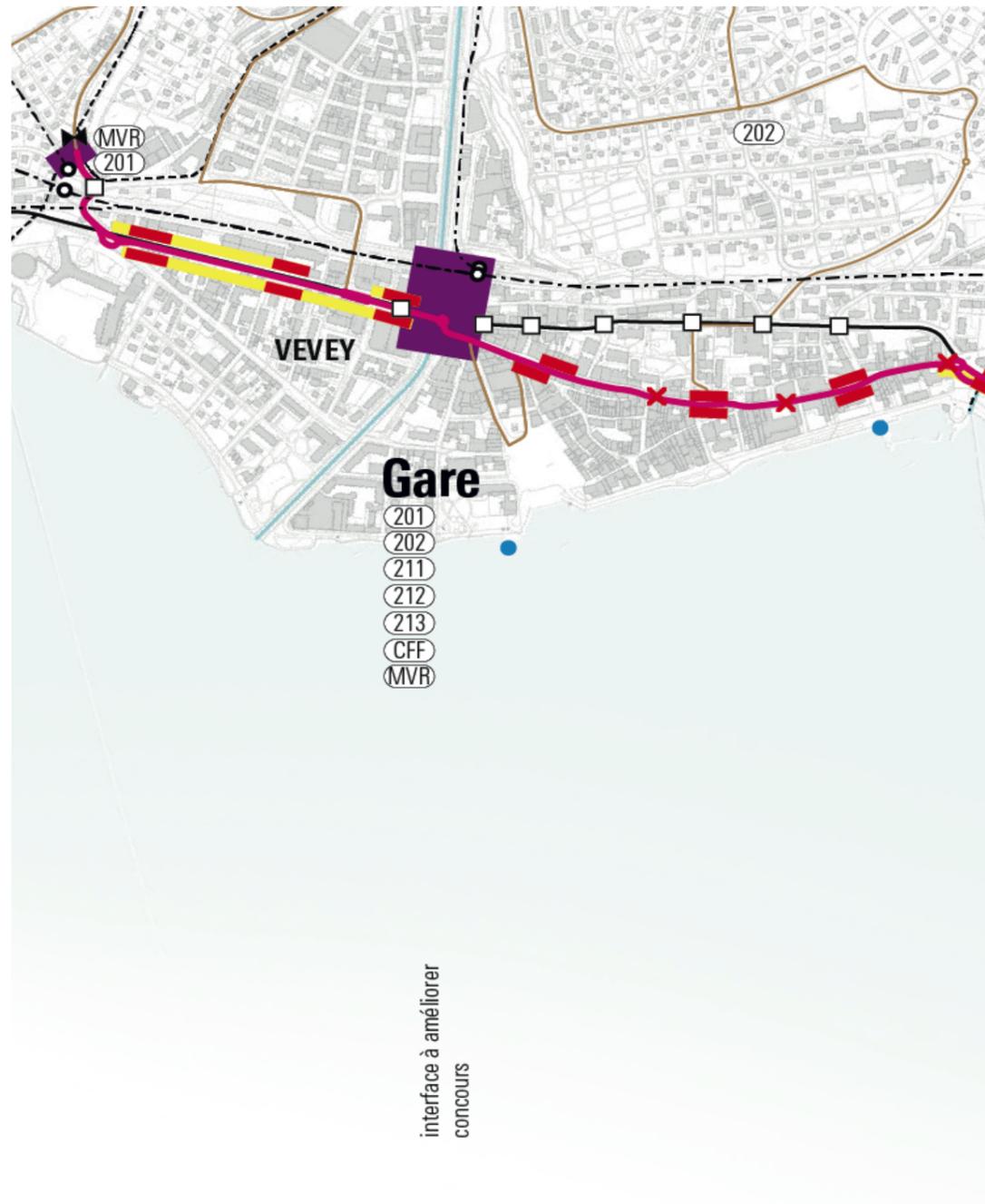
Les planches ci-après reprennent par commune les études à mener ou les aménagements à mettre en place en faveur des TP.

## Vevey

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Transports public

## Légende

- Ligne de chemin de fer
  - Gares
  - Ligne de bus 201
  - Ligne de bus transversales
  - Débarcadères CGN
  - Interfaces principales
- 
- Voies bus
  - Carrefour à feux
  - ⊗ Bypass
  - Carrefour à priorité TP
  - Arrêt sur chaussée
  - Arrêt en encoche
  - × Arrêt de bus supprimé ou déplacé



## Tronçon Funiculaire – Gare

**Sur ce tronçon, les TP sont généralement favorisés par la mise à disposition de voies bus**

- Mise en place d'un contrôle d'accès sur la route de Châtel-St-Denis afin de retenir le trafic et faciliter l'accès au giratoire des Bergères.
- Direction Villeneuve : assurer la continuité de la voie bus jusqu'à la place de la Gare par des modifications du marquage dans le secteur Coindet.
- Place de la Gare : dans le cadre du concours de réaménagement de la place de la Gare, amélioration de l'interface TP.
- Place de la Gare : garantir une insertion prioritaire des TP depuis la rue de Lausanne vers l'avenue Général Guisan.
- Réalisation d'arrêts sur chaussée afin de faciliter la réinsertion des véhicules dans le trafic.

## Tronçon Gare – Entre-deux-Villes

**Sur ce tronçon, les TP sont généralement favorisés par une circulation sur un axe à faible trafic ou en site propre.**

- Poursuite de la mise en place du plan directeur des circulations afin de favoriser les TP et les MD sur ce tronçon.
- Réorganisation des arrêts TP dans l'optique d'étendre les distances entre arrêts, de mieux les répartir sur l'axe et d'en supprimer un afin d'améliorer la vitesse commerciale.

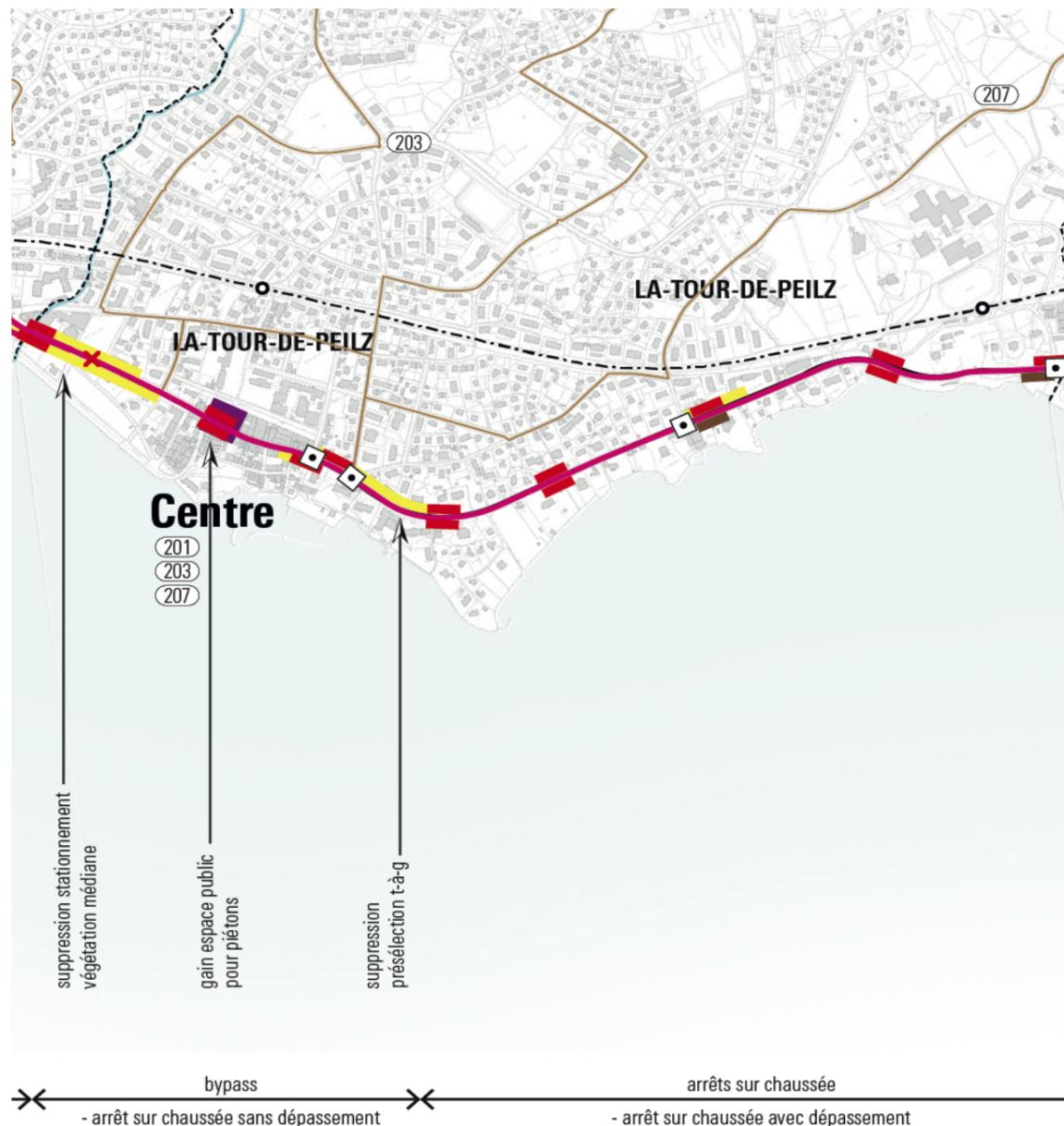
## La Tour-de-Peilz

## RC780a

Principe de fonctionnement  
Transports public

## Légende

- Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Ligne de bus transversales
- Débarcadères CGN
- Interfaces principales
- Voies bus
- Carrefour à feux
- ⊗ Bypass
- Carrefour à priorité TP
- Arrêt sur chaussée
- Arrêt en encoche
- ✕ Arrêt de bus supprimé ou déplacé



## Centre

Sur ce tronçon, les TP sont favorisés par un système de bypass leur permettant de passer devant le trafic motorisé.

- Réalisation de voies bus du carrefour d'Entre-deux-Villes à l'entrée de La Tour-de-Peilz dans les deux directions.
- Mise en place d'un bypass en lien avec une traversée piétonne sécurisée pour favoriser les TP au droit de l'avenue des Alpes (gabarit réduit par la présence d'un bâtiment).
- Suppression de l'arrêt Roussy, suite à la réorganisation des arrêts sur Vevey et au déplacement de l'arrêt Entre-deux-Villes en face des bâtiments Nestlé.

## Tronçon Beaumes – Burier

Sur ce tronçon, la circulation est généralement fluide. Les arrêts en général sur chaussée permettent une réinsertion aisée dans le trafic.

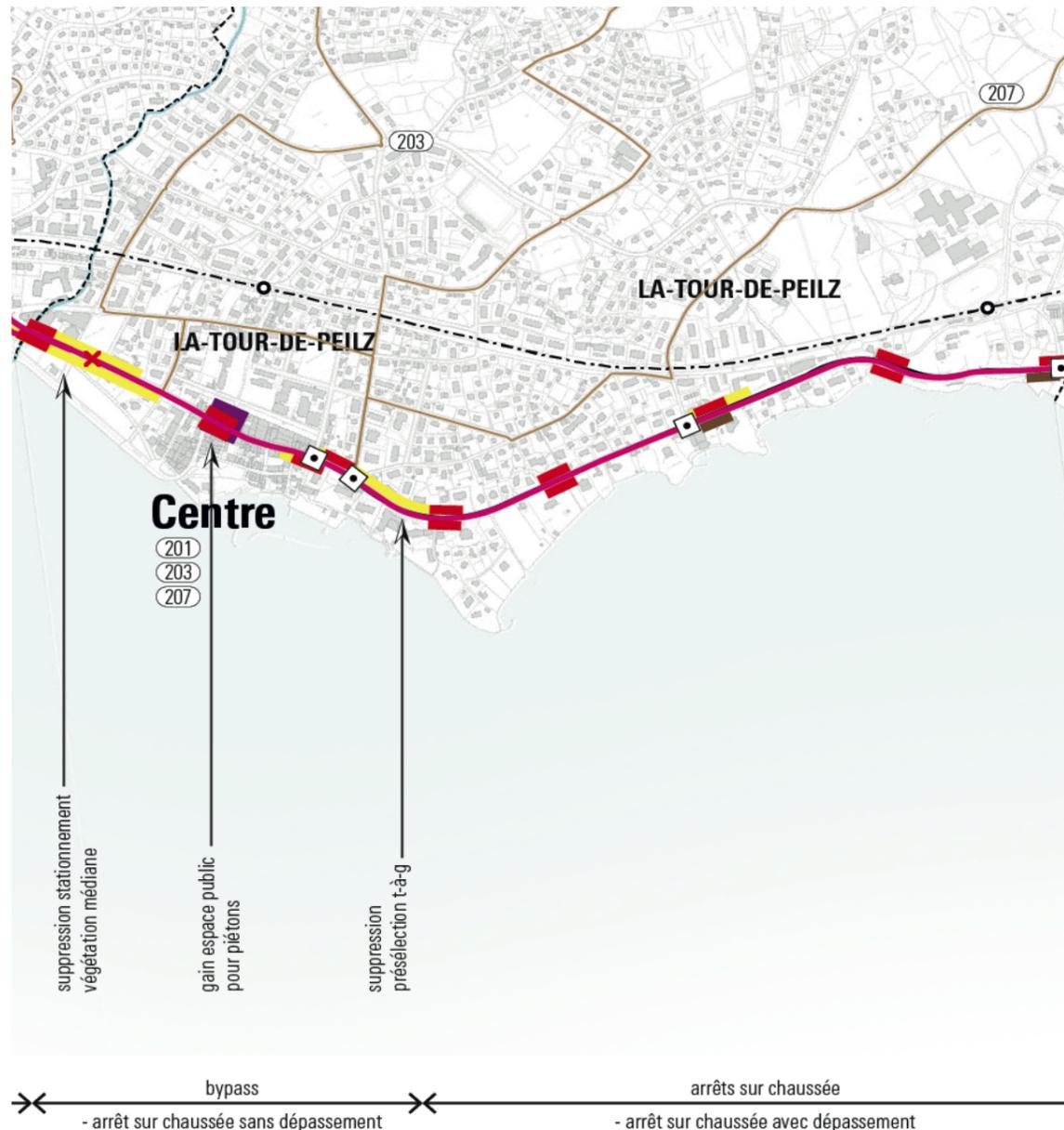
- Carrefours Beaumes et Terreaux : modification des marquages de fin de voie bus afin de garantir la priorité des TP lors du rabattement des véhicules TIM dans la voie de droite.
- Carrefours Beaumes et Terreaux : utilisation du vert pour le tourne-à-droite pour favoriser l'avancement des TP en direction de Vevey.
- Arrêts Chailly et Burier : utilisation du carrefour à feu comme contrôle d'accès en direction de Montreux. Après le passage du bus, mise au rouge pendant que le bus est à l'arrêt, ce qui permet de libérer l'axe devant le bus et faciliter son avancement.

## La Tour-de-Peilz

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Transports public

## Légende

- Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Ligne de bus transversales
- Débarcadères CGN
- Interfaces principales
- Voies bus
- Carrefour à feux
- ⊗ Bypass
- Carrefour à priorité TP
- Arrêt sur chaussée
- Arrêt en encoche
- ✗ Arrêt de bus supprimé ou déplacé



## Centre

**Sur ce tronçon, les TP sont favorisés par un système de bypass leur permettant de passer devant le trafic motorisé.**

- Réalisation de voies bus du carrefour d'Entre-deux-Villes à l'entrée de La Tour-de-Peilz dans les deux directions.
- Mise en place d'un bypass en lien avec une traversée piétonne sécurisée pour favoriser les TP au droit de l'avenue des Alpes (gabarit réduit par la présence d'un bâtiment).
- Suppression de l'arrêt Roussy, suite à la réorganisation des arrêts sur Vevey et au déplacement de l'arrêt Entre-deux-Villes en face des bâtiments Nestlé.

## Tronçon Beaumes – Burier

**Sur ce tronçon, la circulation est généralement fluide. Les arrêts en général sur chaussée permettent une réinsertion aisée dans le trafic.**

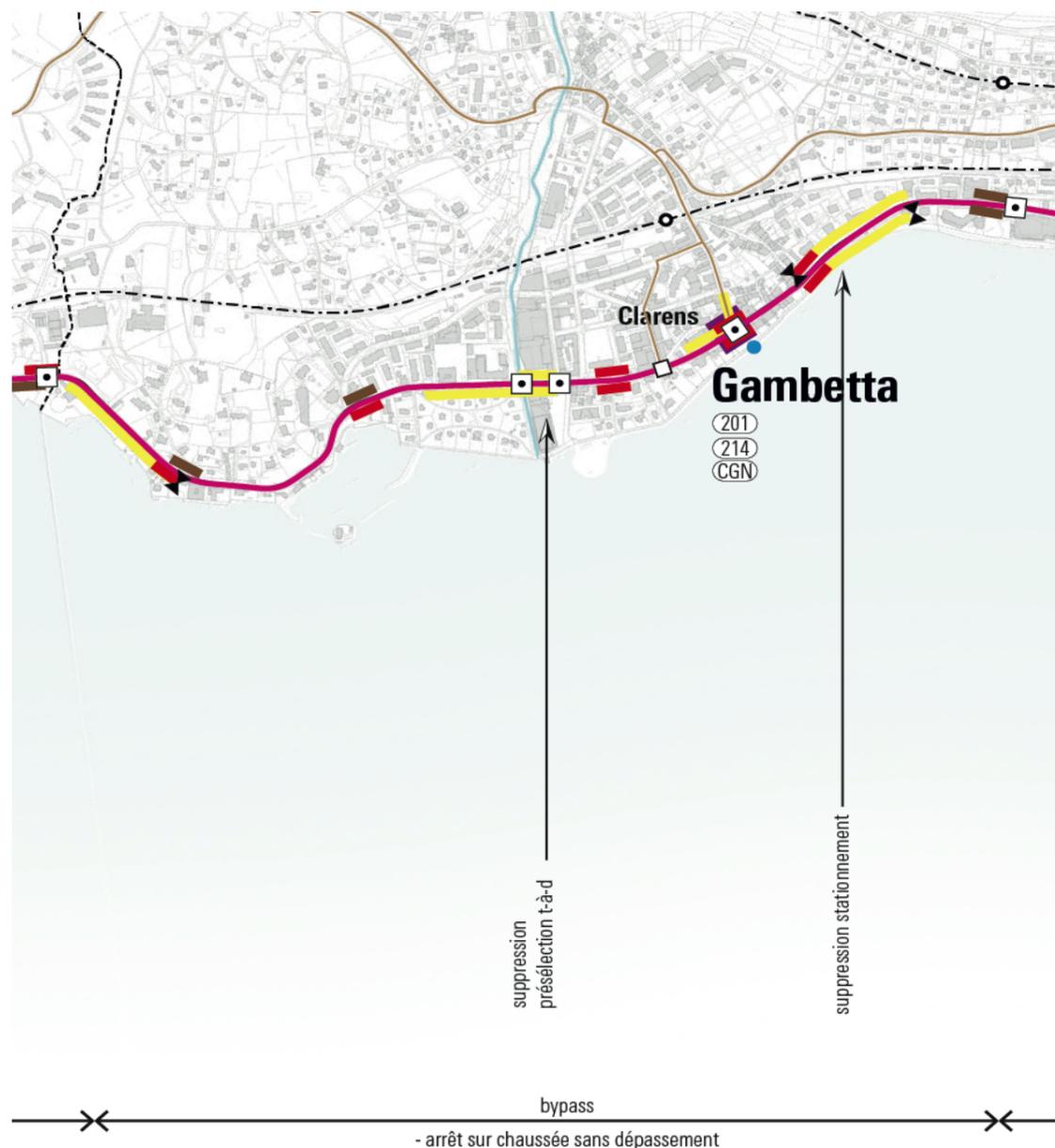
- Carrefours Beaumes et Terreaux : modification des marquages de fin de voie bus afin de garantir la priorité des TP lors du rabattement des véhicules TIM dans la voie de droite.
- Carrefours Beaumes et Terreaux : utilisation du vert pour le tourne-à-droite pour favoriser l'avancement des TP en direction de Vevey.
- Arrêts Chailly et Burier : utilisation du carrefour à feu comme contrôle d'accès en direction de Montreux. Après la passage du bus, le feu passe au rouge pendant que le bus est à l'arrêt, cela permet de libérer l'axe devant le bus et faciliter son avancement.

