

CORAT Riviera

Agglomération Rivelac

■ Chantier URB7 – Secteur "La Veyre – Fenil"

RAPPORT TECHNIQUE

Janvier 2014



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Transitec (pilote)	RR&A	F&Z
1304_130-rap-jma-4-LaVeyre-Fenil-URB7.docx	1	30.10.13	-	S. Guillaume-Gentil et Jonathan Maret	Ph. Gentizon	B. Farra
1304_130-rap-jma-4-LaVeyre-Fenil-URB7.docx	2	27.11.13	Corrections suite à la présentation au groupe technique	S. Guillaume-Gentil et Jonathan Maret	Ph. Gentizon	B. Farra
1304_130-rap-jma-4-LaVeyre-Fenil-URB7.docx	3	17.01.14	Complément / adaptation des fiches actions	S. Guillaume-Gentil et Jonathan Maret	Ph. Gentizon	B. Farra
1304_130-rap-jma-4-LaVeyre-Fenil-URB7.docx	4	30.01.14	Finalisation selon remarques SAI - SM	S. Guillaume-Gentil et Jonathan Maret	Ph. Gentizon	B. Farra
1304_130-rap-jma-5-LaVeyre-Fenil-URB7.docx	5	01.05.14	Correction fiche action (rapport non-modifié)	S. Guillaume-Gentil et Jonathan Maret	Ph. Gentizon	B. Farra

Source image page de titre :
www.geo.admin.ch – © Donnée swisstopo

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 LAUSANNE
T +41 21 652 55 55 F +41 21 652 32 22
lausanne@transitec.net



Table des matières

Page

1. Introduction	7
1.1 Contexte.....	7
1.2 Buts de l'étude.....	7
1.3 Périmètre de l'étude.....	8
2. Diagnostic de la situation actuelle	9
2.1 Réseau routier actuel	9
2.2 Réseau de transports public actuel	17
2.3 Réseau de mobilité douce actuel	21
2.4 Synthèse du diagnostic mobilité.....	21
3. Enjeux liés aux développements.....	23
3.1 Définition et évaluation de l'état futur de référence ou les enjeux de la modification des comportements en matière de mobilité	23
3.2 Enjeux pour les développements urbanistiques	29
3.3 Enjeux pour le réseau routier	38
3.4 Enjeux pour le réseau de transports publics	39
3.5 Enjeux pour le réseau de mobilité douce	44
3.6 Synthèse générale.....	45
4. Objectifs visés	46
4.1 Urbanisme	46
4.2 Transports publics	46
4.3 Mobilité douce	47
4.4 Réseau routier	47
5. Evaluation et proposition de mesures.....	49
5.1 Recommandations en matière d'urbanisation.....	49
5.2 Potentiels de développement des transports publics.....	52
5.3 Renforcement du réseau de mobilité douce.....	54
5.4 Maîtrise du trafic et optimisation du réseau routier	56
6. Synthèse	69
6.1 Détermination de l'état futur de référence.....	69
6.2 Synthèse des mesures d'aménagement (urbanisme) recommandées	71
6.3 Synthèses des mesures de mobilité recommandées	71
6.4 Cohérence avec la planification supérieure	73
6.5 Plan de mise en œuvre des mesures d'accompagnement	74
6.6 Conclusions finales.....	78

Liste des figures

Page

Figure 1 : Périmètre d'étude.....	8
Figure 2 : Caractéristique du réseau routier actuel – 2013.....	9
Figure 3 : Trafic journalier moyen – TJM 2013 [véh/jour].....	10
Figure 4 : Evolution des charges de trafic en six points du réseau.....	12
Figure 5 : Identification des flux à travers le cordon d'analyse - Etat actuel.....	14
Figure 6 : Principaux dysfonctionnements durant l'heure de pointe du matin.....	15
Figure 7 : Principaux dysfonctionnements durant l'heure de pointe du soir.....	16
Figure 8 : Offre de transports publics actuelle – 2013.....	17
Figure 9 : Couverture actuelle du territoire par les transports publics – 2013.....	18
Figure 10 : Fréquentation des transports publics – Charges par tronçons (2012-2013).....	19
Figure 11 : Fréquentation des transports publics – Montées-descentes par arrêts (2012-2013).....	19
Figure 12 : Dysfonctionnements actuels pour les transports publics.....	20
Figure 13 : Flux de personnes dans la zone d'étude – Etat 2010.....	22
Figure 14 : Flux de personnes – Etat 2030 – sans report modal.....	25
Figure 15 : Trafic journalier moyen – TJM 2030 [véh/jour] – sans report modal.....	26
Figure 16 : Flux de personnes – Etat 2030 – avec report modal.....	27
Figure 17 : Trafic journalier moyen – TJM 2030 [véh/jour] – avec report modal.....	28
Figure 18 : Topographie.....	30
Figure 19 : Nature.....	31
Figure 20 : Nuisances sonores.....	32
Figure 21 : Etat de planification du secteur.....	35
Figure 22 : Projet d'Agglomération / concept d'agglomération.....	37
Figure 23 : Synthèse des enjeux pour les transports publics.....	39
Figure 24 : Demande TP à l'horizon 2030 (report modal optimal).....	40
Figure 25 : Accessibilité TP à l'échelle régionale.....	41
Figure 26 : Liaisons entre Bulle et Vevey.....	41
Figure 27 : Variantes de desserte à l'étude (VMCV).....	43
Figure 28 : Synthèse des enjeux pour la mobilité douce.....	44
Figure 29 : Synthèse des principaux enjeux de mobilité.....	45
Figure 30 : Concept d'urbanisation.....	49
Figure 31 : Potentiel d'urbanisation.....	51
Figure 32 : Proposition de desserte - Variante 1 (ou 1 ^{ère} étape).....	52

Figure 33 : Proposition de desserte - Variante 2 (ou 2 ^{ème} étape)	53
Figure 34 : Mesures de mobilité douce du Projet d'agglomération et propositions complémentaires	54
Figure 35 : Mesures de mobilité douce sur le secteur de La Veyre	55
Figure 36 : Situation et enjeux de la nouvelle infrastructure routière	56
Figure 37 : Affectation du trafic d'accès à La Veyre	57
Figure 38 : Génération de variantes d'implantation pour le parking d'échange	60
Figure 39 : Evaluation des variantes d'implantation pour le parking d'échange	61
Figure 40 : Génération et évaluation des accès aux parkings d'échange	62
Figure 41 : Enjeux des aménagements et calibrage recommandé pour la route de Rio Gredon	63
Figure 42 : Enjeux de mobilité dans le secteur du giratoire Bergère et du funiculaire	65
Figure 43 : Eléments fixes et variables dans le secteur du giratoire de Bergère et du funiculaire	66
Figure 44 : Esquisse de principe de l'aménagement des carrefours au sud de la route de Châtel-St-Denis	67
Figure 45 : Enjeux des aménagements et calibrage recommandé pour la route de Châtel-St-Denis	68
Figure 46 : Plan de charges de trafic TJM à l'horizon 2030 – Avec report modal, réseau actuel	70
Figure 47 : Synthèse des mesures recommandées en lien avec le développement de La Veyre – Fenil	72
Figure 48 : Mesures proposées par le projet d'agglomération	73
Figure 49 : Principales liaisons entre les différents développements urbanistiques et les mesures de mobilité	77

1. Introduction

1.1 Contexte

Le projet d'agglomération Rivelac, remis à la Confédération à la fin de 2011, a permis de définir les axes stratégiques de développement de l'agglomération, tant en termes d'urbanisation que d'infrastructures de transport. Si les principes de développement et certaines mesures ont été clairement identifiés et définis, l'équation liant le développement avec les effets sur le trafic n'a pas été complètement résolue. Ainsi, il apparaît que les communes restent relativement dans le vague par rapport aux mesures concrètes qui doivent être prises sur les réseaux routiers et de transports publics pour garantir que le développement se fera en bonne harmonie avec le territoire.

Le secteur ouest de l'agglomération, et plus particulièrement le secteur de La Veyre-Fenil et les pénétrantes sur Vevey (route du Rio Gredon, route de Châtel-Saint-Denis et route de Saint-Légier), inspire une certaine inquiétude puisqu'il pourrait voir un développement important des habitants et emplois, sans que les mesures permettant de garantir cette mobilité supplémentaire soient véritablement connues.

Trois éléments sont pris en compte dans les réflexions :

- la situation actuelle et les dysfonctionnements apparaissant déjà aujourd'hui, sur le réseau routier notamment;
- les mesures mises en œuvre récemment, comme la ligne VMCV 202 desservant depuis décembre 2012 le secteur de la Veyre et qui a permis d'enclencher une modification des comportements en matière de mobilité dans ce secteur;
- les mesures identifiées dans le cadre du projet d'agglomération Rivelac de 2011.

Par ailleurs, plusieurs études locales ont été réalisées ces dernières années (plans partiels d'affectation, plans de quartier, étude sur le secteur de la Veyre commanditée par les communes de Corsier et Saint-Légier¹, etc.), mais il a manqué une vision un peu plus large, intégrant l'ensemble de l'ouest de l'agglomération et notamment les pénétrantes vers Vevey.

1.2 Buts de l'étude

Ainsi, afin de consolider la stratégie présentée dans le projet d'agglomération, il devient nécessaire de mener une étude coordonnée "mobilité-aménagement du territoire", dont les buts sont les suivants :

- **mettre en évidence les enjeux engendrés par le développement** prévu de l'ouest de l'agglomération Rivelac sur les réseaux routiers et TP;
- **examiner dans quelle mesure les propositions exprimées dans le projet d'agglomération permettent de résoudre les problèmes;**

¹ Communes de Corsier-sur-Vevey et de Saint-Légier – La Chiésaz – Etude des impacts des développements urbanistiques sur le trafic dans le secteur de Fenil – La Veyre, Rapport technique, Transitec, janvier 2012

- **proposer des mesures complémentaires** permettant de garantir un développement cohérent et durable. Ces mesures pourront porter sur les infrastructures de transport, leur exploitation, voire sur un affinement du dimensionnement et de l'affectation des poches de développement prévues;
- **coordonner l'urbanisation et la mobilité** du secteur La Veyre – Fenil et en évaluer les capacités de développement;
- **mettre en évidence les liens entre les mesures**, afin que la mise en place de celles-ci soit menée en bonne cohérence dans les années à venir.

