

RIVIERA

ETUDE DE LOCALISATION, DE DIMENSIONNEMENT ET DE
PLANIFICATION DES PARKINGS D'ÉCHANGE

AVRIL 2020

Numéro	Version	Modifications	Date
1711.10	v 1	-	06.12.19
1711.10	v 2	Corrections SAI	11.12.19
1711.10	v 3	Intégration des retours des Communes et de la DGMR	02.04.20
1711.10	v 4	Finalisation avec le SAI	20.04.20

SOMMAIRE

1	CADRAGE	4
1.1	Introduction	4
1.2	Pré-étude « Stationnement Riviera » - État des lieux et stratégie globale	4
1.3	Organisation de l'étude	4
1.4	Présentation de la stratégie cantonale en matière de P+R	5
2	DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE DES P+R	7
2.1	Rappel de la pré-étude « Stationnement Riviera »	7
2.2	Offre P+R existante	8
2.3	Demande en stationnement sur les P+R actuels	10
2.4	Diagnostic des potentialités pour du P+R conformément aux principes cantonaux	11
2.5	Synthèse du diagnostic	14
3	ESTIMATION ET LOCALISATION DU POTENTIEL P+R	15
3.1	Détermination du potentiel P+R par O/D	15
3.2	Localisation du potentiel P+R sur la Riviera	19
3.3	Localisation du potentiel P+R hors périmètre d'intervention	25
3.4	Synthèse de la localisation des P+R	25
4	PLAN D' ACTIONS	26
4.1	Méthode et principes du dimensionnement	26
4.2	Parkings intercommunaux	27
4.3	Parkings communaux	29
4.4	Recommandations pour une gestion coordonnée des P+R	30
5	CONCLUSION	31
	ANNEXES	33
5.1	Offre en stationnement de longue durée dans les périmètres centraux	33
5.2	Offre P+R existante	34
5.3	Carte de synthèse de l'occupation	35
5.4	Carte de synthèse de la provenance par parking	36
5.5	Zones de destination	37
5.6	Qualité de la desserte à l'horizon 2024 (selon ARE)	38
5.7	Desserte des principales gares du district	39
5.8	Attractivité des O/D à destination de Vevey	40
5.9	Attractivité des O/D à destination de La Tour-de-Peilz	41
5.10	Attractivité des O/D à destination de Clarens	42
5.11	Attractivité des O/D à destination de Montreux	43
5.12	Analyse de sensibilité des critères	44
5.13	Synthèse des potentiels de réduction du trafic	45
5.14	Pendulaires P+R de Blonay	46
5.15	Pendulaires P+R de Chardonne	47
5.16	Pendulaires P+R de Jongny	48
5.17	Pendulaires P+R de Montreux	49
5.18	Pendulaires P+R de St-Légier – La Chiésaz	50
5.19	P+R de la Broye-Fribourg	51
5.20	Synthèse de la localisation des P+R	52
5.21	Carte de synthèse de l'offre P+R (vision à court terme)	53
5.22	Carte de synthèse des préconisations à long terme	54

1 CADRAGE

1.1 Introduction

Dans le cadre de la stratégie des interfaces de transport, la DGMR préconise usuellement que la problématique des parkings d'échange soit traitée à l'échelle du district. Dans le cas précis du district Riviera – Pays d'Enhaut, la DGMR a convenu de limiter le périmètre à la Riviera. En effet, les premières réflexions ont rapidement démontré l'absence de potentiel P+R sur le Pays d'Enhaut.

La présente étude a ainsi pour objectif de déterminer la stratégie intercommunale de planification de l'offre P+R pour la Riviera. Celle-ci doit s'inscrire dans le cadre du respect de la stratégie cantonale édictée en 2017¹ et précisée en 2019 grâce à la réalisation de cette première étude de planification sur le canton de Vaud.

1.2 Pré-étude « Stationnement Riviera » - État des lieux et stratégie globale

La CORAT a déjà confié au bureau team+ le lancement d'une réflexion sur le stationnement à l'échelle de la Riviera, courant 2017, qui s'inscrit dans le cadre de son mandat d'appui et de coordination technique. Sur la base d'un état des lieux pour chaque commune, d'une synthèse des politiques communales en matière de stationnement et d'une coordination entre elles, le bureau a établi un certain nombre de propositions d'ordre stratégique (lignes directrices).

L'une des propositions consistait à poursuivre les réflexions et d'apporter des réponses concrètes aux problématiques de stationnement soulevées, notamment de répondre au Canton sur la pertinence de développer une stratégie P+R sur la Riviera. Cette étude doit également clarifier la pertinence d'un P+R dans le cadre du développement du site stratégique de la Veyre-Fenil.

1.3 Organisation de l'étude

Objectifs

Les objectifs de la présente étude visent à :

- › Diagnostiquer l'offre actuelle des P+R et la demande générée.
- › Identifier les besoins en P+R selon la stratégie cantonale.
- › Localiser l'offre en stationnement nécessaire sur le périmètre d'intervention.
- › Déterminer un plan d'actions de mise en œuvre de cette offre en stationnement.

Organisation du mandat

Pour mener à bien cette étude, un groupe technique (GT) a été formé. Il était composé des représentants de la DGMR, du SAI et bureau team+. Ce GT a permis d'assurer une coordination permanente dans la réalisation de l'ensemble des phases de l'étude.

En parallèle, quatre présentations aux membres de la CORAT ont été réalisées afin de présenter l'avancement de l'analyse.

¹ La planification des parkings d'échange des voitures: document de cadrage et orientations sur les prestations attendues – DGMR – Novembre 2017).

1.4 Présentation de la stratégie cantonale en matière de P+R

La base méthodologique de cette étude repose sur la stratégie cantonale de planification des parkings d'échange¹.

Périmètre de réflexion / Périmètre d'intervention

- › Comme déjà mentionné en introduction, le **périmètre d'intervention** (secteur où les mesures seront prises) doit être normalement celui du district. Toutefois, le Pays-d'Enhaut ne possède pas les caractéristiques requises selon les principes cantonaux pour accueillir une offre P+R. La DGMR a admis que l'analyse soit centrée sur la Riviera.
- › Le **périmètre de réflexion** est lui plus large. Il inclut l'ensemble des communes qui possèdent des interactions de pendulaires avec le périmètre d'intervention (Riviera) sans disposer d'une offre TP structurante vers ce dernier. Il s'agit principalement du canton de Fribourg et de la Broye vaudoise, qui ne disposent pas d'offre TP mais bénéficient d'une très bonne accessibilité routière. Finalement, comme il s'agit de la première étude sectorielle du Canton, une analyse volontairement plus large a été réalisée (en incluant les O/D en provenance de France et du Chablais).

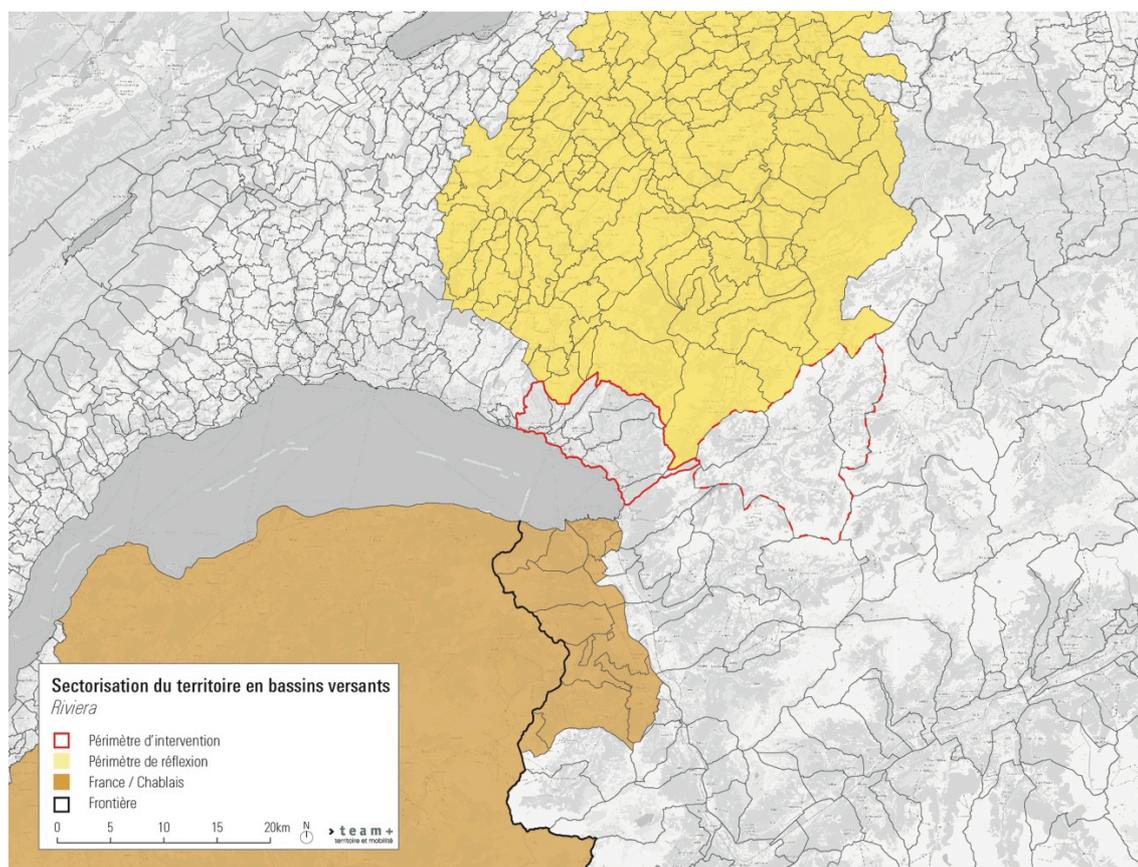


Illustration du périmètre de l'étude

Principes à respecter

Afin d'être jugée conforme à la stratégie cantonale, l'offre P+R doit répondre aux grands principes suivants :

- **Concurrence avec l'offre TP** : le recours à un parking d'échange ne doit pas se faire au détriment de l'usage des TP sur l'ensemble du déplacement.
- **Proximité du P+R** : l'automobiliste laisse sa voiture à l'arrêt TP le plus proche de chez lui.
- **Offre TP au P+R** : une desserte élevée (au minimum toutes les 30 minutes) et directe par les TP en direction du lieu de destination.
- **Localisation du P+R** : le parking doit disposer d'une bonne accessibilité routière et doit être situé en amont des zones de congestions.
- **Lieu de destination** : l'usager du P+R a des difficultés d'accès au lieu de destination (congestion routière, contrôle d'accès, places de stationnement chères ou indisponibles,...).

2 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE DES P+R

2.1 Rappel de la pré-étude « Stationnement Riviera »

Selon les conclusions de l'étude globale de stationnement réalisée auparavant, la demande en stationnement pour les pendulaires entrants est relativement conséquente dans les communes centrales. Cette demande se reporte principalement sur les parkings publics et utilisent donc de manière trop importante les places de stationnement destinés aux autres usagers. Pourtant, l'offre en stationnement dans les centres urbains est déjà limitée et tarifée. Ainsi, les conditions cadres pour créer une offre P+R en périphérie sont réunies.

Politique de stationnement de Vevey

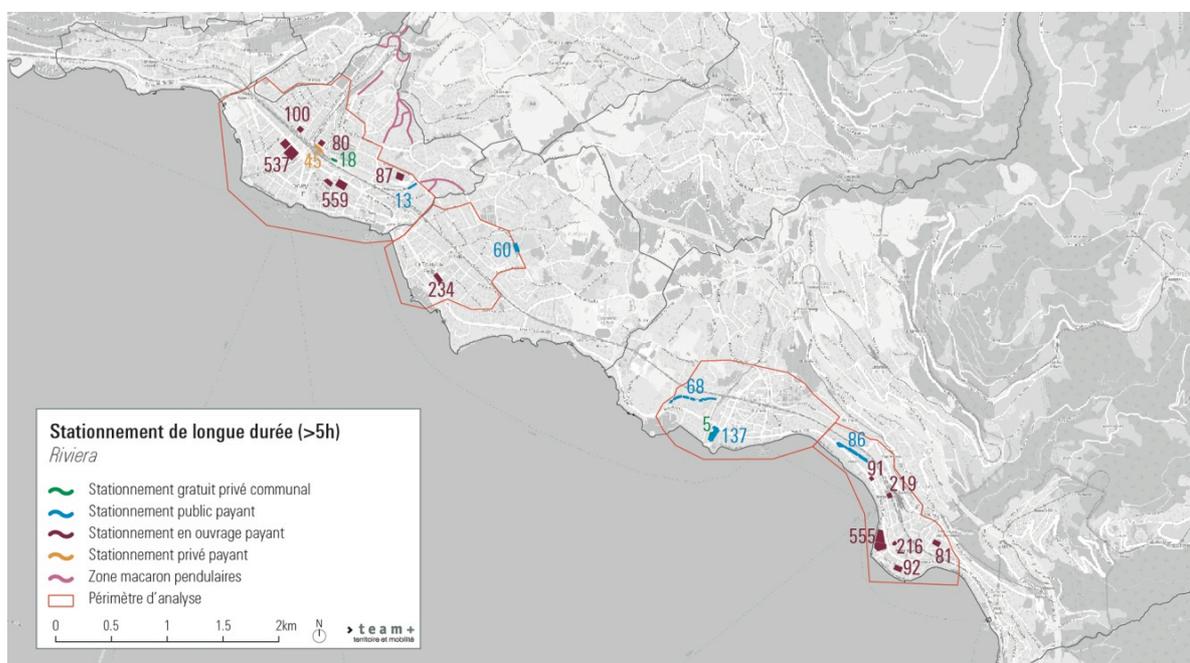
- Le stationnement libre de longue durée sur places publiques a été supprimé avec la mise en place d'un système de contrôle de la demande (vignette).
- L'offre en stationnement pour les pendulaires est largement insuffisante par rapport à la demande (liste d'attente pour l'obtention d'une vignette).
- Mise en place de critères stricts pour l'attribution des vignettes.
- Une solution P+R est préconisée dans le secteur de la Veyre.

Politique de stationnement de Montreux

- Les places longues durées gratuites ont été supprimées du centre-ville avec la mise en place d'une tarification.
- Au centre, il existe toutefois un grand nombre de places en ouvrage mais avec des tarifs relativement dissuasifs.

Politique de stationnement de La Tour-de-Peilz

- Pas de places publiques au centre de la commune.
- Un grand parking privé en ouvrage mais avec des tarifs élevés.



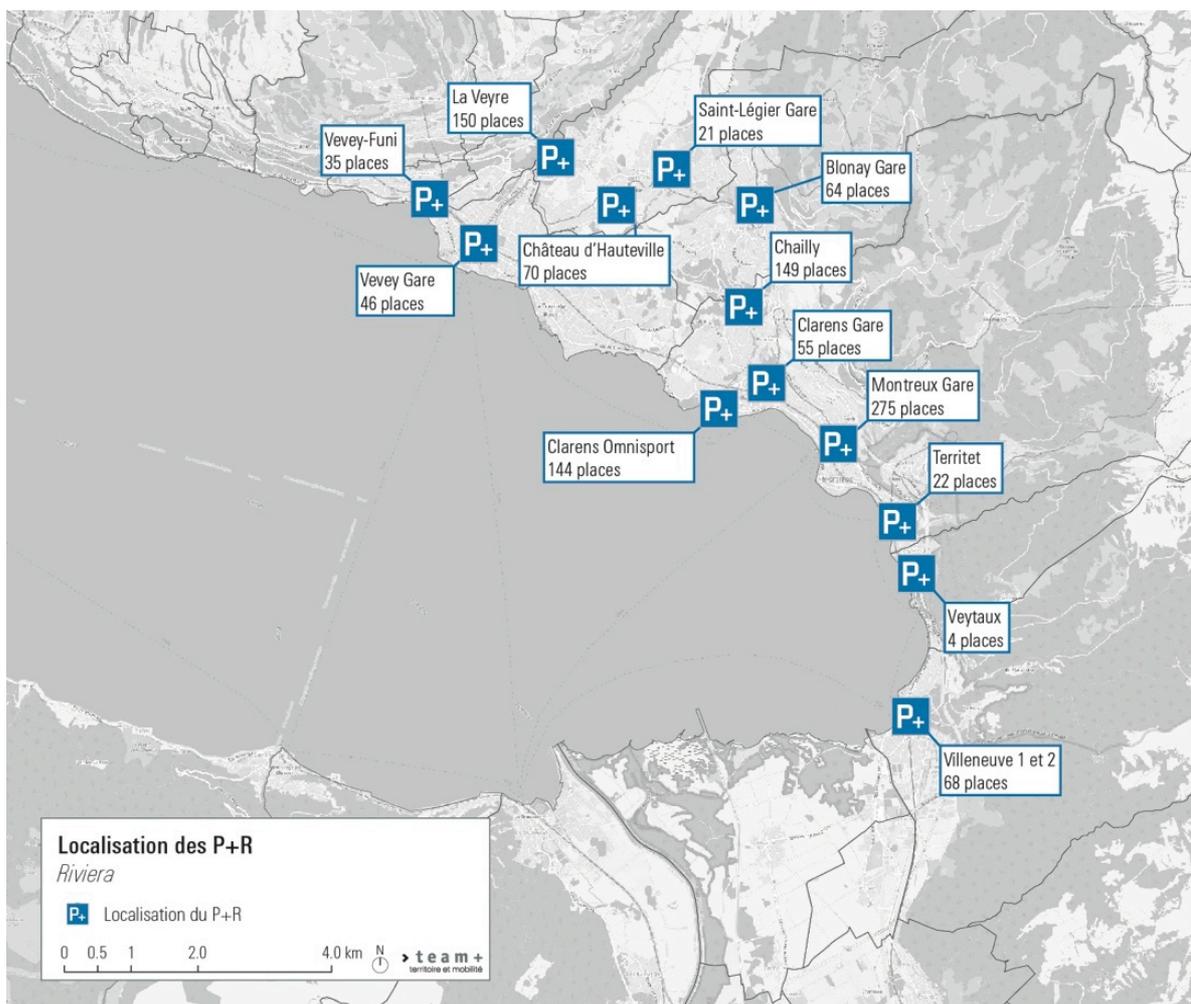
Offre en stationnement de longue durée dans les périmètres centraux

2.2 Offre P+R existante

Organisation globale

Au sein du périmètre de la Riviera, il existe déjà une offre P+R. Il n'y a toutefois pas de stratégie globale quant à leur gestion et à l'attribution d'abonnements. Les places de stationnement sont localisées à la fois dans les centres urbains (P+rails) et en périphérie.

- A noter que certains parkings ne sont pas clairement identifiés comme P+R (St-Légier Gare, Blonay Gare). Ces derniers ont toutefois été intégrés au diagnostic étant donné que la majeure partie des utilisateurs sont des pendulaires.
- La Veyre et Château d'Hauteville sont des parkings provisoires et liés à la Fête des Vignerons. A ce jour, ces deux parkings ont été démantelés.



Offre P+R actuelle (ou assimilée) analysée dans le diagnostic

Tarification et gestion

Sur l'ensemble des parkings P+R retenus pour ce diagnostic, il existe une très grande hétérogénéité dans la tarification et la gestion de l'offre (la tarification et les conditions d'abonnement sont résumés dans le tableau ci-dessous).

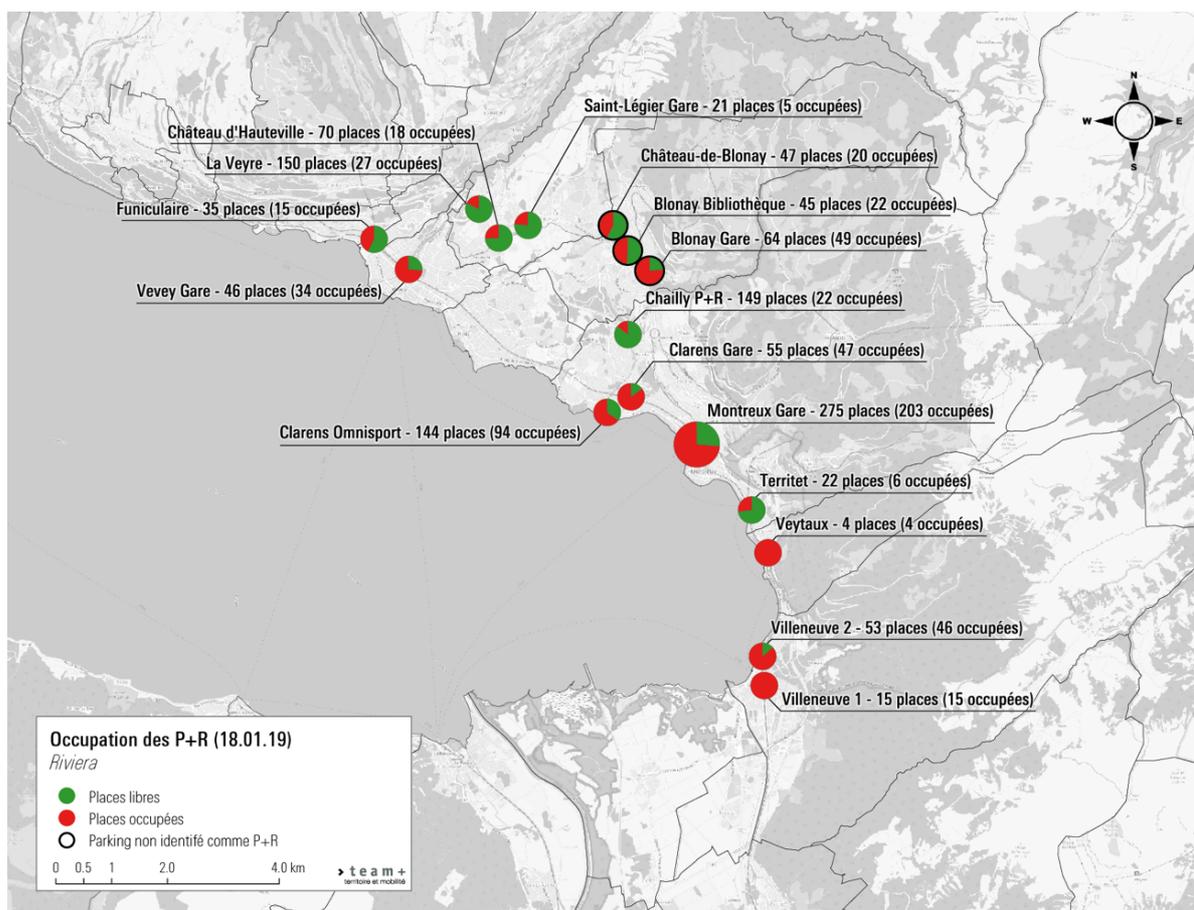
- On notera que certains parkings n'exigent pas forcément la possession d'un abonnement TP pour accorder une place de stationnement.
- Le parking de Chailly est le seul à poser des conditions concernant l'origine de l'utilisateur et son temps de trajet TP.