## Montreux (Clarens)

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Transports public

## Légende

- Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Ligne de bus transversales
- Débarcadères CGN
- Interfaces principales
- Voies bus
- Carrefour à feux
- ⊗ Bypass
- ◻ Carrefour à priorité TP
- Arrêt sur chaussée
- Arrêt en encoche
- ✗ Arrêt de bus supprimé ou déplacé



## Tronçon Burier - Vernex

Sur ce tronçon, les TP sont favorisés par un système mixte de bypass leur permettant de passer devant le trafic motorisé, d'arrêts sur chaussée facilitant leur réinsertion dans le trafic et de voies bus.

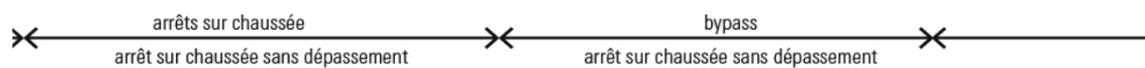
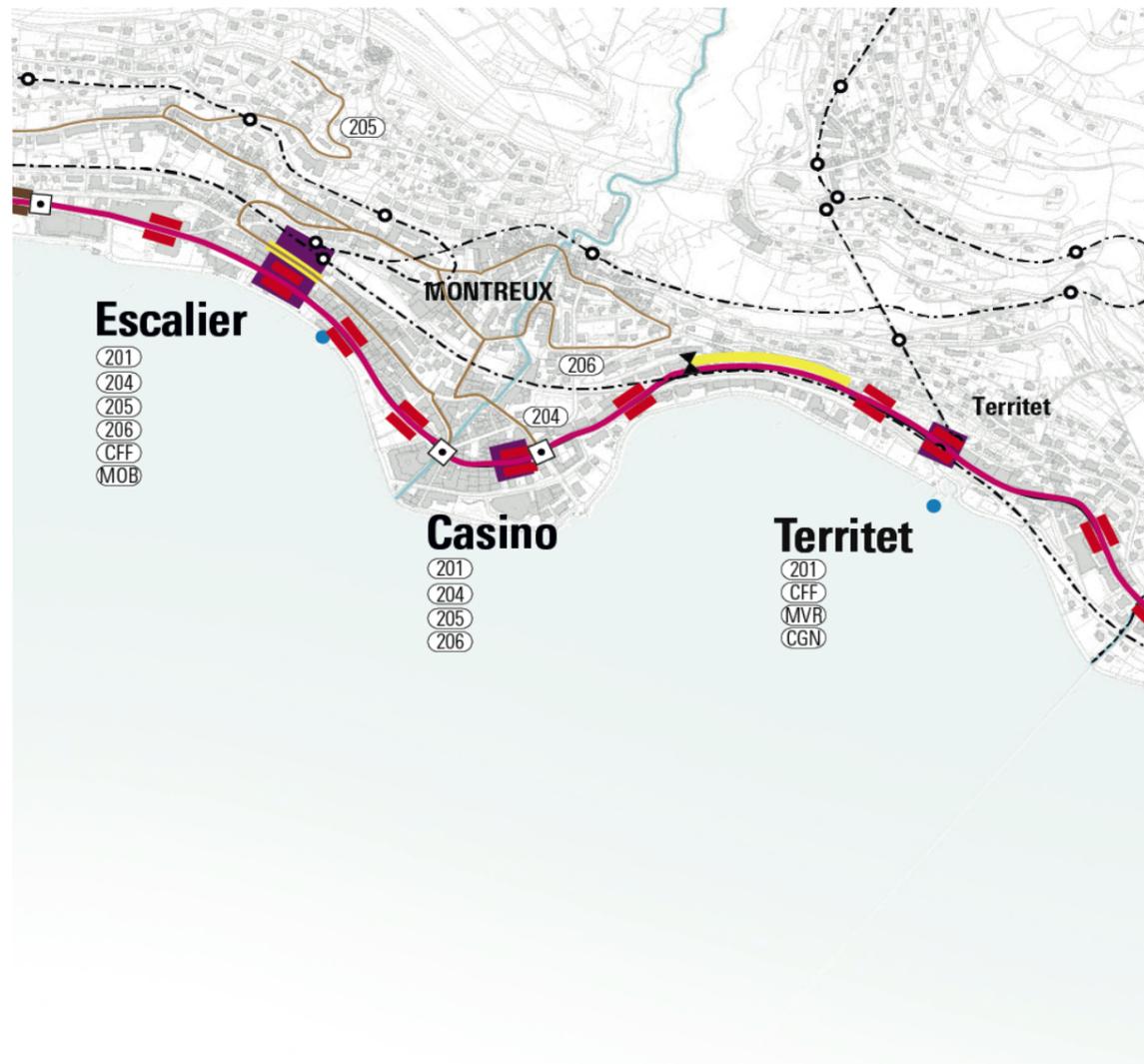
- Mise en place d'un bypass à St-Georges afin de stocker des véhicules le long de la voie bus en cas de forte affluence direction Montreux.
- Réaménagement de l'arrêt Basset sur voirie direction Clarens.
- Utilisation des carrefours Gambetta et Port comme bypass et contrôle d'accès.
- Mise en place d'une voie bus et d'un bypass entre l'arrêt « rue du Port » et « Vernex » direction Montreux.
- Utilisation du carrefour avec l'avenue des Alpes pour favoriser les TP.

## Montreux

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Transports public

## Légende

- Ligne de chemin de fer
- Gares
- Ligne de bus 201
- Ligne de bus transversales
- Débarcadères CGN
- Interfaces principales
- Voies bus
- Carrefour à feux
- ⊗ Bypass
- Carrefour à priorité TP
- Arrêt sur chaussée
- Arrêt en encoche
- × Arrêt de bus supprimé ou déplacé



## Tronçon Vernex – Marché

Sur ce tronçon, les TP sont favorisés par des arrêts sur chaussée sans dépassement.

- Mise en place d'arrêt sur chaussée pour tous les arrêts. L'aménagement doit dissuader le dépassement des bus. L'objectif est que les bus fixent la vitesse d'avancement sur ce tronçon.

## Tronçon Marché – Bon-Port

Sur ce tronçon, les gabarits très étroits ne permettent aucune mesure en faveur des TP.

- Le système de régulation des carrefours Paix et Nestlé doit permettre de donner la priorité au TP lors de leur passage.

## Tronçon Bon-Port - Bonivard

Sur ce tronçon, la circulation est généralement fluide. Un bypass permet de prioriser l'entrée des TP dans Montreux.

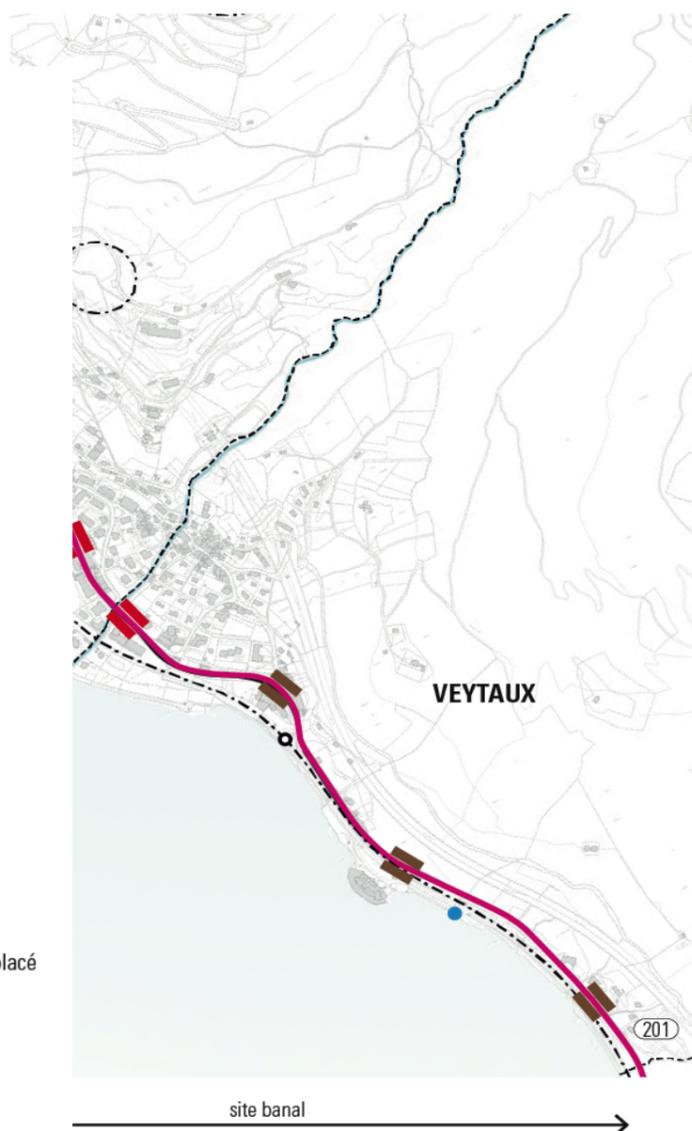
- Mise en place d'un bypass au droit du pont CFF et prolongement de la voie bus en direction du Territet. Ce bypass doit permettre de réguler les flux de trafic à travers Montreux et ainsi empêcher les encombrements.
- Réaménagement de l'arrêt « L'Eaudine » en arrêt sur chaussée, sans dépassement. Facilite la réinsertion des TP dans le trafic et permet une requalification des espaces publics dans le centre de Territet.

## Veytaux

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Transports public

## Légende

- Ligne de chemin de fer
  - Gares
  - Ligne de bus 201
  - Ligne de bus transversales
  - Débarcadères CGN
  - Interfaces principales
- 
- Voies bus
  - Carrefour à feux
  - Bypass
  - Carrefour à priorité TP
  - Arrêt sur chaussée
  - Arrêt en encoche
  - Arrêt de bus supprimé ou déplacé



## Tronçon Bonnivard – Grandchamp

Sur ce tronçon, la circulation est généralement fluide.

- Les arrêts de bus sont maintenus en encoche.
- Sécurisation des traversées piétonnes au droit des arrêts de bus
- Réaménagement de la RC780a et des espaces publics en lien avec le château de Chillon.
- Prévoir un espace de rebroussement pour les bus au niveau du Château de Chillon.

# Aménagements des séquences

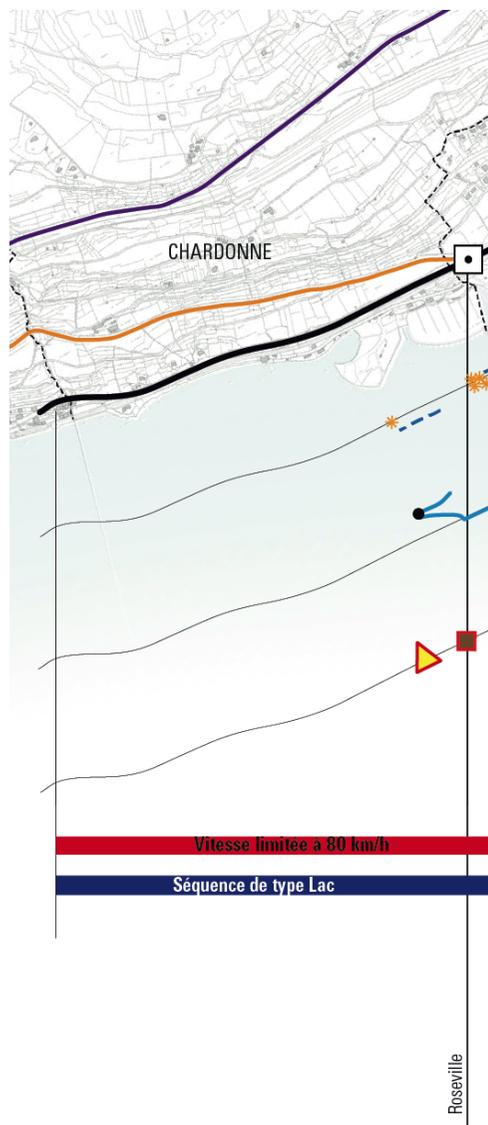
28001-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Lac

## Tronçon St-Saphorin – Roseville

- Tronçon routier hors localité, vitesse limitée à 80km/h. Les voies de circulation sont très larges. Les besoins en transversalités piétonnes sont inexistantes à l'exception du carrefour Roseville (accès au port – cf. séquence Corseaux).
- Pas de circulation de transports publics sur ce tronçon.

## Projets - attentes

- Déficit en stationnement en lien avec le port, volonté de la commune d'y remédier.
- Réalisation d'une passerelle piétonne sur les voies CFF, d'une nouvelle traversée piétonne de la RC780a et d'un cheminement à travers le vignoble dans le cadre du chemin des Rives (St-Saphorin – port de la Pichette).

## A améliorer :

- Réduction des largeurs de chaussées afin de contrôler les vitesses
- Sécurisation des vélos longitudinalement
- Valorisation des espaces libres
- Réalisation d'un nouveau passage pour piéton en lien avec le projet de passerelle piétonne au droit du carrefour de Roseville



## Principe de fonctionnement – calibrage recommandé

## RC780a

## Principe de fonctionnement

## Calibrage

## PLAN D'ENSEMBLE

	RC780A
	Ligne de bus 201
	limite communales
	itinéraires SuisseMobile

## TYPE DE SEQUENCE

	séquence Cœur de ville
	séquence Entre-ville
	séquence Jardin
	séquence Lac

## CARREFOURS

	giratoire
	carrefour à feu
	carrefour non régulé
	feu piéton

## CALIBRAGE

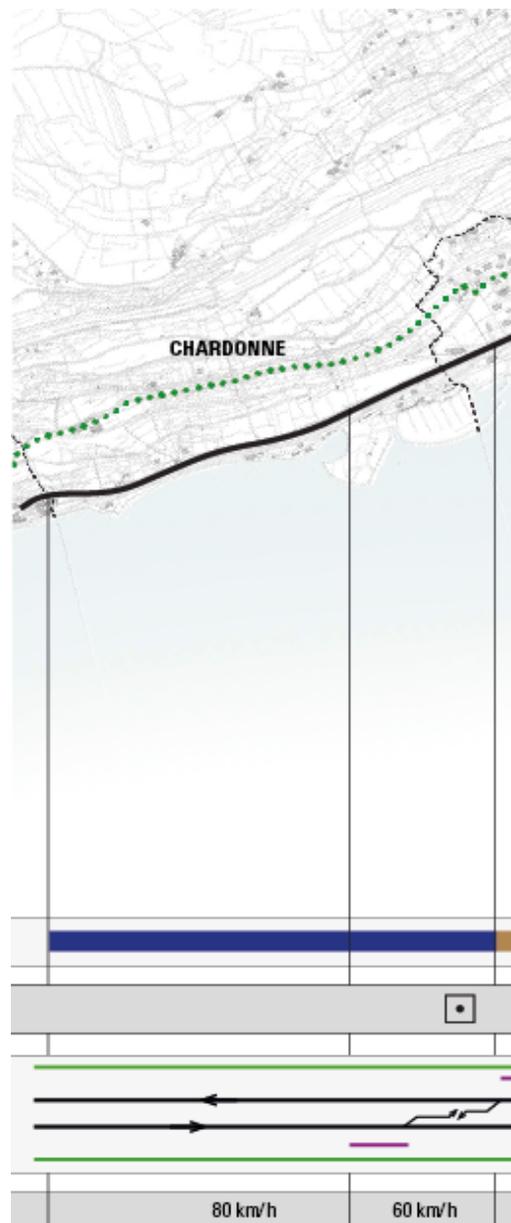
	TIM
	voie de circulation
	présélection
	stationnement longitudinal
	TP
	voie bus
	feux à priorité bus
	Vélos
	piste cyclable
	bande cyclable
	TOUS MODES
	cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet



## Coordination – priorisation :

- Travaux à coordonner avec la réfection du revêtement par le canton
- Etude détaillée du réaménagement du carrefour de Roseville.
- Travaux à coordonner avec la commune de Corseaux (carrefour de Roseville)
- Les éléments en lien avec la liaison piétonne peuvent être réservés en attente de la réalisation de la passerelle.
- Réalisation d'une expertise pour la réduction des vitesses limites

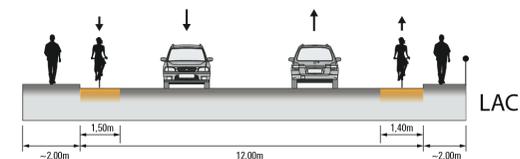
## Principes d'aménagement

- Voies de circulation : 2 x 3.5 m + pistes cyclables (ou bandes)
- Réduction de la vitesse limite à 60 km/h à l'approche du carrefour de Roseville (dès le secteur avec stationnement)
- Requalification de l'axe afin de marquer l'entrée dans un secteur plus urbain par la mise en place d'une bordure végétale de séparation des modes doux de la chaussée, côté lac.
- Utilisation de l'espace libéré pour mettre en place du stationnement longitudinal à proximité du port.
- Réorganisation du carrefour de Roseville avec réduction du gabarit routier et maintien de la possibilité de ½ tour.
- Réalisation d'une nouvelle traversée piétonne dans le prolongement de la passerelle piétonne sur le chemin de fer, sécurisation par le déplacement des lignes d'arrêts des feux de signalisation.
- Pour des questions de sécurité et de réduction visuelle du gabarit routier, une piste cyclable est préférable à une bande. La transition avec la bande en entrée de St-Saphorin peut se faire par un alignement et un abaissement progressif de la bordure vers la ligne jaune de la bande.