1.3 Périmètre de l'étude

Le périmètre concerné par cette étude s'articule autour de la jonction autoroutière de Vevey (zone de Fenil – La Veyre), qui dessert toute la partie ouest de l'agglomération, et comprend également les pénétrantes vers Vevey que sont la route de Châtel, l'avenue de Gilamont et la route de Saint-Légier. La ligne du MVR, colonne vertébrale actuelle des déplacements nord-sud en TP dans l'ouest de l'agglomération fait naturellement entièrement partie du périmètre d'étude. Par contre, le centre de Vevey (sud des voies CFF) n'est pas directement concerné par les propositions qui ont été formulées et seuls les éléments de développement territorial qui le concernent ont été pris en compte, puisqu'ils peuvent avoir des effets sur le périmètre d'étude.

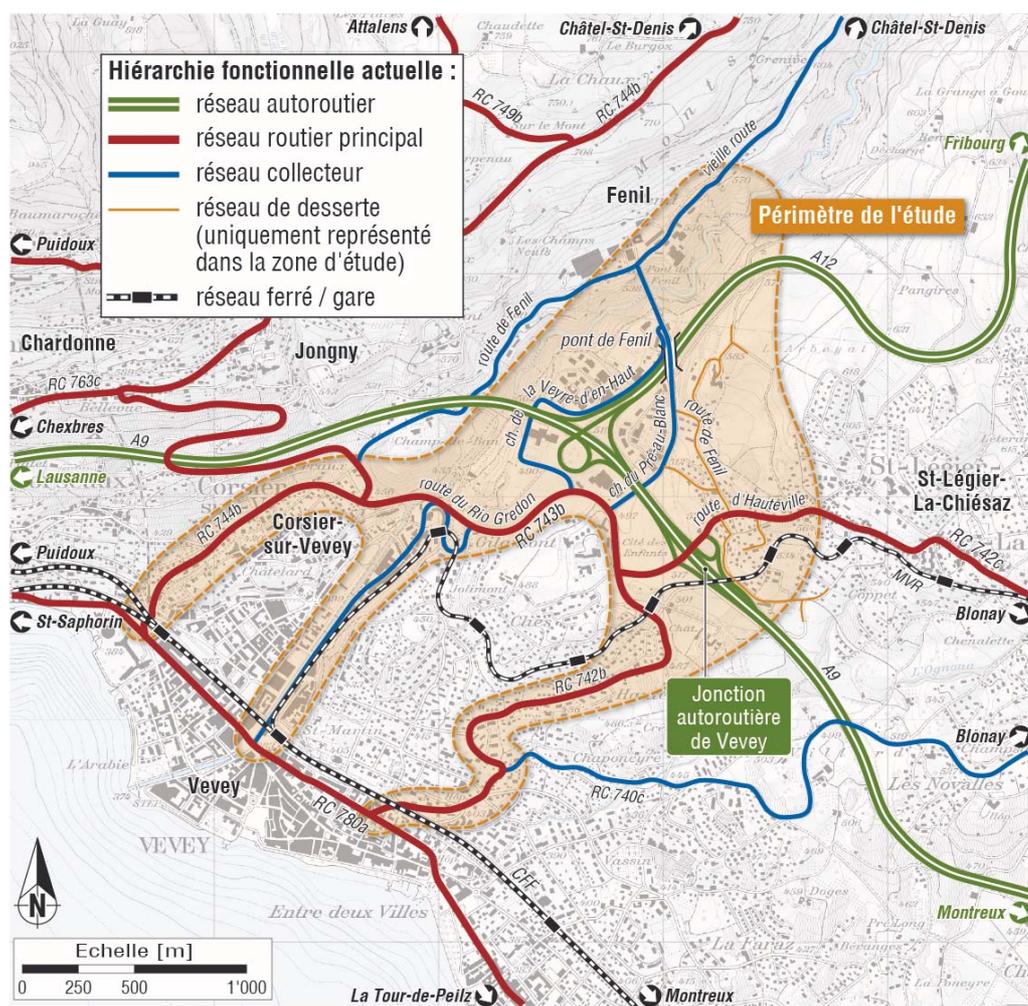


Figure 1 : Périmètre d'étude

2. Diagnostic de la situation actuelle

2.1 Réseau routier actuel

2.1.1 Caractéristiques du réseau routier existant

Le réseau routier actuel du secteur de La Veyre – Fenil est principalement constitué de routes à une voie de circulation par sens. Hérité en bonne partie de l'époque où l'autoroute A9 a été construite (fin des années 60), ce réseau a été dimensionné de manière parfois généreuse, mais il a progressivement été ramené à une voie par sens pour des questions de sécurité et de réaffectation de l'espace à d'autres usagers (cycles notamment). Toutefois, la route de Rio Gredon, et la route d'Hauteville offrent encore localement deux voies de circulation par sens sur certains tronçons. Ces deux axes constituent la colonne vertébrale du réseau routier de ce secteur fortement contraint par la présence de la jonction autoroutière de Vevey. Aucun aménagement pour les transports publics n'existe à l'heure actuelle.

Sur le réseau secondaire, de nombreuses mesures de modération du trafic (chicanes) ont été mises en place pour limiter le trafic de transit entre l'autoroute (jonction de Vevey) et Fenil par la route de Fenil et par le chemin de Ferreyres. Ces deux axes sont aujourd'hui soumis à une limitation à 30 km/h,



Le trafic journalier moyen (TJM) est présenté sur la figure ci-avant :

- environ 60'000 véhicules par jour circulent sur l'A9, alors que seuls 29'500 véh/jour empruntent l'A12;
- 33'600 véhicules fréquentent quotidiennement la jonction de Vevey;
- la route d'Hauteville est le tronçon le plus chargé du réseau principal local, avec 38'500 véh/jour; avec une telle valeur, il constitue d'ailleurs l'un des tronçons les plus chargés du réseau cantonal vaudois;
- la route de Rio Gredon est également très chargée, avec jusqu'à 27'000 véh/jour;
- environ 12'000 à 13'000 véhicules par jour empruntent chacune des trois pénétrantes vers Vevey, soit la route de Châtel-Saint-Denis, l'avenue de Gilamont et la route de Saint-Légier;
- dans le secteur de la Veyre, les charges de trafic sont comprises entre 1'400 et 4'400 véhicules par jour;
- la route de Fenil est empruntée par environ 2'000 à 3'000 véhicules par jour.

Evolution des charges de trafic entre 1995 et 2010

L'analyse de l'évolution des charges de trafic entre 1995 et 2010 en six points du réseau routier principal met en évidence que le trafic dans les hauts de Vevey a proportionnellement beaucoup plus augmenté (+~40 points) que la population et les emplois dans l'agglomération (+~16 points).

Cet état de fait peut être expliqué :

- par la saturation des autres axes d'accès à l'agglomération, notamment la route du Lac (RC780a);
- par un renforcement des échanges à plus longue distance inter-agglomérations ces dernières années;
- par la plus forte augmentation de la population au nord de l'autoroute (+~30 points à Saint-Légier et Blonay).

Dans les secteurs plus proches de Vevey, le trafic a plutôt suivi la tendance démographique générale de l'agglomération, avec des hausses limitées à +10-15%.

Avec ces hausses ces dernières années, le réseau routier approche de la saturation dans la zone d'étude.

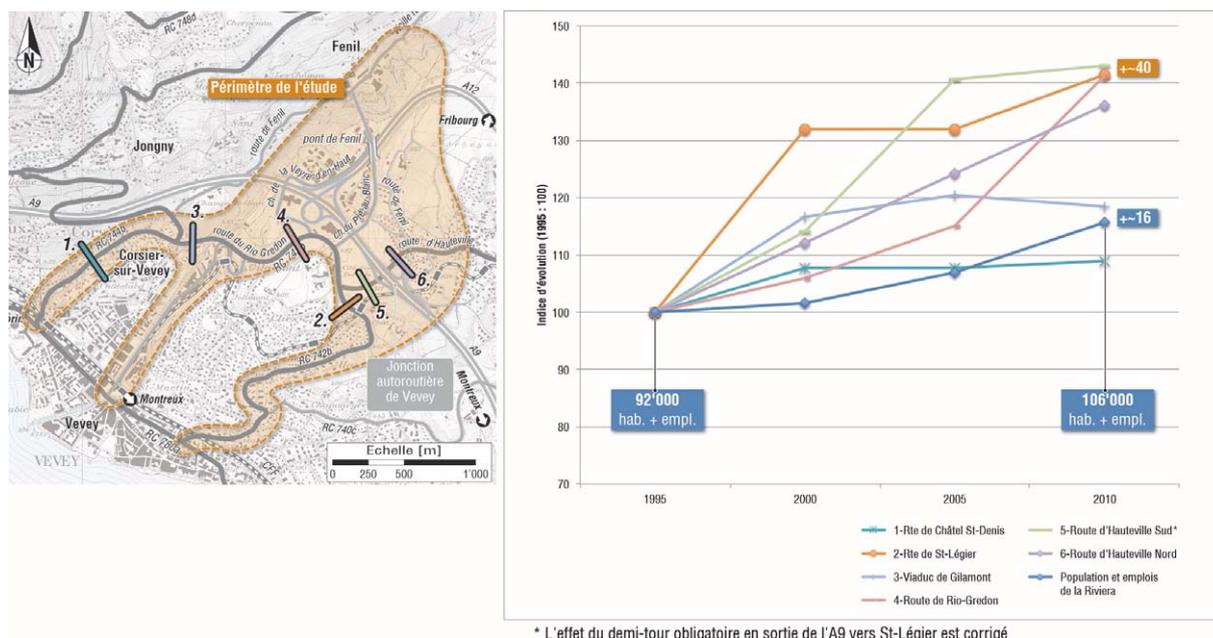


Figure 4 : Evolution des charges de trafic en six points du réseau

Analyse au cordon

Il est important de savoir non seulement combien de trafic circule dans le secteur, mais également de quel type de trafic il s'agit. Les mesures pouvant être envisagées ne seront en effet pas les mêmes, selon que le trafic est majoritairement interne à l'agglomération ou, au contraire, majoritairement lié à la jonction autoroutière et en relation avec des territoires plus éloignés (agglomération lausannoise, Chablais, canton de Fribourg, etc.).