Parking	Tarification	Abonnement et conditions
Blonay	Fr. -.80/ heure	-
Chailly	Fr. 8.-/jour	Fr . 1200. -/an (TP inclus) ou Fr . 720. -/an (sans TP) Temps domicile-travail en TP > 45 minutes, doit travailler sur Montreux et trajet en TP > 1.5x trajet TIM
Château d'Hauteville	Fr. 8.-/jour	Fr. 80. -/mois (billet Mobilis compris) Accessible à tous
Clarens Omnisport	Fr. 10. -/jour	Fr. 10.-/jour (billet Mobilis compris) Accessible à tous
Clarens Gare	Fr. 5. -/jour	Fr . 500. -/an Abonnement TP requis
Funiculaire	Fr. 8.-/jour	-
Montreux Gare	Fr. 1. -/heure (progressif)	Fr .1420.-/an Accessible à tous
Puidoux Gare	Fr. 7.-/jour	Fr . 700. -/an Abonnement TP requis
Saint-Légier	Fr. 4.-/jour	-
Territet	Fr. 1.20/heure	-
Vevey Gare	Fr. 10.-/jour	Fr . 700. -/an Abonnement TP requis
La Veyre	Fr. 8.-/jour	Fr. 80. -/mois (billet Mobilis compris) Accessible à tous
Veytaux	Gratuit	-
Villeneuve 1 et 2	Fr. 7.-/jour	Fr . 700. -/an Abonnement TP requis

2.3 Demande en stationnement sur les P+R actuels

Occupation

- Les parkings dans les centres-villes ont des forts taux d'occupation notamment ceux des gares de Vevey et de Montreux².
- A l'opposé, les parkings en périphérie ne sont par contre quasiment pas utilisés (par exemple le parking de Chailly a un taux d'occupation de 15%).



Carte de synthèse de l'occupation

Provenance (carte en annexe)

La majorité des utilisateurs proviennent de communes situées sur le canton de Vaud. Pour le reste, logiquement, les frontaliers et valaisans ont tendance à se stationner sur les parkings situés à l'est du périmètre tandis que les fribourgeois ont tendance à se stationner au nord-ouest.

- Vaud (54%)
- Valais (21%)
- Fribourg (13%)
- France (9%)
- Autre (3%)

² Pour le parking de la Gare de Montreux, il y a environ 173 abonnés dont environ 80% proviennent de Montreux.

2.4 Diagnostic des potentialités pour du P+R conformément aux principes cantonaux

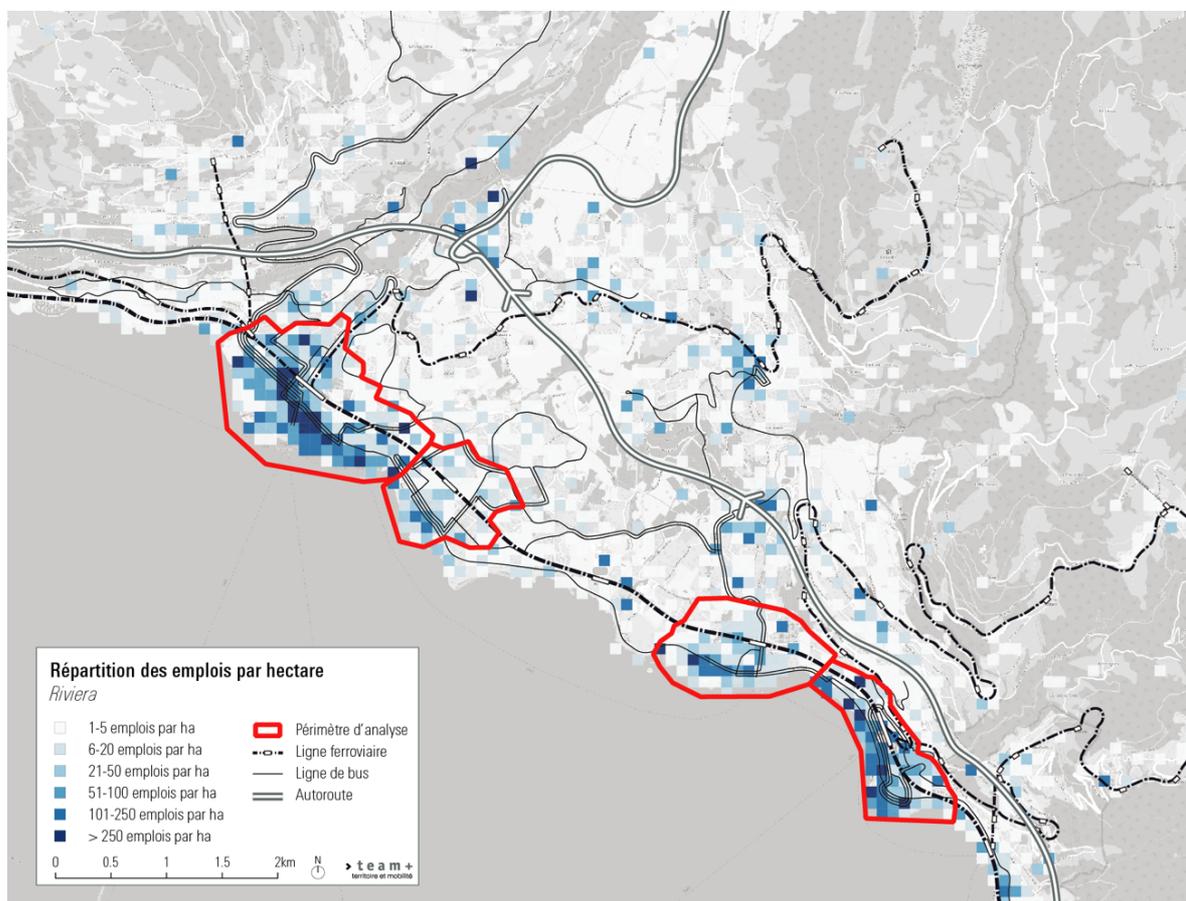
L'objectif de cette phase est de déterminer, sur la base des caractéristiques du territoire de la Riviera (densité des emplois, coordination urbanisme / transport, desserte TP), les potentialités pour aménager des P+R selon les principes de la stratégie cantonale.

Zones de destination

Pour que l'offre P+R soit attractive, il est nécessaire, d'une part, que la densité d'emplois sur la zone de destination soit relativement conséquente (afin de proposer une offre TP de qualité). D'autre part, il est également nécessaire que l'accessibilité TIM soit difficile (trafic important et difficulté de stationnement). Ainsi sur cette base, quatre zones de destination ont été définies sur la Riviera³ :

- › Vevey
- › La Tour-de-Peilz
- › Clarens
- › Montreux (centre)

Pour ces quatre zones, l'objectif de l'étude est de définir le nombre de pendulaires, en provenance du périmètre de réflexion, qui sont potentiellement intéressés par une offre P+R pour ces destinations.

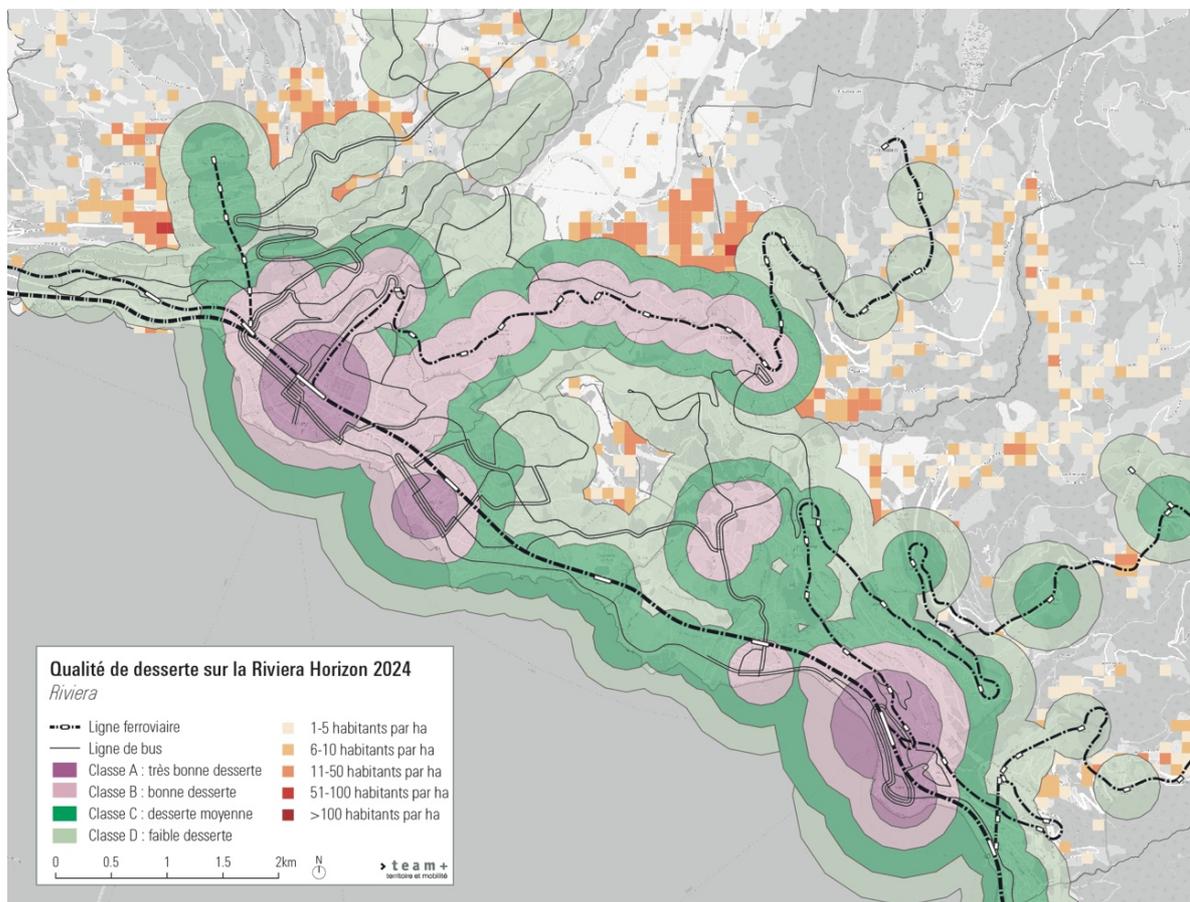


Carte de synthèse des 4 zones de destination selon la stratégie cantonale

³ Pour le secteur de la Vevre, bien que celui-ci présente une densité d'emplois élevée, il n'a pas été retenu dans l'analyse des zones de destination étant donné la très bonne accessibilité routière du site et l'offre en stationnement relativement importante (qui rendrait l'offre P+R peu attractive).

Population non-desservie par les TP

Les P+R ont pour objectif de compléter l'offre en transports publics dans le périmètre d'intervention (Riviera). Une grande partie du territoire est considérée comme étant desservie selon la méthodologie de l'ARE (cf. figure ci-dessous avec la desserte TP prévue à l'horizon 2024). Le potentiel P+R pour les habitants du périmètre semble donc relativement limité. Toutefois, pour ces habitants, on analysera également la compétitivité de l'offre TP pour chaque O/D à destination des quatre zones déterminées.



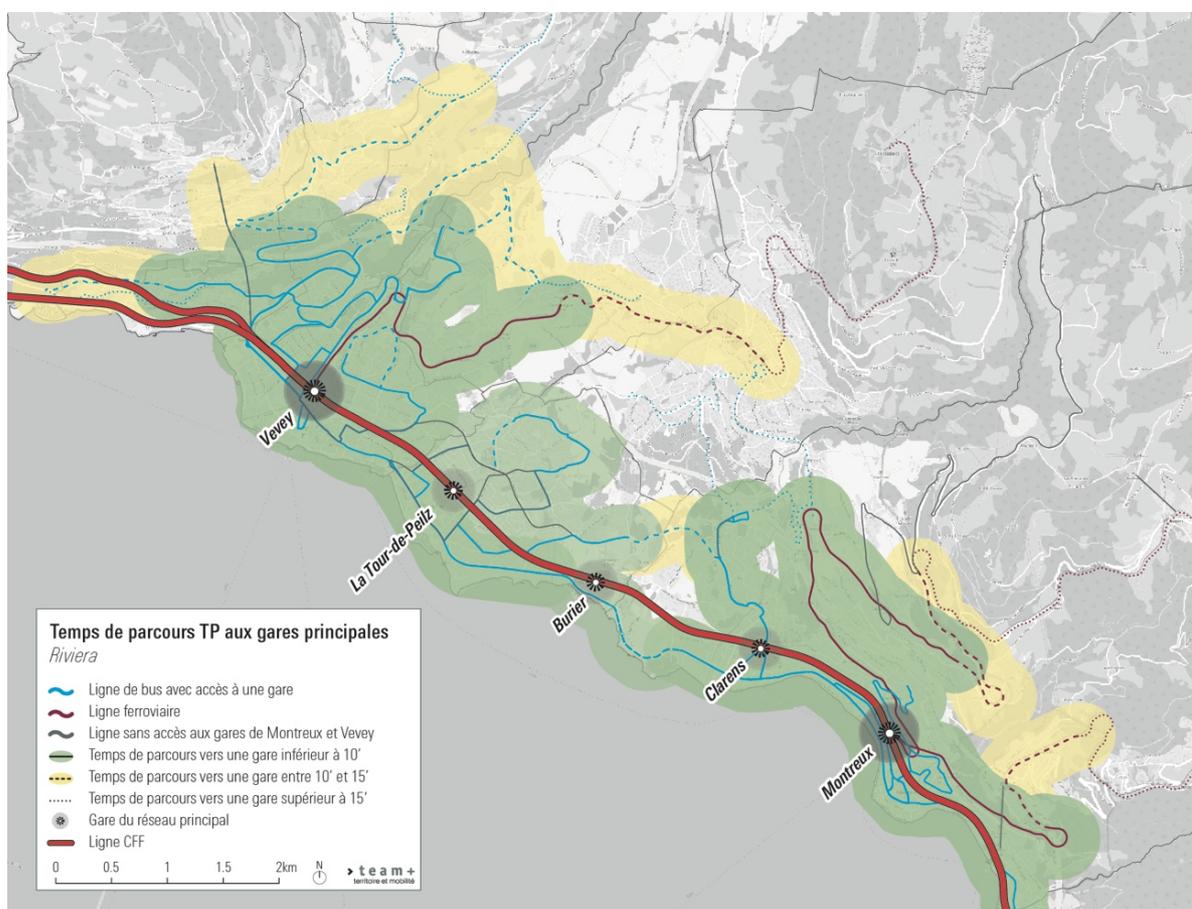
Qualité de la desserte à l'horizon 2024 (selon ARE)

Potentiel pour des pendulaires sortants du périmètre d'intervention

Dans sa directive, la DGMR préconise d'assurer une offre en stationnement P+R uniquement à proximité des arrêts TP disposant d'une ligne directe et avec une cadence à 30 minutes. La seule offre TP répondant à ces critères pour se rendre en direction de l'extérieur du périmètre d'intervention est la ligne CFF reliant la Riviera à Lausanne et au Valais.

- Les gares de Vevey, La Tour-de-Peilz, Burier, Clarens et Montreux sont toutefois situées dans des centres urbains relativement denses. L'accessibilité de ces gares est délicate avec notamment un fort trafic sur les axes d'approches. Ainsi, il n'est pas souhaitable de rajouter du trafic supplémentaire dans ces centres urbains.
- En outre, l'offre TP de rabattement est relativement efficace, une grande partie du territoire se situe à moins de 15 minutes d'une de ces gares.

Le principe de localisation n'est donc pas rempli pour ces différentes gares (être situé en dehors des zones congestionnées). Aucune offre pour les pendulaires n'est préconisée sur ces 5 gares (respect des principes de non concurrence de l'offre TP et de localisation).



Desserte des principales gares du district

2.5 Synthèse du diagnostic

- La Riviera dispose déjà d'une offre en P+R (et P+Rail).
- Il n'existe cependant pas de stratégie globale sur la gestion, la localisation et le dimensionnement de cette offre.
- Les P+R situés dans les centres-villes sont nettement plus fréquentés que ceux en périphérie.
- Les stationnements publics et privés à destination sont déjà bien contrôlés. Il n'y a pas de stationnement gratuit à disposition et les tarifs des parkings en ouvrage sont relativement peu compétitifs avec les P+R.
- Dans les centres, la demande en stationnement des pendulaires est très forte. Les concepts de stationnement, ainsi que la pré-étude de stationnement Riviera, préconisent de renforcer l'offre P+R.
- Pour les pendulaires sortant de l'agglomération, l'offre TP de rabattement sur les gares est relativement importante. De surcroît, ces gares sont situées dans des zones denses et congestionnées. Afin de respecter les principes de non-concurrence avec les TP et de localiser l'offre P+R en amont des zones congestionnées, il n'est donc pas recommandé de planifier une offre P+R pour les pendulaires à proximité des gares CFF.
- Certains secteurs de l'agglomération ne sont pas bien desservis. Pour ceux-ci, il est préconisé d'assurer une offre P+R pour les mouvements en direction de la Riviera (à coordonner avec le développement de l'offre TP).
- Pour les pendulaires à destination de la Riviera, l'offre TP d'agglomération est relativement bonne ce qui présente un fort potentiel pour du rabattement. Quatre grandes zones de destination ont été définies : Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens et Montreux.

3 ESTIMATION ET LOCALISATION DU POTENTIEL P+R

3.1 Détermination du potentiel P+R par O/D

Principe

Sur la base du diagnostic réalisé, l'objectif de cette phase est de déterminer le potentiel P+R. Ainsi, il est nécessaire d'analyser l'attractivité des transports publics pour chaque O/D issue du périmètre de réflexion et à destination des 4 grands pôles d'emplois de la Riviera. Les personnes qui ne disposeraient pas d'une offre TP attractive représenteraient ainsi le potentiel d'utilisateurs pour du P+R.

L'analyse a été réalisée sur l'ensemble des O/D. Par contre, seules les communes dans le périmètre de réflexion sont retenues. Pour le reste, on suppose que les pendulaires disposent d'une possibilité de rabattement en dehors du périmètre de la Riviera. Comme précisé auparavant, bien que le Chablais et la France ne fassent pas partie du périmètre de réflexion, ces derniers ont été intégrés dans l'analyse étant donné la forte part de pendulaires de ces origines à destination de la Riviera.

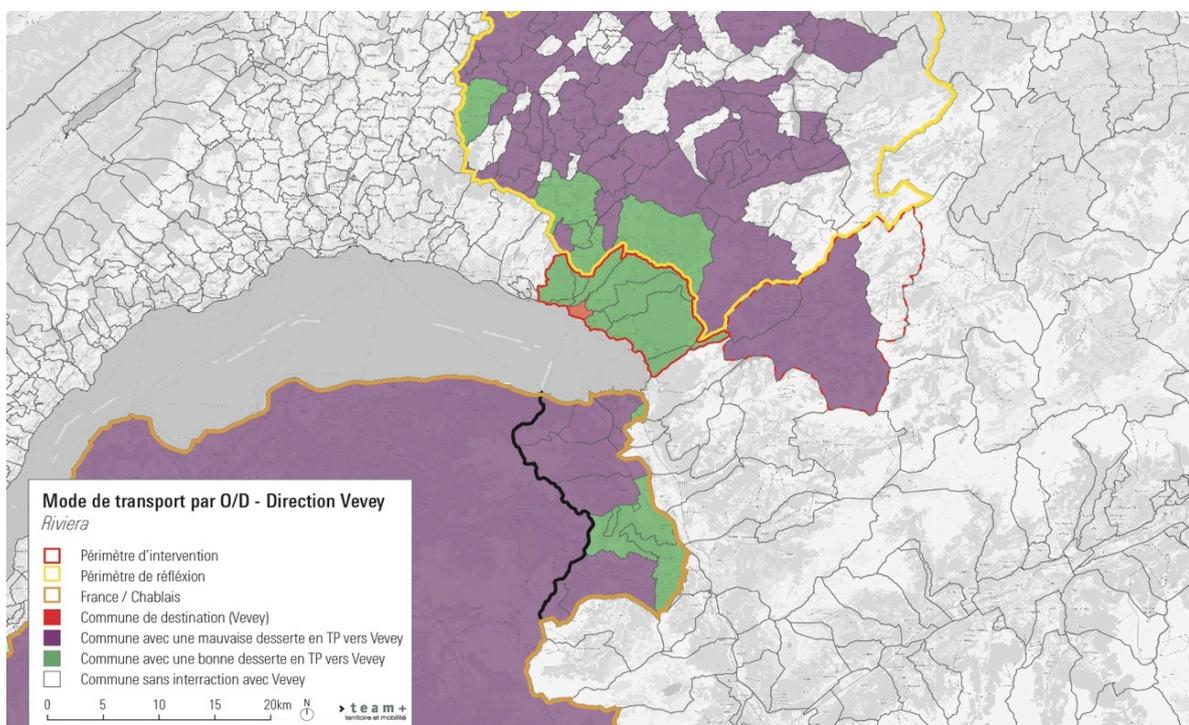
Analyse de l'attractivité TP : Comparaison des temps de parcours

Pour chaque O/D, les temps de parcours TIM et TP ont été comparés⁴. Afin de déterminer si les TP sont attractifs, les critères suivants doivent être remplis :

- Critère 1 : le temps de trajet TP est inférieur à 25 minutes (tout trajet inférieur à 25' est affecté aux TP).
- Critère 2 : le temps de trajet TP n'est pas supérieur de 20 minutes au trajet en voiture.
- Critère 3 : le temps de trajet TP n'est pas deux fois plus long que le trajet en voiture.

A noter que pour l'ensemble de ces critères, une analyse de sensibilité a été réalisée (visible en annexe). Il en ressort qu'une variation de ces trois critères ne modifie pas sensiblement le potentiel P+R.

Par exemple, la carte ci-dessous résume l'ensemble des communes d'origine des pendulaires à destination de Vevey ne disposant pas d'une liaison TP efficace (les O/D pour les autres destinations figurent en annexe).



⁴ Selon les barycentres des communes d'origine et du polygone de destination. Ainsi, pour une O/D entre une commune du périmètre de réflexion et la Riviera, si les critères d'attractivité des TP sont remplis, aucune offre en stationnement P+R ne sera planifiée sur la Riviera (même pour les habitants de la Commune localisés en retrait de l'offre TP).

Spécificités pour les Communes à l'intérieur de la Riviera (périmètre d'intervention)

Pour les pendulaires au sein du périmètre d'intervention, indépendamment de l'attractivité de l'offre TP, on analyse également la part de la population desservie⁵ selon les critères de l'ARE. Ainsi, les habitants de la Riviera ne disposant pas de desserte TP sont intégrés au potentiel.