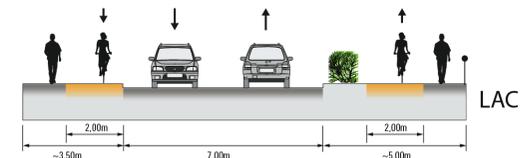
## Carrefour de Roseville – esquisse illustrative



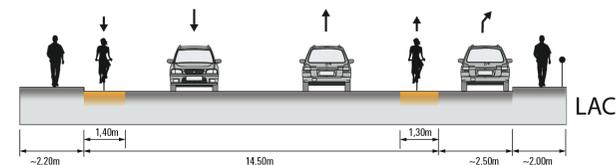
## Route de Lausanne - existant



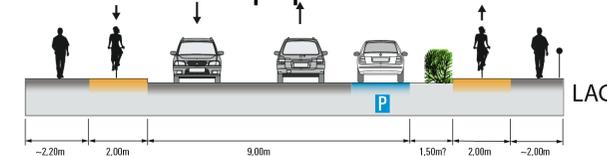
## Route de Lausanne - proposition



## Secteur Roseville - existant



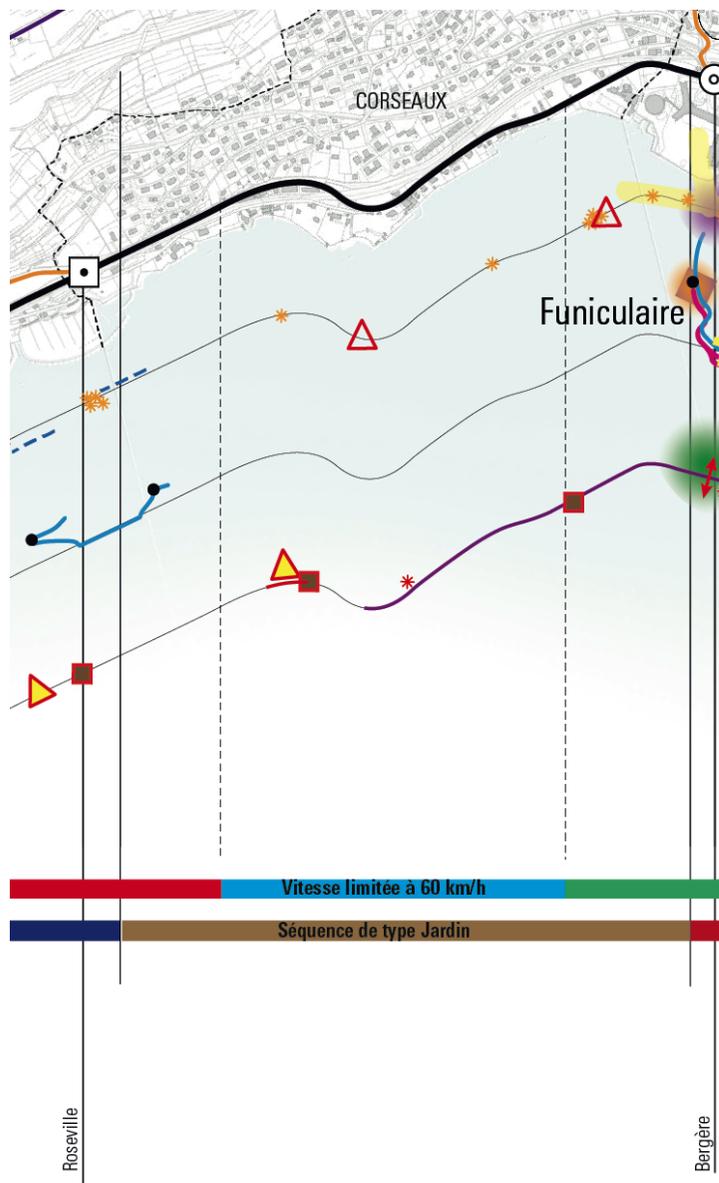
## Secteur Roseville - proposition



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Jardin

## Tronçon Roseville – pont CFF :

- Vitesse limitée à 80km/h, 60km/h dès l'entrée de localité, puis 50km/h dès la plage de Corseaux
- Chaussée très large favorisant des vitesses excessives
- Accès privés et chemins latéraux dans la section en localité
- La ligne de transports publics 211 circule sur un petit tronçon sans s'y arrêter
- Bandes cyclables existantes mais discontinues, parfois étroites
- Conflits piétons / stationnement sur les trottoirs
- Besoins en transversalité piétonne faible, existence d'un passage sous la chaussée au droit du chemin des Cornalles, peu utilisé, les usagers préférant prendre le risque de traverser la chaussée.

## Tronçon pont CFF – Bergère :

- Vitesse limitée à 60km/h, puis 50km/h dès la plage de Corseaux
- Pas de transports publics
- Réduction du gabarit disponible après le pont CFF
- Accès privés fréquents
- Bandes cyclables existantes
- Conflits piétons / stationnement sur les trottoirs
- Besoins en transversalité piétonne faible, existence d'un passage sous les voies CFF, aboutissant sur la chaussée – traversée obligatoire due à l'absence de cheminement piéton au nord de la chaussée

## Projets - attentes

- Surélévation et élargissement du pont CFF (gabarit en projet : 2 voies+2 bandes cyclables+2 trottoirs)
- PPA Corseaux Parc à l'étude impliquant une densification du secteur (entrée Vevey), la réalisation de nouveaux accès et une transversalité piétonne plus importante à terme.
- Réalisation d'un P+Marche en collaboration avec Vevey.

## A améliorer :

- Réduction des vitesses de circulation
- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Traversée piétonne au droit du chemin des Cornalles
- Traversée piétonne en lien avec les sous-voies CFF
- Accès à la RC - suppression des voies d'accélération
- Stationnement à proximité de Roseville et de la Villa Le Corbusier (place car)



**Principe de fonctionnement – calibrage recommandé****RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
*Calibrage***PLAN D'ENSEMBLE**

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

**TYPE DE SEQUENCE**

-  séquence Cœur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

**CARREFOURS**

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

**CALIBRAGE**

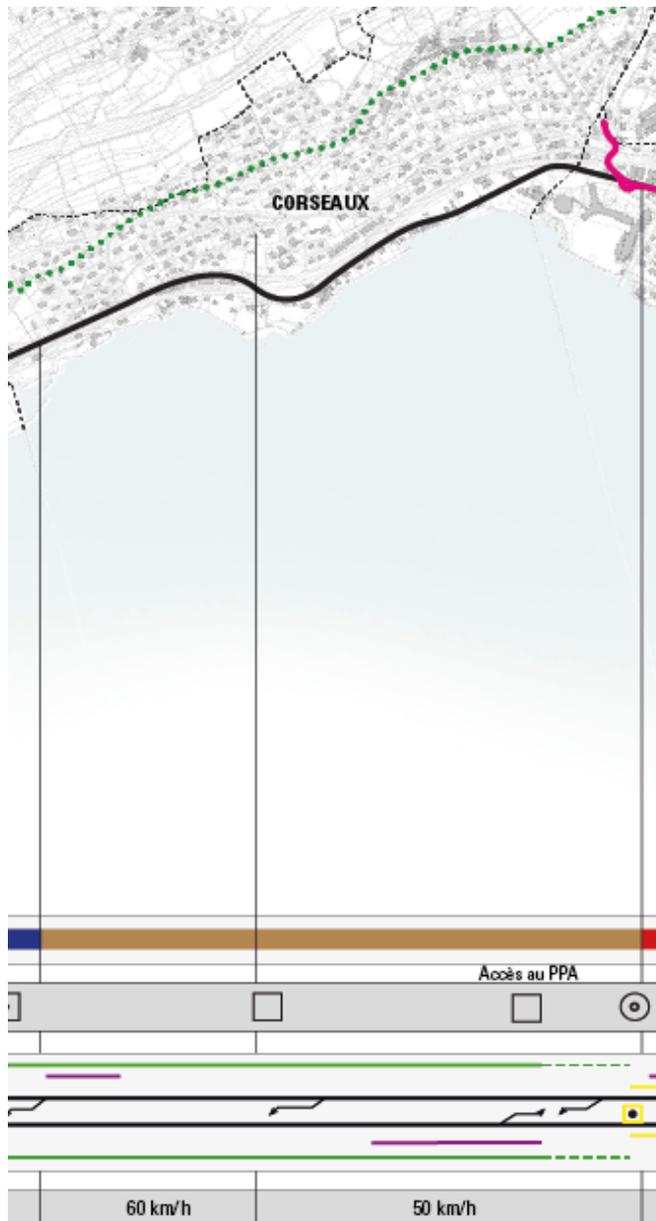
- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet

**Coordination – priorisation :**

- Travaux à coordonner avec la réfection du revêtement par le canton
- Etude détaillée du réaménagement du carrefour de Roseville.
- Travaux à coordonner avec la commune de Chardonne (carrefour de Roseville)
- La continuité entre liaison piétonne du PPA Corseaux Parc et la traversée de la RC780a doit être assurée.
- Réaménagement du carrefour d'accès au PPA Corseaux Parc et à la plage doit être coordonné avec la réalisation du PPA.
- Projet de réaménagement de l'axe dans le secteur du PPA à réaliser, accompagné d'une étude de trafic justifiant les accès et le P+M.
- La suppression du stationnement ne pourra être réalisée qu'une fois le P+M mis en œuvre.

# Corseaux : Jardin

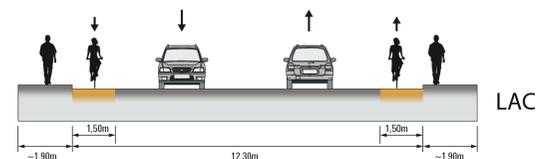
## Principes d'aménagement : tronçon Roseville – pont CFF

- Réduction des largeurs de chaussée à 2 x 3.5m
- Réduction de la vitesse de circulation à 60 km/h dès le carrefour Roseville
- Réaménagement du carrefour de Roseville, suppression des voies d'accélération
- Réalisation de trottoirs mixtes avec marquage de la piste cyclable
- Assurer la continuité de la piste cyclable dans les carrefours (Roseville – Cornalles-Crottaz) (cf. boîte à outils)
- Sécurisation d'une traversée piétonne à niveau (Cornalles)
- Renforcer le caractère vert de la séquence par la plantation 1 à 2 solitaires

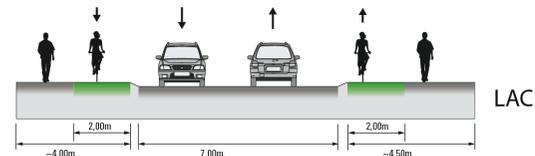
### Carrefour de Roseville - esquisse illustrative



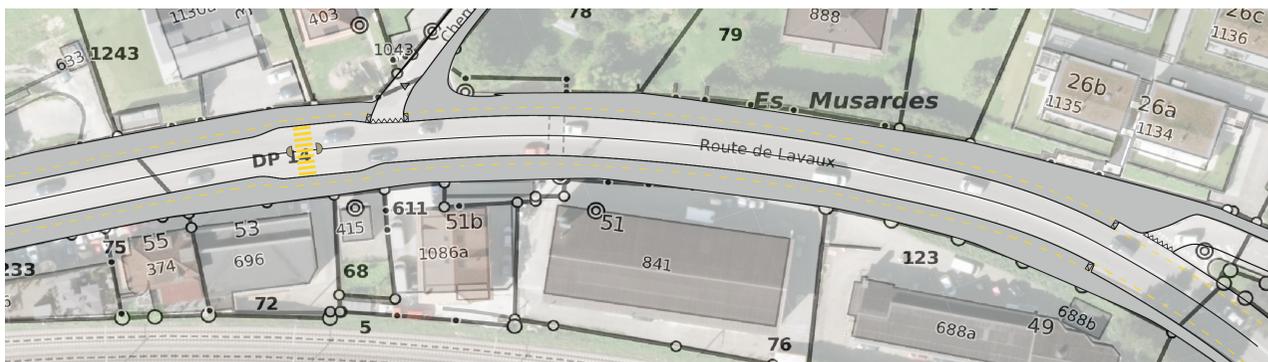
### Route de Lavaux (garage Donati) - existant



### Route de Lavaux (garage Donati) - proposition



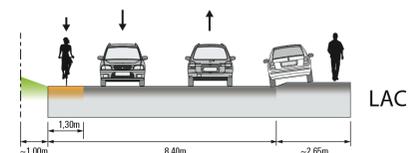
### Secteur Cornalles – Crottaz – esquisse illustrative



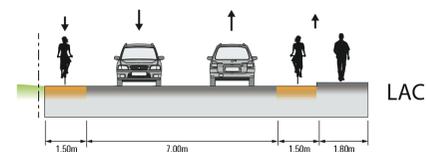
## Principes d'aménagement : tronçon pont CFF – Corseaux plage

- Réduction de la vitesse de circulation à 50 km/h dès le passage sur les voies CFF
- Réduction des largeurs de chaussée à 2 x 3.5m + piste cyclable et bande ou voie centrale banalisée si gabarit insuffisant.
- Réaménagement du carrefour de la Paix afin d'améliorer les visibilité
- Marquage continu de la piste cyclable dans le carrefour
- Aménagement d'une traversée piétonne assurant la liaison entre le quartier de la Crottaz et le plage de Corseaux. Sa position doit être étudiée en lien avec le cheminement piétonnier du PPA Corseaux Parc
- Aménagement d'une traversée piétonne entre le PPA Corseaux Parc et la plage de Corseaux au droit du P+M
- Suppression du stationnement longitudinal entre la Villa Le Corbusier et la plage, reporté dans le P+M (une place car peut être conservée)
- Valorisation des espaces publics devant la piscine
- Accès au PPA :
  - Accès est au PPA - P+M : un aménagement commun à l'accès au parking de la plage avec mise en place d'une bande médiane est recommandé (cf. esquisse ci-dessous)
  - Accès ouest au PPA ouest : la réalisation d'une mini-présélection et d'un passage pour piétons protégé par un îlot est recommandé.

## Route de Lavaux (Villa Le Corbusier) - existant



## Route de Lavaux (Villa Le Corbusier) - proposition



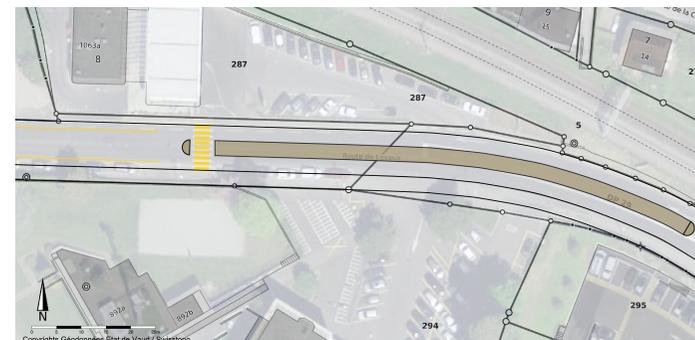
## Carrefour de la Paix (esquisse illustrative)



## Accès PPA/liaison piétonne (esquisse illustrative)



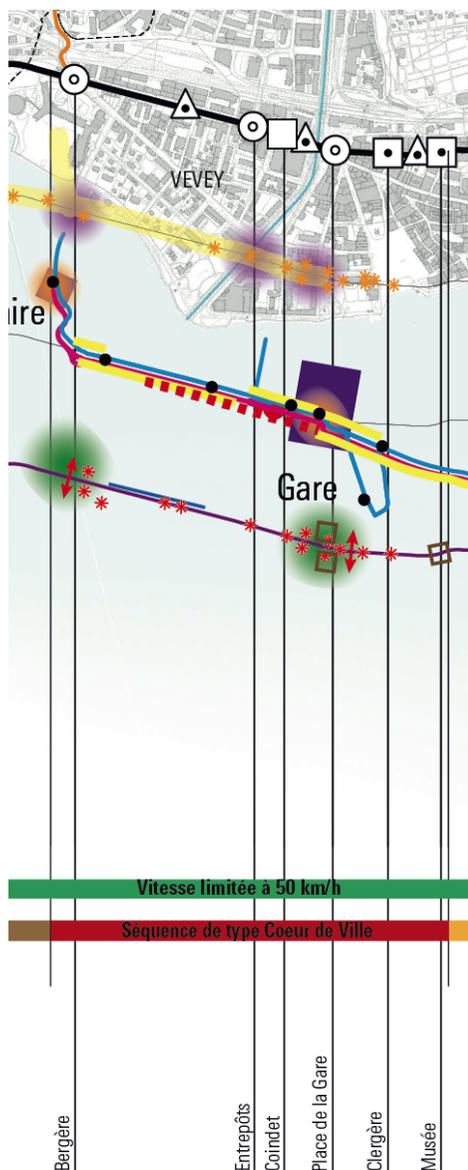
## Accès PPA et plage (esquisse illustrative)



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Cœur de ville

## Tronçon Bergère - Gare

Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h

Accès latéraux, stationnement latéral, carrefours régulés et giratoires

Chaussée standard + voie bus

Insertion des TP dans le giratoire des Bergères est difficile depuis la route de Châtel.

Voies bus discontinues, plusieurs accidents impliquant un bus dans le carrefour Coindet, les VMCV signalent également de nombreux freinages d'urgence ou accrochages non-déclarés

Interface de la Gare éclatée

Aménagements cyclables discontinus

Besoins en transversalité piétonne forte

Le secteur de la place de la Gare est le siège de nombreux accidents impliquant un piéton ou un cycle

## Projets :

Concours pour le réaménagement de la place de la Gare

Fermeture du sous-voies (Gilamont) aux TIM

## A améliorer :

- Continuité des voies bus
- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Fluidité du carrefour de la Gare
- Fluidité du giratoire de Bergère (pour les TP depuis la route de Châtel)
- Sécurité des vélos dans le giratoire de Bergère

## Tronçon Gare - Musée

Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h

Accès latéraux, stationnement latéral, carrefours régulés avec présélection

Chaussée standard

Pas de transports publics

Pas d'aménagement cyclable

Trottoirs, par endroit très étroit ou/et conflit avec du stationnement

Besoins en transversalité piétonne moyenne à forte

## A améliorer :

- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Valorisation des espaces publics, élargissement du trottoir
- Fluidité du carrefour de la Gare
- Requalification de l'avenue de la Gare



**Principe de fonctionnement – calibrage recommandé****RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
*Calibrage***PLAN D'ENSEMBLE**

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

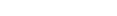
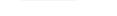
**TYPE DE SEQUENCE**

-  séquence Cœur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

**CARREFOURS**

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

**CALIBRAGE**

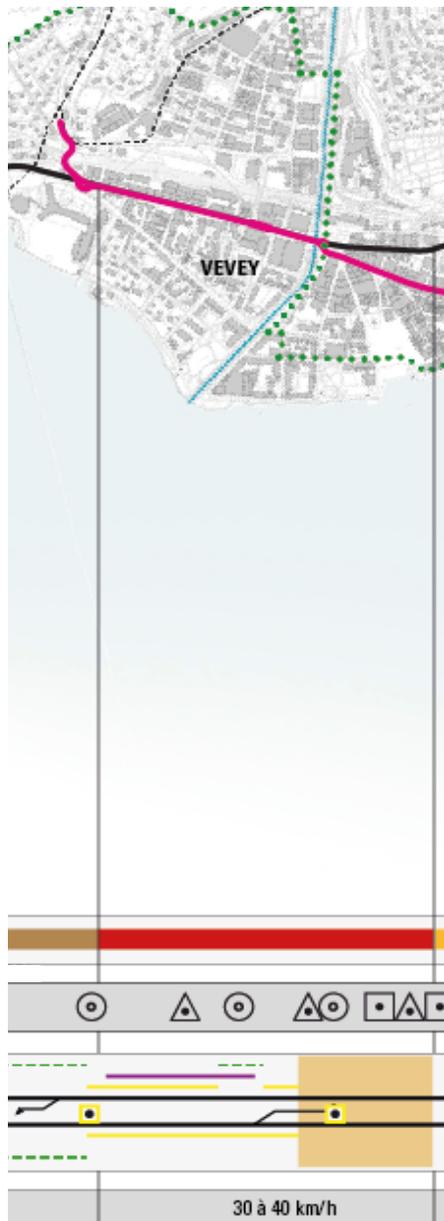
- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet

**Etudes réalisées :**

- Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (2011)
- Parking d'Entre-deux-Villes (en cours)

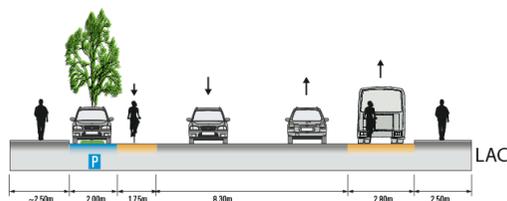
**Coordination – priorisation :**

- Travaux à coordonner en lien avec le réaménagement de la place de la Gare.
- La réorganisation des arrêts de transports publics sera mise en place après le déplacement de l'arrêt Clara-Haskil dans le cadre du réaménagement d'Entre-Deux-Ville
- Etude de détail pour la sécurisation des vélos dans le giratoire de Bergère

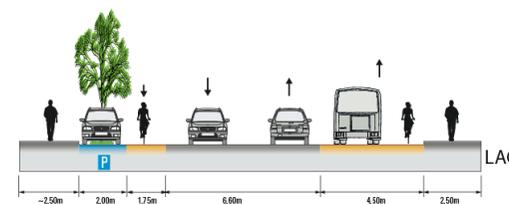
## Principes d'aménagement : tronçon giratoire de Bergère - place de la Gare

- Elargissement de la voie bus afin d'offrir la mixité bus+vélos
- Réorganisation du carrefour Coindet – réalisation de trottoirs traversant, prolongement de la voie bus jusqu'à la place de la Gare
- Réaménagement de la place de la Gare

Avenue du Général Guisan - existant



Avenue du Général Guisan - proposition



Avenue Général Guisan – Coindet – esquisse illustrative



20001-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16.