Les divers types de flux automobiles (en transit nord-sud ou en échange avec l'autoroute A9) circulant dans le secteur de la jonction autoroutière de Vevey, à proximité immédiate de la Veyre, ont ainsi été identifiés sur la base des comptages automatiques et manuels, en tenant compte de la génération de trafic estimée pour chaque poche régionale considérée et en considérant la distribution du trafic généré par les développements du secteur de la Veyre analysée dans les études précédentes². Deux types de trafic ont été distingués :

- le trafic **d'échange** avec la jonction autoroutière (trafic sortant ou entrant dans l'agglomération);
- le trafic ne faisant que passer à travers le secteur de la jonction (**transit** par rapport à celle-ci), constitué en bonne partie de trafic effectuant des liaisons internes à l'agglomération (un automobiliste reliant Vevey à Blonay, par exemple).

Les résultats sont les suivants :

- **près de 60% des véhicules traversant le cordon d'analyse circulent en lien avec l'autoroute.** Les environ 40% restants sont en transit entre le haut et le bas de l'agglomération;
- environ 70% des flux d'échange avec l'autoroute proviennent ou accèdent à la poche "Vevey, La Tour-de-Peilz, St-Légier (sud)"; la jonction sert donc pour deux tiers plutôt à desservir le bas que le haut de l'agglomération;
- environ 60% des flux en transit nord-sud circulent entre la poche "Vevey, La Tour-de-Peilz, St-Légier (sud)" et la poche "St-Légier-La Chiésaz, Blonay";
- le flux le plus important du secteur (23'500 véh/j) est celui des automobilistes empruntant la jonction autoroutière et provenant ou se rendant dans le bas de l'agglomération.

Le réseau routier principal constitué notamment de la route d'Hauteville et de la route de Rio Gredon joue par conséquent un double rôle d'accès à l'autoroute et d'axe de liaison entre les communes situées au-dessus de l'autoroute et les communes du bas de l'agglomération Rivelac.

² Commune de Corsier-sur-Vevey et de Saint-Légier-La Chiésaz – Etude des impacts des développements urbanistiques sur le trafic dans le secteur de Fenil – La Veyre, Rapport technique, Transitec, janvier 2012

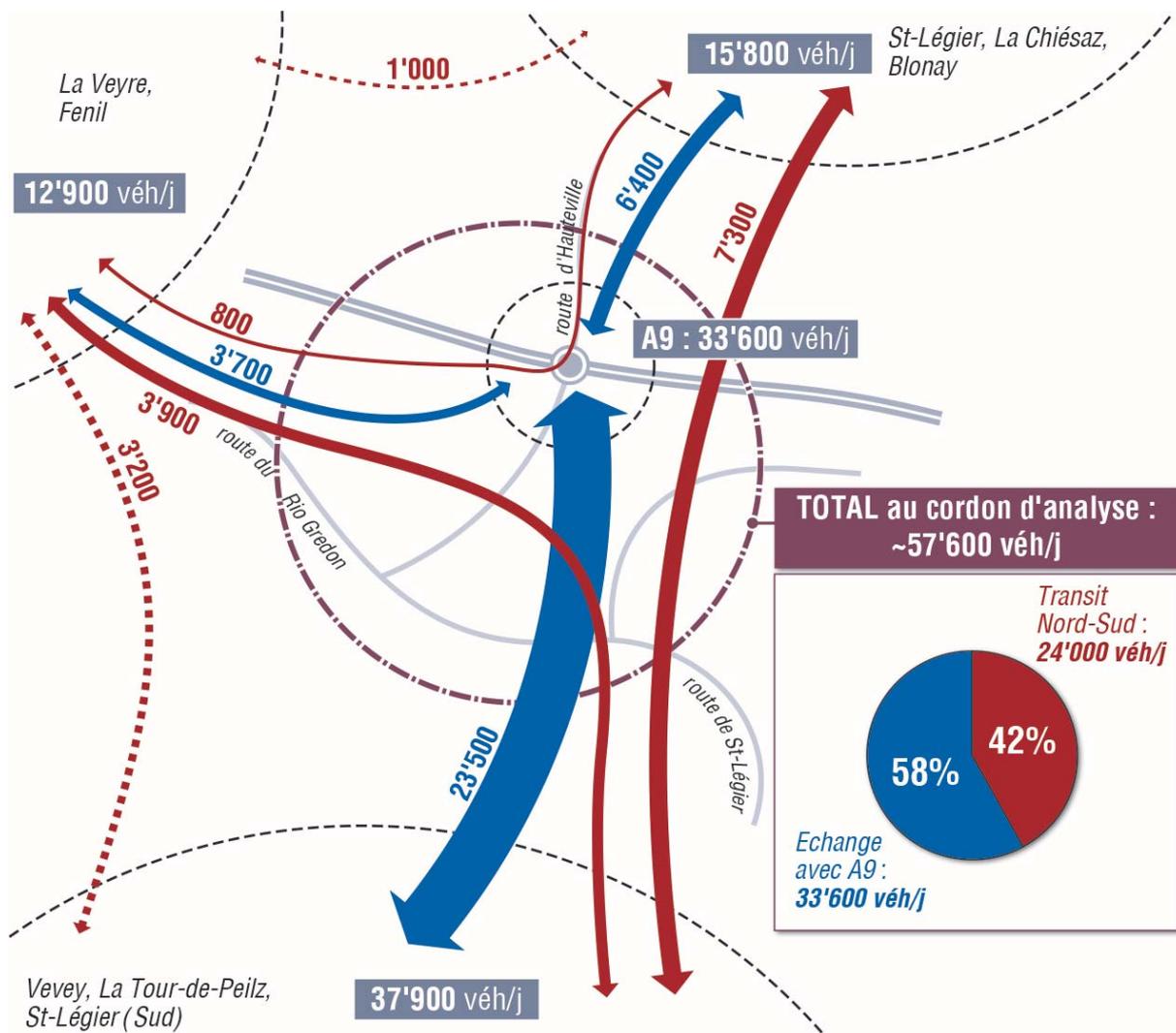


Figure 5 : Identification des flux à travers le cordon d'analyse - Etat actuel

2.1.3 Principaux dysfonctionnements relevés

Durant l'heure de pointe du matin, le trafic pendulaire d'entrée en ville sature localement quelques carrefours du réseau routier principal.

En raison des fortes de charges de trafic sur une courte période (env 15 à 30 minutes), la fluidité du trafic n'est pas assurée et chaque perturbation de la circulation peut engendrer de longues files d'attente sur la route d'Hauteville et la route de Rio Gredon. Dans de rares cas, il arrive que les files d'attente remontent jusque sur l'échangeur autoroutier. Par "chance", ces situations sont beaucoup moins critiques en matière de sécurité à Vevey que sur d'autres jonctions autoroutières, par le fait que ces refoulements sont contenus au système des contre-allées de l'échangeur de la Veyre, où les vitesses sont plutôt de l'ordre de 60-80 km/h et non 120 km/h.

Durant l'heure de pointe du soir, les charges liées au trafic pendulaire de sortie de ville rendent la fluidité du trafic très instable. Ainsi, chaque carrefour proche de la saturation crée des files d'attente, principalement sur la route de Rio Gredon et le viaduc de Gilamont. En limite du centre-ville de Vevey, au niveau du secteur de Bergère et du Funiculaire, l'entrée de ville pose également problème le soir. Sur certains de ces points, les transports publics peuvent également souffrir de cette situation (voir plus loin).