Exemple : les deux tableaux ci-dessous résument, pour les pendulaires entre les communes de la Riviera et La Tour-de-Peilz, la qualité de la desserte TP et ainsi le potentiel P+R pour cette O/D :

- ▶ *A l'origine de Chardonne, l'offre TP est jugée efficace pour la Tour-de-Peilz. 33 pendulaires sont recensés dont 53% sont considérés comme non desservis (rayon de desserte de 300 mètres sur les lignes TP cadencées au maximum à 30 minutes). Le potentiel P+R est donc de 53% des pendulaires (soit 18 personnes).*
- ▶ *A l'origine de Blonay, l'offre TP n'est pas jugée efficace. 94 pendulaires sont recensés dont 31% utilisent déjà l'offre TP. Le potentiel P+R est donc de 69% des pendulaires (soit 65 personnes).*

O/D avec des TP efficaces vers La Tour-de-Peilz			
	Nombre de pendulaires	Population non desservie	Potentiel P+R
Chardonne	33	53%	18
Corseaux	19	0%	0
Corsier-sur-Vevey	54	3%	1
La Tour-de-Peilz	543	0%	2
Montreux	241	3%	7
Vevey	317	0%	0
Veytaux	3	4%	0

O/D avec des TP inefficaces vers La Tour-de-Peilz			
	Nombre de pendulaires	Part TP existante	Potentiel P+R
Blonay	94	12%	84
Jongny	21	29%	15
Saint-Légier-La Chiésaz	57	16%	48

⁵ A noter qu'il faut ici différencier la notion de qualité de desserte (qui ne dépend pas des trajets effectués par les habitants mais uniquement de la qualité de l'offre), et la notion d'attractivité des TP (qui dépend pour le trajet effectué de la différence entre le temps en voiture et le temps en TP).

Synthèse du potentiel de P+R en fonction de l'origine et de la destination

Le tableau ci-dessous résume le potentiel P+R en fonction du secteur d'origine et des quatre grandes zones de destination identifiées. Pour l'ensemble de la Riviera, on identifie ainsi **un potentiel de l'ordre de 3'500 pendulaires pour l'offre P+R**.

- 820 seraient des pendulaires internes à la Riviera ne disposant pas d'une bonne desserte TP à leur domicile.
- 1'260 sont en provenance du canton de Fribourg (périmètre de réflexion).
 - Pour rappel, ces pendulaires ne disposent pas d'une offre TP compétitive pour se rendre sur la Riviera. Actuellement, le temps moyen du trajet avec les transports publics est de 1h20 contre 28 minutes en voiture. Ainsi, même en améliorant l'offre TP existante, ces pendulaires n'auront pas d'autres moyens raisonnables que la voiture pour venir sur la Riviera. D'ailleurs, pour ces pendulaires, la part modale de la voiture est de 98.5% (selon le relevé structurel) ce qui témoigne de l'absence de mode de transports alternatifs à la voiture.
 - En outre, étant donné l'absence d'offre TP performante entre la Riviera et le Canton de Fribourg, pour ces flux, la localisation d'un P+R conforme à la stratégie cantonale (soit au plus proche du domicile) serait au sein de la Riviera.
- 1'470 sont en provenance du Chablais et de la France. Toutefois, pour ces derniers, il est possible de les rabattre sur un P+R avec une offre TP performante en dehors de la Riviera (au plus près de leur domicile).

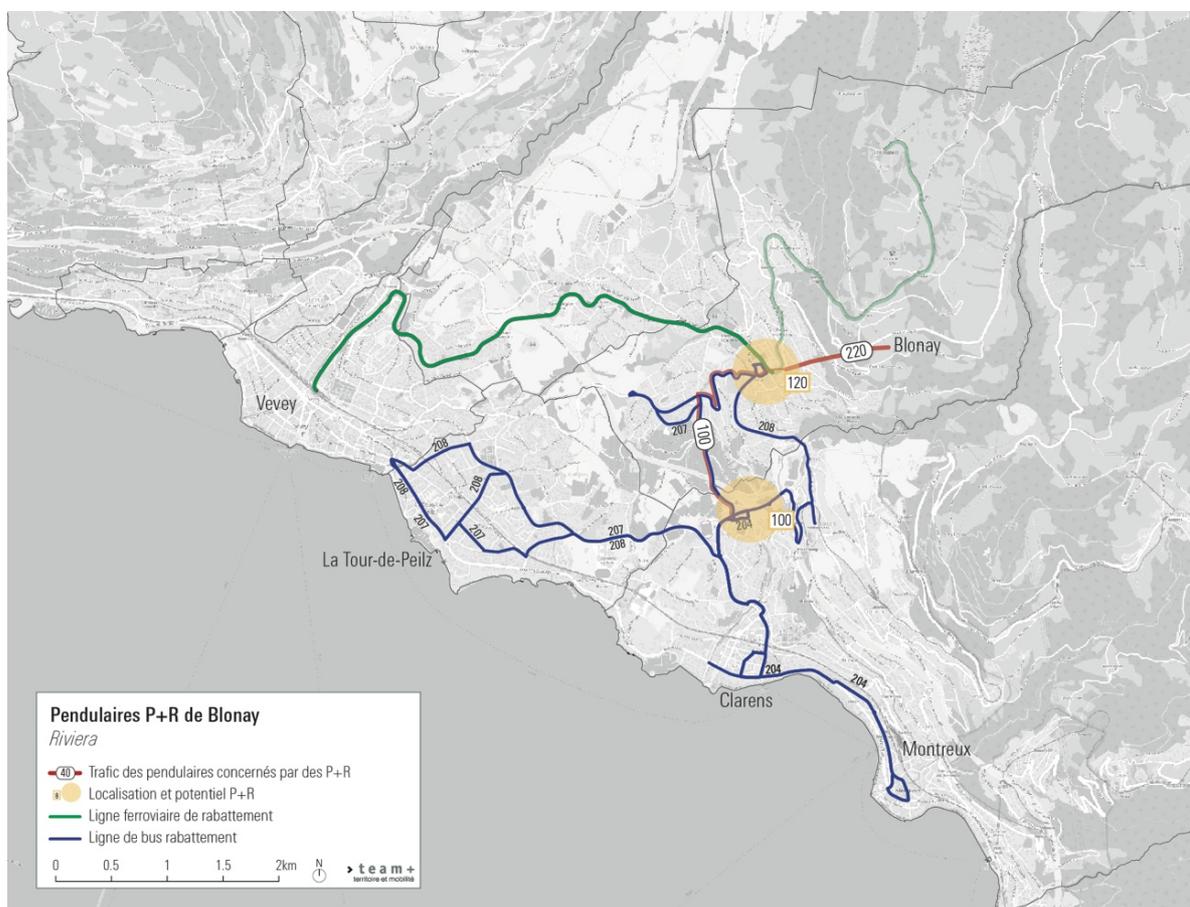
Synthèse des potentiels P+R					
	<i>Vevey</i>	<i>TdP</i>	<i>Montreux</i>	<i>Clarens</i>	Total
Riviera	220	170	280	150	820
Broye, Fribourg	600	160	380	120	1'260
Pays d'Enhaut	10	0	0	0	10
Chablais	230	80	190	120	620
France	360	100	290	100	850
Total	1'420	510	1'140	490	3'560

3.2 Localisation du potentiel P+R sur la Riviera

Une fois le potentiel déterminé, il s'agit maintenant de localiser ce potentiel sur un emplacement adéquat ; facilement accessible et où l'offre en transports publics est performante. L'objectif est donc d'analyser pour chaque O/D l'emplacement idéal du P+R et l'offre TP de rabattement à disposition.

Pendulaires P+R de Blonay

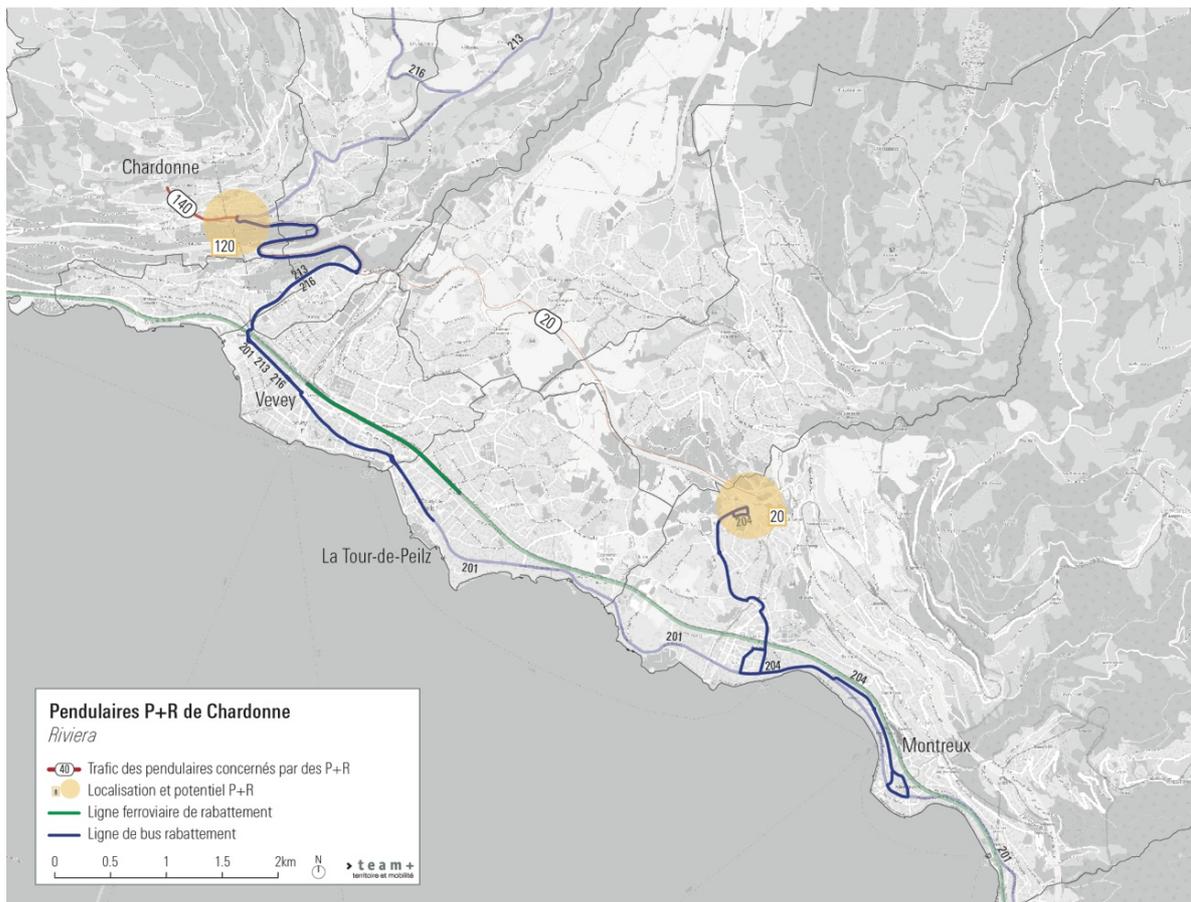
- Pour les pendulaires en direction de Vevey et La Tour-de-Peilz, on préconise l'aménagement d'un P+R à proximité de la gare de Blonay. Les pendulaires qui se rendent à Vevey se rabattront sur la ligne ferroviaire Vevey-Blonay-Les Pléiades. Les pendulaires qui se rendent à La Tour-de-Peilz utiliseront les lignes de bus 207 et 208.
- Pour les pendulaires en direction de Clarens et Montreux, un P+R au niveau de la jonction autoroutière de Chailly est préconisé. Les pendulaires qui se rendent à Vevey se rabattront sur la ligne ferroviaire Vevey-Blonay-Les Pléiades. Et les pendulaires en direction de Clarens et Montreux auront à disposition la ligne de bus 204.



Localisation du potentiel P+R en provenance de Blonay

Pendulaires P+R de Chardonne

- La majorité des pendulaires qui habitent Chardonne, et qui ont besoin d'une offre en P+R, ont Vevey pour lieu de travail. Sur cette base, un P+R à proximité du funiculaire et de la route cantonale pour capter les pendulaires qui se rendent à Vevey ou La Tour-de-Peilz est préconisé. Ces derniers utiliseront les lignes de bus 213 et 216 ou le funiculaire. Toutefois, les conditions topographiques et la faible disponibilité du terrain rendent cette option difficile à réaliser. En cas d'impossibilité de la concrétiser, un rabattement sur le P+R La Veyre / Hauteville est préconisé.
- Pour les pendulaires en direction de Montreux, un P+R au niveau de la jonction autoroutière de Chailly est préconisée. Les pendulaires en direction de Montreux auront ainsi à disposition la ligne de bus 204.

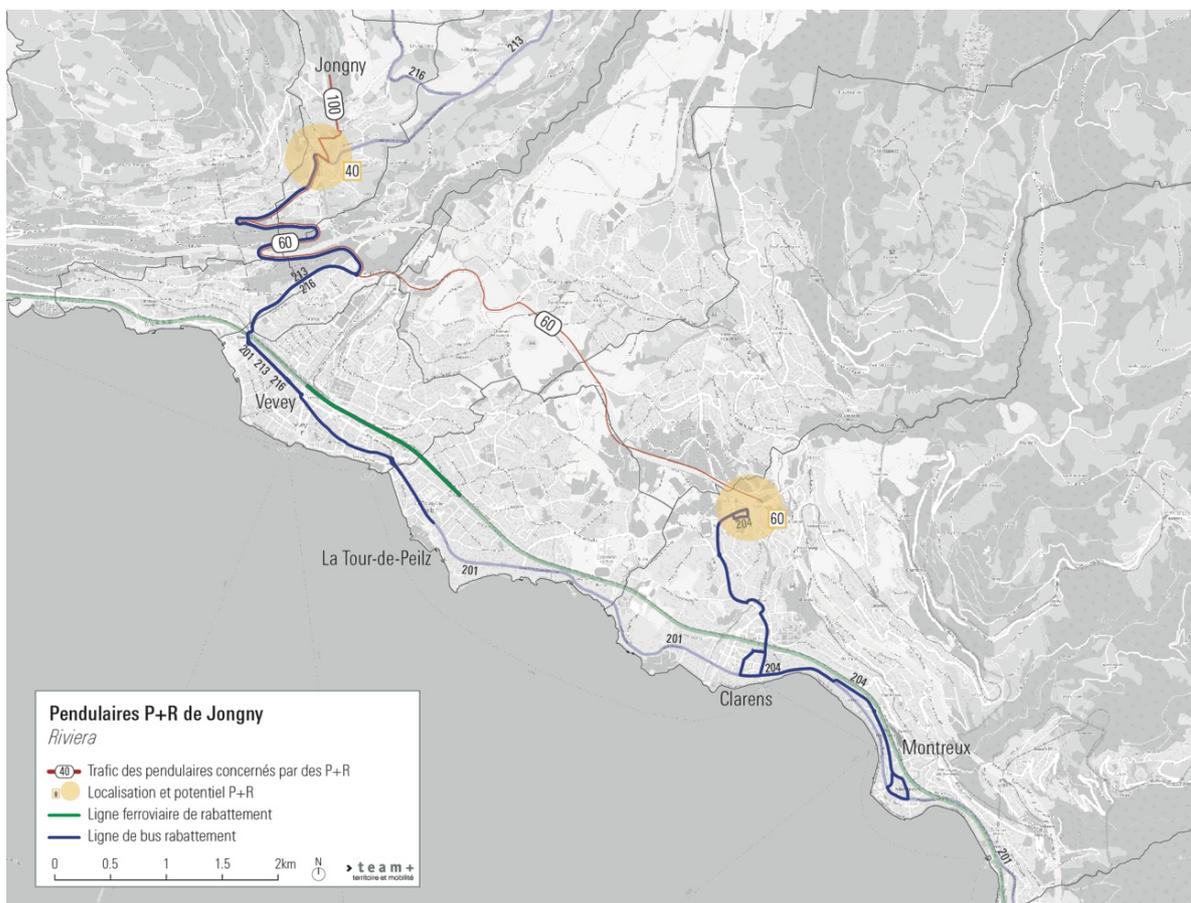


Localisation du potentiel P+R en provenance de Chardonne

Pendulaires P+R de Jongny

Le même système que pour Chardonne serait mis en place pour Jongny, à savoir :

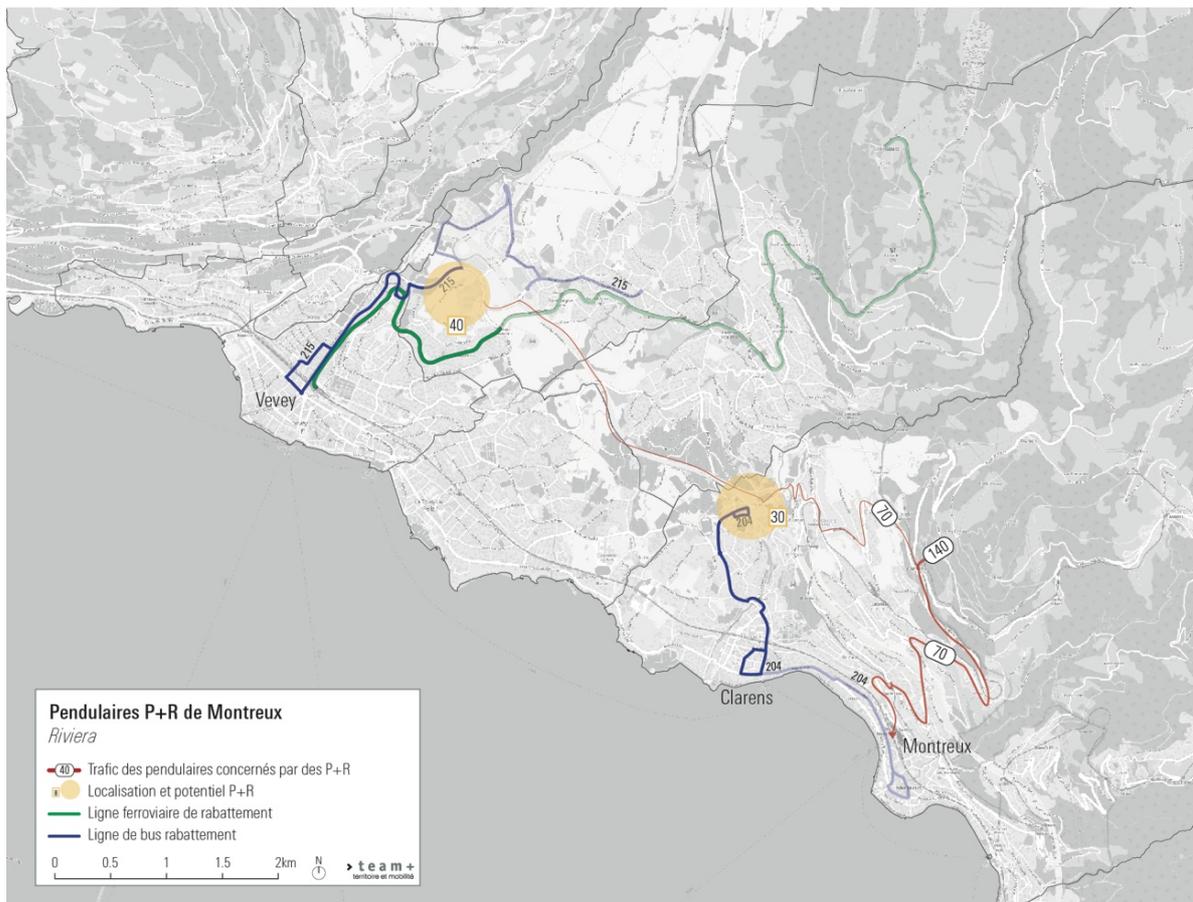
- Un P+R à Chailly pour les pendulaires se rendant sur Montreux.
- Un P+R à Jongny pour ceux en interaction avec Vevey et La Tour-de-Peilz (bus 213 et 216). Toutefois, les conditions topographiques et la faible disponibilité du terrain rendent cette option difficile à réaliser. En cas d'impossibilité de la concrétiser, un rabattement sur le P+R La Veyre / Hauteville est préconisé.



Localisation du potentiel P+R en provenance de Jongny

Pendulaires P+R des Hauts de Montreux

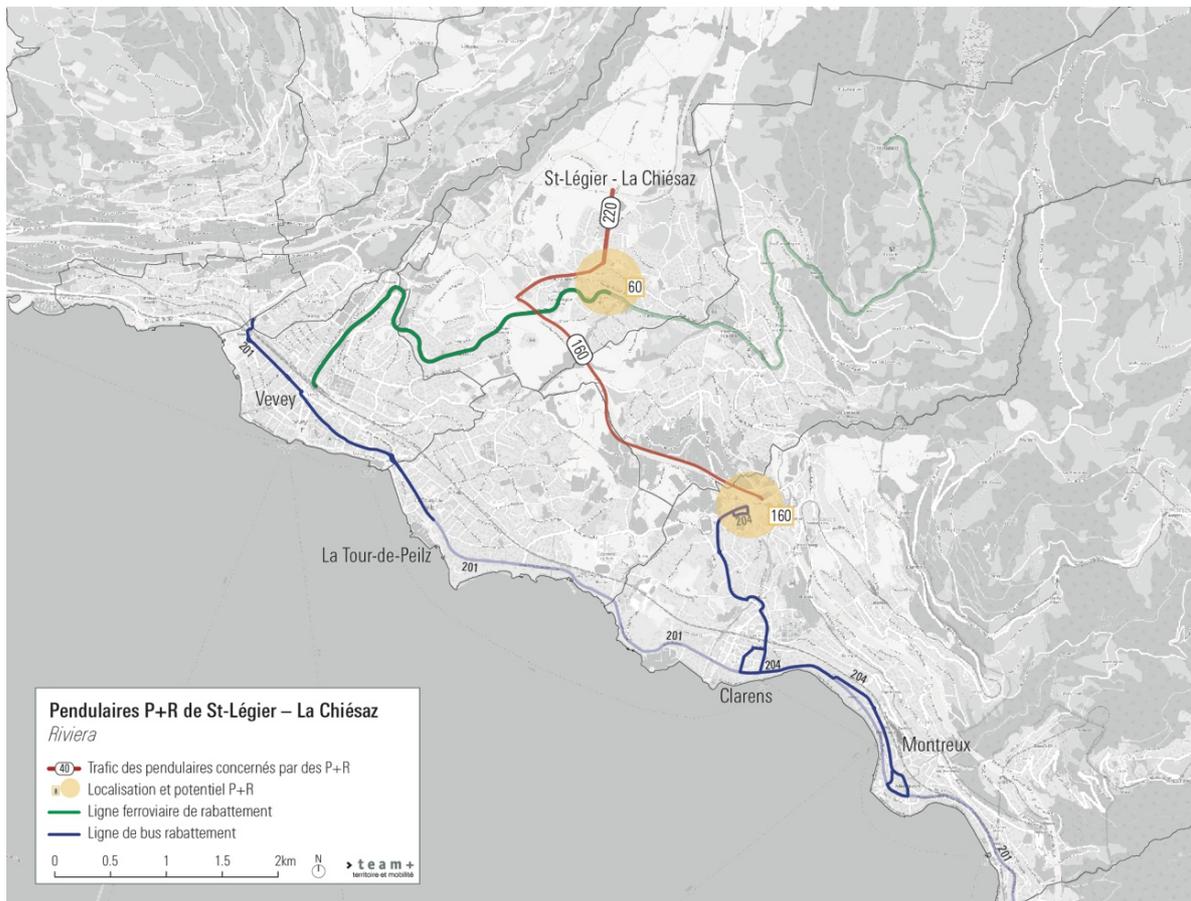
- La majorité du potentiel des pendulaires P+R qui habitent les Hauts de Montreux travaillent à Montreux. L'offre en TP à l'interne de la commune ne permet pas de répondre à cette demande (topographie, et géographie de la commune). En outre, pour ces pendulaires, l'emplacement du parking Chailly n'est pas idéal étant donné qu'il ne se situe pas sur leur itinéraire. Ce facteur peut d'ailleurs expliquer le faible usage constaté actuellement de ce parking. Ce dernier n'est jugé pertinent que pour les pendulaires en direction de Clarens.
- P+R à proximité de la sortie autoroutière de la Veyre pour capter les pendulaires qui se rendent à Vevey ou à La Tour-de-Peilz. Ils se rabattront sur la ligne de bus 215 ou la ligne ferroviaire Vevey-Blonay-Les Pléiades.