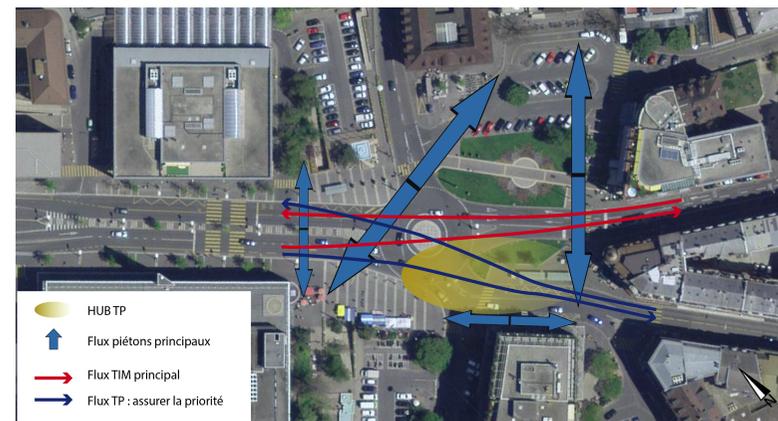
## Vevey : Cœur de ville

### Principes d'aménagement : Place de la Gare

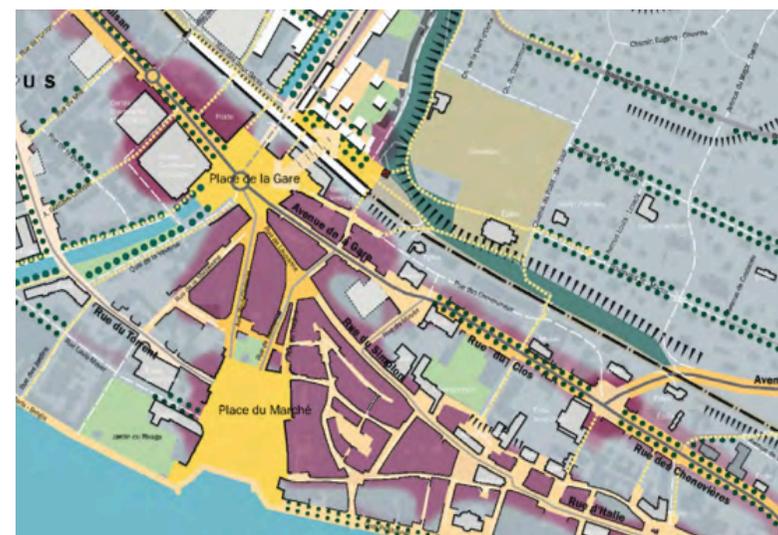
Le réaménagement de la place de la Gare doit favoriser la mixité d'usage de l'espace public, afin de valoriser les modes doux et les transports publics. La mise en place d'une zone 30km/h est recommandée. Les objectifs recherchés sont les suivants :

- Faciliter la lisibilité de la place pour les piétons
- Regrouper les arrêts de transports publics
- Assurer une perméabilité attractive pour les modes doux
- Assurer une mise en réseau avec les espaces publics adjacents à la place de la Gare
- Garantir la fluidité des TIM sur l'axe principal
- Assurer l'insertion et la priorisation des TP dans le trafic

### Place de la Gare

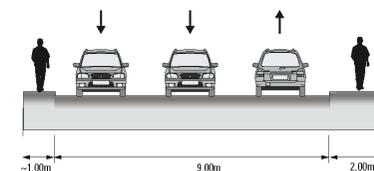


### Extrait du plan de mobilité et d'urbanisme intégré

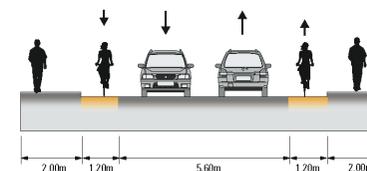


**Principes d'aménagement : tronçon place de la Gare – rue du Musée**

- Réorganisation et réduction du nombre de voies de circulation à une voie par direction. Dans les carrefours une voie de présélection peut être ajoutée afin de garantir la capacité du carrefour.
- Réalisation de bandes cyclables avec réduction des largeurs des voies de circulation à 5.60m – voie centrale banalisée
- Elargissement des trottoirs
- Valorisation des espaces publics et des facades par un éclairage approprié
- Réorganisation du carrefour du Musée et prise en compte des lignes de désir MD pour le positionnement des passages pour piétons (liaison directe Musée – centre-ville)
- Mise en valeur des bâtiments remarquables (école et musée)

**Avenue de la Gare - existant**

LAC

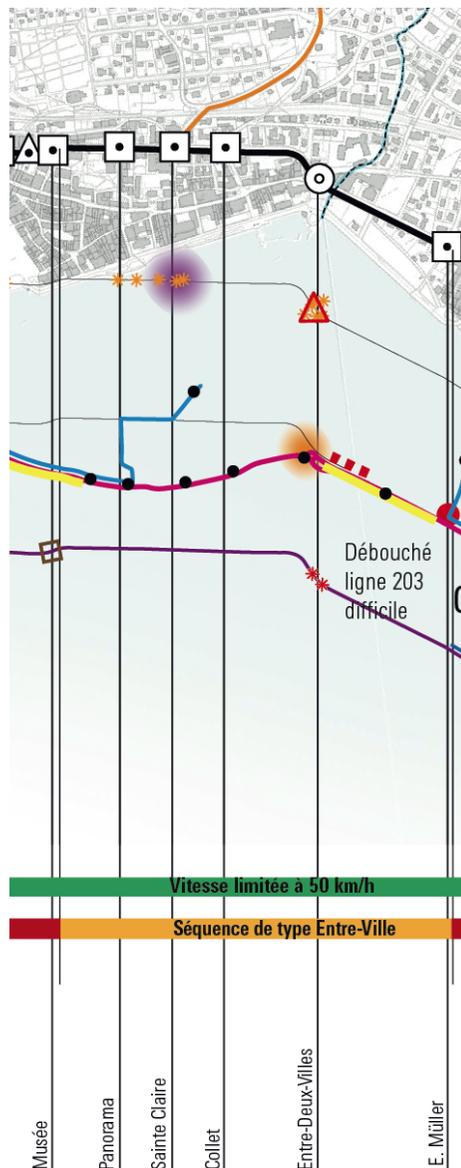
**Avenue de la Gare - proposition**

LAC

## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feu
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Entre-ville

## Tronçon rue du Musée – Entre-Deux-Villes

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h
- Accès latéraux, stationnement latéral, carrefours régulés avec présélection
- Chaussée standard, plusieurs voies de circulation
- Pas de transports publics
- Pas d'aménagement cyclable
- Trottoirs en général sur les deux côtés de la chaussée
- Besoins en transversalité piétonne moyenne
- Nombreux accidents dans le giratoire Entre-Deux-Villes

## Projets :

- Jardin du Musée Jenisch avec volonté d'amélioration de l'accessibilité MD
- Parking souterrain à Entre-Deux-Villes
- Requalification du secteur d'Entre-Deux-Villes

## A améliorer :

- Réduction des vitesses de circulation
- Continuité des aménagements cyclables
- Fluidité de l'axe
- Valorisation des rues du Clos et des Chenevières



## Principe de fonctionnement – calibrage recommandé

## RC780a

## Principe de fonctionnement

## Calibrage

## PLAN D'ENSEMBLE

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

## TYPE DE SEQUENCE

-  séquence Coeur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

## CARREFOURS

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

## CALIBRAGE

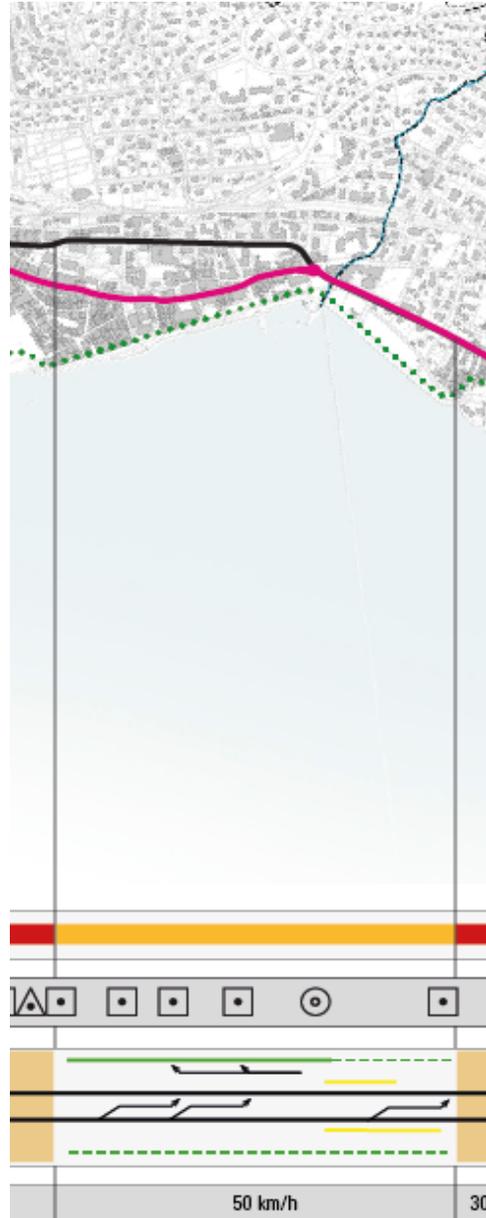
- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet



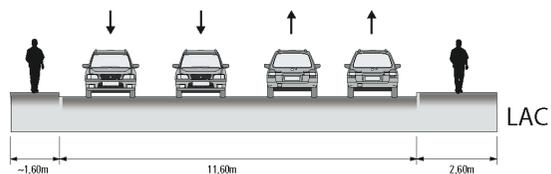
## Coordination – priorisation :

- Coordination de l'aménagement du giratoire d'Entre-Deux-Villes avec le réaménagement de la route d'Entre-Deux-Villes sur La Tour-de-Peilz.
- La réorganisation des arrêts de transports publics sera mise en place après le déplacement de l'arrêt Clara-Haskil dans le cadre du réaménagement d'Entre-Deux-Villes.

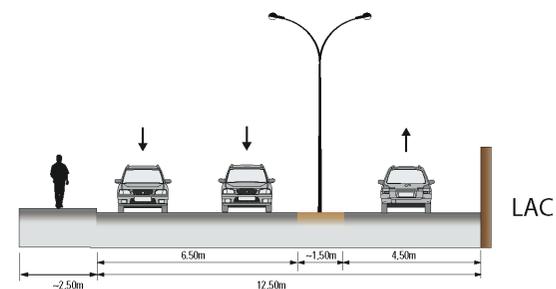
## Principes d'aménagement : tronçon rue du Musée – Entre-Deux-Villes

- Réorganisation et réduction du nombre de voies de circulation, avec maintien d'une présélection pour le tourner-à-gauche dans les carrefours
- Réalisation de bandes ou pistes cyclables
- Elargissement des trottoirs
- Valorisation des espaces publics, plantations végétales en alignement

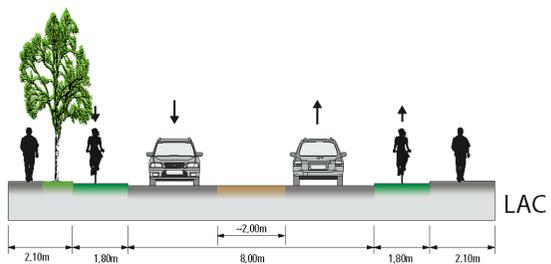
Rue du Clos - existant



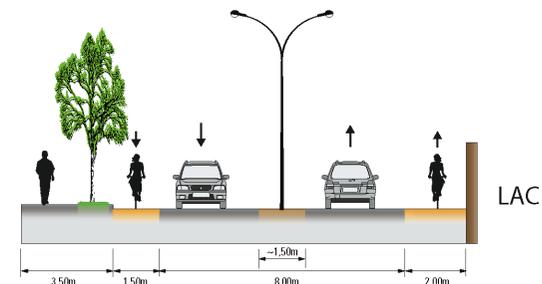
Rue des Chenevières - existant



Rue du Clos - proposition



Rue des Chenevières - proposition



## Giratoire Entre-Deux-Villes

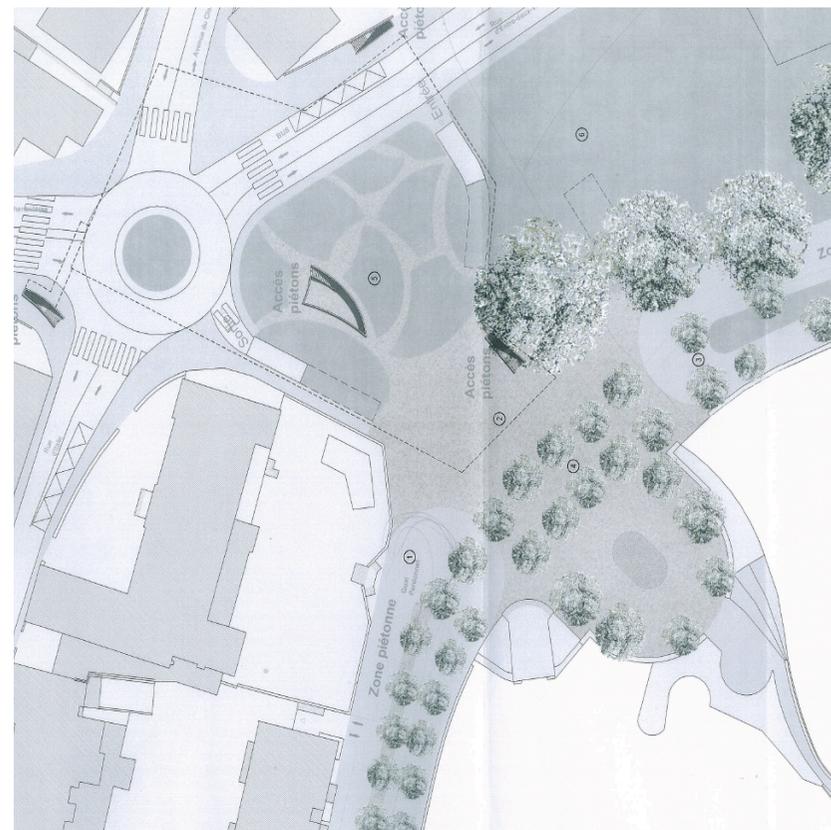
### Le projet existant

Un projet de parking et de valorisation des espaces publics est à l'étude, le projet en cours prévoit :

- une réorganisation du carrefour et des axes routiers
- une valorisation et une extension des espaces publics

### Intervention recommandée

Regroupement des arrêts de bus en face des bâtiments Nestlé  
Une excellente coordination intercommunale entre ce projet et le réaménagement de la route d'Entre-Deux-Villes est indispensable.