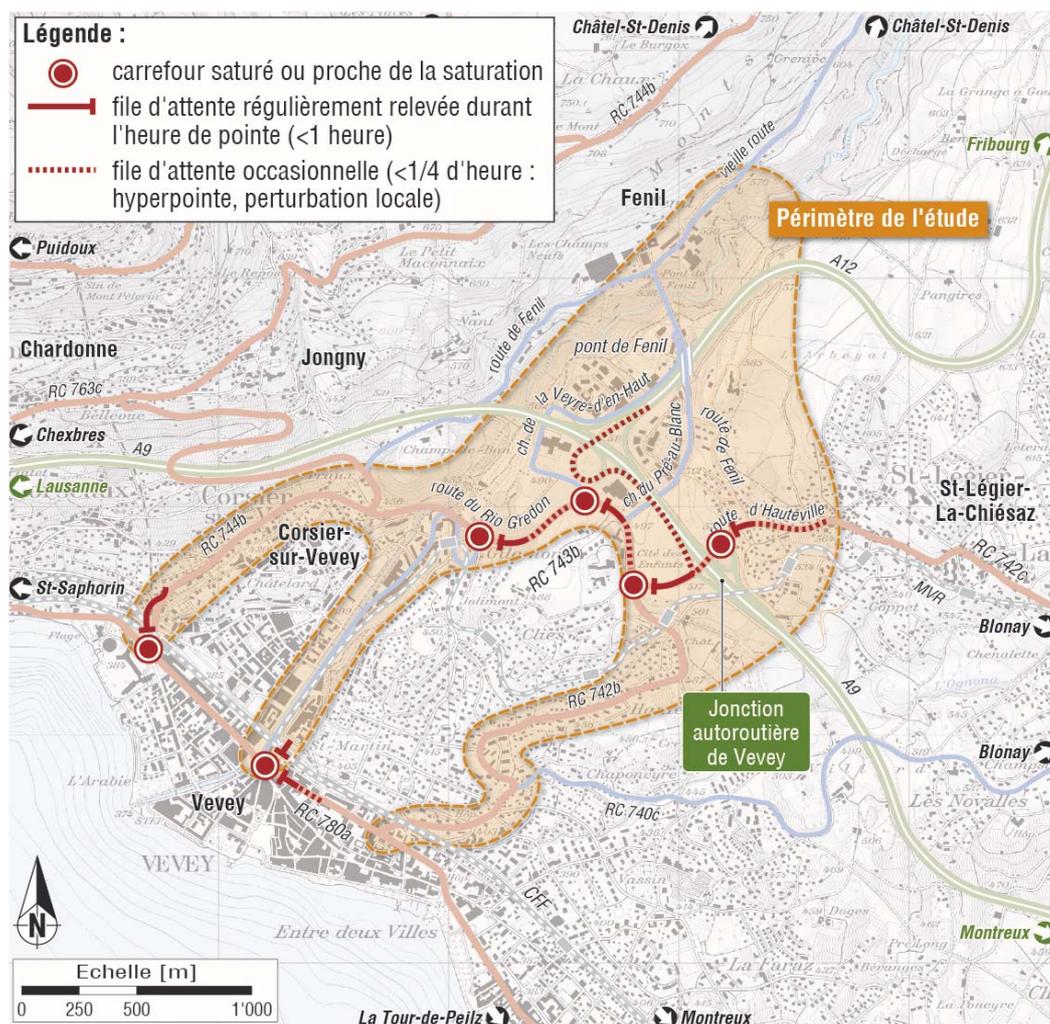


Figure 6 : Principaux dysfonctionnements durant l'heure de pointe du matin

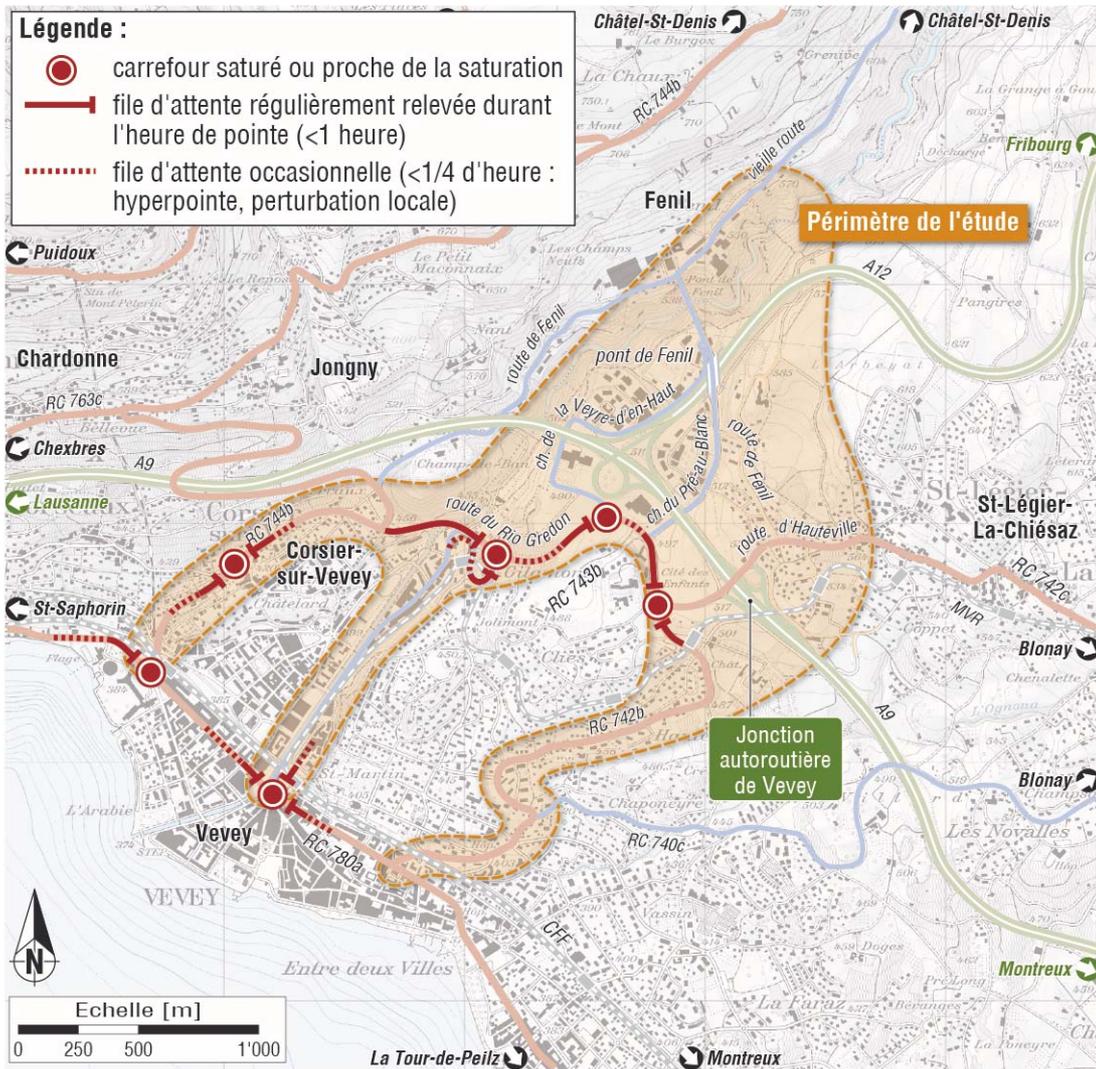


Figure 7 : Principaux dysfonctionnements durant l'heure de pointe du soir

2.2 Réseau de transports public actuel

2.2.1 Desserte actuelle

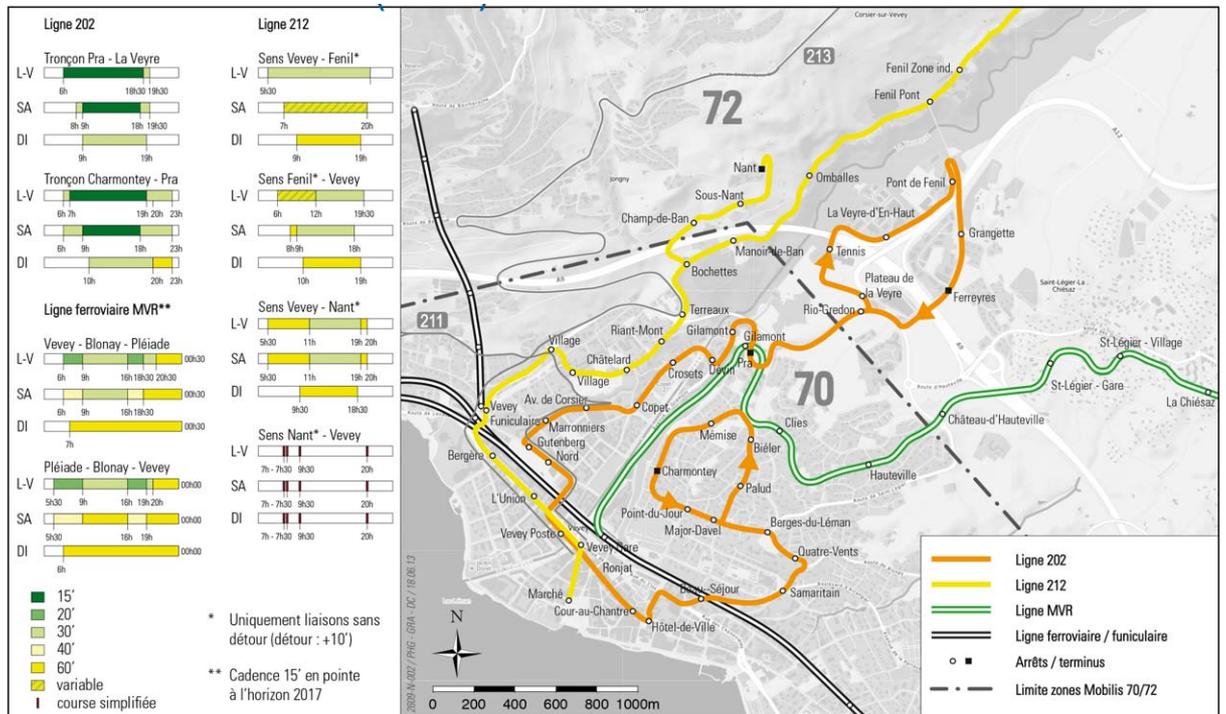


Figure 8 : Offre de transports publics actuelle – 2013

Le périmètre d'étude est actuellement desservi par :

- la ligne ferroviaire MVR Vevey - St-Légier - Blonay, offrant jusqu'à 3 courses par heure en périodes de pointe; le passage à une cadence au quart d'heure est planifié pour 2017;
- la ligne de bus VMCV 202 Ferreyres (La Veyre) - Gilamont - Vevey-Gare - Samaritain - Charmontey, circulant au quart d'heure toute la journée du lundi au dimanche; le plateau de la Veyre et les quartiers est de Vevey sont desservis en boucle à sens unique, avec un temps de remise à l'heure aux arrêts terminus, ce qui limite passablement l'attrait de la desserte de ces secteurs;
- la ligne de bus VMCV 212 Fenil / Nant - Corsier - Vevey-Gare - Vevey-Marché, circulant plus ou moins à la demi-heure; Fenil et Nant sont desservis parfois alternativement, parfois successivement auquel cas le parcours est rallongé de 10' pour les voyageurs poursuivant vers l'autre destination; le rythme très variable des parcours et des cadences conduit à une offre peu lisible.