Localisation du potentiel P+R en provenance des Hauts de Montreux

Pendulaires P+R de St-Légier-La Chiésaz

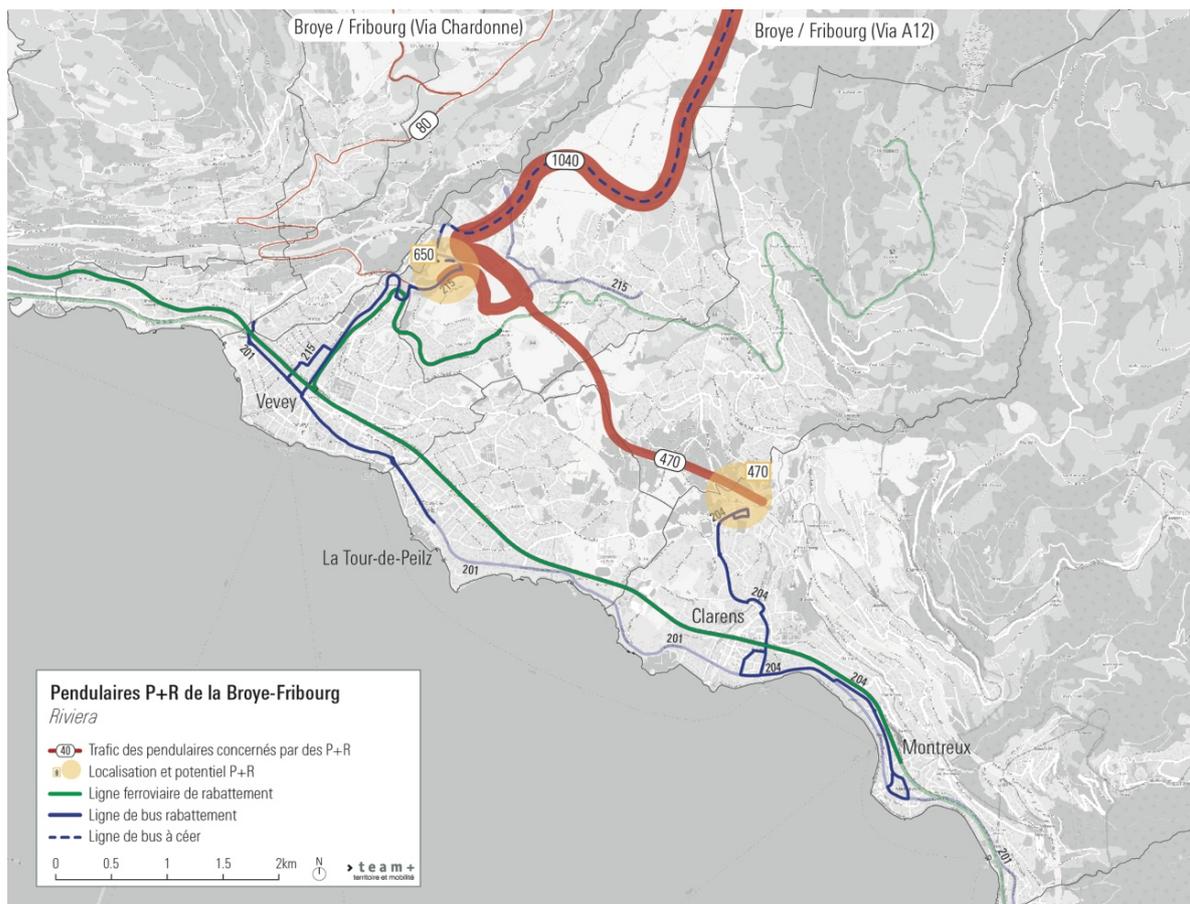
- La majorité des pendulaires qui habitent St-Légier – La Chiésaz et qui nécessiteraient une offre en P+R ont pour lieu de travail Montreux. Il est préconisé de les rabattre sur le P+R au niveau de la jonction autoroutière de Chailly (ligne de bus 204).
- P+R à proximité de la gare de Saint-Légier (voire de la halte de La Chiésaz) pour capter les pendulaires qui se rendent à Vevey ou à La Tour-de-Peilz. Ils se rabattront sur la ligne ferroviaire Vevey-Blonay-Les Pléiades.



Localisation du potentiel P+R en provenance de St-Légier

Pendulaires P+R du périmètre de réflexion en provenance de l'A12

- La majorité des pendulaires qui arrivent sur la Riviera en provenance du canton de Fribourg et de la Broye-Vully utilisent l'autoroute A12. En l'état, et au vu de l'offre TP à disposition, seul un P+R au niveau du secteur de la Veyre permettrait de pouvoir capter l'ensemble de cette demande de manière efficace. Ces derniers ont actuellement un temps de parcours TP moyen vers la Riviera de l'ordre de 1h20 (contre 28 min en voiture).
- A noter qu'au vu du nombre très important de pendulaires concernés, il est préconisé de développer une nouvelle ligne TP sur l'axe Châtel St-Denis <=> Vevey. Dans ce cas, et sous réserve que cette ligne soit efficace, l'offre P+R pourrait être reportée de la jonction de la Veyre à la périphérie de Châtel-Saint-Denis.
- Le P+R de Chailly accueillerait tous les pendulaires à destination de Montreux et Clarens (avec la ligne 204).



Localisation du potentiel P+R en provenance de l'A12

3.3 Localisation du potentiel P+R hors périmètre d'intervention

Il s'agit ici de l'offre P+R qui ne peut pas être assurée au sein de la Riviera étant donné le principe cantonal de localiser l'offre P+R sur l'arrêt TP (performant pour l'O/D) le plus proche du domicile.

Secteur Puidoux

- Une offre P+R serait à situer sur le secteur de Puidoux pour répondre à la demande des pendulaires en provenance de la Broye qui ne disposent pas d'une offre TP intéressante. Ce potentiel a été estimé à environ 140 utilisateurs. Le renforcement de l'offre dans ce secteur devra donc être analysé dans le cadre de l'étude P+R de ce district.

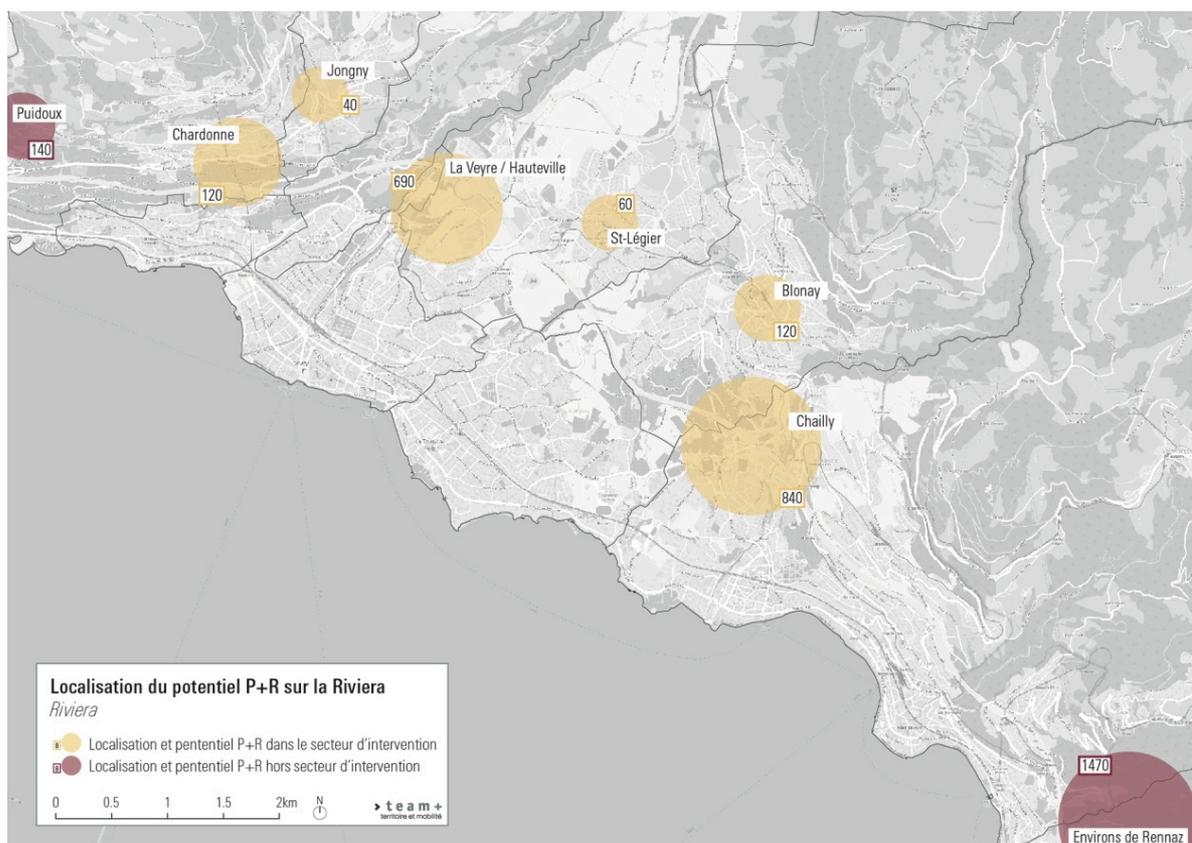
Secteur du Chablais

- Environ 1'470 pendulaires proviennent soit du Chablais ou de la France et vont travailler au sein de la Riviera. Pour ceux-ci, il est nécessaire de les rabattre sur une offre P+R dans le Chablais, dans les environs de Rennaz. La réalisation de ce potentiel sera également à analyser dans le cadre de l'étude P+R de ce district.

3.4 Synthèse de la localisation des P+R

Le potentiel de P+R est localisé sur la carte ci-dessous. On distingue deux types de P+R :

- **Les P+R régionaux** (la Veyre et de Chailly) qui ont pour objectif de répondre à une demande issue de l'ensemble du périmètre de réflexion. A noter qu'il s'agit des P+R avec les potentiels les plus importants.
- **Les P+R communaux**, qui eux assurent le besoin uniquement des habitants de la commune considérée et qui ne disposent pas d'une bonne desserte TP.



Synthèse de la localisation du potentiel P+R

4 PLAN D' ACTIONS

4.1 Méthode et principes du dimensionnement

Méthode

A partir du potentiel déterminé et localisé, il est nécessaire d'identifier les actions à mener et leur temporalité afin de réaliser / aménager les parkings P+R en tenant compte :

- › de l'offre existante à proximité,
- › de l'occupation actuelle des places existantes,
- › des développements possibles de l'offre TP,
- › des actions à mener sur les autres parkings existants afin de favoriser ce report.

Principes retenus afin de dimensionner l'offre P+R :

- › Si l'offre P+R est beaucoup plus grande que la demande (soit le potentiel déterminé), alors on réattribue ce parking à d'autres usages (P+R occasionnel, parking public, réaffectation, ...).
- › Si l'offre P+R n'existe pas (ou est insuffisante), il est préconisé de réaliser dans un premier temps au minimum 30% du besoin et à plus long terme 50%, en fonction de l'occupation constatée.

A noter que selon la stratégie cantonale, il serait nécessaire de n'assurer que 15% du potentiel déterminé sachant que la part des automobilistes ne possédant pas de place de parking à destination est de 15% (statistique au niveau cantonal). Le bureau team+ ne préconise pas de retenir ce chiffre pour les raisons suivantes :

- › Il s'agit d'une moyenne pour l'ensemble du Canton de Vaud, il est donc évident que dans les centres urbains de Montreux et de Vevey cette part est beaucoup plus importante.
- › Il s'agit de la part actuelle, avec les mesures qui seront prises dans les différents concepts de stationnement, la pression sur l'automobiliste va s'accroître de manière sensible. La planification des P+R, obligerait donc à prendre un chiffre plus élevé pour prendre en compte cette tendance.
- › Actuellement, le trafic généré par les pendulaires du potentiel P+R représente 7'000 vhc/jour. Étant donné la saturation des différents axes d'entrée des centres urbains, il est nécessaire que les P+R attirent en dehors du réseau le maximum de ce trafic. Reporter seulement 16% du potentiel, c'est aussi maintenir 84% de ce trafic qui continuera à venir saturer les centres urbains aux heures de pointe. Selon nous, dans le cadre d'une vision future de planification de la mobilité, cette position n'est pas tenable.

Une autre approche est proposée pour la détermination de ce pourcentage : selon la norme sur le dimensionnement du stationnement⁶, 0.3 place de stationnement par employé est préconisée pour les centres urbains de la Riviera (pour un besoin de 0.6 place). 50% des pendulaires automobilistes n'ont donc pas de place de stationnement à disposition. En appliquant ce même ratio à notre potentiel P+R (dont on est sûr qu'il ne dispose pas d'un mode de transport alternatif), on peut donc considérer le 50% comme limite haute du potentiel à assurer (à long terme). A court terme, dans le cadre d'une planification de l'offre en stationnement, il ne semble pas nécessaire d'assurer directement l'entier du potentiel, un chiffre de 30% semble plus réaliste et conforme aux observations réalisées sur les P+R existants. L'évolution du nombre de places de stationnement à plus long terme sera fonction du taux d'utilisation constaté des parkings.

⁶ VSS SN 640290, calcul selon le nombre d'employés.

4.2 Parkings régionaux

P+ R de Chailly

- Potentiel déterminé : 840 pendulaires
- Offre P+R existante à proximité : 149 places
- Occupation actuelle : ~ 20 véhicules (soit 2 % du potentiel défini)

Commentaires :

Le faible taux d'utilisation actuel peut s'expliquer par les conditions strictes requises pour bénéficier d'un abonnement sur ce parking. En outre, d'après la Commune, la tarification du stationnement public reste trop attractive au centre de Montreux.

Mesures à court terme (*acteur leader* / autres acteurs) :

- Modifier les règles d'attribution sur le P+R : enlever l'obligation de travailler à Montreux⁷, diminuer le temps de trajet TP minimum à 30 minutes au lieu de 45 pour prétendre à une place P+R (**Commune de Montreux / ASR**).
- Suppression du stationnement P+R sur Clarens Omnisport qui ne répond pas à la stratégie cantonale (**Commune de Montreux / ASR**).
- Discussions avec les gestionnaires des parkings P+Rail existants et modifications des réglementations : notamment Montreux Gare qui ne répond pas à la stratégie cantonale (**Commune de Montreux / CFF / MVR / DGMR / suivi CORAT**).
- Augmentation du tarif du stationnement public à Montreux qui est jugé encore trop compétitif par la Commune (**Commune de Montreux / ASR**).

Mesures à long terme :

- Suppression des zones macarons « pendulaires » au profit de l'usage du P+R (**Commune de Montreux**).
- Planifier, si nécessaire, un développement de l'offre P+R en fonction de l'évolution de la demande afin de répondre à la demande effective (**Commune de Montreux / DGMR**).

⁷ L'objectif est de permettre aux personnes travaillant à la Tour-de-Peilz de pouvoir utiliser ce parking.

P+R La Veyre/ Hauteville

- › Potentiel déterminé : ~ 690 pendulaires
- › Offre P+R existante à proximité : Château d'Hauteville 15 places (parking provisoire)
- › Occupations actuelles : 15 véhicules.

Commentaires :

- › 25% de la demande est de la demande de proximité⁸.
- › Le parking mis en place pour la Fête des Vignerons a été supprimé récemment.

Mesures à court terme :

- › A l'instar de la mesure prise durant la période de la Fête des Vignerons, recréer une offre provisoire de 100 places pour répondre à la demande (**Commune de St-Légier** / SDT / DGMR / ASR / suivi CORAT). Assurer le suivi de l'évolution de la demande.
- › Développer avec le canton de Fribourg, une offre TP via l'autoroute entre Châtel, la Veyre et le centre de Vevey (**DGMR** / coordination avec CORAT).
- › Discussions/modification des réglementations des parkings P+Rail existants : Vevey-Funi, Vevey Gare qui ne répondent pas à la stratégie cantonale (**Commune de Vevey** / CFF / MVR / DGMR / suivi CORAT).

Mesures à long terme :

- › Suppression des macarons pendulaires afin de favoriser l'usage du P+R (**Commune de Vevey**). La Commune est d'ailleurs en attente de la mise en œuvre de ce parking P+R pour supprimer ces macarons.
- › Si les discussions avec le canton de Fribourg ont permis la mise en œuvre d'une nouvelle ligne TP, avec une cadence a minima de 30 minutes et un temps de parcours compétitif, alors il sera possible de mettre en place une offre P+R de 250 places sur Châtel-Saint-Denis en lien avec la nouvelle ligne (**Commune Châtel-St-Denis** / DGMR VD / SMo FR / suivi CORAT).
- › Si, aucune solution crédible n'est trouvée et que l'occupation constatée est relativement importante, alors il est préconisé de planifier une augmentation du parking sur le secteur de la Veyre / Hauteville à 350 places pour répondre à la demande issue de l'étude (**Commune de St-Légier** / DGMR / suivi CORAT).

⁸ Isochrone de 10 minutes autour du futur parking.

4.3 Parkings communaux

Jongny

- › Potentiel déterminé : ~ 40 pendulaires
- › Offre P+R existante à proximité : aucune

Commentaires :

- › Sur le parking du skate-park, environ 20 voitures pratiquent vraisemblablement du P+R.

Mesures à court terme (acteur leader / acteur secondaire) :

- › Mettre à disposition entre 10 et 20 places selon les opportunités sur le parking du skate-park et attribuer des places uniquement aux habitants de la Commune (**Commune de Jongny / ASR / DGMR**).

Chardonne

- › Potentiel déterminé : ~ 120 pendulaires
- › Offre P+R existante à proximité : aucune

Mesures à court terme :

- › Réaliser dans un premier temps entre 30 et 50 places selon les opportunités (**Commune de Chardonne / ASR / DGMR / SDT**).
- › Si aucune parcelle n'est trouvée sur la commune, ou si la réalisation de ce parking est trop complexe alors l'offre est à rabattre sur la Veyre / Hauteville.

Blonay

- › Potentiel déterminé : ~ 120 pendulaires
- › Offre P+R existante à proximité : Blonay Gare 64 places
- › Occupation actuelle : ~ 50 véhicules (soit 42 % du potentiel défini)

Mesures à court terme :

- › Maintenir les 64 places actuelles et identifier clairement les fonctions P+R (**Commune de Blonay / ASR / DGMR**).
- › Analyser l'effet de l'amélioration de l'offre TP entre Blonay et Vevey (**Commune de Blonay**).

Mesures à long terme :

- › Adapter la capacité de ce parking à l'évolution de la demande (**Commune de Blonay**).

Saint-Légier Gare et St-Légier La Chiésaz

- › Potentiel déterminé : ~ 60 pendulaires
- › Offre P+R existante à proximité : Saint-Légier Gare (21 places)
- › Occupation actuelle : ~ 5 véhicules (soit 8 % du potentiel défini)

Mesures à court terme :

- › Maintenir l'offre existante dans le cadre du réaménagement de la Place de la Gare et identifier clairement les fonctions P+R (**Commune de St-Légier / ASR / DGMR**).
- › Analyser l'effet de l'amélioration de l'offre TP entre Blonay et Vevey (**Commune de St-Légier**).

Mesures à long terme :

- › Développer de l'offre en stationnement par la création d'un P+R complémentaire sur la halte de la Chiésaz en fonction de l'augmentation de la demande constatée (**Commune de St-Légier / ASR / DGMR**).

4.4 Recommandations pour une gestion coordonnée des P+R

Tarification

- La tarification des P+R doit être homogène entre les différents sites afin de ne pas provoquer de concurrence tarifaire. En outre, ce tarif doit être concurrentiel par rapport à ceux pratiqués dans les centres-villes.
- Sauf cas spécifique, la tarification doit être progressive afin de ne pas attirer d'autres usages (courte durée). Des utilisations occasionnelles ne sont toutefois pas à exclure.
- Pour les parkings situés à proximité de zones d'habitation, il sera nécessaire de veiller à la plage horaire de tarification afin d'éviter les possibilités de stationnement pour les habitants.

Critère général d'admission

- Il serait intéressant d'exiger que les requérants d'abonnements pour les P+R soient titulaires d'un abonnement de transports publics de même durée que l'abonnement P+R, ceci afin de s'assurer de la bonne utilisation des parkings.
- Pour les parkings bien situés à cet effet, il y a également lieu d'étudier la possibilité d'offrir des places de covoiturage en complémentarité.

Restriction sur le lieu d'habitation

Il est préconisé de mettre en place des restrictions géographiques conformément aux bassins versants identifiés dans l'étude et sur le principe de la file d'attente (priorité aux usagers remplissant les critères définis).

Restrictions sur la destination

Il n'est pas nécessaire d'édicter des règles basées sur le lieu de travail du pendulaire. La localisation des P+R retenue fait en sorte que naturellement, la demande va se reporter sur les parkings souhaités.

Manifestations

Lors des manifestations, en soirée et le week-end l'ensemble de l'offre P+R sera normalement à disposition.