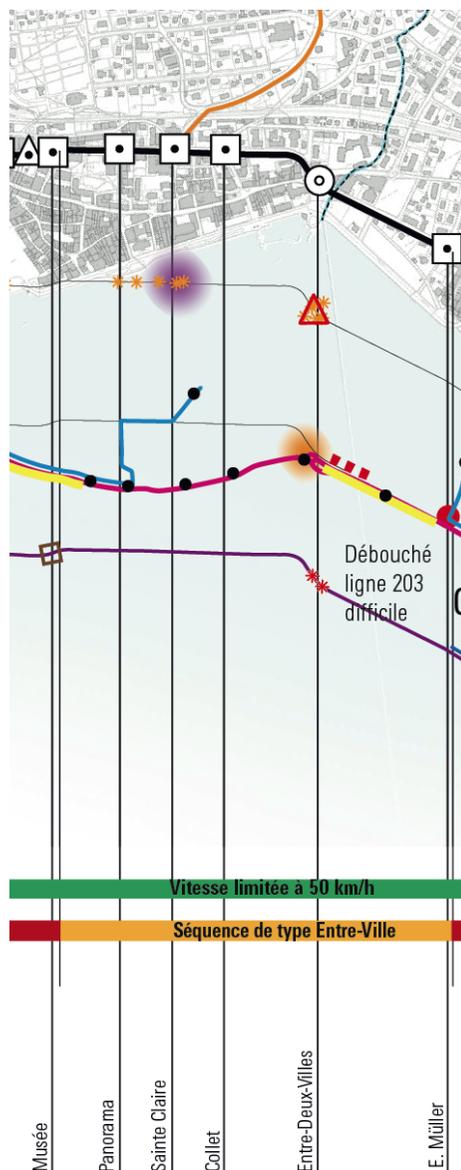


Extrait du projet (BDA&E juillet 2015)

## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Entre-ville

## Tronçon Entre-Deux-Villes – Edouard-Müller

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h
- Chaussée standard, plusieurs voies de circulation, stationnement latéral
- TP Ligne 201, voie bus dans une direction, débouché de la ligne 203 par E.-Müller difficile, avancement perturbé direction Vevey
- Aménagements cyclables discontinus
- Besoins en transversalité piétonne faible et très canalisée
- Développement de Nestlé

## Projets

- Extension de Nestlé
- Réaménagement du tronçon Entre-Deux-Villes – E. Müller
- Modernisation de la régulation lumineuse

## A améliorer :

- Réduction des vitesses de circulation
- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Valorisation / ouverture vers le lac / transversalité locale



# La Tour-de-Peilz : Entre-ville

## Principe de fonctionnement – calibrage recommandé

### RC780a Principe de fonctionnement Calibrage

#### PLAN D'ENSEMBLE

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

#### TYPE DE SEQUENCE

-  séquence Coeur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

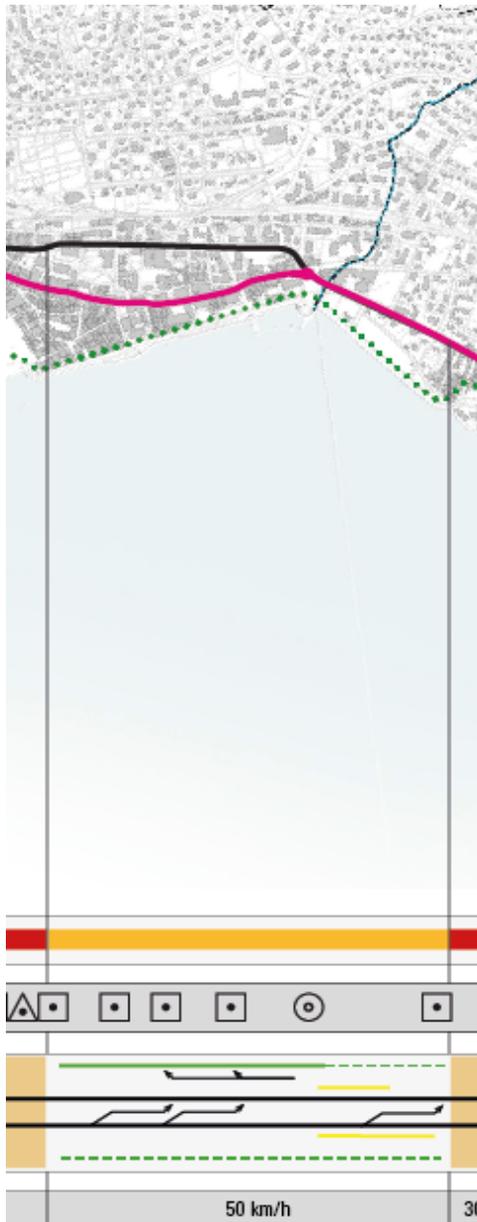
#### CARREFOURS

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

#### CALIBRAGE

- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence	
Carrefours principaux	     
Calibrage	      
Vitesse de projet	50 km/h 30



### Coordination – priorisation :

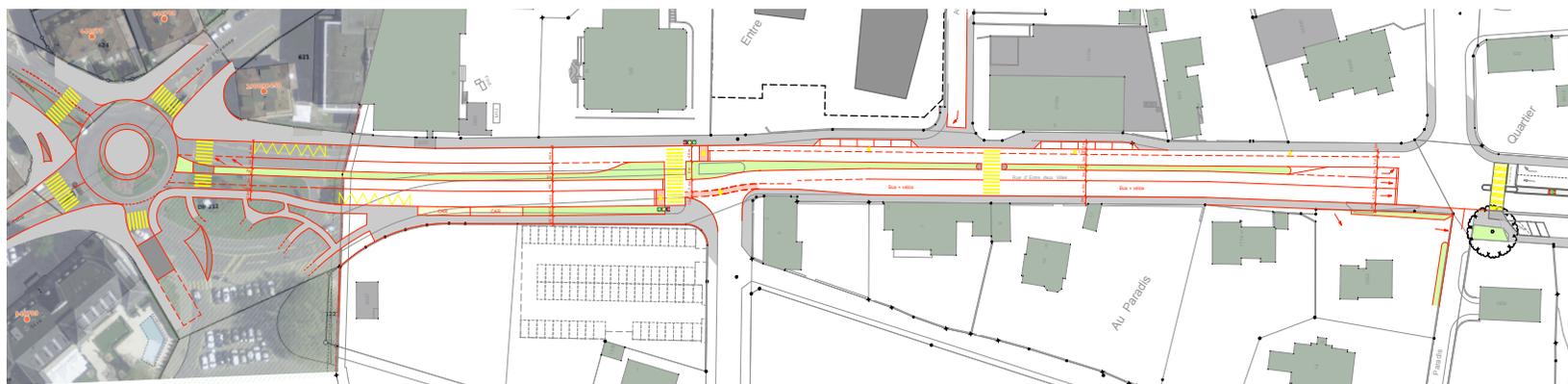
- Coordination du réaménagement de la route d'Entre-Deux-Villes avec l'aménagement du giratoire d'Entre-Deux-Villes sur Vevey.

## Principes d'aménagement : tronçon Entre-Deux-Villes – Edouard-Müller

- Réorganisation et réduction du nombre de voies de circulation
- Mise en place de voies bus dans les deux directions
- Priorisation des TP dans le carrefour avec l'avenue des Alpes, direction Montreux
- Mise en place de bandes cyclables
- Réorganisation des arrêts de bus, face à face, à proximité du bâtiment Nestlé
- Valorisation des espaces publics
- Plantation d'une bande médiane végétalisée et/ou d'un alignement d'arbres

Une excellente coordination intercommunale entre ce projet et le projet du carrefour Entre-Deux-Villes est nécessaire.

Extrait du projet (team+ septembre 2015)



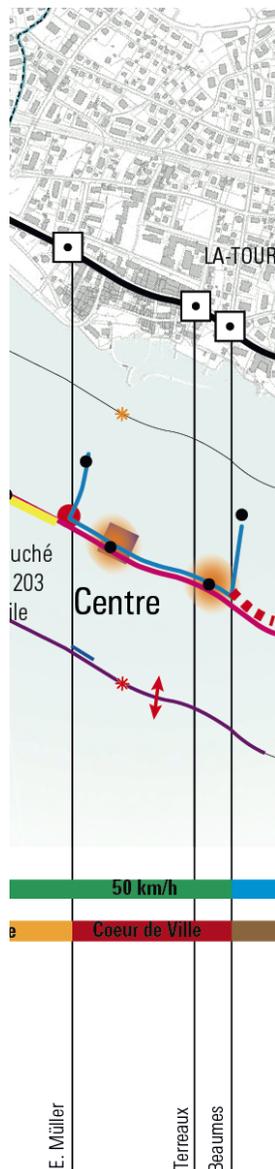
20001-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16.



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Cœur de ville

## Tronçon Edouard-Müller – Beaumes

Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h

Chaussée réaménagée récemment

TP : Ligne 201, 203 et 207

Progression des TP perturbée à l'approche du carrefour des Beaumes

Pas d'aménagement cyclable

Besoins en transversalité piétonne importante

## A améliorer :

- Réduction des vitesses de circulation
- Sécurisation des cycles
- Valorisation des espaces publics / transversalité locale



## Principe de fonctionnement – calibrage recommandé

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Calibrage

## PLAN D'ENSEMBLE

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

## TYPE DE SEQUENCE

-  séquence Cœur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

## CARREFOURS

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

## CALIBRAGE

- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet



## Coordination – priorisation :

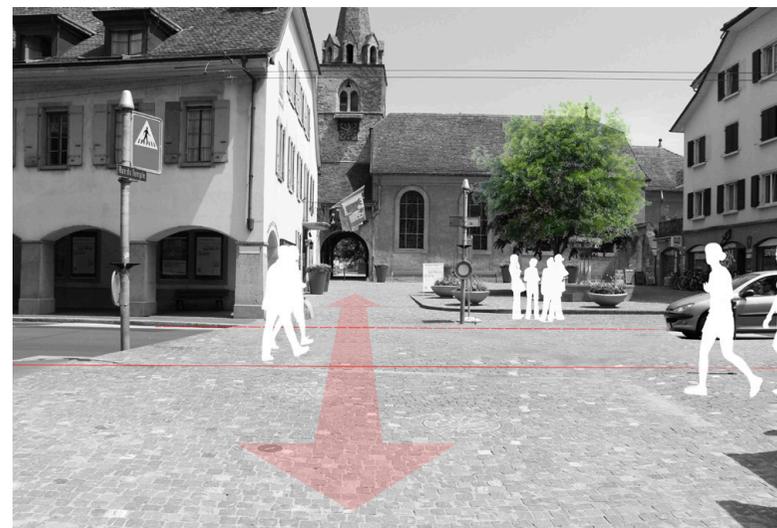
- Améliorations locales à mettre en place selon les opportunités. Notamment mise en valeur de la Place du Temple par la mise en place d'un tapis traversant.
- Modernisation de la régulation lumineuse à coordonner avec les autres communes et les VMCV, avant l'inauguration de l'hôpital Chablais-Riviera (2018). Des réunions de coordination ont eu lieu en novembre 2015.

## La Tour-de-Peilz : Cœur de ville

### Principes d'aménagement : tronçon Edouard-Müller - Beaumes

- Mise en évidence des continuités piétonnes principales par un traitement différencié de la chaussée
- Renforcement du principe de cohabitation tous modes
- Optimisation ponctuelle des aménagements existants
- Mise en valeur des bâtiments remarquables avec un éclairage particulier
- Renforcer la transversalité piétonne au droit de la place du Temple par un traitement traversant (place traversante)

### Place du Temple : photomontage - illustratif



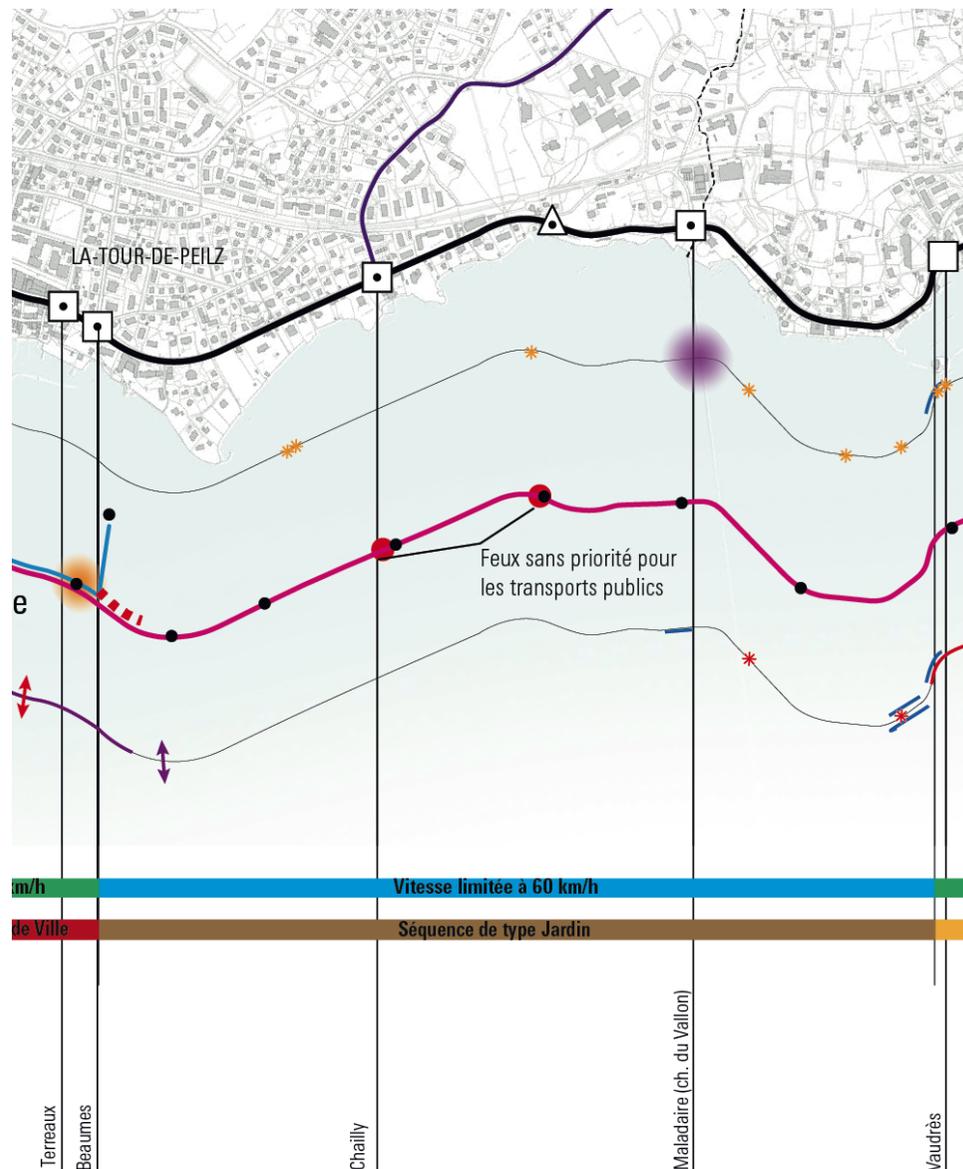
### Coupe type



## Synthèse du diagnostic

## Légende

- Carrefour  
 ● Carrefour à feux  
 ▲ Feux piétons  
 ○ Giratoire  
 — RC780a  
 — Route de base principale  
 — Route complémentaire principale  
 — Route d'intérêt local secondaire
- TIM**  
 \* Accidents  
 ● Carrefour chargé  
 ■ Secteur congestionné  
 ▲ Carrefour / accès à améliorer  
 - - - Projet de stationnement
- TP**  
 — Ligne de bus 201  
 — Autre ligne de bus  
 — Voie bus existante  
 - - - Tronçon à circulation difficile  
 ● Problème de priorité / d'insertion  
 ■ Interface principale  
 ● Arrêt très fréquenté
- MD**  
 \* Accident impliquant MD  
 — Absence d'aménagements cyclables  
 ↔ Traversées à enjeux  
 ↔ Traversées piétonnes avant arrêt de bus  
 — Conflit stationnement / bande cyclable  
 □ Transversalité piétonne très importante  
 ■ Traversée piétonne à améliorer  
 ▲ Gestion des cycles à sécuriser  
 ● Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Jardin

## Tronçon Beaumes-Maladaire

- Tronçon routier réaménagé récemment, son fonctionnement est globalement satisfaisant pour tous les modes. Les besoins en transversalité piétonne sont généralement faibles sauf à proximité des arrêts TP.
- Aucune priorité accordée aux TP dans le carrefour Burier
- Réinsertion des TP dans le trafic difficile depuis les arrêts Burier et Maladaire

## A améliorer :

- Temps de parcours TP entre les arrêts « Terreaux » et « Chailly ».
- Files d'attente gênant la progression des TP au carrefour Terreaux, direction entrée dans la Tour-de-Peilz
- Utiliser le carrefour Chailly pour retenir le trafic et réduire les files d'attente en entrée de la Tour-de-Peilz.
- Bandes cyclables interrompues au droit des arrêts TP et des présélections

## Principe de fonctionnement – calibrage recommandé

RC780a  
Principe de fonctionnement  
Calibrage

## PLAN D'ENSEMBLE

	RC780A
	Ligne de bus 201
	limite communales
	itinéraires SuisseMobile

## TYPE DE SEQUENCE

	séquence Cœur de ville
	séquence Entre-ville
	séquence Jardin
	séquence Lac

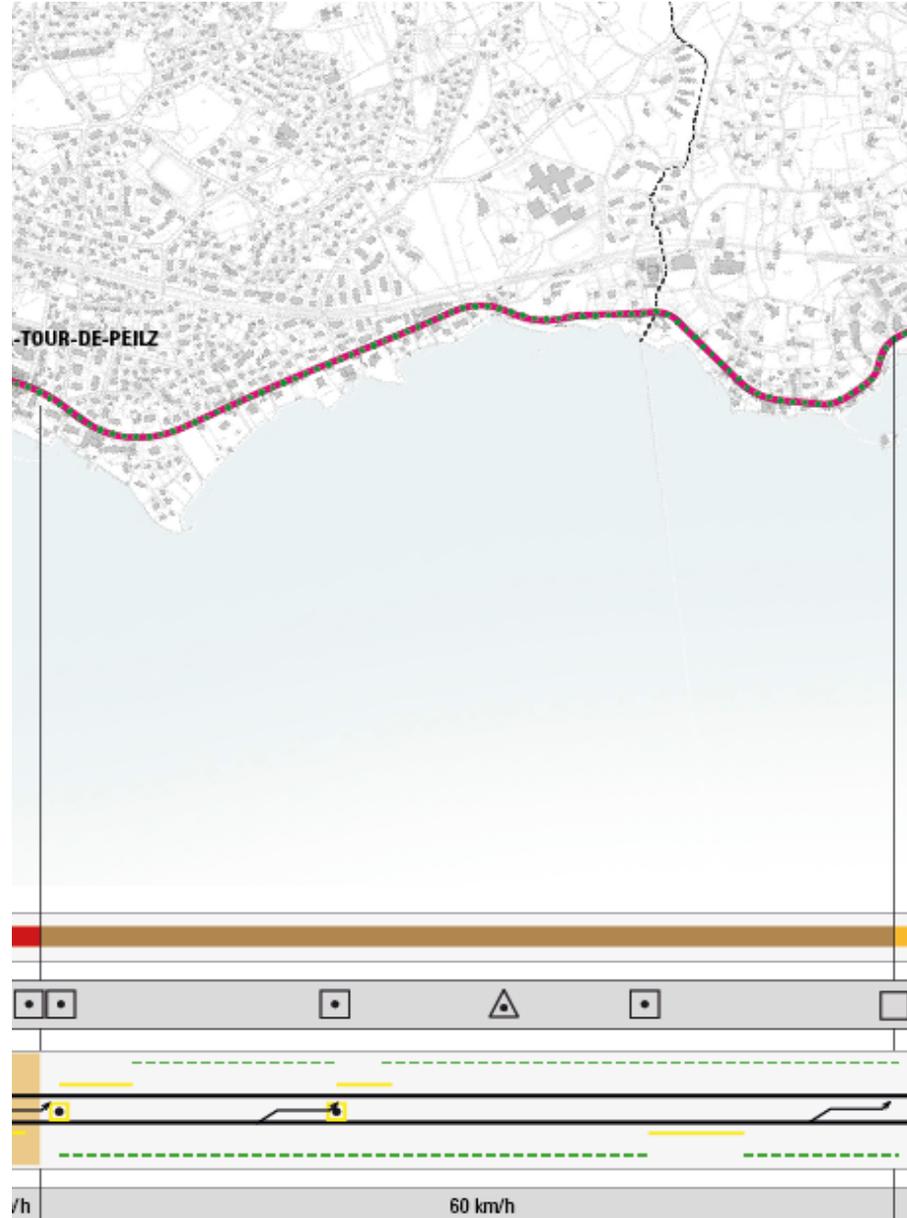
## CARREFOURS

	giratoire
	carrefour à feu
	carrefour non régulé
	feu piéton

## CALIBRAGE

	TIM
	voie de circulation
	pré-sélection
	stationnement longitudinal
	TP
	voie bus
	feux à priorité bus
	Vélos
	piste cyclable
	bande cyclable
	TOUS MODES
	cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence	
Carrefours principaux	
Calibrage	
Vitesse de projet	/h 60 km/h



## Coordination – priorisation :

- Améliorations locales à mettre en place selon les opportunités. Notamment aménagement de l'arrêt de bus Burier
- Modernisation de la régulation lumineuse à coordonner avec les autres communes et les VMCV, avant l'inauguration de l'hôpital de Rennaz (2018)

## Principes d'aménagement : tronçon Beaumes - Maladaire

Ce tronçon a été en grande partie réaménagé récemment. La vitesse de circulation visée est de 50 à 60 km/h. Le principe retenu est le suivant :

- Voies de circulation : 2 x 3m + bande centrale banalisée
- Bande cyclable dans les deux directions
- Les arrêts de transports publics se font en général sur la chaussée
- Les voies bus sont maintenues :
  - Terreaux – direction Montreux
  - Potélaz – direction La Tour-de-Peilz
  - Chailly – direction La Tour-de-Peilz

## Améliorations proposées :

Priorisation des TP dans les carrefours : Terreaux, Beaumes, Potélaz, Chailly et Maladaire

Terreaux :

- phase verte avancée permettant une réinsertion prioritaire des bus dans le flux de trafic – dir- Montreux.
- Phase verte avancée pour le tourner-à-droite permettant un avancement prioritaire des bus et une réinsertion dans le trafic – dir- Vevey

Beaumes :

- Utilisation comme un contrôle d'accès en direction de Vevey

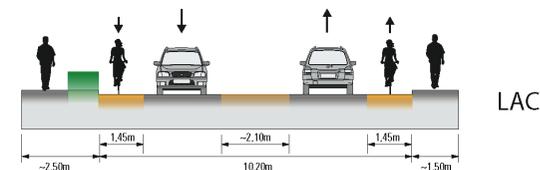
Chailly :

- Utilisation comme un contrôle d'accès en direction de Montreux, bloquer le passage des véhicules pendant l'arrêt afin de libérer l'axe en aval.