2.2.2 Couverture du territoire

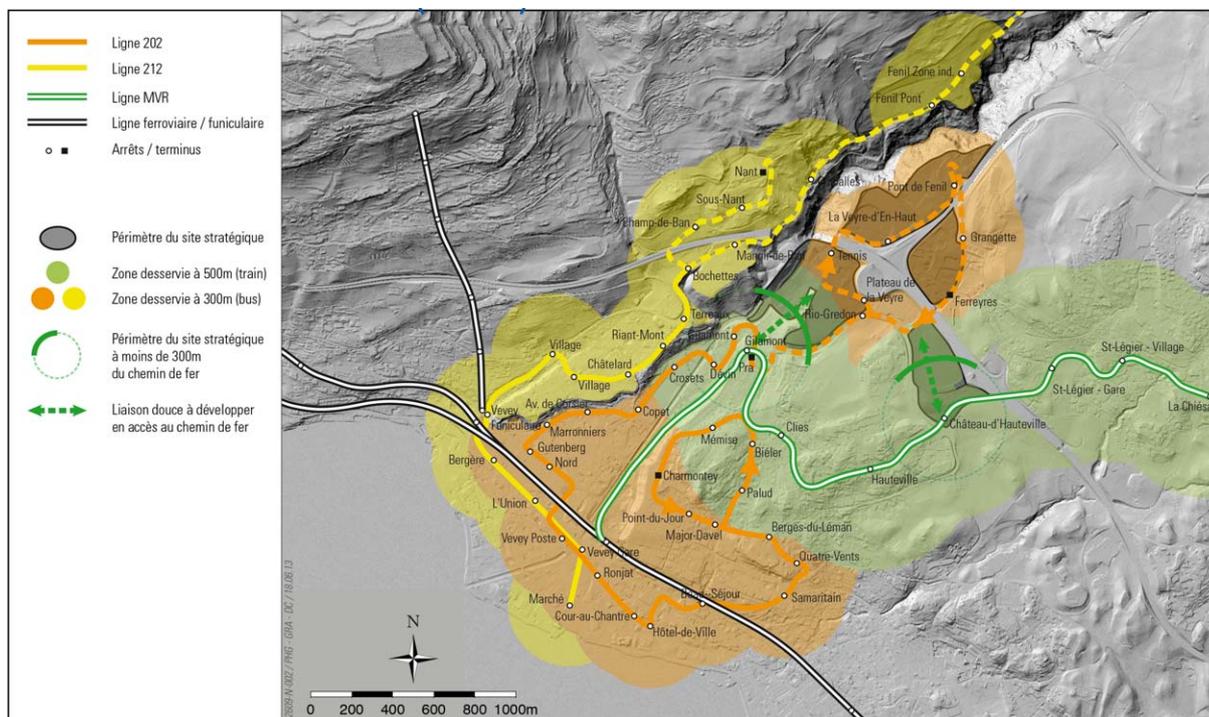


Figure 9 : Couverture actuelle du territoire par les transports publics – 2013

La couverture du territoire par les lignes de transports publics est bonne sur l'ensemble du périmètre d'étude.

La ligne ferroviaire passe toutefois en marge du site de La Veyre. L'utilisation du chemin de fer pour l'accès au site dépendra étroitement du développement de liaisons douces de qualité en direction des haltes Gilamont et du Château d'Hauteville.

2.2.3 Fréquentation actuelle

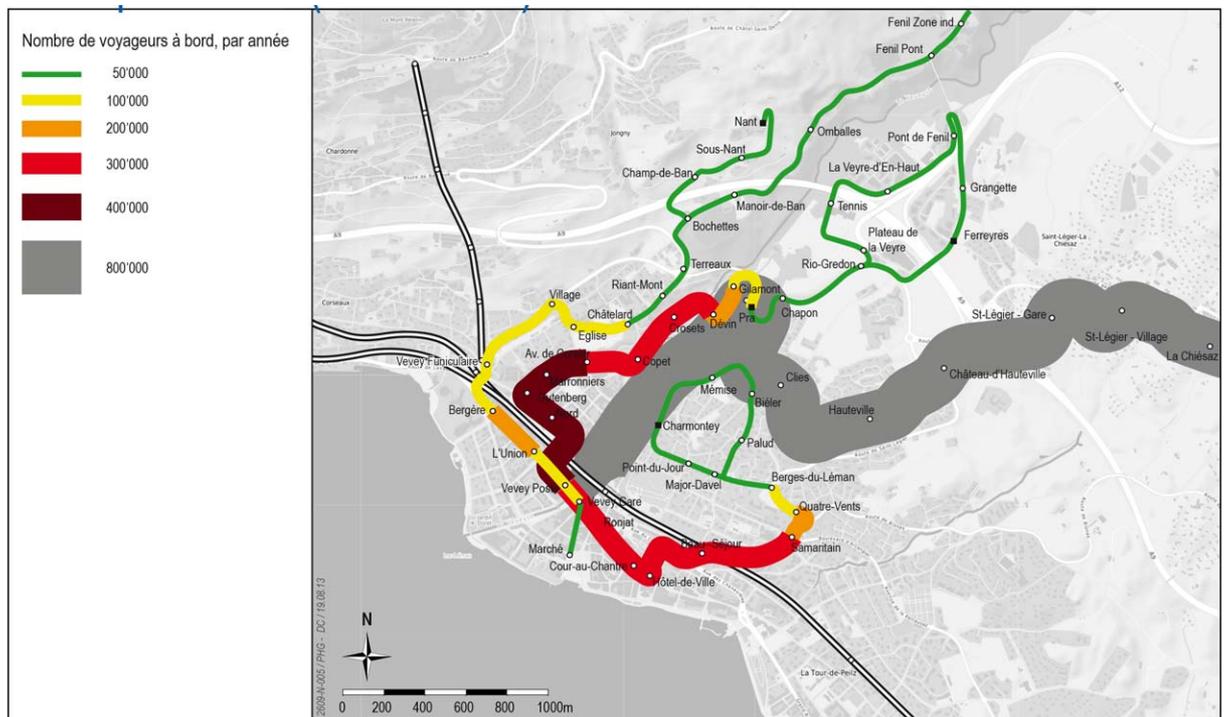


Figure 10 : Fréquentation des transports publics – Charges par tronçons (2012-2013)

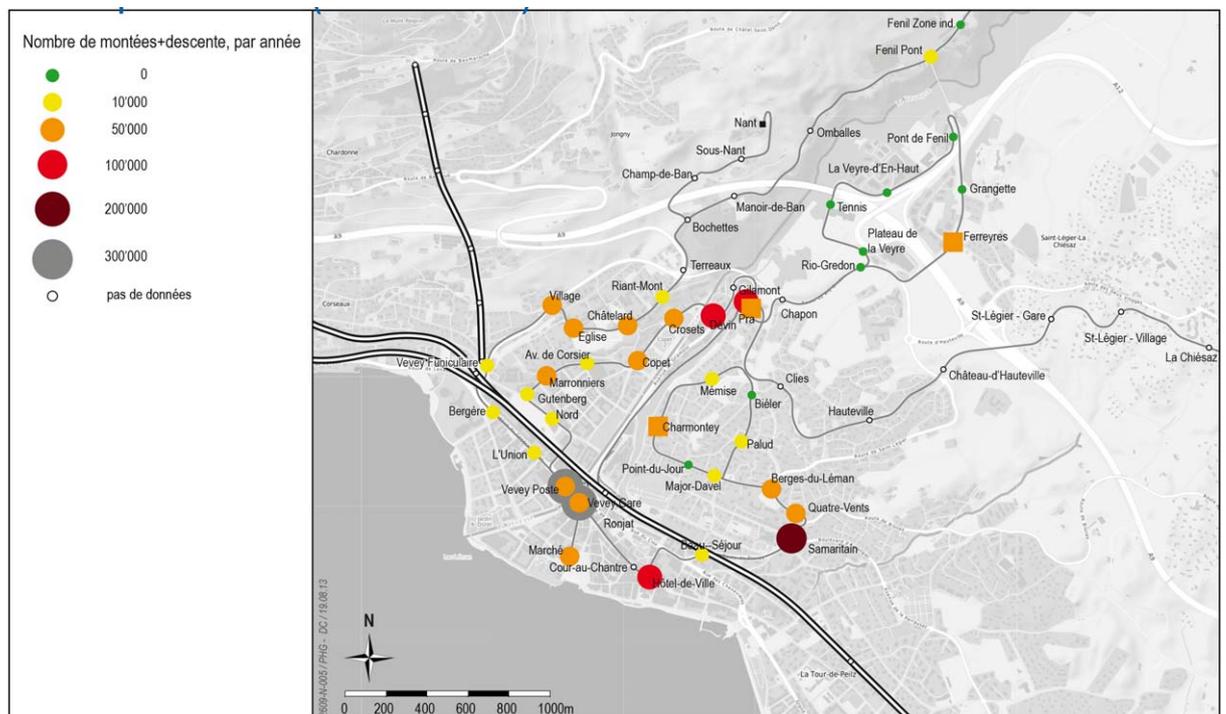


Figure 11 : Fréquentation des transports publics – Montées-descentes par arrêts (2012-2013)

La ligne ferroviaire est très chargée et connaît déjà une certaine saturation en périodes de pointe.

La ligne de bus 202 connaît également une bonne fréquentation, sur le tronçon central elle équivaut à la moitié de la charge de la ligne ferroviaire. Cependant, seul le tronçon Gilamont - Samaritain connaît un

bon niveau d'utilisation, sur les tronçons terminaux exploités en boucle la fréquentation est en revanche particulièrement basse. En particulier, on ne compte pratiquement pas de montées-descentes sur le secteur de La Veyre, en dehors de l'arrêt Ferreyres. A noter cependant que la desserte de La Veyre a été mise en place récemment (2012), la faible fréquentation observée sur ce secteur est à relativiser et elle est déjà légèrement plus importante que celle desservant Fenil (ci-dessous).

La ligne de bus 212 connaît une certaine fréquentation entre Corsier et Vevey-Gare, son utilisation est en revanche assez faible au-delà de Corsier.