- Pour simplifier l'usage pour les visiteurs, il est préconisé d'utiliser en priorité les parkings intercommunaux qui offriront à court terme 250 places (100 sur la Veyre / Hauteville et 150 sur Montreux). En outre, étant donné la bonne desserte de ces deux parkings, aucune modification ni rajout d'offre TP n'est nécessaire.
- S'il s'avère que des manifestations importantes nécessitent de manière récurrente une offre P+R, il est possible d'augmenter l'offre en stationnement des parkings de Chailly et de la Veyre/Hauteville. A noter que dans ce cas, les conditions d'attribution des abonnements pour les pendulaires devront être strictement appliquées afin de ne pas attirer des pendulaires non souhaités.

5 CONCLUSION

La présente étude avait pour objectif de planifier l'offre P+R au sein du district de la Riviera – Pays-d'Enhaut. L'analyse préalable (notamment des politiques de stationnement des communes) et la pré-étude réalisée en 2017 ont fait apparaître de véritables enjeux pour du stationnement P+R sur la Riviera. L'analyse s'est concentrée sur ce secteur uniquement, tout en considérant des localisations plus stratégiques dans d'autres districts.

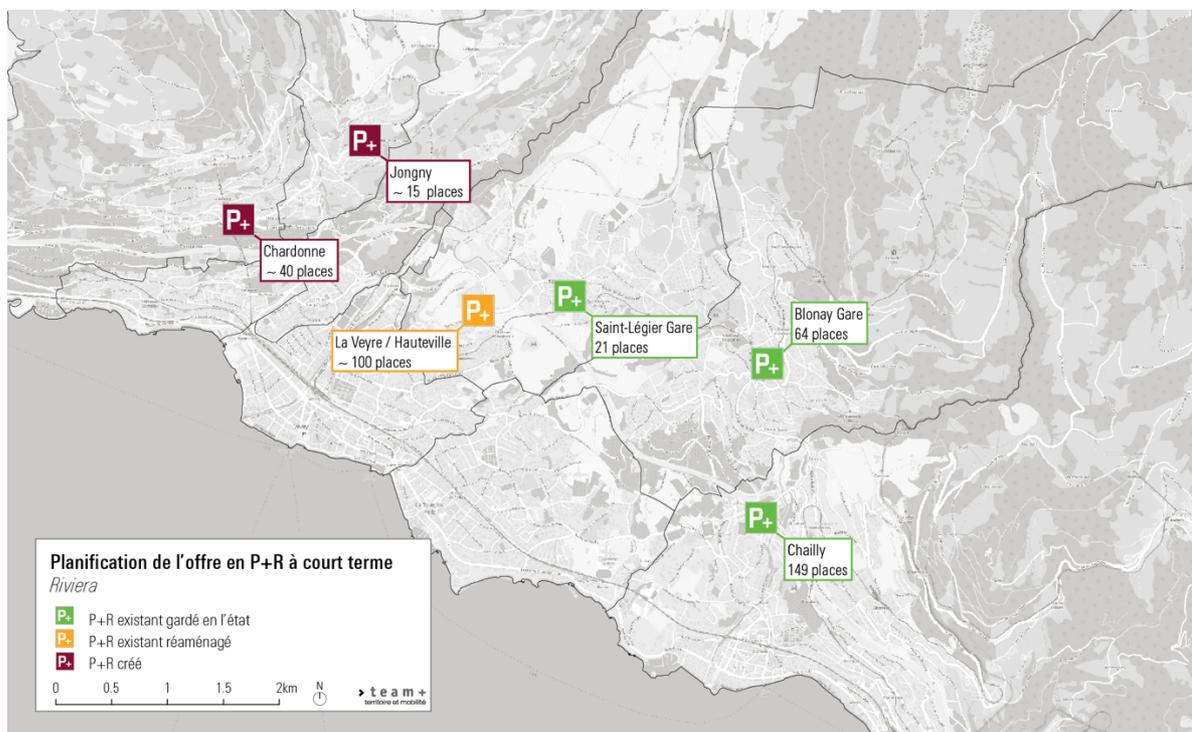
Un diagnostic complet de l'offre et de la demande en stationnement sur cette zone a été réalisé. Il en ressort qu'il existe, actuellement, une très forte demande de la part des pendulaires et un souhait partagé de reporter cette demande sur des P+R. Une analyse des potentialités a permis de faire ressortir quatre zones de destination principales : Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens et Montreux.

La compétitivité des transports publics pour l'ensemble des O/D, issu du périmètre de réflexion et à destination de ces 4 secteurs a été étudiée. Les pendulaires qui ne disposeraient pas d'une desserte TP pertinente ont été considérés comme le potentiel d'utilisateurs P+R. Ainsi, à destination des 4 grands pôles d'emploi du district, 3'500 pendulaires n'ont pas de solutions alternatives à l'usage de la voiture. Ces derniers représentent l'équivalent de 7'000 mouvements journaliers sur le réseau routier qui pourraient être potentiellement rabattus sur des P+R.

Pour attirer ce potentiel, un plan d'actions a été proposé afin d'améliorer / relocaliser l'offre P+R. On distingue les parkings communaux, qui ont pour but de répondre à la demande des habitants de la commune (qui ne disposent pas d'une bonne offre TP) et les parkings régionaux (La Veyre / Hauteville et Chailly) qui eux ont pour objectif de répondre à la demande en provenance de l'ensemble du périmètre de réflexion, notamment pour pallier une offre en transport public non compétitive avec la voiture. A noter également que l'étude a identifié des secteurs extérieurs au périmètre d'intervention qui devraient également accueillir des pendulaires à destination de la Riviera et mal desservis par les transports publics (secteur de Puidoux, de Rennaz et de Châtel-St-Denis).

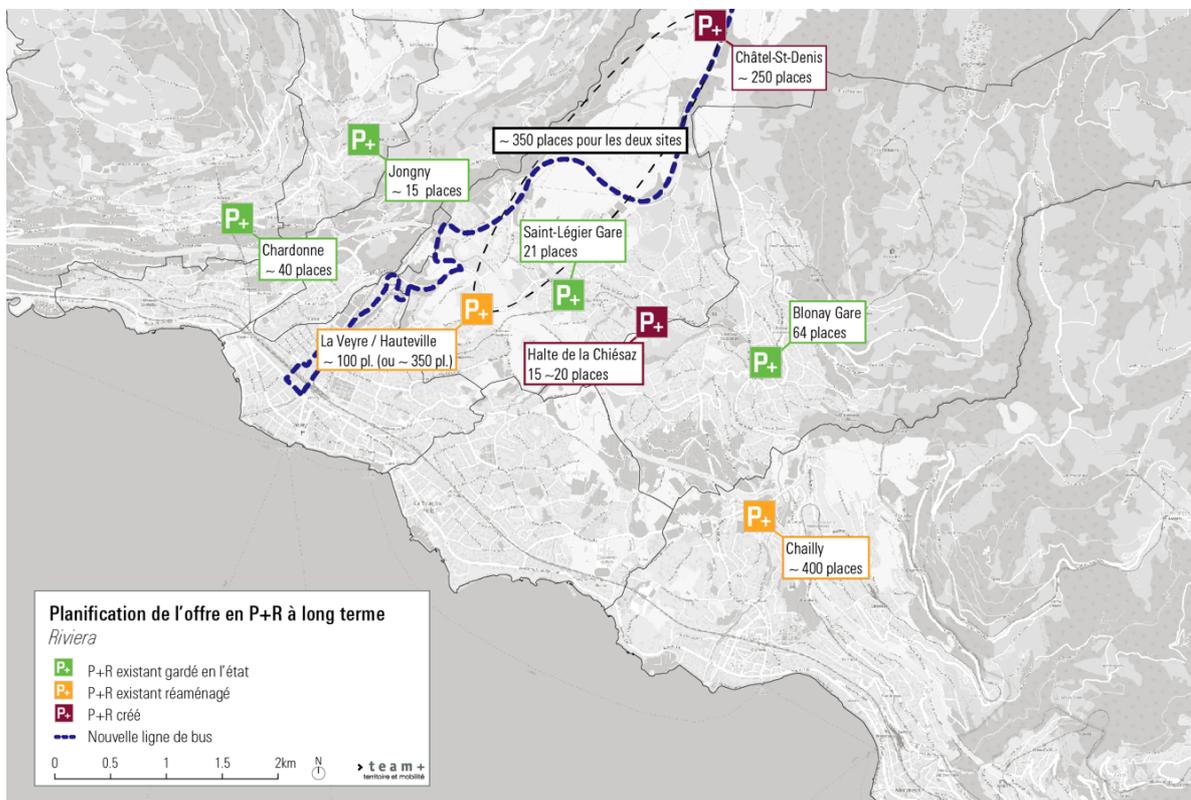
Finalement, le plan d'actions différencie deux phases de réalisation :

- Le court terme. Dans cette phase, les parkings ont été dimensionnés pour répondre à la demande actuelle observée dans l'étude conforme à la stratégie cantonale. Seuls deux nouveaux parkings P+R communaux sont ainsi proposés : Chardonne et Jongny. Ceux-ci ont été dimensionnés pour répondre à environ 30% du potentiel calculé.



Carte de synthèse de l'offre P+R (vision à court terme)

- Le long terme. Cette phase est fonction, d'une part, des évolutions en matière de restriction du stationnement et de développement des TP (notamment sur l'axe Châtel-Vevey, où une nouvelle ligne directe par l'autoroute est préconisée), et d'autre part, des évolutions qui seront constatées en matière de fréquentation des P+R. La carte de synthèse de l'offre P+R préconisée à long terme figure ci-dessous. A noter que le dimensionnement des parkings est indicatif, et devra être ajusté en fonction de la demande réelle (répondant aux conditions émises par la présente étude).



Carte de synthèse des préconisations à long terme

Cette étude a permis de confirmer que les parkings d'échange périphériques de La Veyre / Hauteville et Chailly avaient un rôle important à jouer dans l'organisation des transports de l'agglomération, pour obtenir une réduction substantielle de trafic dans les centres urbains et les axes qui y mènent. Même s'ils ne sont pas situés au plus proche du domicile des pendulaires (ce qui est impossible dans ce couloir), ils sont localisés à des endroits stratégiques permettant de pallier une offre non concurrentielle en transport public et ainsi répondre à une problématique supracommunale de mobilité. En ce sens, les communes de la CORAT et leur mandataire, sont convaincus que ces parkings répondent aux exigences cantonales en la matière et qu'ils permettent de résoudre à court terme les problèmes de mobilité dans ce couloir où un transport public performant fait défaut. Cela ne veut pas dire pour autant que des solutions de renforcement de celui-ci ne doivent pas être recherchées, d'où la proposition d'une mise en place progressive de l'offre en places de parc P+R.

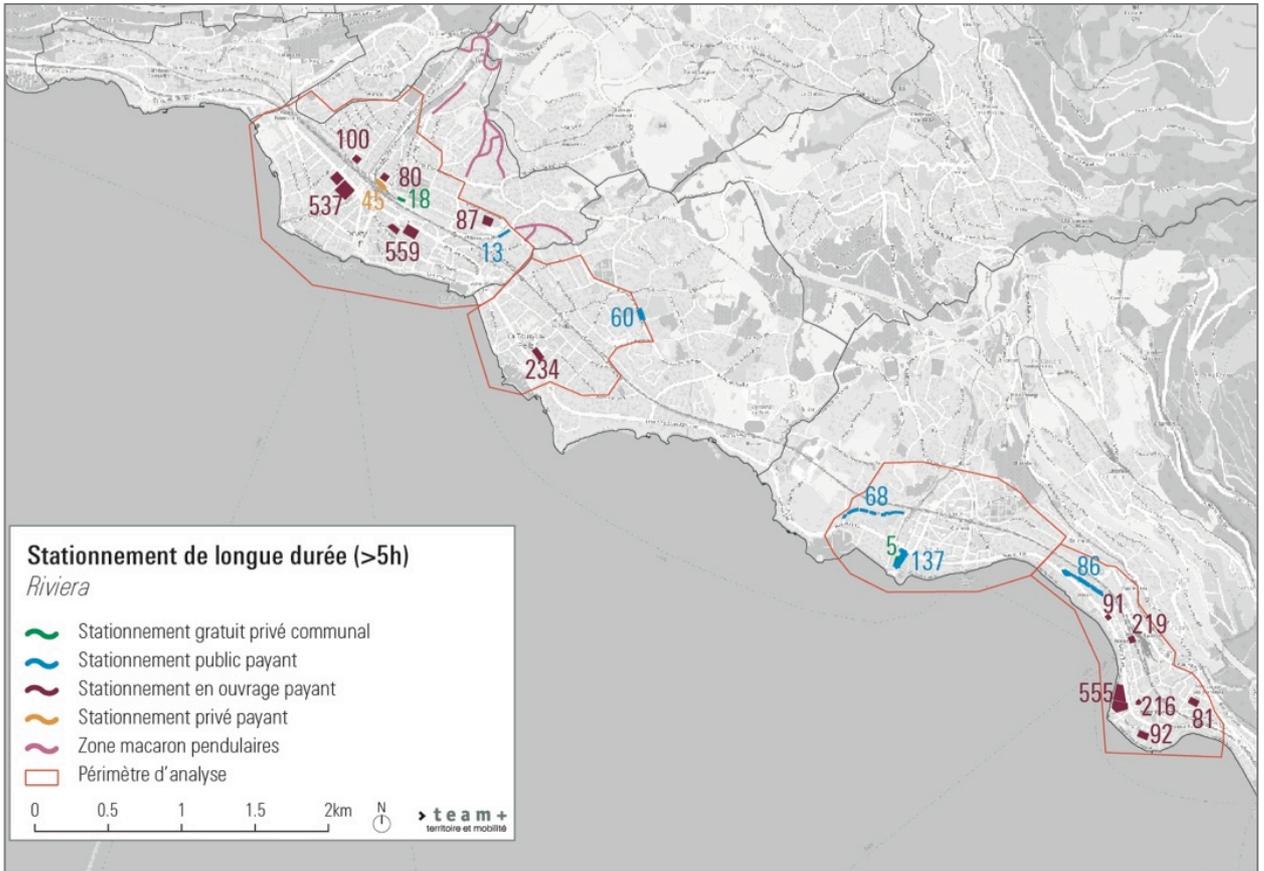
Bulle, le 20 avril 2020

➤ **team+**

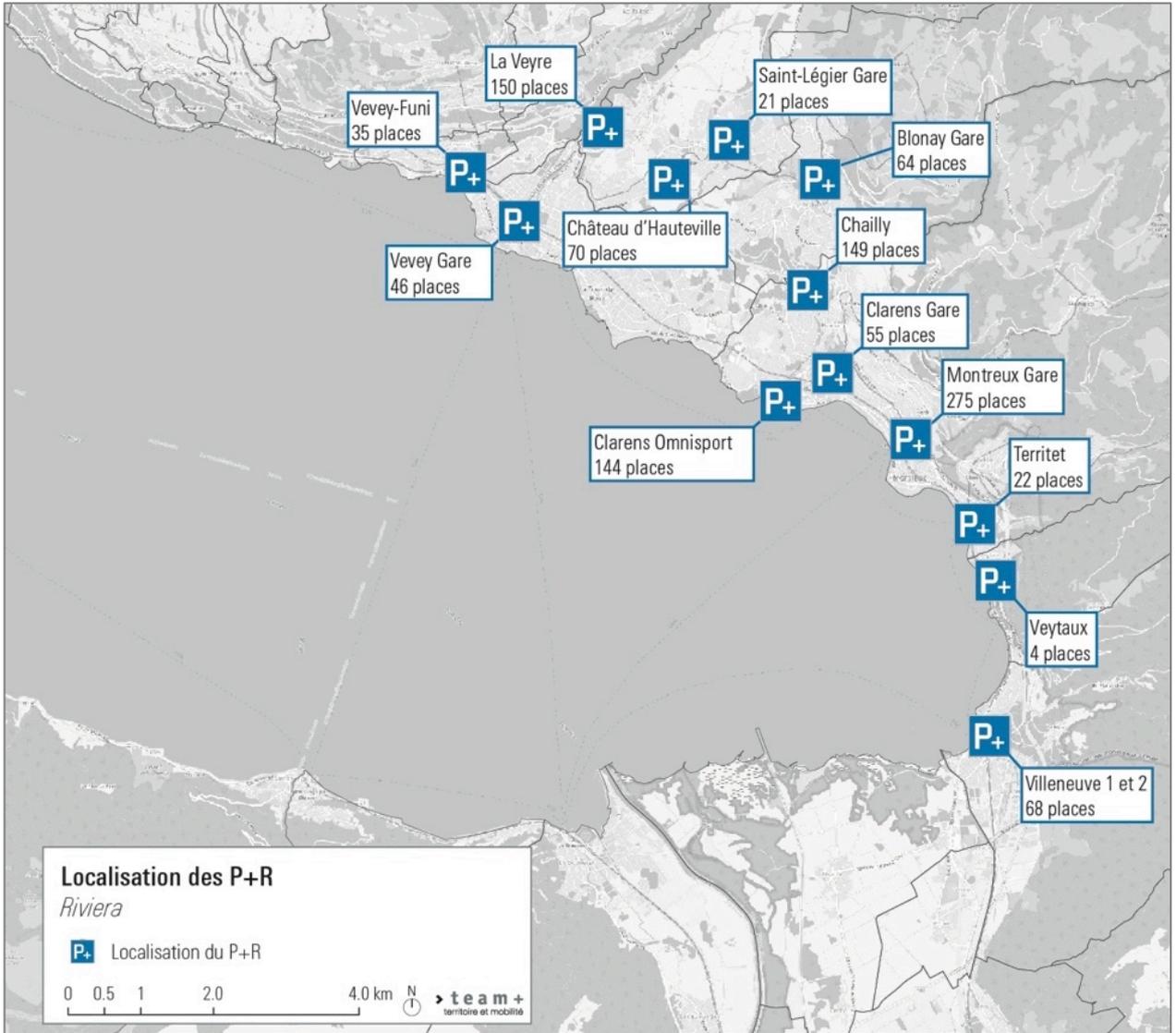
Valentin Jourdon-Péronne, dipl. ENPC-EUP
 Christian Jaeger, ing. dipl EPFL
 Marius Menthonnex, ing dipl HES

ANNEXES

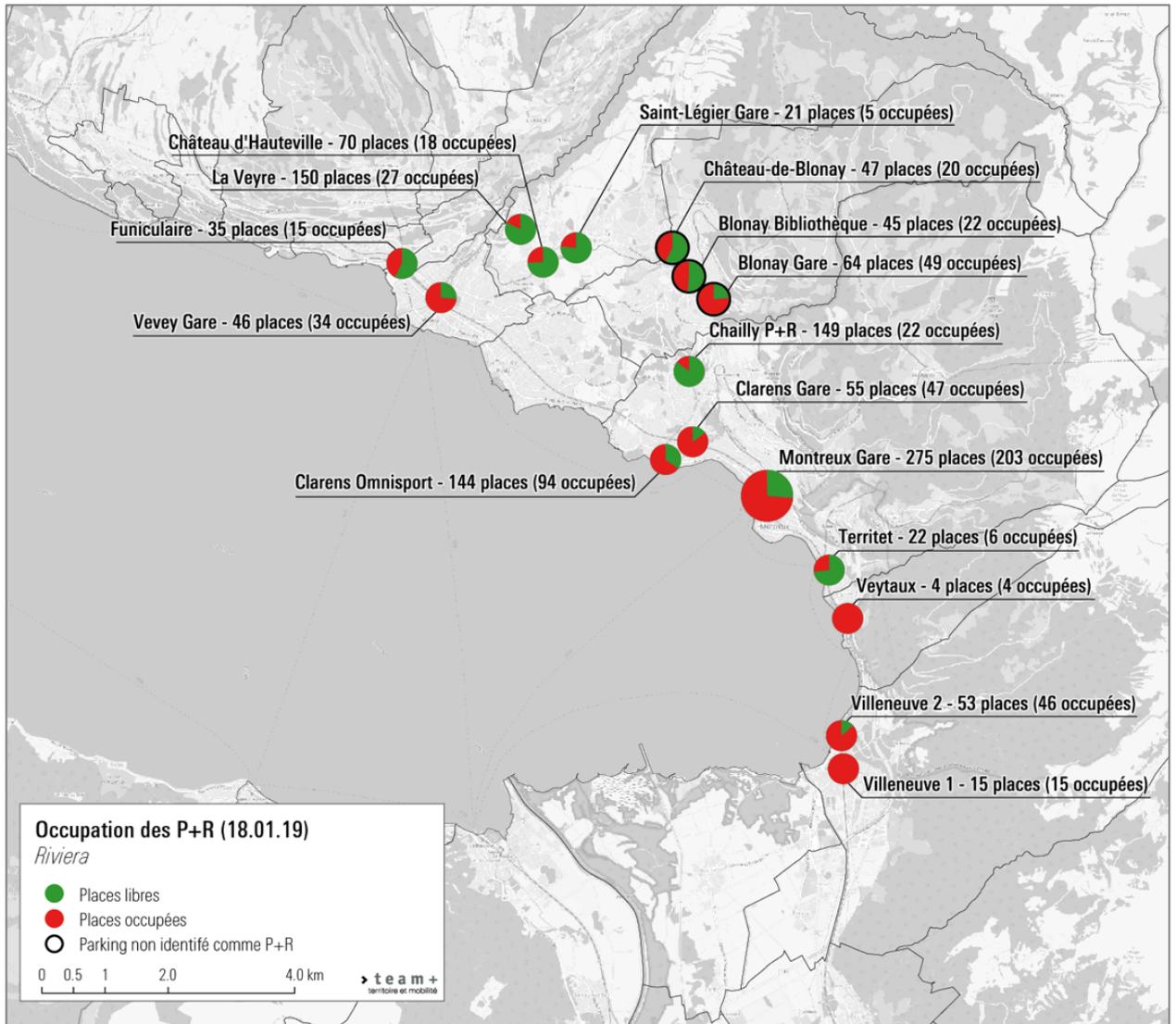
5.1 Offre en stationnement de longue durée dans les périmètres centraux