Maladaire :

- Utilisation comme un contrôle d'accès en direction de Montreux, bloquer le passage des véhicules pendant l'arrêt afin de libérer l'axe en aval, et phase verte avancée facilitant la réinsertion des bus dans le trafic.

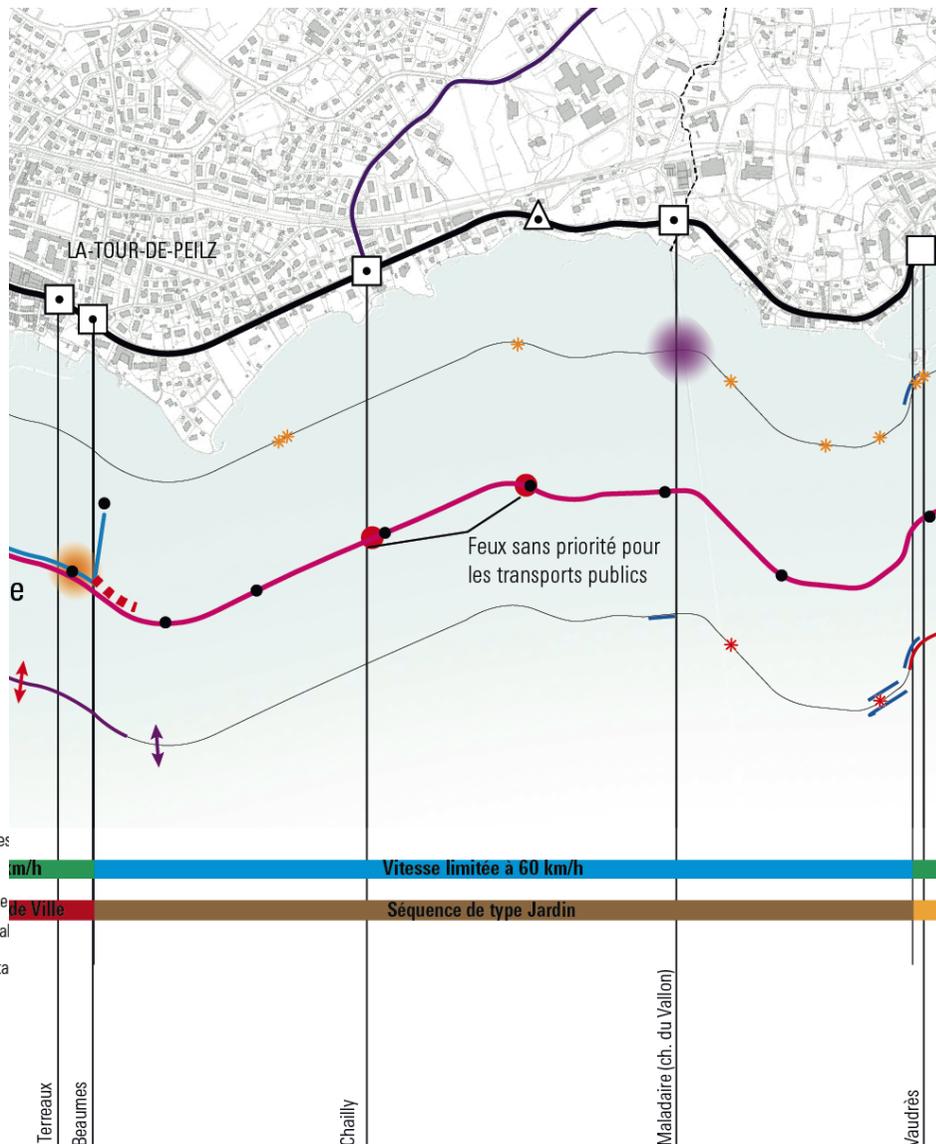
## Route de Saint-Maurice - existant



## Synthèse du diagnostic

## Légende

-  Carrefour
-  Carrefour à feux
-  Feux piétons
-  Giratoire
-  RC780a
-  Route de base principale
-  Route complémentaire principale
-  Route d'intérêt local secondaire
- TIM**
-  Accidents
-  Carrefour chargé
-  Secteur congestionné
-  Carrefour / accès à améliorer
-  Projet de stationnement
- TP**
-  Ligne de bus 201
-  Autre ligne de bus
-  Voie bus existante
-  Tronçon à circulation difficile
-  Problème de priorité / d'insertion
-  Interface principale
-  Arrêt très fréquenté
- MD**
-  Accident impliquant MD
-  Absence d'aménagements cyclables
-  Traversées à enjeux
-  Traversées piétonnes avant arrêt de bus
-  Conflit stationnement / bande cyclable
-  Transversalité piétonne très importante
-  Traversée piétonne à améliorer
-  Gestion des cycles à sécuriser
-  Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Jardin

## Tronçon Maladaire-Vaudrès

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 60km/h
- Accès latéraux, stationnement latéral discontinu, carrefours non régulés en général sans présélection
- Chaussée standard + bandes cyclables et/ou voie bus
- Ligne 201 bénéficiant d'une voie bus discontinue en direction de Montreux
- Absence de priorisation des TP dans les carrefours
- Aménagements cyclables continus
- Trottoirs existant des deux côté de la chaussée, le trottoir sud est discontinu
- Du stationnement latéral est admis partiellement sur les trottoirs
- Besoins en transversalité piétonne faible, mise à part au droit des arrêts de bus

## Projets

- Reprise des canalisations dans le secteur Saint-Georges

## A améliorer :

- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Continuité et le confort des trottoirs



**Montreux : Jardin (Clarens)****135****Principe de fonctionnement – calibrage recommandé****RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
*Calibrage***PLAN D'ENSEMBLE**

	RC780A
	Ligne de bus 201
	limite communales
	itinéraires SuisseMobile

**TYPE DE SEQUENCE**

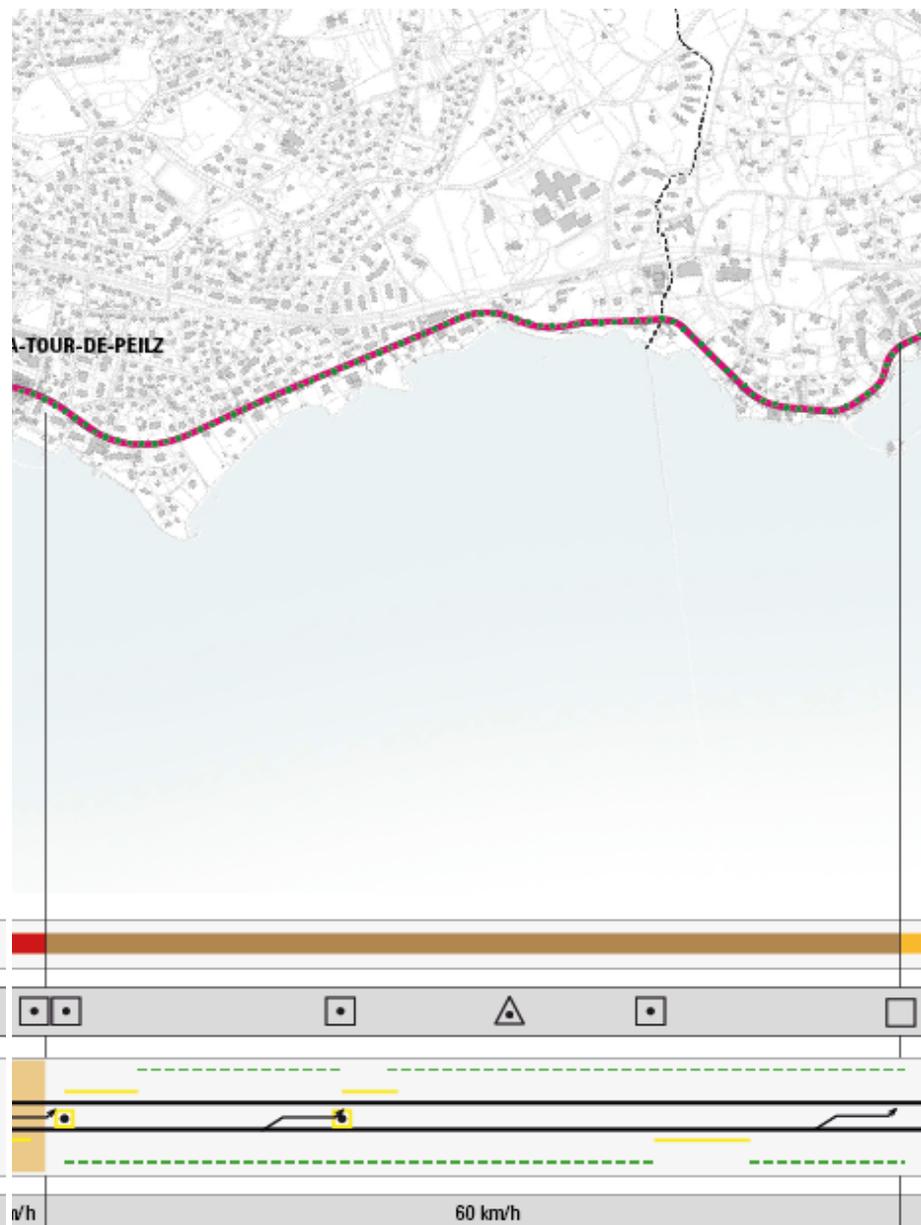
	séquence Coeur de ville
	séquence Entre-ville
	séquence Jardin
	séquence Lac

**CARREFOURS**

	giratoire
	carrefour à feu
	carrefour non régulé
	feu piéton

**CALIBRAGE**

	<b>TIM</b> voie de circulation
	présélection
	stationnement longitudinal
	<b>TP</b> voie bus
	feux à priorité bus
	<b>Vélos</b> piste cyclable
	bande cyclable
	<b>TOUS MODES</b> cohabitation (vitesse modérée)

**Coordination – priorisation :**

- Améliorations locales à mettre en place selon les opportunités.
- Modernisation de la régulation lumineuse à coordonner avec les autres communes et les VMCV, avant l'inauguration de l'hôpital de Rennaz (2018)

## Principes d'aménagement : tronçon Maladaire-Vaudrès

Vitesse de circulation visée : 50 à 60 km/h

Voies de circulation : 2 x 3.25m + bande cyclables

Maintien de la situation existante

Carrefours :

- Présélection pour le tourner-à-gauche : Prairie, Vaudrès
- Accès latéraux : aucun aménagement particulier

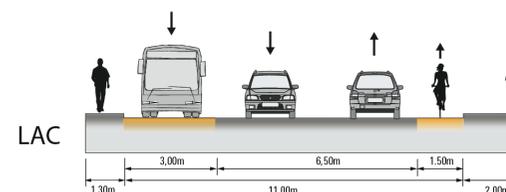
Traitement des modes doux :

- Trottoirs standards des deux côtés de la chaussée
- Passage pour piétons sécurisé au droit des arrêts TP
- Bandes cyclables 1.5 m minimum

Transports publics :

- Arrêts sur chaussée ou dans voie bus
- Voies bus :
  - Entre Maladaire et St-Georges – dir. Montreux

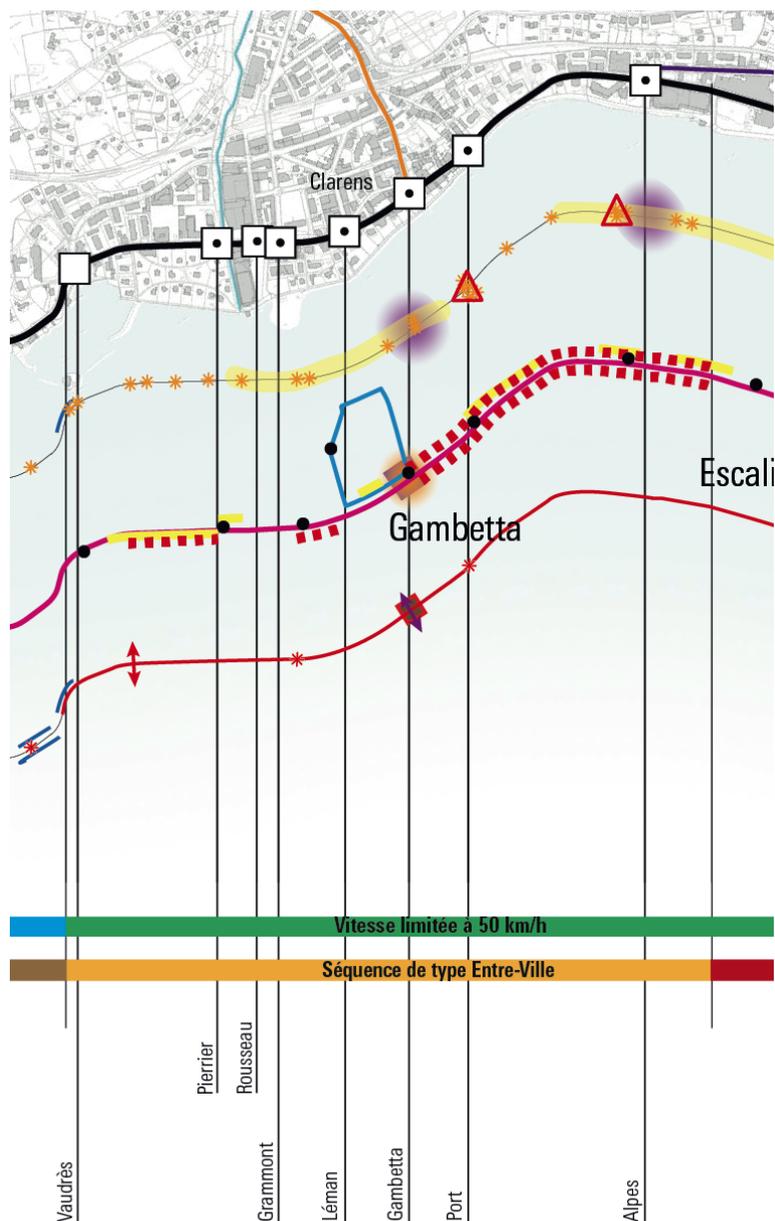
Rue du Lac - existant



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Entre-ville

## Tronçon Vaudrès – Alpes

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h
- Chaussée standard , quelque tronçons avec voie bus
- Nombreux carrefours régulés en général avec présélection
- Formation de files d'attente liées au fonctionnement du carrefour Gambetta
- Stationnement latéral par tronçon
- Nombreux accidents sur l'ensemble de la séquence
- Dépôt des VMCV impliquant des entrées et sorties de véhicules
- Ligne 201 bénéficiant d'une voie bus discontinuée en direction de Montreux
- Ligne 214 faisant sont terminus à Gambetta
- Progression des TP difficile entre Pierrier et Gambetta ainsi que de Montreux à la rue du Port
- Absence de priorisation des TP dans les carrefours
- Pas d'aménagements cyclables
- Trottoirs existant des deux côtés de la chaussée, de confort variable
- Besoins en transversalité piétonne moyenne à forte

## Projets

- Volonté de réintroduction du tourner-à-gauche dans le carrefour Gambetta
- Ligne urbaine 214 : P+R Chailly - Montreux

## A améliorer :

- Sécurité et fluidité des circulations
- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Continuité et confort des trottoirs et des traversées piétonnes
- Valorisation du centre de Clarens (secteur Gambetta, esplanade de la Clinique)



**Principe de fonctionnement – calibrage recommandé****RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
*Calibrage***PLAN D'ENSEMBLE**

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

**TYPE DE SEQUENCE**

-  séquence Cœur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

**CARREFOURS**

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

**CALIBRAGE**

- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet

**Coordination – priorisation :**

- Priorisation des TP dans le carrefour Gambetta à coordonner avec l'exploitation des nouvelles lignes TP.
- Modernisation de la régulation lumineuse à coordonner avec les autres communes et les VMCV, avant l'inauguration de l'hôpital de Rennaz (2018)
- Mise en place coordonnée sur toute la traversée de Montreux des contrôle d'accès et voies bus avant 2018.

**Principes d'aménagement : tronçon rue des Vaudrès – rue du Port**

Le schéma directeur de Clarens prévoit de nouveaux alignements sur la rue du Lac entre la rue des Vaudrès et la rue du Léman (~Gambetta). En profiter pour prévoir un élargissement de la chaussée à 11.80m.

Vitesse de circulation visée : 50 km/h

Voies de circulation : 2 x 3m + voie mixte bus/vélo direction Gambetta + bande cyclable dans l'autre direction

Carrefours :

- Présélection pour les tourner-à-gauche dans les carrefours régulés uniquement
- Accès latéraux : aucun aménagement particulier

Transports publics :

- Arrêts sur chaussée ou dans voie bus
- Priorisation dans les carrefours par déclenchement d'une phase verte
- Carrefour Pierrier : faciliter la réinsertion des bus après son arrêt en bloquant le trafic direction Vevey.
- Carrefour Léman : circulation des bus dans la présélection de tourner-à-droite et phase verte avancée permettant une réinsertion dans le trafic.
- Voies bus :

- Entre Vauchère et Gambetta – dir. Montreux
- Entre Alpes et Port – dir. Clarens

Traitement des modes doux :

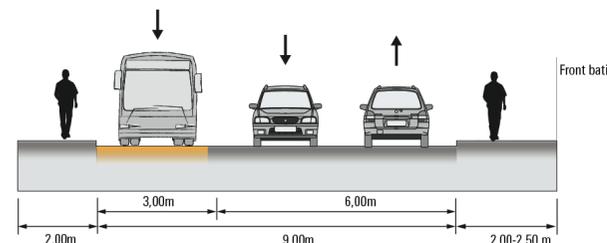
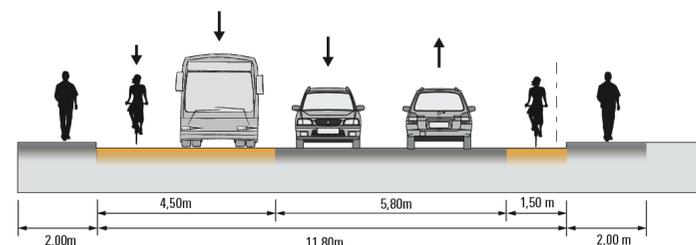
- Trottoirs standards des deux côtés de la chaussée
- Sécurisation des passages pour piétons par un îlot
- Bande cyclable 1.5 m minimum lorsque possible

Espace publics :

- Mettre en valeur les bâtiments remarquables
- Requalifier la place Gambetta comme espace public

Carrefour Gambetta :

Une étude de circulation a été effectuée pour ce secteur, la variante la plus favorable à la progression des transports publics (possibilité de priorisation et au contrôle des flux de trafic) est le maintien de la situation actuelle. Du point de vue du fonctionnement de l'axe RC780a c'est la variante recommandée ici. Il faut néanmoins noter que la commune préfère une variante giratoire, offrant d'autres atouts pour Clarens, mais ne permettant pas une gestion optimale du trafic TP sur la RC780a.