2.2.4 Dysfonctionnements

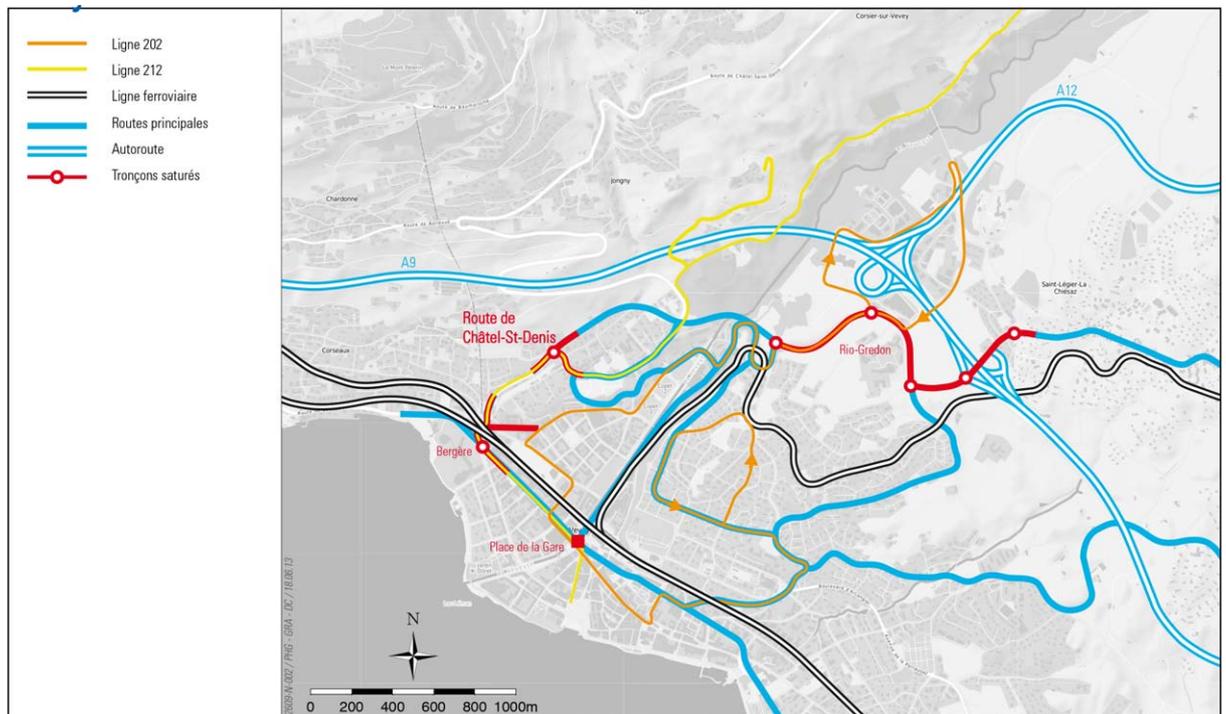


Figure 12 : Dysfonctionnements actuels pour les transports publics

Actuellement, la congestion du trafic perturbe la circulation de la ligne 202 principalement au niveau de la route du Rio Gredon. Les retards ne sont pas importants pour l'instant, mais la situation est appelée à se dégrader rapidement au vu de l'évolution possible des charges de trafic sur ce secteur.

De leur côté, les lignes 212 et 213 rencontrent des difficultés sur la route de Châtell-St-Denis au niveau de Corsier, ainsi qu'à l'aval à l'approche du carrefour Bergère.

Le secteur de la place de la Gare fonctionne aujourd'hui de manière très insatisfaisante pour les transports publics aux heures de pointe. Une réorganisation approfondie permettant de mieux intégrer les transports publics et de faciliter les échanges avec la gare est nécessaire.

2.3 Réseau de mobilité douce actuel

2.3.1 Vélos

La plupart des axes du périmètre d'étude ne sont aujourd'hui pas aménagés pour les vélos, l'essentiel est à faire, à l'exception notable de la route du Rio Gredon, récemment équipée de bandes cyclables. Cet aménagement léger reste toutefois assez inconfortable compte tenu de la densité du trafic.

A l'aval, les quartiers urbains sont en partie réglementés en zone 30.

2.3.2 Piétons

Les voiries du périmètre sont généralement équipées de trottoirs, à l'exception notable des voies de desserte du site de La Veyre (trottoirs absents ou étroits). Le franchissement des axes routiers est également un gros problème, soit par l'absence de passages-piétons (fréquente), soit par la dangerosité de ceux qui existent (comme au giratoire du Génévrier, du fait des deux voies à franchir).

Par ailleurs, l'accès piéton au site de La Veyre depuis les haltes ferroviaires Gilamont et Château d'Hauteville est peu direct et peu confortable compte tenu de la topographie difficile.

On notera l'existence du cheminement piéton longeant la Veveyse, en contrebas du plateau de La Veyre jusqu'au centre-ville.

2.4 Synthèse du diagnostic mobilité

En synthèse, le réseau routier principal de la zone d'étude assume plusieurs fonctions en termes de flux de trafic, avec la superposition des flux internes à l'agglomération et ceux d'échange empruntant la jonction autoroutière.

Le réseau est proche de la saturation en raison des fortes augmentations des charges de trafic entre 1995 et 2010. A proximité de l'échangeur autoroutier, l'augmentation de trafic (+~40 points) s'est révélée plus forte que l'augmentation générale de la population et des emplois dans l'agglomération (+~16 points), en raison du renforcement des échanges à l'agglomération via l'autoroute.

Durant les périodes de pointes, le réseau est saturé et de nombreuses files d'attente se créent en raison de l'instabilité de l'écoulement des flux. Celles-ci peuvent pénaliser le trafic individuel, mais également les transports publics routiers, empruntant certains tronçons de ce réseau.

La seule offre de TP utilisée de manière importante est le chemin de fer MVR, qui assure l'essentiel de la demande TP actuelle. Le seul développement récent des transports publics dans la zone d'étude est la mise en service de la ligne 202. L'analyse des effets manque de recul pour tirer de véritables conclusions.

La mobilité douce a été jusqu'à présent oubliée dans ce secteur et sa pratique reste très peu attractive, voire dangereuse.

L'analyse des flux de personnes dans la zone d'étude met en évidence les éléments suivants :

- la part modale des modes doux est négligeable;
- le principal générateur de flux de personne est l'autoroute;
- environ 11% des personnes à l'écran de St-Légier circulent en transports publics, alors que la part des transports publics ne représente que 2% à l'écran de la Veyre. Ces valeurs restent encore faibles, compte tenu d'un territoire urbain comme l'agglomération Rivelac, et possèdent dès lors un potentiel de progression intéressant.

2010 Etat actuel [pers/j]

Σ : 67'190 pers/j

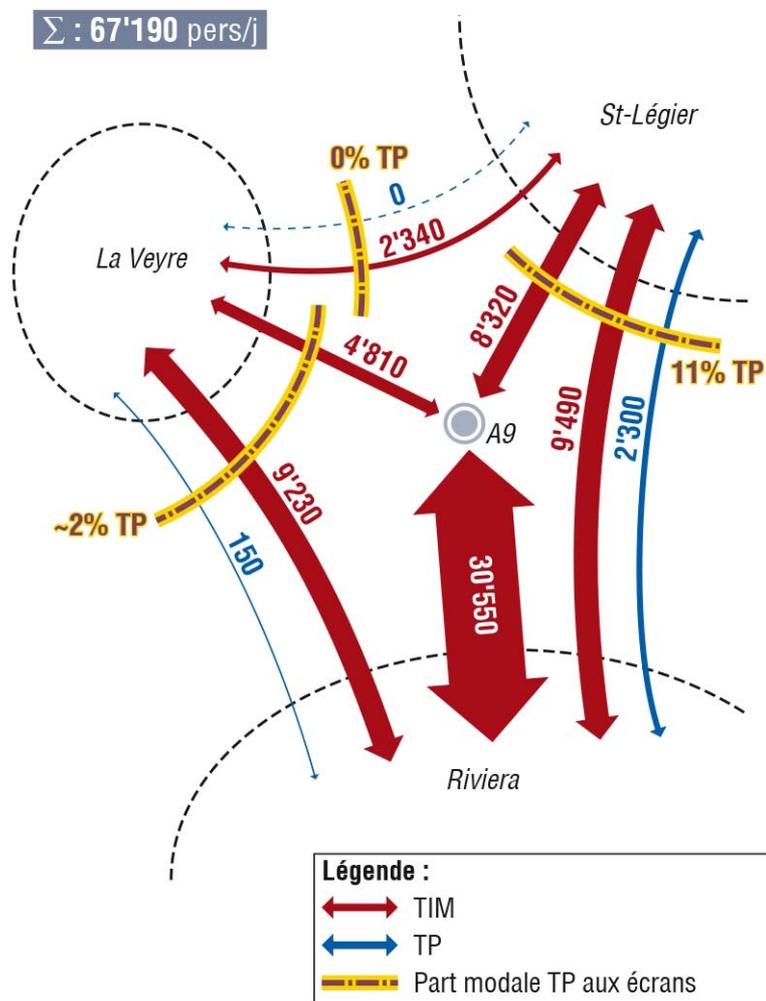


Figure 13 : Flux de personnes dans la zone d'étude – Etat 2010

3. Enjeux liés aux développements

3.1 Définition et évaluation de l'état futur de référence ou les enjeux de la modification des comportements en matière de mobilité

3.1.1 Introduction

Au vu des fortes augmentations de trafic observées ces dernières années et compte tenu des ambitions affichées dans le projet d'agglomération en matière de développement démographique et des emplois, il convient d'évaluer les conséquences que cela pourra avoir au niveau de la mobilité globale (tous modes), d'une part, et du trafic individuel, d'autre part. L'enjeu est de vérifier quelle marge de manœuvre est envisageable pour contenir au maximum le trafic, tout en garantissant le développement urbanistique désiré.

A l'horizon 2030, le développement envisagé sur la Riviera, selon le milieu de la fourchette présentée dans le projet d'agglomération, est de +19'000 à +20'000 habitants et emplois, soit une hausse de +15% à +20% par rapport à 2010³. Ce développement impliquera directement une augmentation de la mobilité (ensemble des modes) et donc du trafic automobile dans le secteur de la jonction autoroutière de Vevey. Tout dépendra de l'ampleur du transfert modal possible, en comptant sur une évolution progressive des comportements rendue possible par une offre alternative à la voiture (TP et mobilité douce).

Deux cas de figure ont été estimés :

- variante **au fil de l'eau**, sans mesures volontaristes en termes de report modal de l'automobile vers les transports publics et/ou les modes doux (sans report modal);
- variante **volontariste**, avec la mise en œuvre de mesures favorisant le report modal de l'automobile vers les transports publics et/ou les modes doux (avec report modal).

Les flux de personnes actuels sont présentés ci-avant, afin de servir de point de comparaison pour les états futurs évalués.

3.1.2 Méthode de calcul

L'estimation des flux de personnes à l'horizon 2030 sans report modal est une extrapolation de l'évolution des charges de trafic mesurées entre 1995 et 2010 sur les six points du réseau routier principal. Cette extrapolation est réalisée en tenant compte de l'augmentation de la population et du nombre d'emplois à l'échelle de l'agglomération à l'horizon 2030 et du rapport "augmentation de trafic sur augmentation de population + emplois" mesuré entre 1995 et 2010.