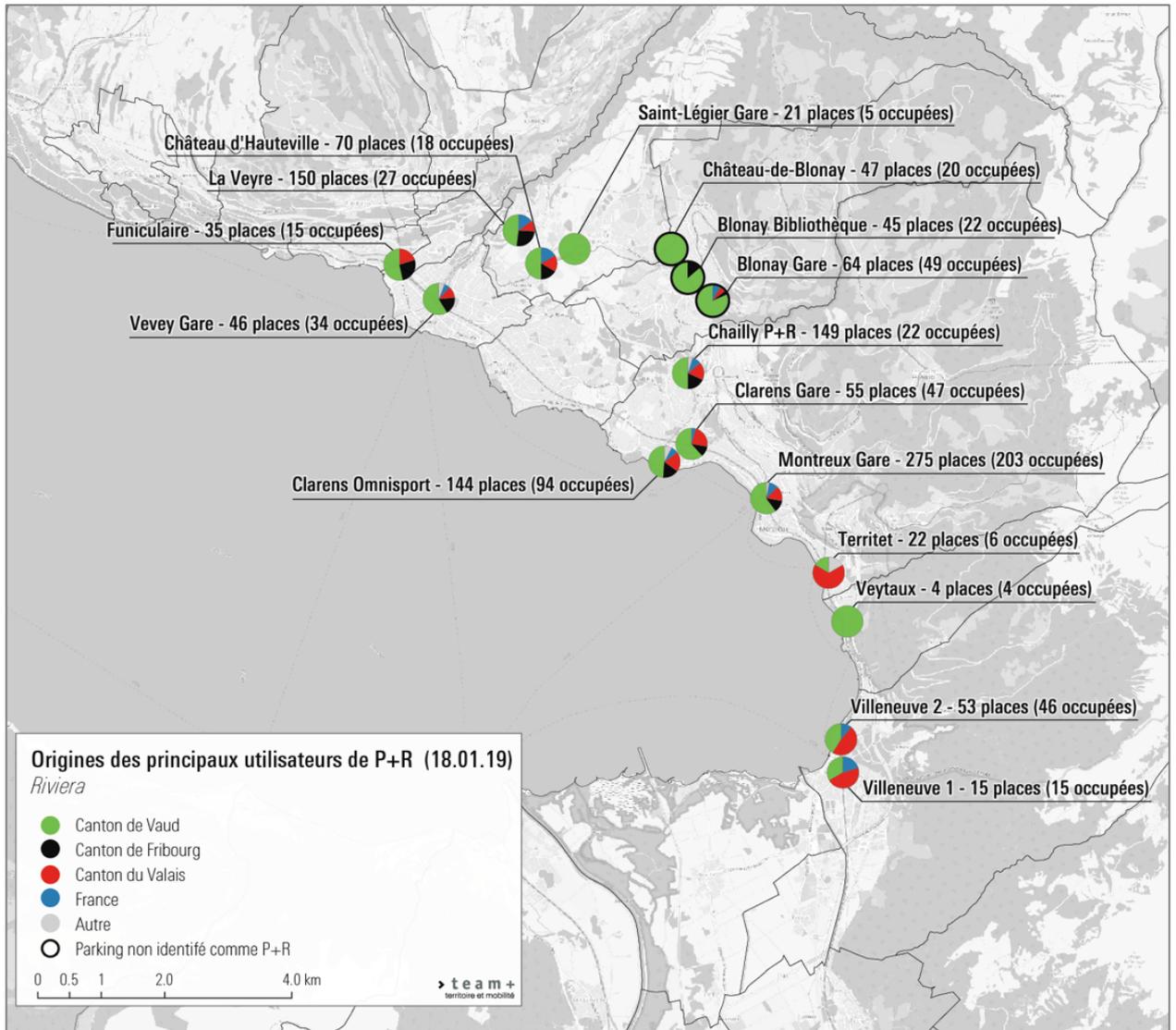
5.2 Offre P+R existante



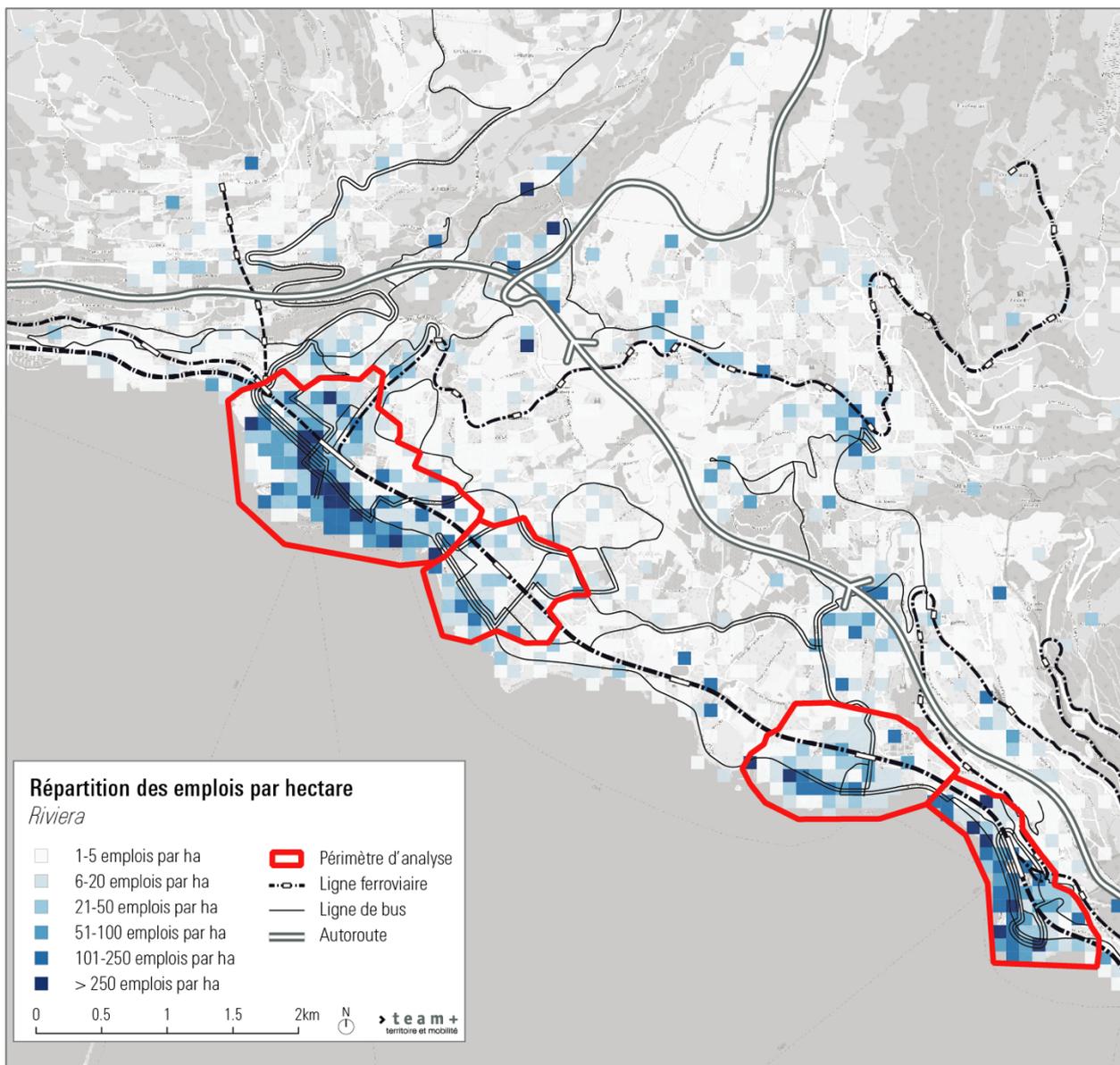
5.3 Carte de synthèse de l'occupation



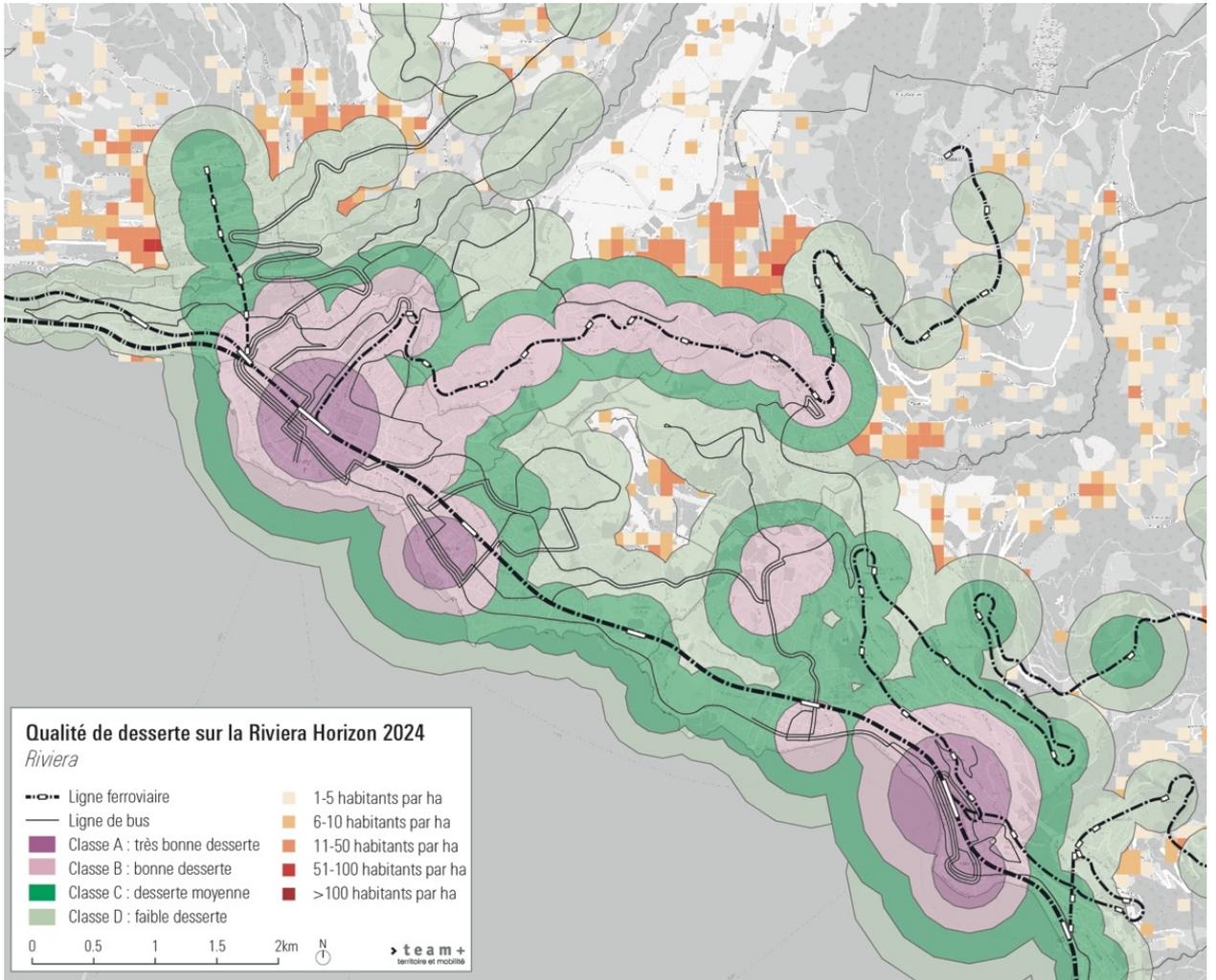
5.4 Carte de synthèse de la provenance par parking



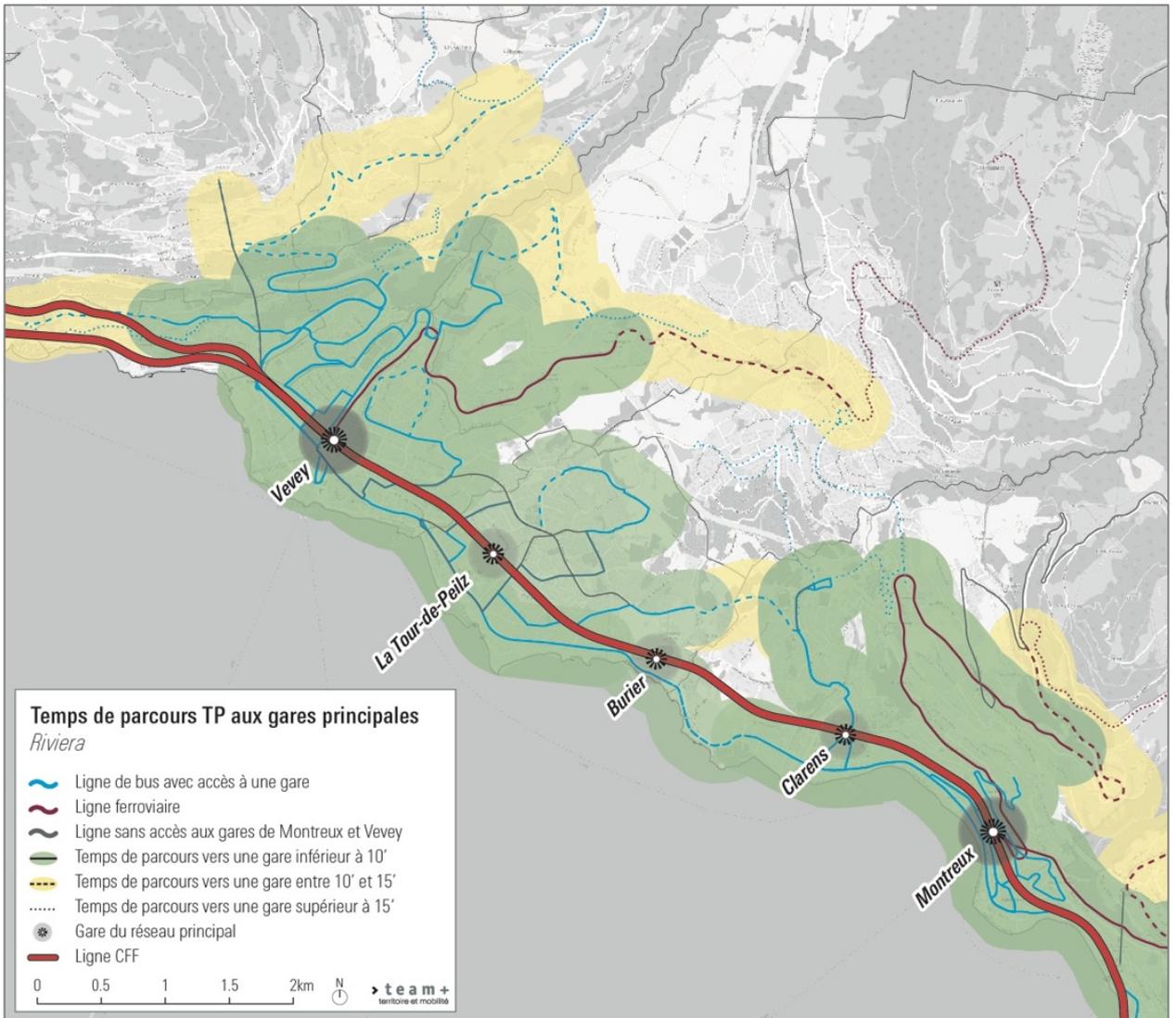
5.5 Zones de destination



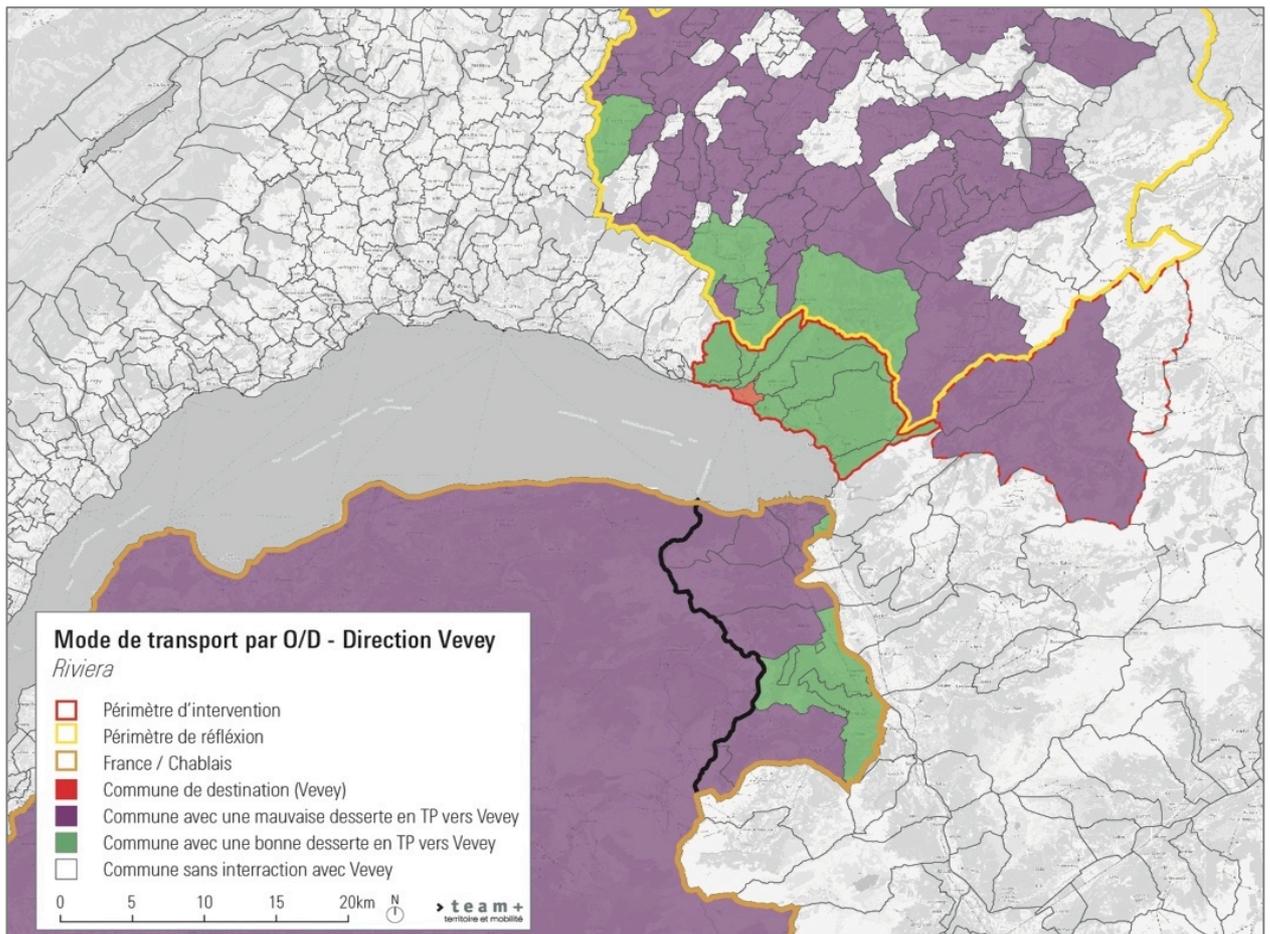
5.6 Qualité de la desserte à l'horizon 2024 (selon ARE)



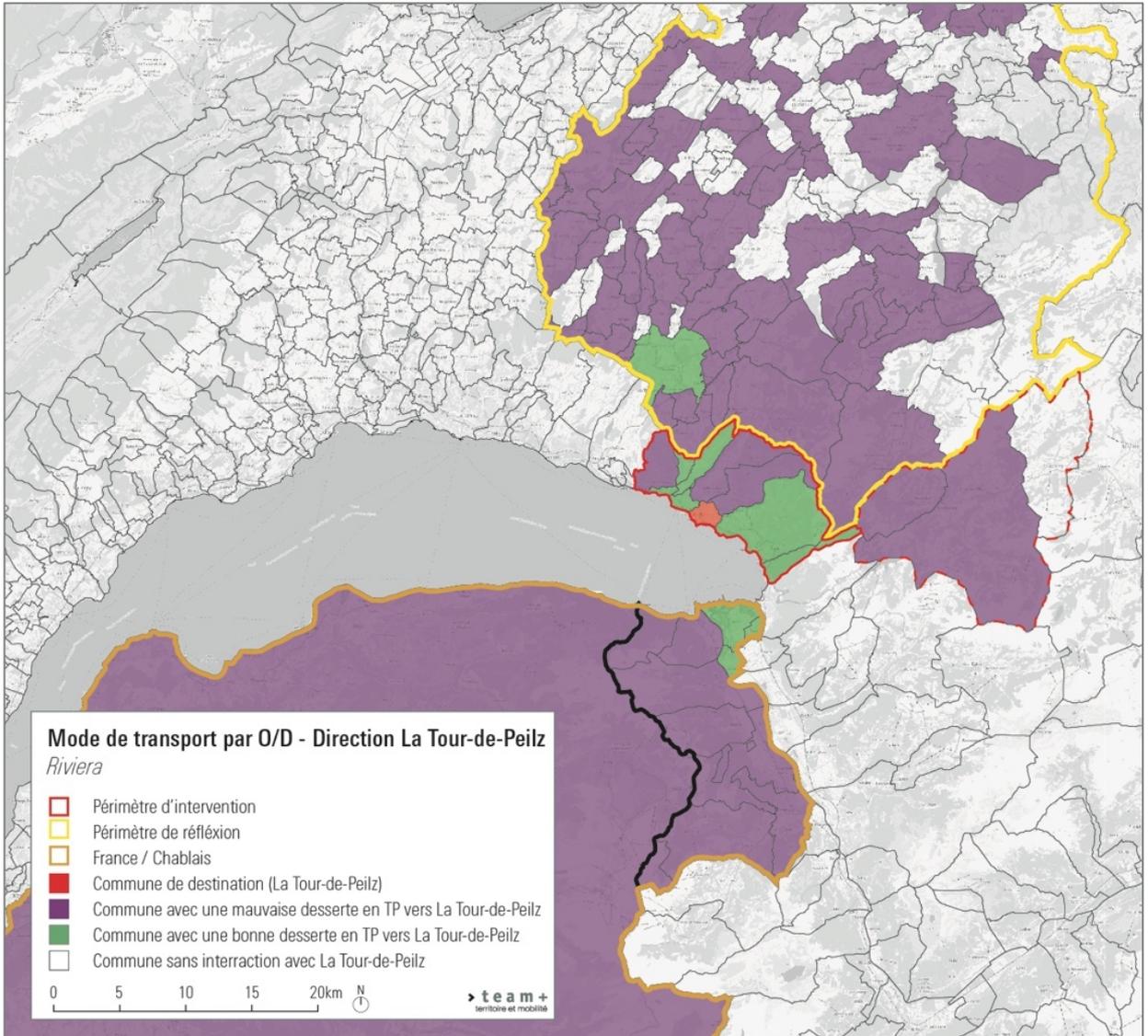
5.7 Desserte des principales gares du district