**Rue du Lac (Villas du Bochet) : existant****Rue du Lac (Villas du Bochet) : proposition**

**Montreux : Entre-ville (Clarens)****140****Principes d'aménagement : tronçon rue du Port et avenue des Alpes**

L'objectif principal sur ce tronçon est d'assurer l'avancement des transports publics.

Vitesse de circulation visée : 50 km/h

Voies de circulation : 2 x 3m + voies bus

Carrefours :

- Accès latéraux : aucun aménagement particulier
- Pour le tronçon à l'entrée de Montreux aménagement d'une bande centrale afin de faciliter les accès aux hôtels

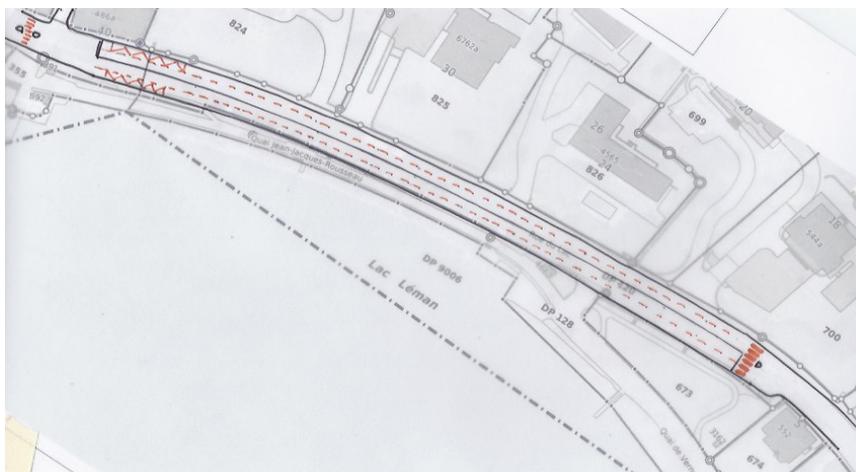
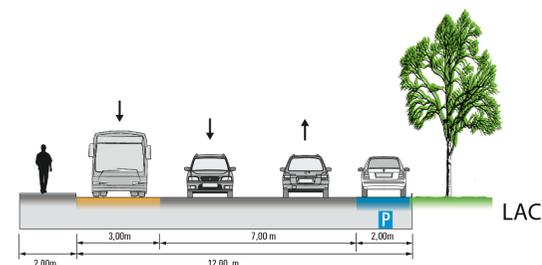
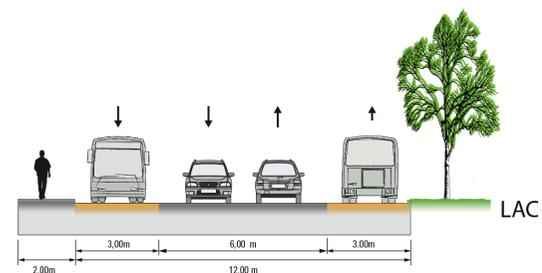
Transports publics :

- Voies bus et bypass afin de favoriser le passage des goulets d'étranglements
- Priorisation dans les carrefours par déclenchement d'une phase verte avancée

Espaces publics :

- Sauvegarder la vue latérale sur le lac
- Souligner le caractère vert de la séquence

La suppression du stationnement le long du quai Jean-Jacques Rousseau permet la mise en place d'un bypass en faveur des transports publics. Une voie bus direction Montreux et un feu donnant la priorité au TP au droit du goulet d'étranglement permettent de favoriser l'avancement des TP dans ce secteur et surtout gérer / limiter les charges de trafic à travers Montreux permettant ainsi un avancement plus régulier des bus.

**Tronçon : rue du Port – rue du Lac 5 (esquisse illustrative)****Rue du Lac : existant****Rue du Lac : proposition**

**Montreux : Entre-ville (Montreux)****141****Principes d'aménagement : tronçon rue du Port et avenue des Alpes**

L'objectif principal est d'assurer l'avancement des transports publics.

Vitesse de circulation visée : 40 km/h

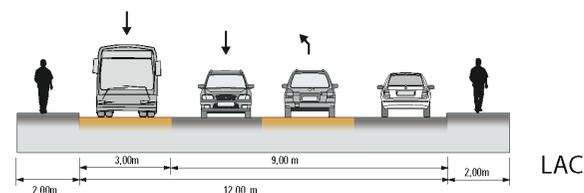
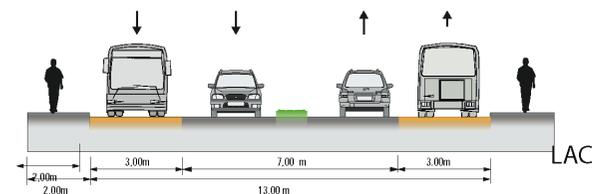
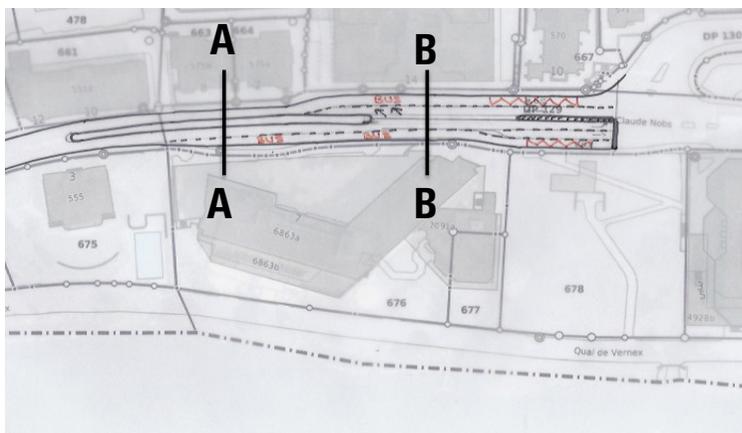
Voies de circulation : 2 x 3m + bande centrale banalisée

Carrefours :

- Présélection pour les tourner-à-gauche dans les carrefours régulés uniquement
- Accès latéraux : tourner-à-gauche facilité par la bande centrale

Transports publics :

- Voies bus et bypass afin de favoriser le passage des goulets d'étranglements
- Priorisation dans les carrefours par déclenchement d'une phase verte avancée

**Avenue Claude Nobs : coupe A-A****Avenue Claude Nobs : coupe B-B****Tronçon : rue du Lac 5 – rue des Alpes (esquisse illustrative)**

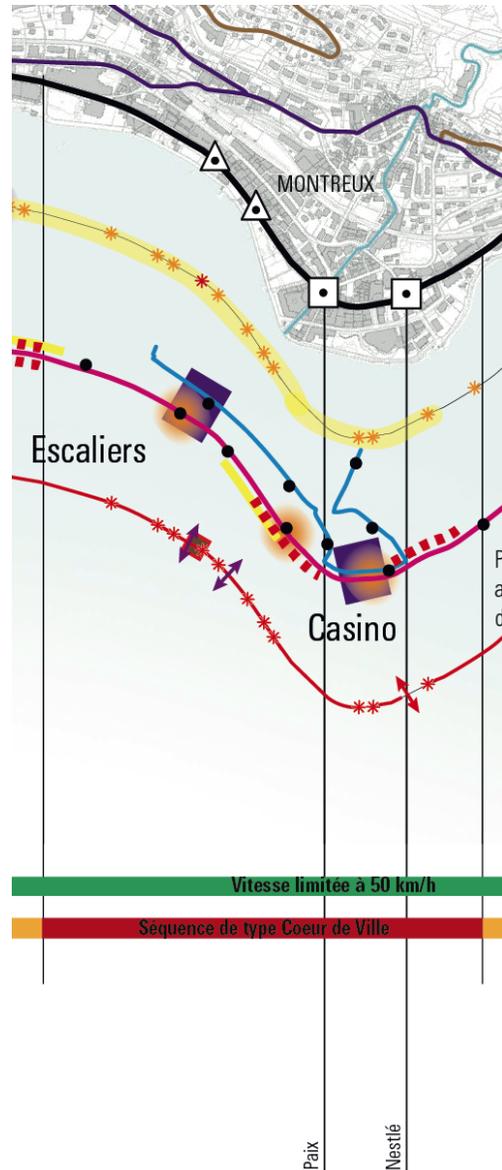
28001-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16.



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Cœur de ville

## Traversée de Montreux

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h
- Nombreux carrefours régulés en général avec présélection
- Formation de files d'attente
- Stationnement latéral par secteur
- Nombreux accidents sur l'ensemble de la séquence dont une grande part impliquant un piéton
- Avancement des TP régulièrement perturbé, progression difficile entre Le palais des Congrès et la place du Marché ainsi qu'entre le pont CFF et la place du Marché.
- voies bus discontinues
- Interface entre la gare et les bus sur deux niveaux (place de la Gare + rue du Port).
- Pas d'aménagements cyclables
- Trottoirs existants des deux côtés de la chaussée, de confort variable
- Besoins en transversalité piétonne très forte, nombreux accidents impliquant des piétons

## Projets

- Secteur Rouvenaz : projet paysager
- Réfection du revêtement en traversée de Montreux
- Etude de bruit

## A améliorer :

- Fluidité des circulations
- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Confort et la sécurité des traversées piétonnes
- Valorisation du centre : Rouvenaz, Casino



**Montreux : Cœur de ville (Montreux)****Principe de fonctionnement – calibrage recommandé****RC780a****Principe de fonctionnement****Calibrage****PLAN D'ENSEMBLE**

-  RC780A
-  Ligne de bus 201
-  limite communales
-  itinéraires SuisseMobile

**TYPE DE SEQUENCE**

-  séquence Cœur de ville
-  séquence Entre-ville
-  séquence Jardin
-  séquence Lac

**CARREFOURS**

-  giratoire
-  carrefour à feu
-  carrefour non régulé
-  feu piéton

**CALIBRAGE**

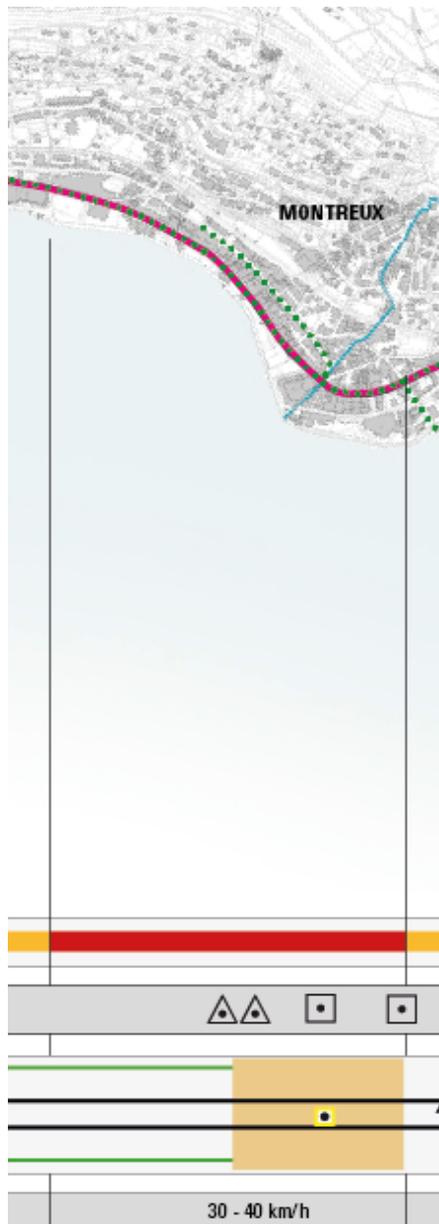
- TIM**
-  voie de circulation
-  présélection
-  stationnement longitudinal
- TP**
-  voie bus
-  feux à priorité bus
- Vélos**
-  piste cyclable
-  bande cyclable
- TOUS MODES**
-  cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet

**Coordination – priorisation :**

- Modernisation de la régulation lumineuse à coordonner avec les autres communes et les VMCV, avant l'inauguration de l'hôpital de Rennaz (2018)
- Mise en place coordonnée sur toute la traversée de Montreux des contrôles d'accès et voies bus avant 2018.
- Valorisation du secteur Rouvenaz à coordonner avec la réalisation des bypass.

## Montreux : Cœur de ville (Montreux)

144

### Propositions : Grand-Rue

Pour la ville de Montreux, l'objectif principal du réaménagement de cette section est le fondement en un seul espace mixte de la zone qui s'étend des façades jusqu'au lac. Cela vise à une valorisation du cadre urbain, à une amélioration de la sécurité pour les vélo et de la perméabilité de la RC pour les usagers à pied.

Ce tronçon a une vocation urbaine forte, il fait le lien entre le front de la ville et le quai. A ce titre l'aménagement doit faciliter le liens entre ces deux éléments. Des repères fonctionnels clairs doivent marquer la limite entre l'espace de circulation et les espaces piétons afin de garantir la fluidité du trafic sur la RC. Les espaces latéraux dédiés aujourd'hui au stationnement seront requalifiés ou réorganisés.

Vitesse de circulation recherchée : 30 à 40 km/h

Voies de circulation : 2 x 3m + bande centrale polyvalente.

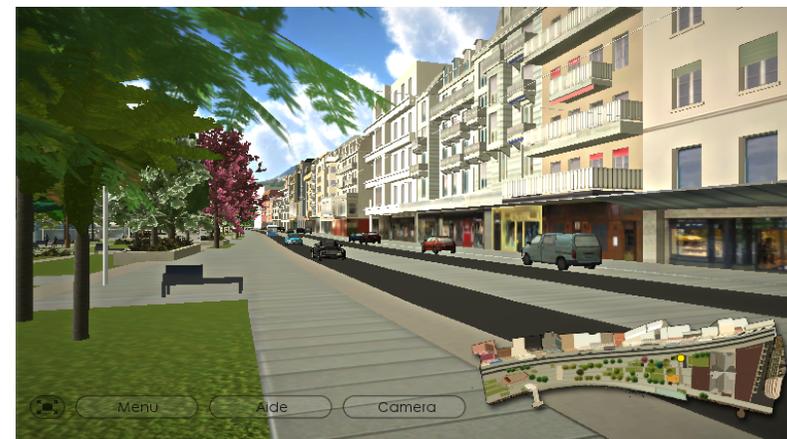
L'intégration de bandes cyclables est prévue par le projet.

Carrefours :

- Présélection pour les tourner-à-gauche dans les carrefours régulés uniquement
- Le mini giratoire d'accès au parking du Marché peut être maintenu

Transports publics :

- Les arrêts de bus sont aménagés sur chaussée, le traitement de la bande médiane doit inciter les usagers à rester derrière le bus lorsqu'il est à l'arrêt afin de garantir un avancement fluide des TP à travers la ville.
- Des bypass ou voies bus seront mis en place à l'amont de ce tronçon (carrefours des Alpes, Bon-Port) afin de limiter la charge de trafic TIM et éviter les encombrements.



Extrait du projet (Obras – septembre 2015)

### Propositions : avenue du Casino

L'objectif principal est d'assurer la qualité des espaces publics et la sécurité des usagers à pied ou à vélo. Ce tronçon a une vocation urbaine forte, avec des fronts bâtis commerciaux de part et d'autre de la chaussée. La transversalité piétonne doit être renforcée.

Vitesse de circulation visée : 30-40 km/h

Une réduction légère de la largeur des voies de circulation peut être envisagée. Les espaces gagnés peuvent être dédiés à un élargissement des trottoirs.

Carrefours :

- Présélection pour les tourner-à-gauche dans le carrefour régulé uniquement

Transports publics :

- Les arrêts de bus sont réaménagés sur chaussée sans possibilité de dépassement afin de garantir un avancement fluide des TP à travers la ville afin d'éviter les gênes lors de la réinsertion dans le trafic. En sortie de ville, l'arrêt Casino peut être maintenu en encoche à condition de faciliter la réinsertion des bus dans le trafic.
- Des bypass seront mis en place à l'amont de ce tronçon en entrée de ville (pont CFF) afin de limiter la charge de trafic TIM et éviter les encombrements.