³ Communes de Blonay, Chardonne, Châtel-St-Denis, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Jongny, Montreux, Noville, Rennaz, Saint-Légier-La Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Veytaux et Villeneuve, Etat de Vaud, Projet d'agglomération Rivelac – Rapport final, mrs partner SA, décembre 2011

Cette méthode de calcul est réaliste, car elle se base sur l'évolution mesurée des charges de trafic par rapport à l'évolution connue de la population et du nombre d'emplois. Elle présente également l'avantage de considérer les effets de l'ensemble du développement projeté dans la région, y compris les développements locaux du secteur de La Veyre, dans le cadre du projet d'agglomération.

Le principal inconvénient de cette méthode de calcul est son manque de précision à l'échelle locale de certains carrefours en raison de l'application d'une augmentation similaire sur l'ensemble du réseau routier. Des corrections manuelles ont été apportées dans le secteur de la Veyre – Fenil à l'échelle des heures de pointe du matin et du soir, afin de tenir compte des effets locaux d'accès aux zones d'activités et de logements en développement. Ces corrections ont été réalisées sur la base de l'étude des impacts des développements urbanistiques sur le trafic dans le secteur de Fenil – La Veyre⁴ qui détaillait plus précisément la distribution et l'affectation sur le réseau routier du trafic futur généré par les nouveaux développements du secteur de La Veyre.

Sur la base de l'évolution des charges de trafic sans report modal à l'horizon 2030, une estimation des effets des mesures en faveur des mobilités alternatives est réalisée en appliquant des parts modales d'utilisation des transports publics pour les principaux flux de mobilité la zone d'étude :

- les flux entre La Veyre et Vevey ;
- les flux entre St-Légier et Vevey;
- les flux entre Veyre et St-Légier;
- ainsi que de manière générale, les flux d'accès la ville de Vevey.

⁴ Communes de Corsier-sur-Vevey et de Saint-Légier – La Chiésaz – Etude des impacts des développements urbanistiques sur le trafic dans le secteur de Fenil – La Veyre, Rapport technique, Transitec, janvier 2012

3.1.3 Flux de personnes à l'horizon 2030 – variante au fil de l'eau

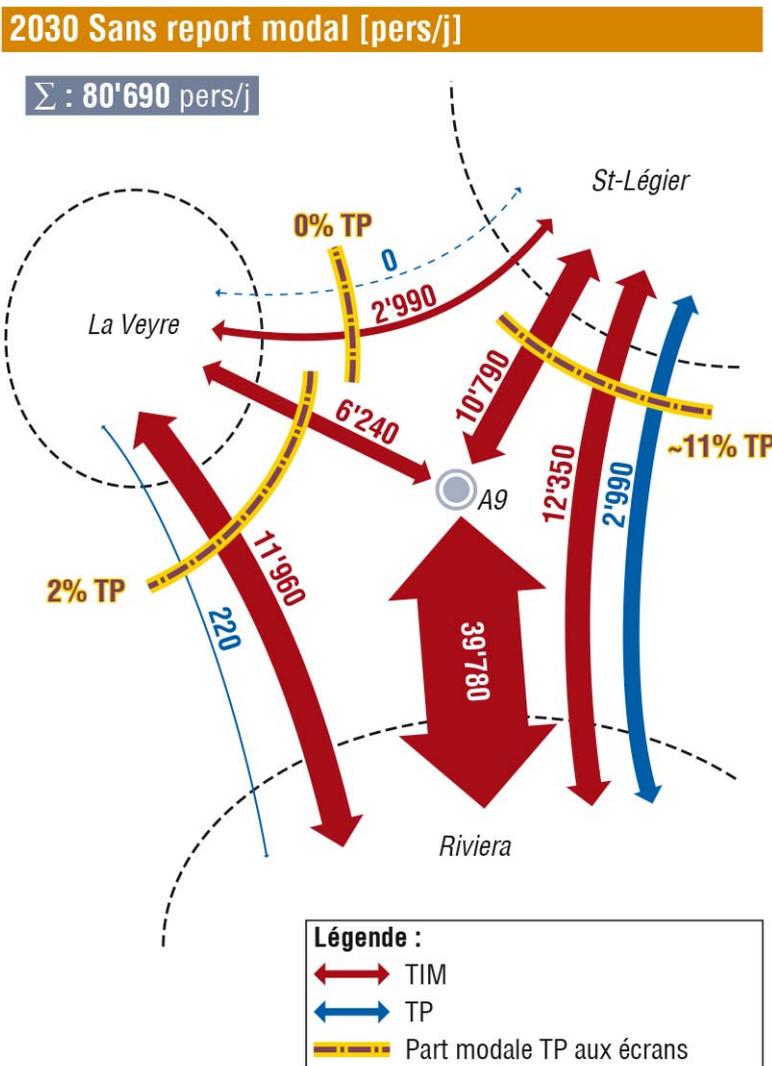


Figure 14 : Flux de personnes – Etat 2030 – sans report modal

A l'horizon 2030, sans report modal, plus de 80'000 personnes se déplaceront quotidiennement dans le secteur d'étude. Environ 70% des déplacements seront réalisés en lien avec l'autoroute A9. Le principal flux de transports publics sera constitué de la ligne MVR entre St-Légier et Vevey, avec près de 3'000 personnes par jour, en hausse sensible par rapport à aujourd'hui. Les flux de transports publics en lien avec le secteur de La Veyre – Fenil resteront négligeables.

En termes de trafic automobile, l'augmentation des charges estimée à l'horizon 2030 est d'environ **+ 30%** pour l'ensemble des flux d'échange avec l'autoroute et de transit nord-Sud, soit un total d'environ 74'900 véhicules par jour au cordon d'analyse.

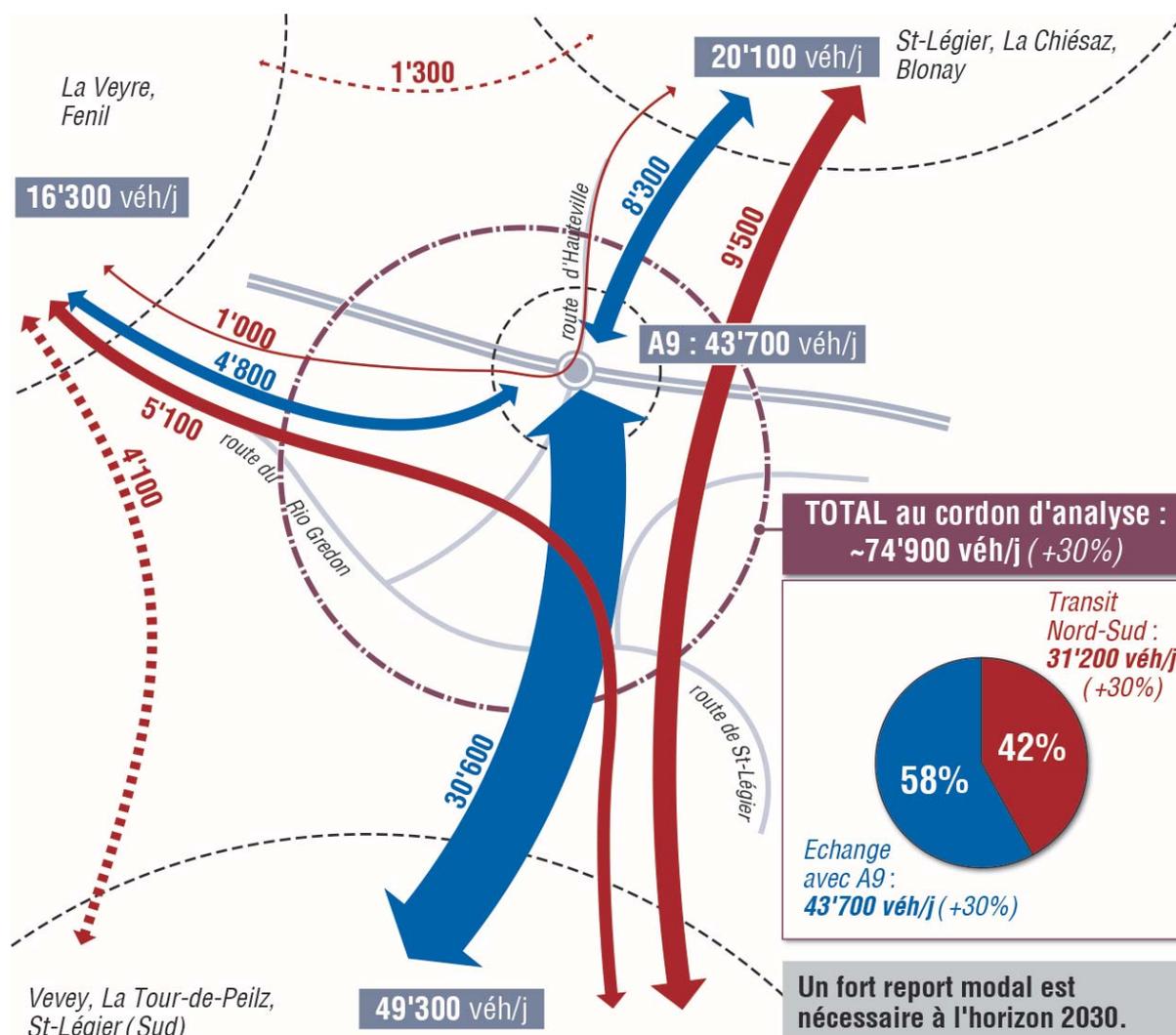


Figure 15 : Trafic journalier moyen – TJM 2030 [véh/jour] – sans report modal

L'analyse sommaire des flux automobiles à l'horizon 2030 dans la variante au fil de l'eau, soit sans report modal, met en évidence que **le réseau routier actuel ne peut pas supporter les charges futures durant les heures de pointe du matin et du soir**. En effet, les augmentations des charges de trafic à l'échelle journalière d'environ 30% soit environ + 7'000 véhicules par jour sur la route de Rio Gredon, ne peuvent pas être supportées par un réseau déjà saturé durant les heures de pointe.