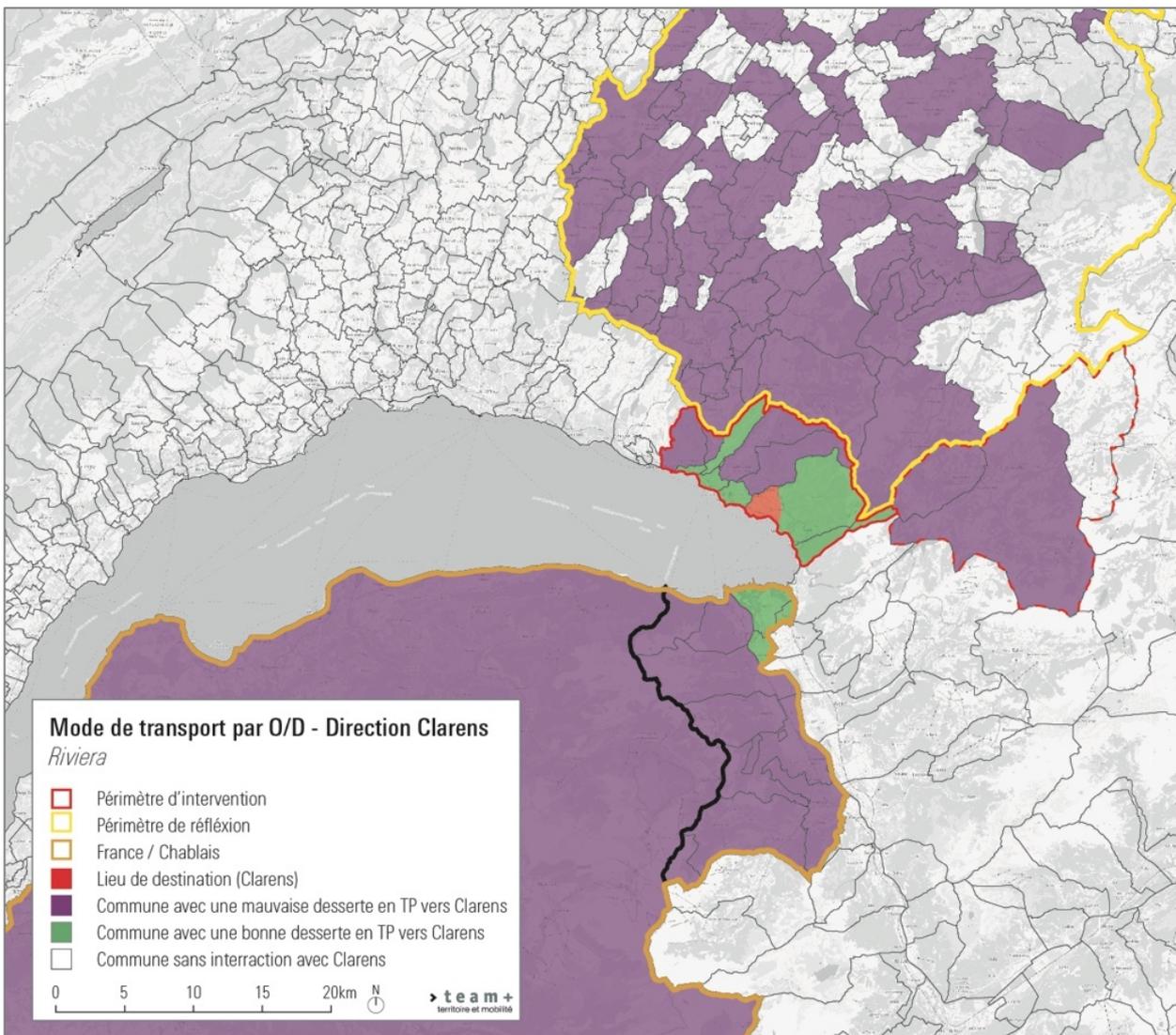
5.8 Attractivité des O/D à destination de Vevey



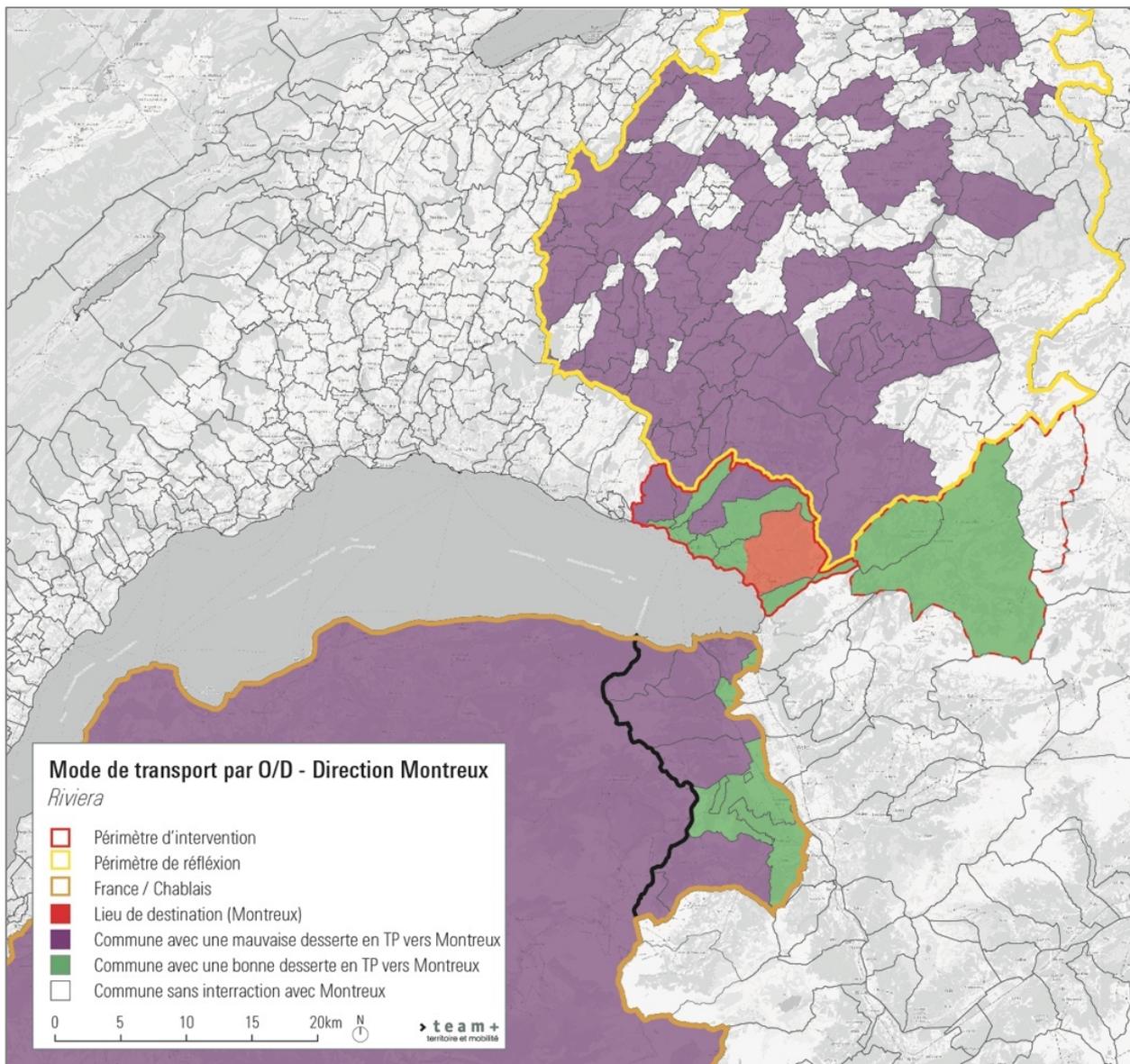
5.9 Attractivité des O/D à destination de La Tour-de-Peilz



5.10 Attractivité des O/D à destination de Clarens

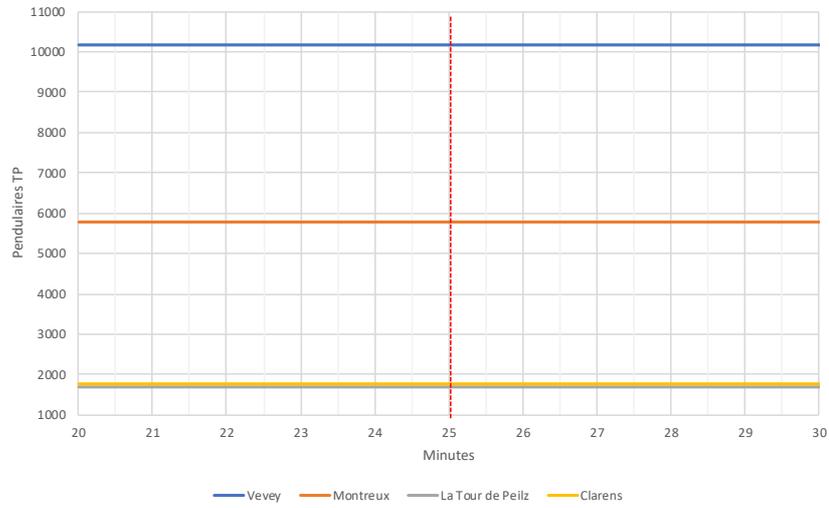


5.11 Attractivité des O/D à destination de Montreux

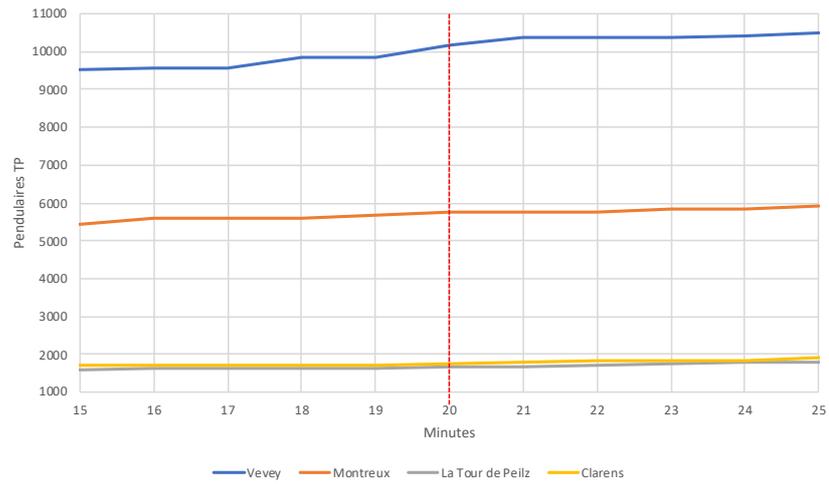


5.12 Analyse de sensibilité des critères

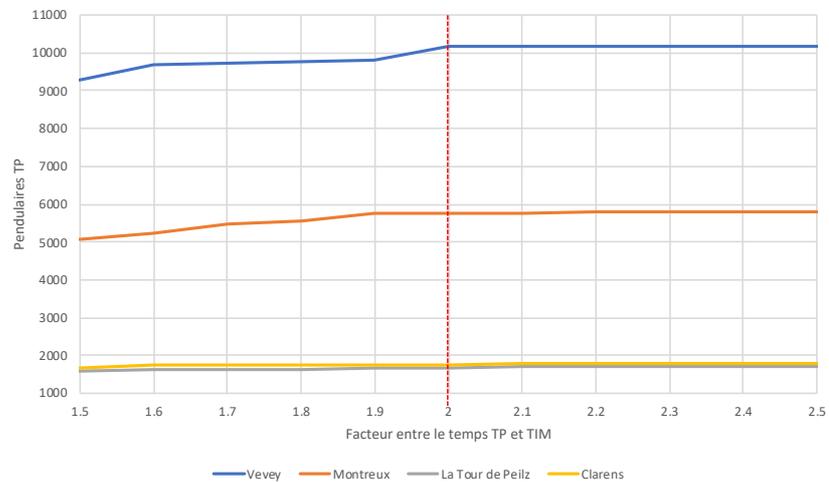
Analyse de sensibilité du temps minimal TP (critère 1)



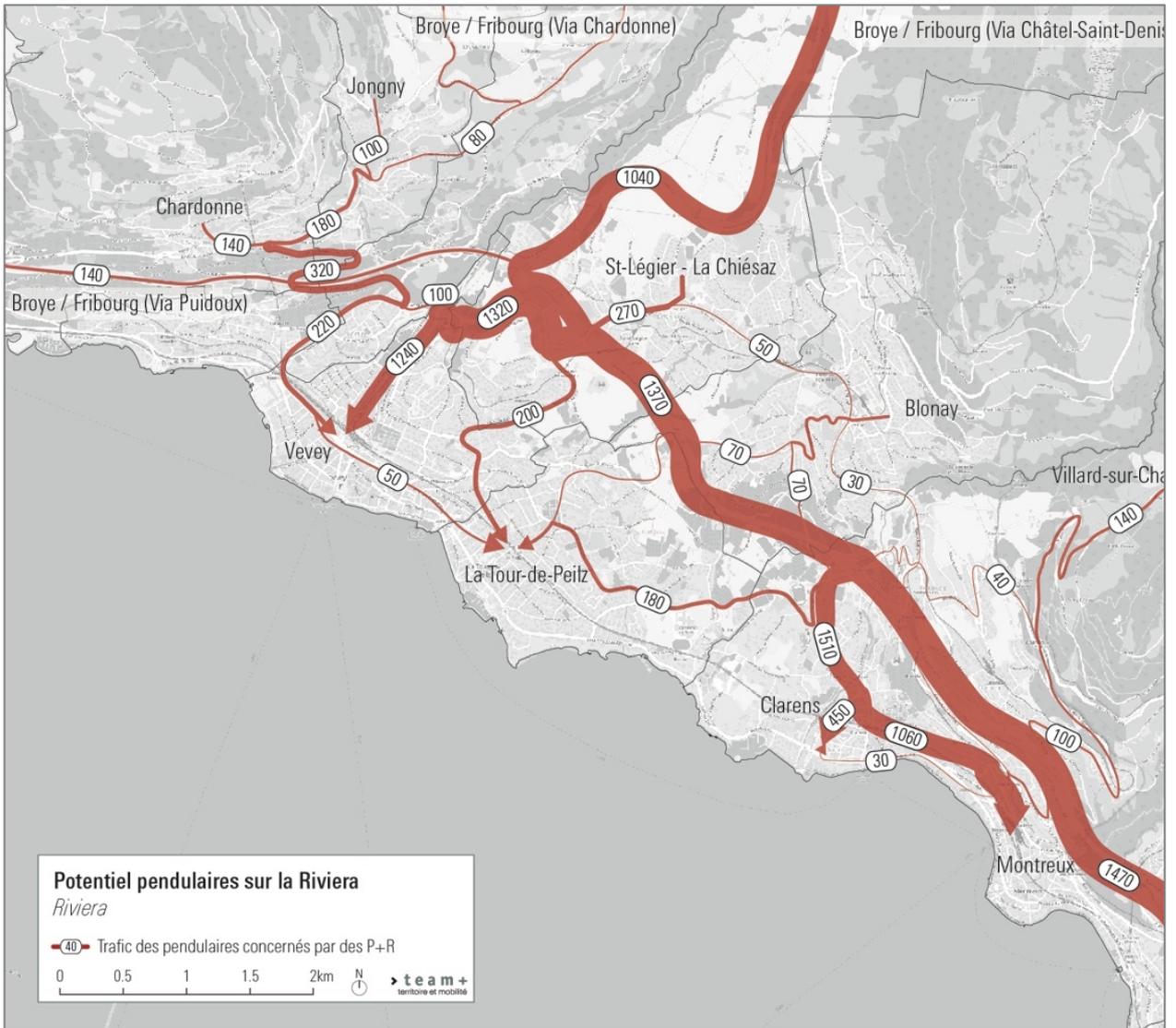
Analyse de sensibilité de l'attractivité TIM/TP sur les temps de parcours (critère 2)



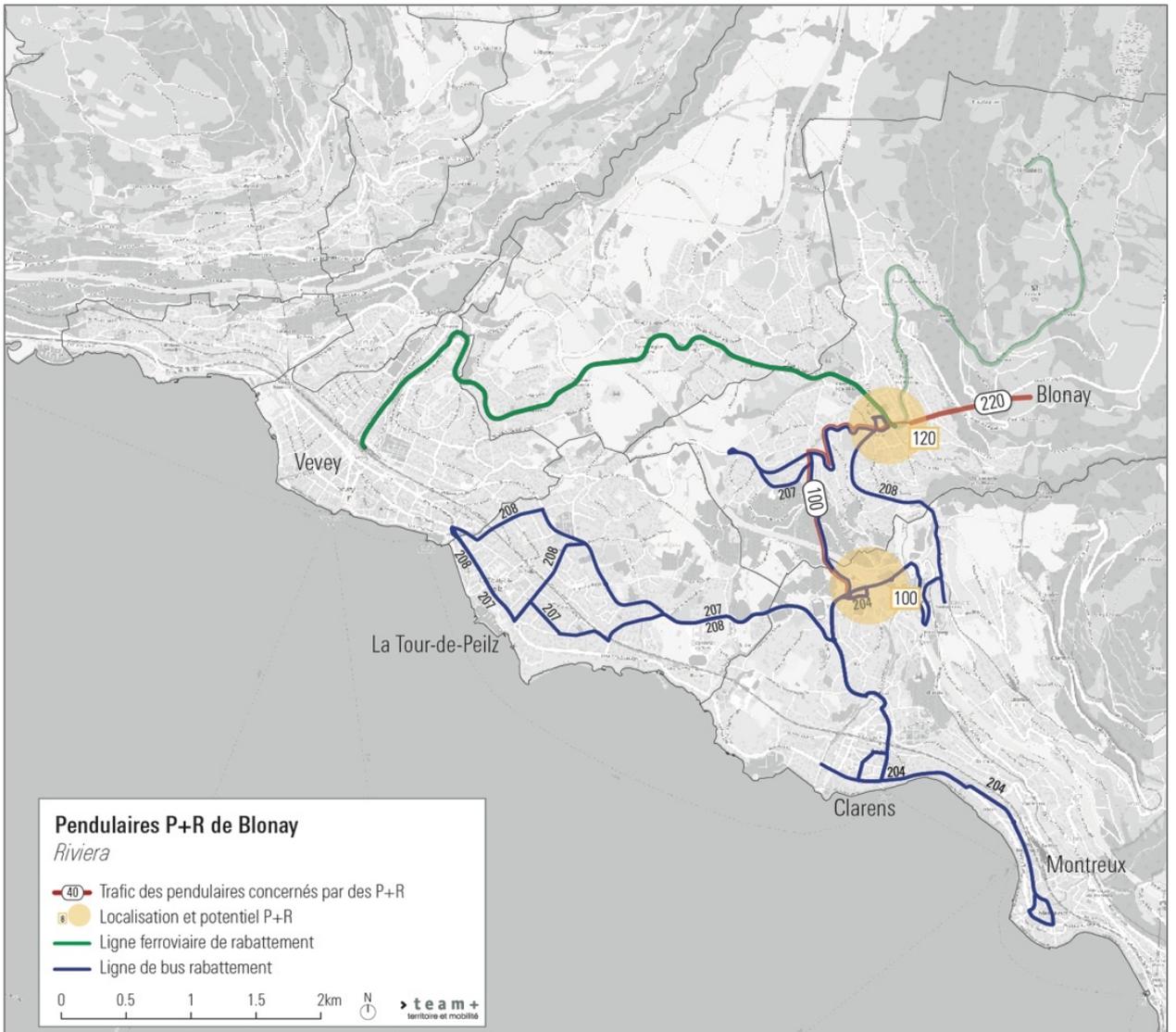
Analyse de sensibilité de l'attractivité TIM/TP sur les temps de parcours (critère 3)



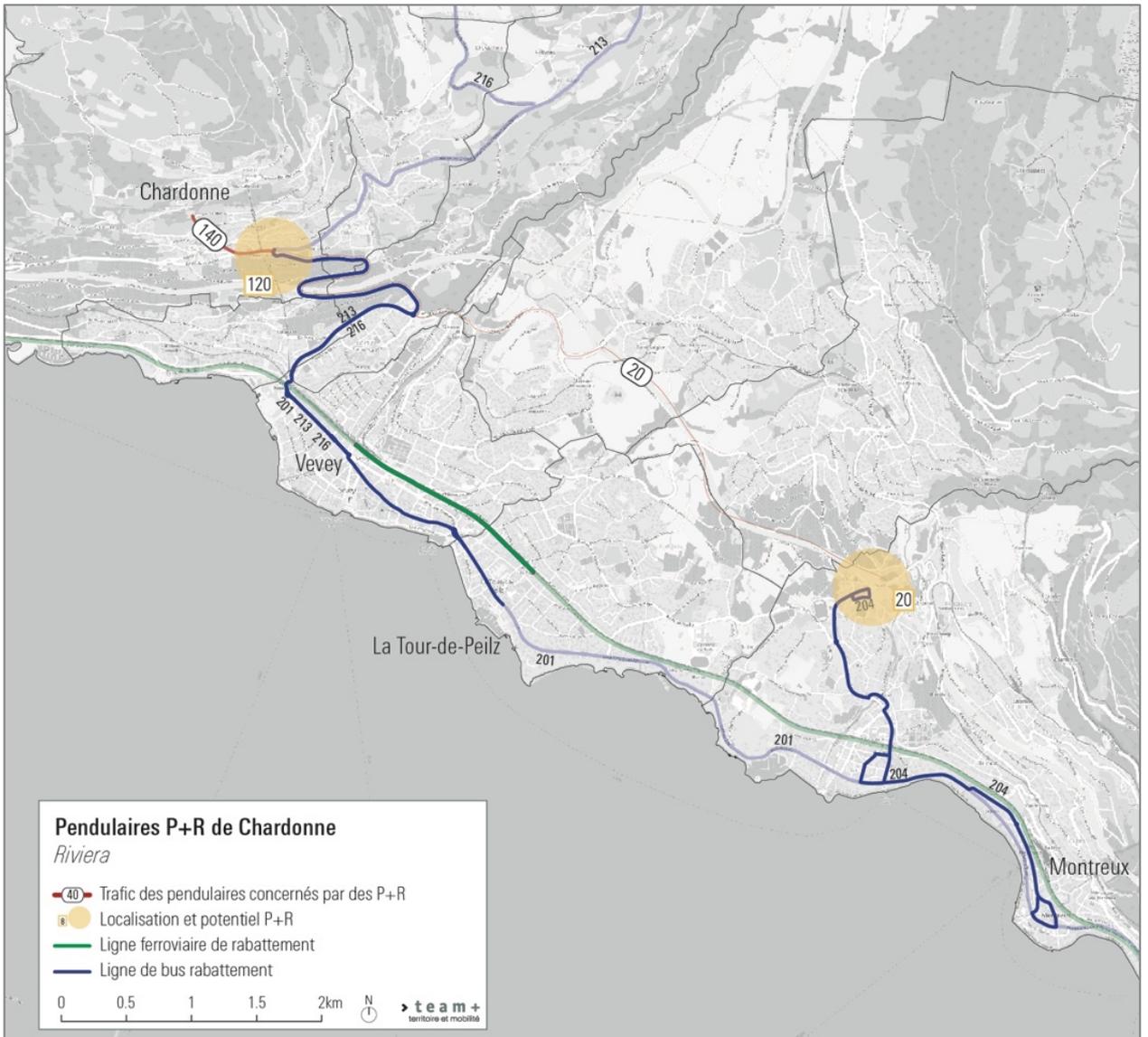
5.13 Synthèse des potentiels de réduction du trafic