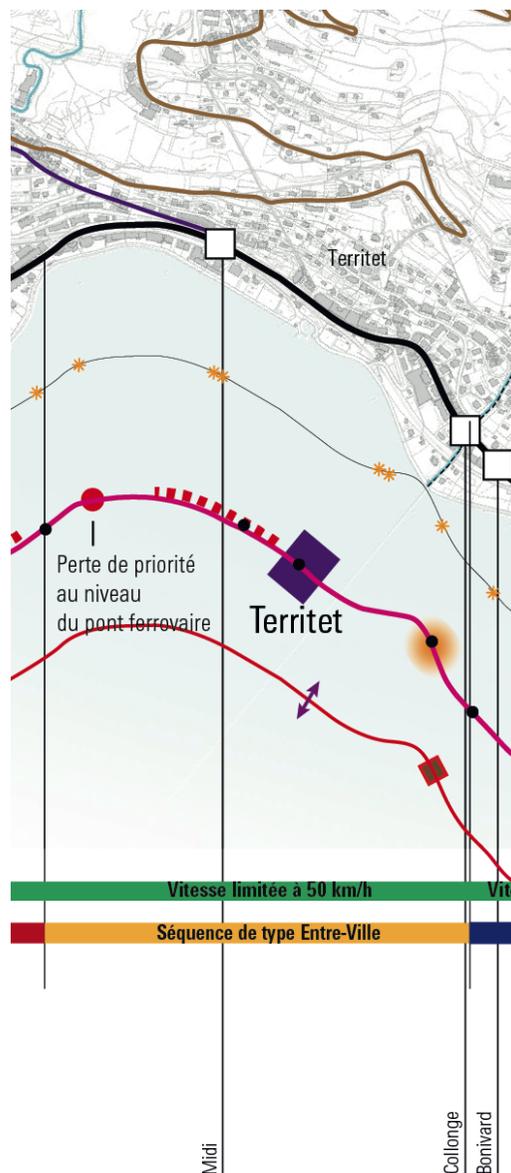
Vélos :

- Le principe de la cohabitation est retenu dans ce secteur, la réduction des vitesses de circulation assurant la sécurité des deux-roues

## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Entre ville

## Traversée du Territet

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h
- Chaussée standard, parfois avec voie bus
- Carrefours non régulés
- Stationnement latéral par tronçon
- Accidents concentrés dans les carrefours
- Interface de Territet entre les trains, les bus et le funiculaire
- voies bus discontinues en direction de Montreux
- Aménagements cyclables discontinus
- Trottoirs de confort variable
- Besoins en transversalité piétonne faible à forte

## Projets

- Requalification des espaces publics et de sécurisation des itinéraires piétonniers au droit de l'hôtel Bristol
- Réaménagement/requalification de la couverture des voies CFF

## A améliorer :

- Fluidité des circulations
- Continuité et sécurisation des aménagements cyclables
- Confort et sécurité des traversées piétonnes au droit de l'interface TP
- Avancement des transports publics en direction de Montreux
- Valorisation du centre du Territet



**Montreux : Entre-ville (Territet)****Principe de fonctionnement – calibrage recommandé****RC780a**  
*Principe de fonctionnement*  
*Calibrage***PLAN D'ENSEMBLE**

	RC780A
	Ligne de bus 201
	limite communales
	itinéraires SuisseMobile

**TYPE DE SEQUENCE**

	séquence Coeur de ville
	séquence Entre-ville
	séquence Jardin
	séquence Lac

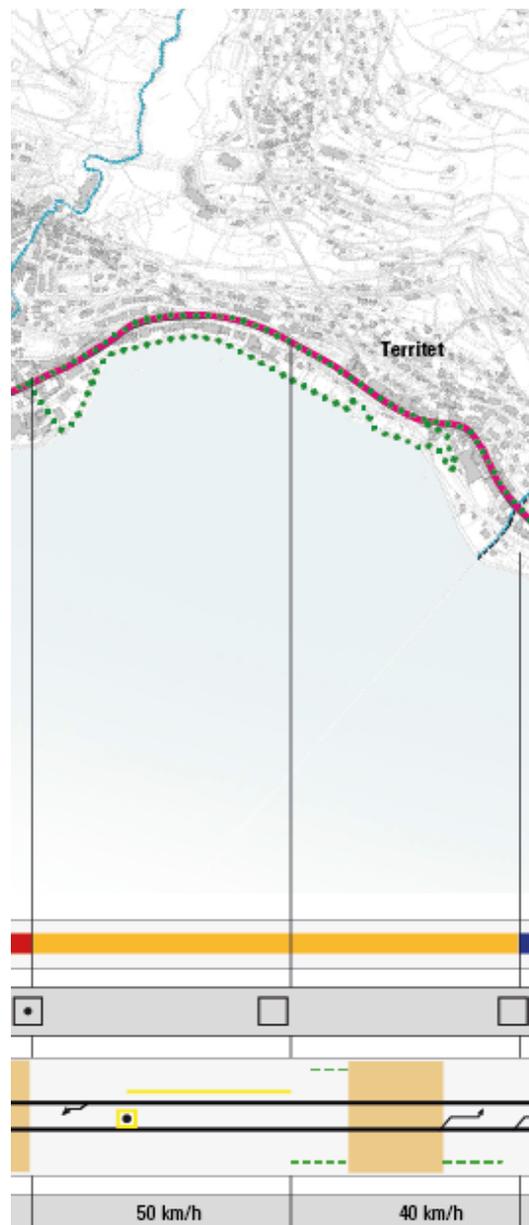
**CARREFOURS**

	giratoire
	carrefour à feu
	carrefour non régulé
	feu piéton

**CALIBRAGE**

	<b>TIM</b> voie de circulation
	pré-sélection
	stationnement longitudinal
	<b>TP</b> voie bus
	feux à priorité bus
	<b>Vélos</b> piste cyclable
	bande cyclable
	<b>TOUS MODES</b> cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence
Carrefours principaux
Calibrage
Vitesse de projet

**Coordination – priorisation :**

- Mise en place coordonnée sur toute la traversée de Montreux des contrôle d'accès et voies bus avant 2018.
- Valorisation de l'interface de Territet à coordonner avec la réalisation des bypass.
- Etude comparative de l'itinéraire SuisseMobile par le quai ou par la RC.

## Montreux : Entre-ville (Territet)

148

### Principes d'aménagement : avenue de la Riviera

La progression des bus est difficile à l'approche de Montreux, ce tronçon offre le gabarit nécessaire à la mise en place d'un contrôle d'accès permettant aux TP de remonter les files de véhicules. Afin d'assurer un fonctionnement optimal de l'aménagement il est proposé de prolonger la voie bus actuelle en direction du Territet. Cela se fait au détriment des bandes cyclables existantes, qui sont néanmoins déjà aujourd'hui discontinues.

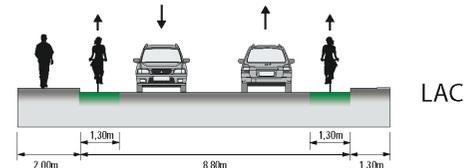
Un itinéraire alternatif est proposé aux cycles par le quai des Fleurs.

Vitesse de circulation visée : 50 km/h

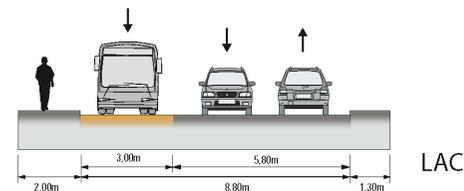
Voies de circulation : 2 voies de 3.5m + voie bus direction Montreux

Signalisation lumineuse à la hauteur du pont CFF avec priorisation des TP

#### Avenue de la Riviera : existant



#### Avenue de la Riviera : proposition



# Montreux : Entre-ville (Territet)

149

## Principes d'aménagement : route de Chillon

Le schéma directeur de Territet prévoit une requalification des espaces publics du funiculaire à la Veraye. Dans ce cadre les éléments suivants sont recommandés :

Vitesse de circulation visée : 40 km/h

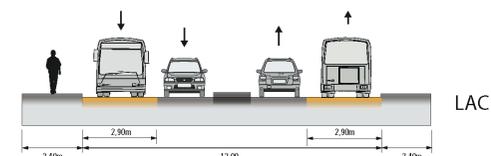
Voies de circulation : voie centrale banalisée de 5.80m + 2 bandes cyclables de 1.5 m

Mise en place d'arrêts TP (Territet, gare et L'Eaudine) sur chaussée permettant une valorisation de l'interface et un élargissement local des trottoirs.

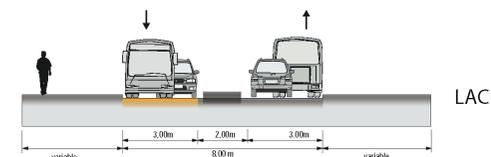
Aménagement du carrefour de la rue du Bocherex afin d'assurer la sécurité des deux-roues (proposition d'itinéraires SuisseMobile par le quai Ami Chessex puis le quai des Fleurs)

Maintien du stationnement longitudinal existant et des présélections dans les carrefours.

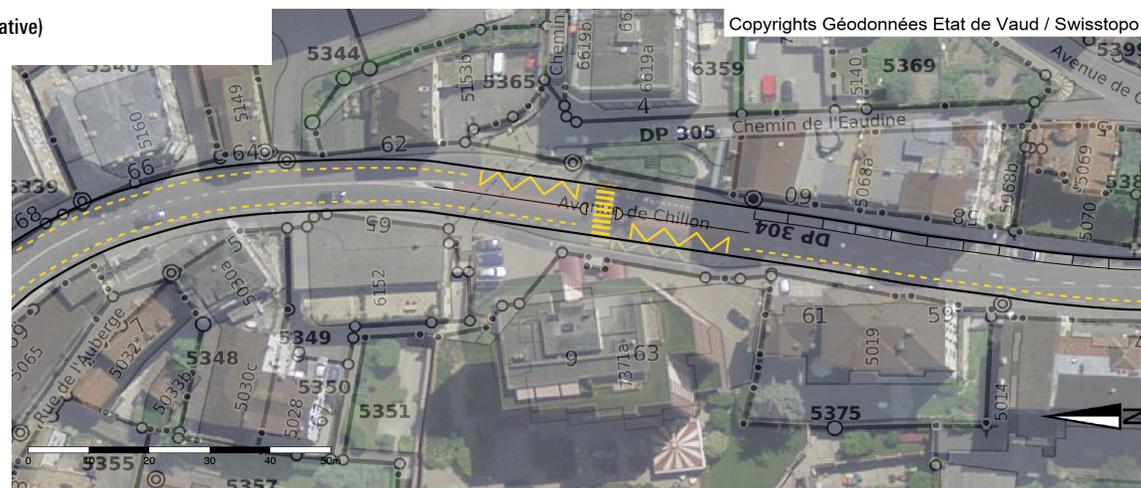
### Avenue de Chillon (arrêt de bus) : existant



### Avenue de Chillon (arrêt de bus) : proposition



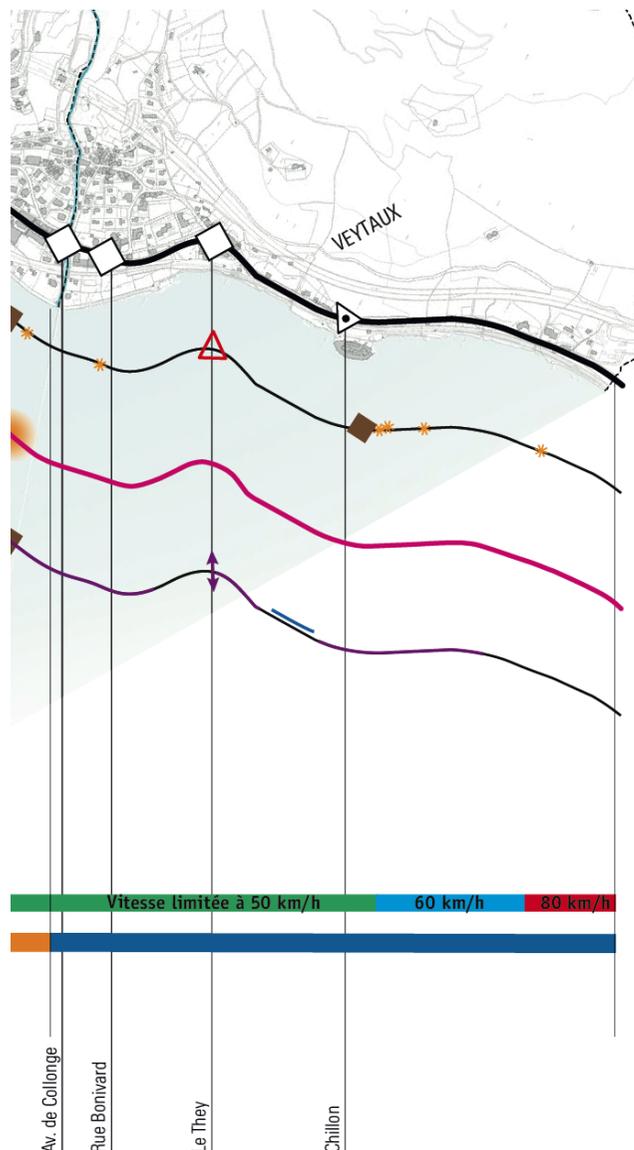
### Arrêt de bus « L'Eaudine » (esquisse illustrative)



## Synthèse du diagnostic

## Légende

	Carrefour
	Carrefour à feux
	Feux piétons
	Giratoire
	RC780a
	Route de base principale
	Route complémentaire principale
	Route d'intérêt local secondaire
<b>TIM</b>	
	Accidents
	Carrefour chargé
	Secteur congestionné
	Carrefour / accès à améliorer
	Projet de stationnement
<b>TP</b>	
	Ligne de bus 201
	Autre ligne de bus
	Voie bus existante
	Tronçon à circulation difficile
	Problème de priorité / d'insertion
	Interface principale
	Arrêt très fréquenté
<b>MD</b>	
	Accident impliquant MD
	Absence d'aménagements cyclables
	Traversées à enjeux
	Traversées piétonnes avant arrêt de bus
	Conflit stationnement / bande cyclable
	Transversalité piétonne très importante
	Traversée piétonne à améliorer
	Gestion des cycles à sécuriser
	Noeud d'itinéraire cyclable



## Séquence de type Lac

## Tronçon Collonges – Chillon

- Tronçon routier en localité, vitesse limitée à 50km/h
- Deux carrefours d'accès à la localité
- Accès privés et stationnement côté amont
- Chaussée large impliquant des vitesses inadaptées
- Ligne TP 201, pas d'aménagement particulier, arrêts en encoche
- Bandes cyclables discontinues
- Itinéraire SuisseMobile : sécurité des usagers faible compte tenu des vitesses de circulation.
- Trottoirs d'un côté de la chaussée, piétons en conflits avec les véhicules stationnés
- Besoins en transversalité piétonne faible sauf à l'entrée de Chillon et au droit des arrêts de bus

## Tronçon Chillon-Clos du Moulin

- Tronçon routier en localité et hors localité, vitesse limitée à 60km/h puis 80km/h
- Accès privés et chemins latéraux / parking de 200 places à l'étude proche de la Villa Louise
- Stationnement bilatéral, pour les visiteurs du château de Chillon, également utilisé par des pendulaires
- Chaussée large impliquant des vitesses inadaptées
- Ligne 201, pas de problème particulier, pas d'aménagement particulier, arrêt en encoche
- Itinéraire SuisseMobile partiellement sécurisé par une bande cyclable
- Trottoirs, piétons en conflits avec les véhicules stationnés

## Projets

- Densification possible de parcelles au nord de la RC780a avec création de nouveaux accès
- Réalisation d'un parking de ~200 places en ouvrage pour le château de Chillon
- Réaménagement des espaces publics du château de Chillon et valorisation de plusieurs passages entre la RC780a et les rives du Lac



## Principe de fonctionnement – calibrage recommandé

## RC780a

## Principe de fonctionnement

## Calibrage

## PLAN D'ENSEMBLE

	RC780A
	Ligne de bus 201
	limite communales
	itinéraires SuisseMobile

## TYPE DE SEQUENCE

	séquence Coeur de ville
	séquence Entre-ville
	séquence Jardin
	séquence Lac

## CARREFOURS

	giratoire
	carrefour à feu
	carrefour non régulé
	feu piéton

## CALIBRAGE

	TIM
	voie de circulation
	pré-sélection
	stationnement longitudinal
	TP
	voie bus
	feux à priorité bus
	Vélos
	piste cyclable
	bande cyclable
	TOUS MODES
	cohabitation (vitesse modérée)

Type de séquence

Carrefours principaux

Calibrage

Vitesse de projet



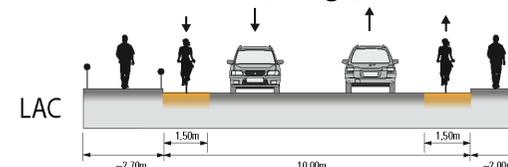
## Coordination – priorisation :

- Projet de réaménagement de la RC à réaliser.
- Coordonner la réalisation de la nouvelle entrée au site de Chillon avec un réaménagement de la RC780a dans le secteur.
- Suppression totale ou partielle du stationnement sur la RC780a dans le secteur Chillon en lien avec la réalisation d'un parking public en silo.

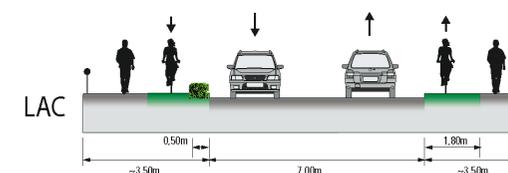
## Principes d'aménagement : tronçon Collonge - Chillon

- Réduction des largeurs de chaussée à 2 x 3.5m + piste cyclable ou bande
- Mise en place d'une bordure végétale de séparation des modes doux de la chaussée, côté lac.
- Requalification des carrefours « Le They » par une valorisation des espaces publics

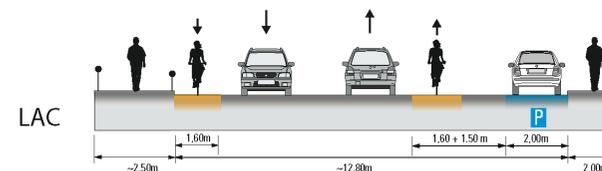
## Avenue de Chillon (village) : existant



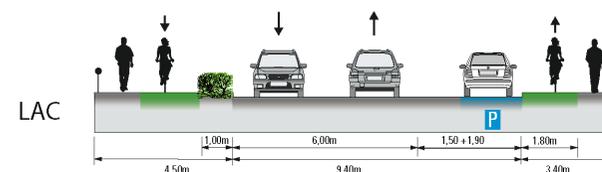
## Avenue de Chillon (village) : proposition



## Avenue de Chillon (restaurants) : existant



## Avenue de Chillon (restaurants) : proposition



## Principes d'aménagement : tronçon Chillon – Plan Manon

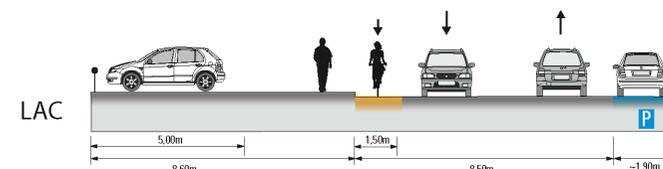
- Réduction des largeurs de chaussée à 2 x 3.5m + piste cyclable
- Valorisation des espaces publics d'accès au Château de Chillon
- Réorganisation de stationnement secteur Chillon
- Maintien d'un espace suffisant pour le rebroussement des bus à la hauteur de Chillon
- Avec la réalisation d'un parking en ouvrage pour les visiteurs du Château de Chillon sur la parcelle 127, l'espace dévolu au stationnement le long de la chaussée pourra être réaffecté à des espaces publics plus généreux en faveur des modes doux.
- Dans la mesure du possible, déplacer les mats VMCV sur le côté amont de la chaussée afin de dégager la vue sur le château de Chillon, le lac et les Dents-du-Midi.
- Le projet de réaménagement des espaces publics du Château de Chillon prévoit la mise en valeur d'un passage sous les voies CFF entre la RC780a et le quai Alfred Chatelanat et le déplacement de l'entrée principale du site à cet endroit.

Chillon projet de réaménagement des espaces publics – projet  
Dreier Frenzel Architecture

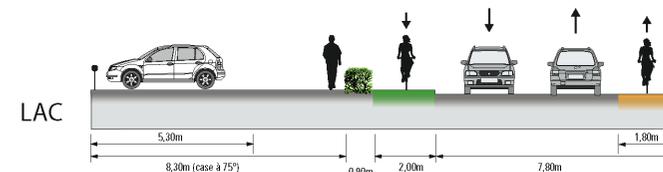
20001-1-N-009-2/ PHG-VDS / 29.04.16.



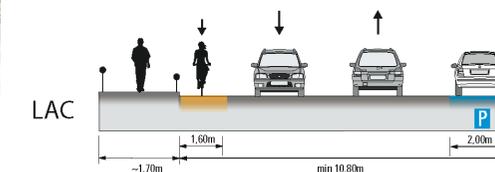
## Chillon (stationnement) : existant



## Chillon (stationnement) : proposition



## Avenue de Chillon (Plan Manon) : existant



## Avenue de Chillon (plan Manon) : proposition