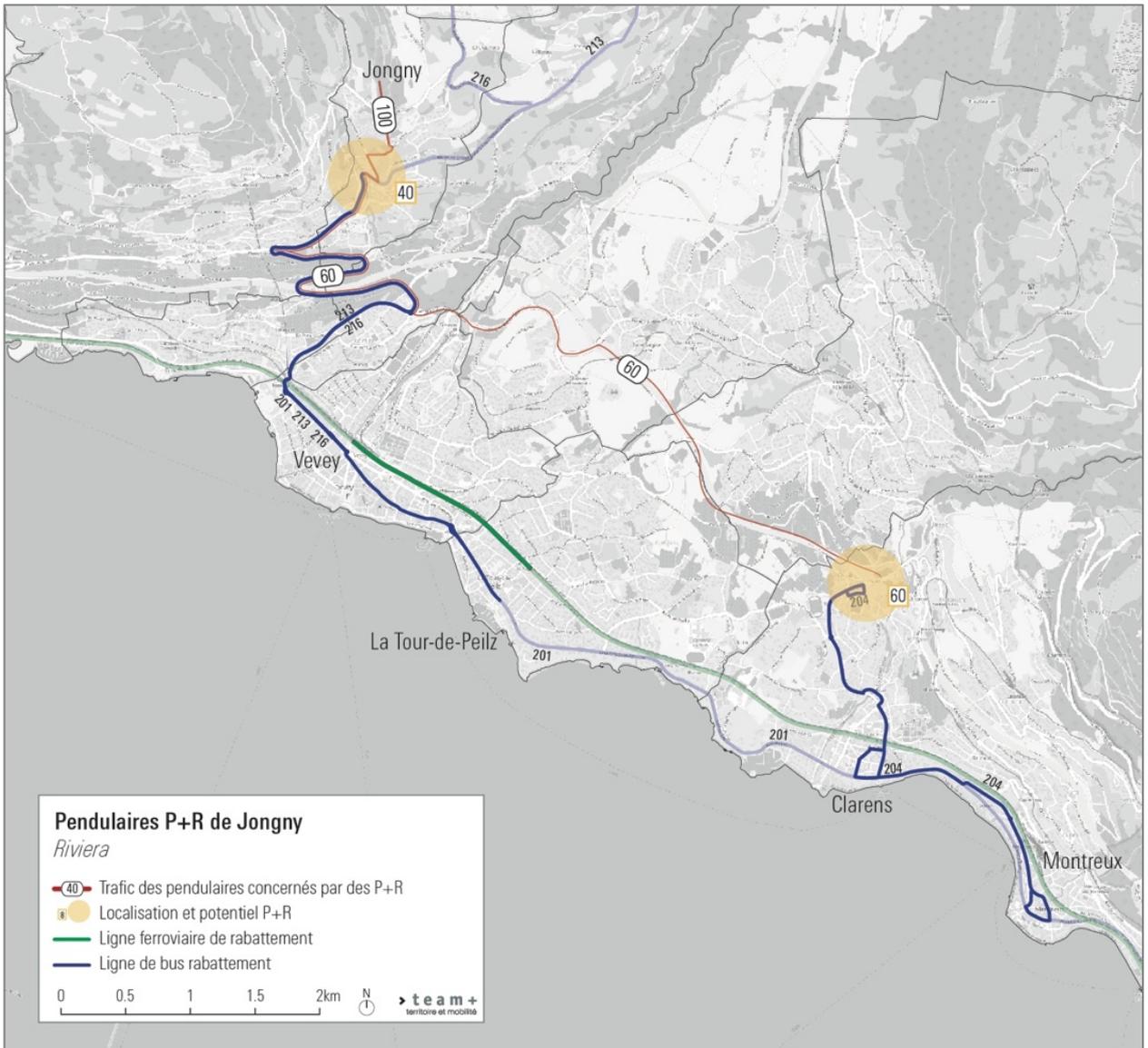
5.14 Pendulaires P+R de Blonay



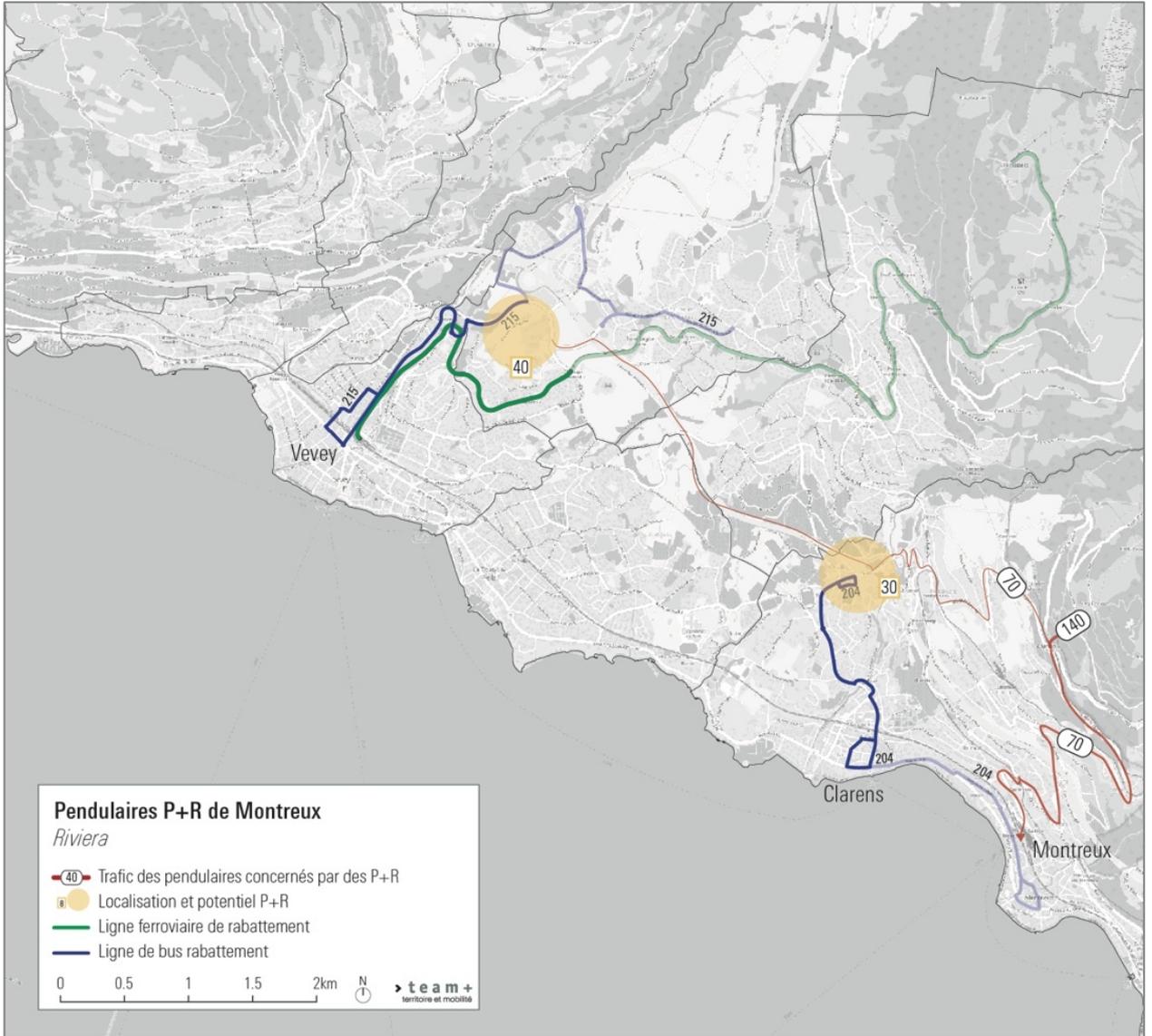
5.15 Pendulaires P+R de Chardonne



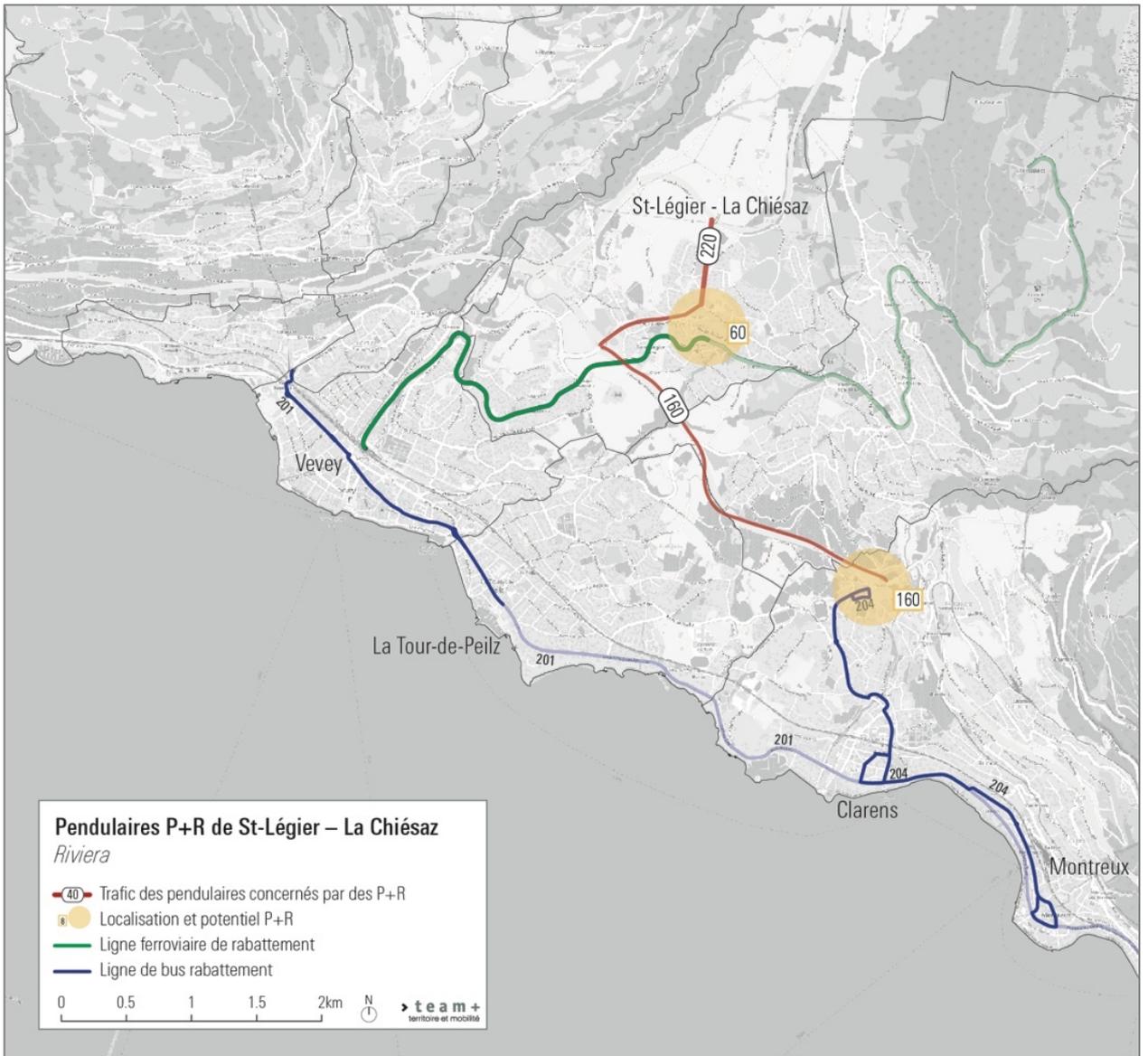
5.16 Pendulaires P+R de Jongny



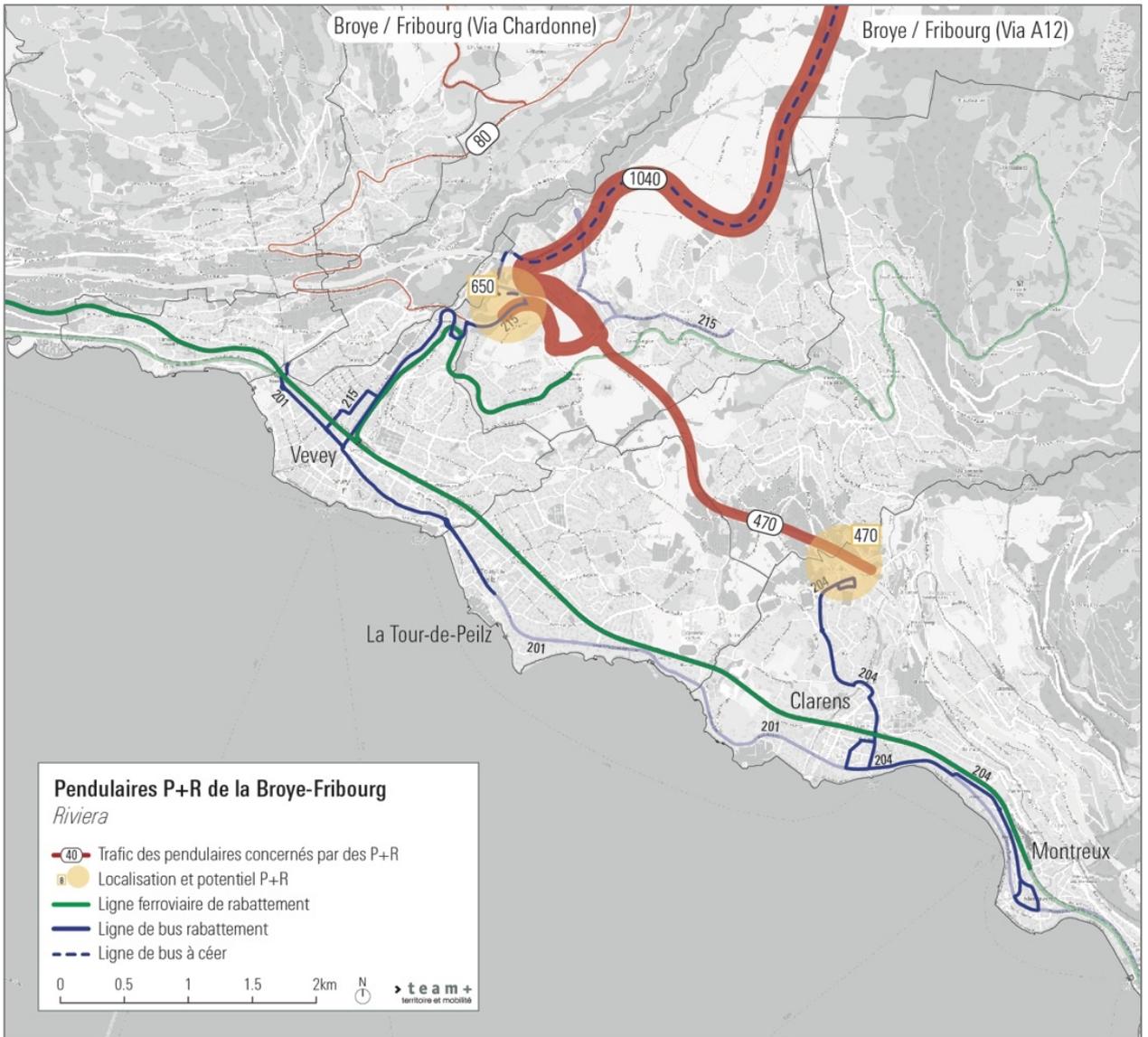
5.17 Pendulaires P+R de Montreux



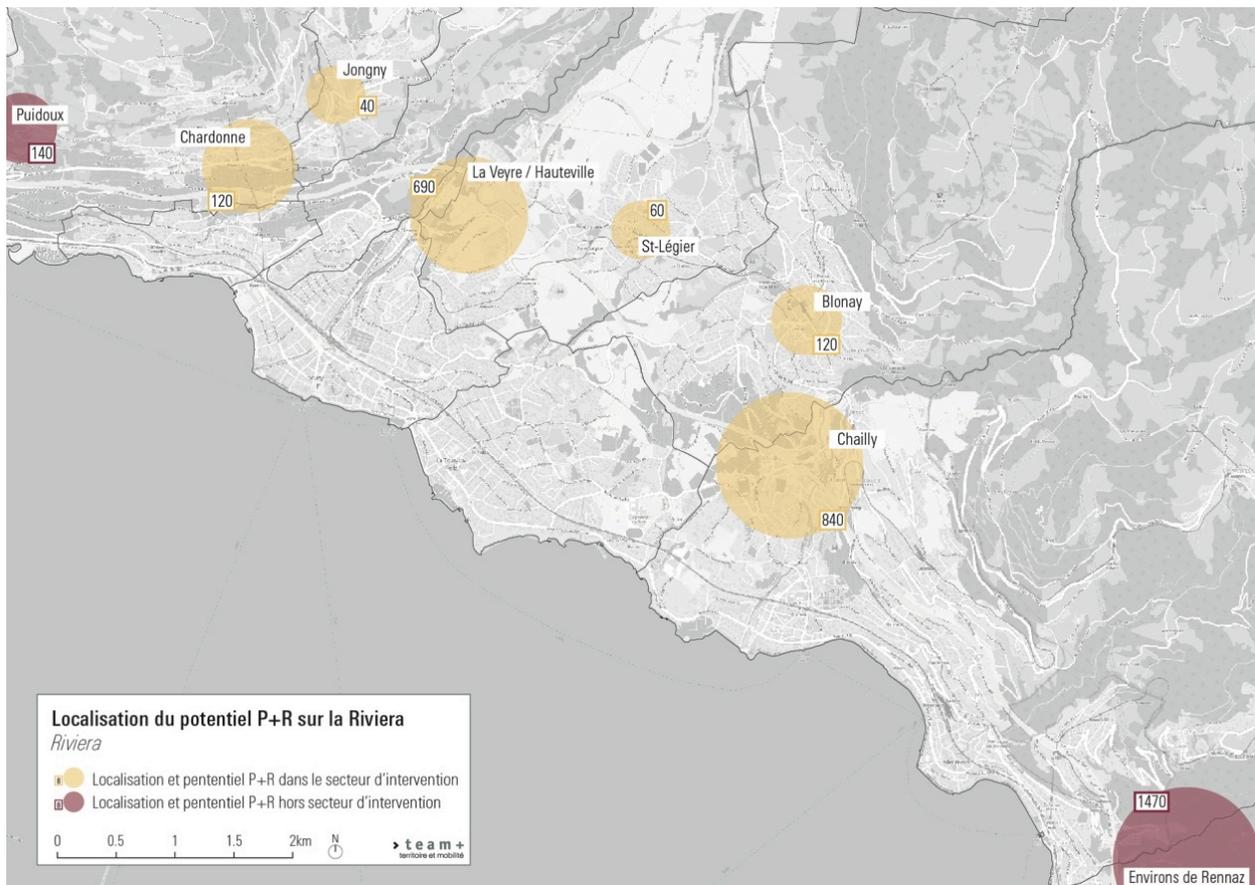
5.18 Pendulaires P+R de St-Légier – La Chiésaz



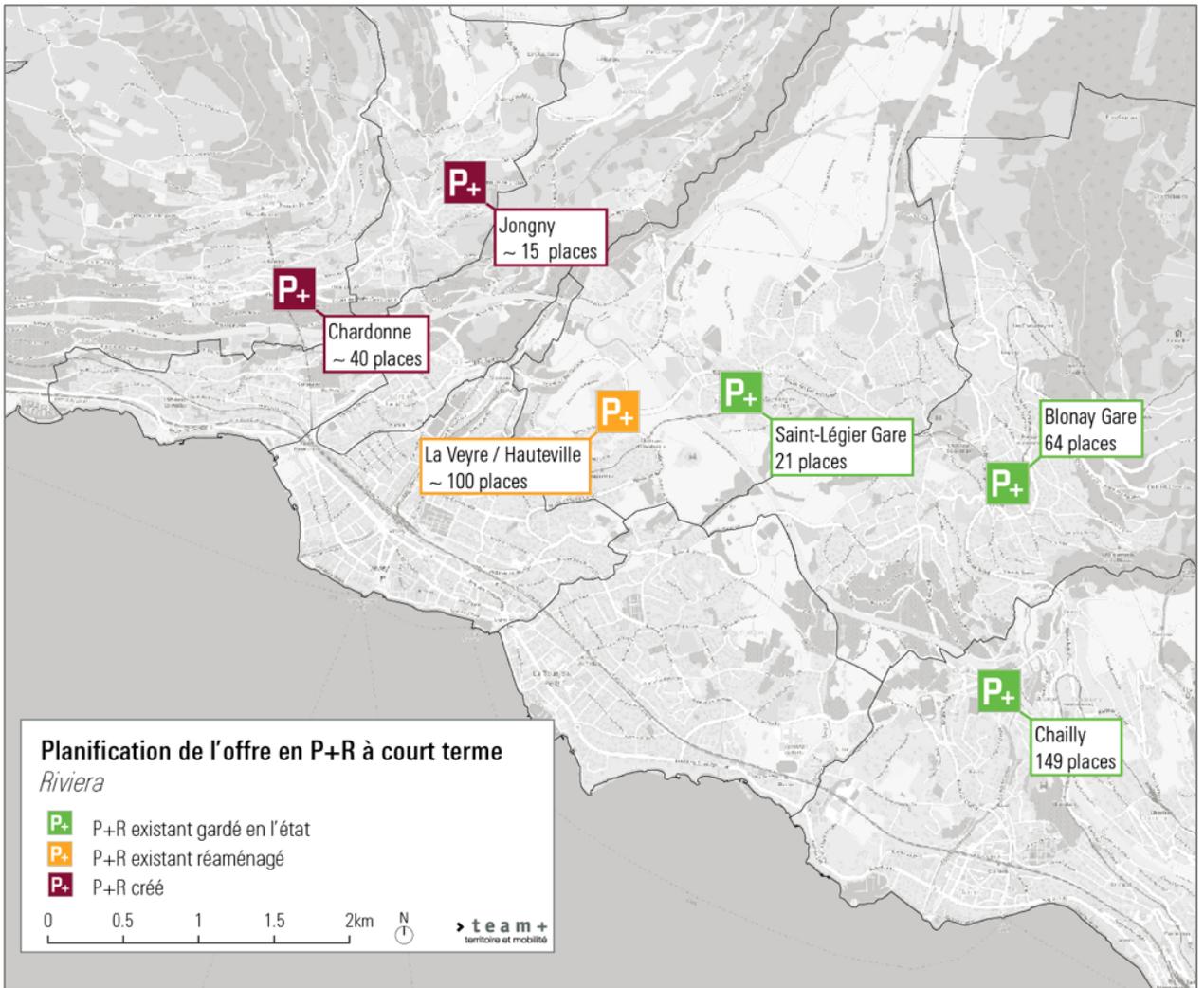
5.19 P+R de la Broye-Fribourg



5.20 Synthèse de la localisation des P+R



5.21 Carte de synthèse de l'offre P+R (vision à court terme)



5.22 Carte de synthèse des préconisations à long terme