Les conséquences concrètes d'une telle hausse seraient un rallongement des files d'attente, une gêne nettement plus importante pour les transports publics (qui ne pourraient ainsi pas devenir plus attractifs) et un rallongement des périodes de pointes dans le temps (la situation de la demi-heure de pointe se prolongerait à une heure, voire deux heures chaque matin et chaque soir).

Cette situation étant clairement inacceptable, un fort report modal est nécessaire à l'horizon 2030.

3.1.4 Flux de personnes à l'horizon 2030 – variante volontariste

Dans le cas de la variante volontariste, une évolution de la répartition modale pour plusieurs types de déplacements a été estimée :

- pour les flux en relation avec la ville de Vevey, un passage de 20% à 30% de la part modale des transports publics est pris en compte. Cet accroissement de la part modale (x 1,5), associé à l'accroissement de la quantité de déplacements d'ici à 2030 conduira à près d'un doublement de la fréquentation des gares, tel qu'il a été estimé pour l'horizon 2030 par les CFF dans le bassin lémanique. Il tient compte également de l'effet de la mise en œuvre d'une politique de stationnement plus restrictive et d'un nouveau P+R à proximité de la jonction autoroutière;
- pour les flux en échange entre Vevey et St-Légier/Blonay, un passage de 11% à 20% de la part modale des transports publics est considéré, soit plus d'un doublement de la fréquentation de la ligne ferroviaire MVR;
- pour les flux en échanges entre le centre-ville de Vevey et la zone d'activité de La Veyre, un passage de 2% à 15% de la part modale des transports publics est proposé, afin de tenir compte de la volonté de favoriser l'accessibilité en transports publics à un secteur en développement.

Même si les parts de TP restent largement minoritaires, leurs évolutions respectives sur les différents types de flux représentent d'ores et déjà des efforts importants qui seront exigeants à mettre en œuvre. Ces évolutions restent toutefois faisables et par rapport à ce qui est visé dans d'autres agglomérations comparables.

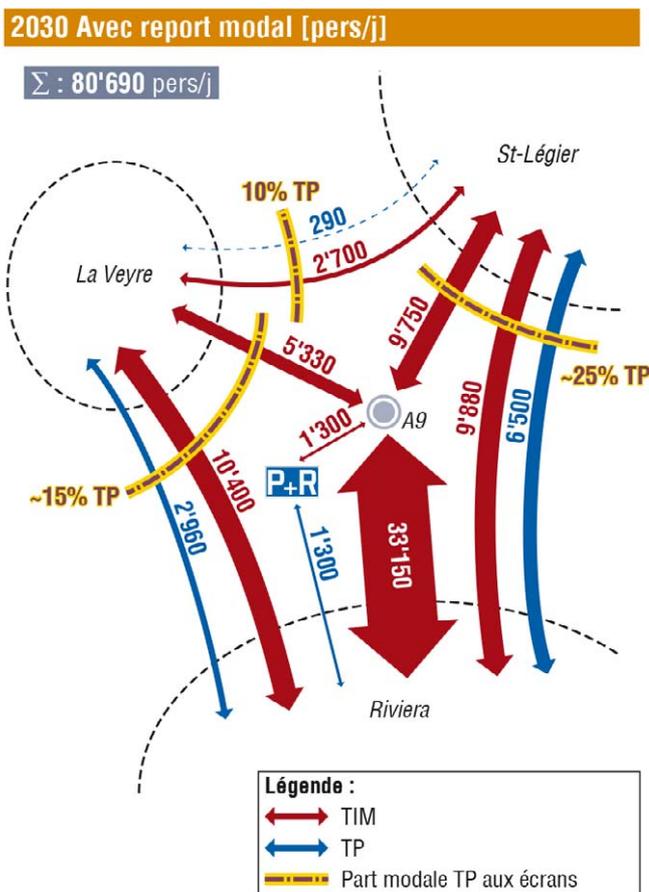


Figure 16 : Flux de personnes – Etat 2030 – avec report modal

Grâce à l'évolution de la part modale exprimée ci-avant, l'accroissement global du trafic individuel motorisé dans cette variante peut être limité à +10% environ.

L'analyse des capacités utilisées des carrefours durant les heures de pointe du matin et du soir de la variante volontariste met en évidence que le réseau routier actuel est suffisant pour écouler ces charges de trafic. En effet, même si le réseau routier est déjà saturé actuellement durant les heures de pointe, des charges de trafic futures supérieures d'environ 10% aux charges actuelles peuvent être écoulerées à l'aide de mesures d'infrastructure locale (nouvelle route de desserte, optimisation du carrefour pour certains mouvements) et grâce à une certaine part d'étalement des heures de pointe (allongement de la durée des périodes de pointe en raison de modification des habitudes des usagers au niveau des horaires de déplacement), qui restera assez peu sensible sur le terrain.

Avec +10% de trafic TIM supplémentaire, le réseau routier "tiendra le coup", mais il conviendra de trouver des mesures d'exploitation multimodales permettant de garantir un fonctionnement cohérent et efficace.

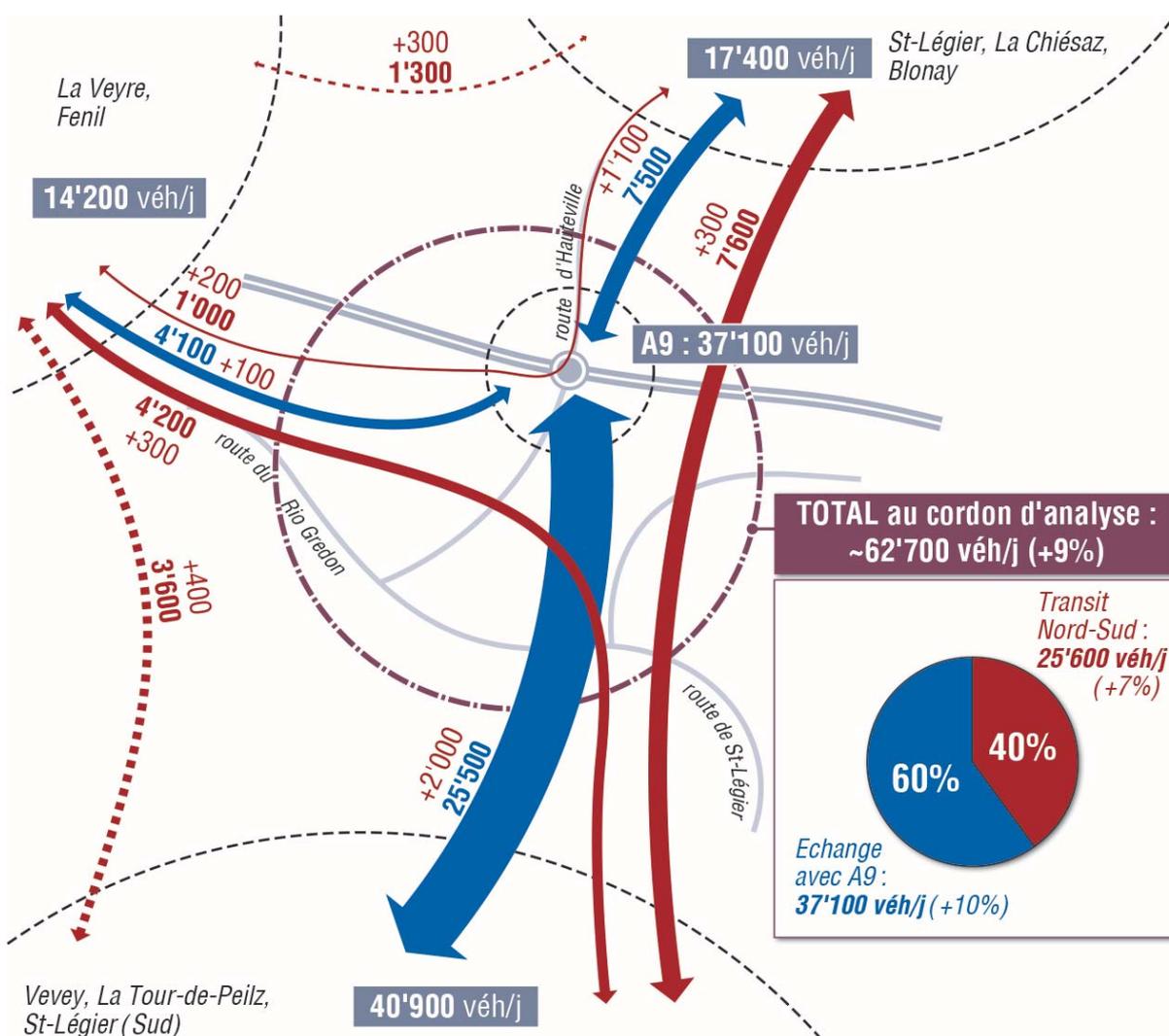


Figure 17 : Trafic journalier moyen – TJM 2030 [véh/jour] – avec report modal

3.2 Enjeux pour les développements urbanistiques

Sur le plan urbanistique, le principal objectif de cette étude est de vérifier le potentiel d'urbanisation du secteur "La Veyre – Fenil" en étroite relation avec l'étude de mobilité (accessibilité, transport public, fluidité). Il s'agit d'évaluer quelles sont les affectations souhaitables dans le secteur, en tenant compte de l'urbanisation existante, des planifications en vigueur et de la génération de déplacements assimilable par les réseaux routiers et de transports publics définis dans la stratégie d'accessibilité.

Le projet d'agglomération (PA) destine ce secteur stratégique à l'accueil de 3'200 emplois et 200 logements, dans un contexte de haute valeur paysagère. Un développement qualitatif des zones d'activités est préconisé, ainsi que la mise en place de transports publics structurants.

Les premières observations générales sur le secteur ont permis de confirmer tant les ressources que les contraintes qui y sont liées. Nous avons ainsi tiré les enseignements des caractéristiques liées à la topographie, aux éléments naturels, aux nuisances et à l'encombrement routier. Sur le plan topographique et naturel, la lecture du territoire nous permet de déterminer les qualités inhérentes au secteur observé, à savoir la présence importante d'un espace vert traversant le site d'étude ; alors que l'analyse du réseau routier révèle l'enclavement de certains sous-secteurs ainsi que les contraintes liées aux nuisances sonores.

S'appuyant sur ces constats, un concept d'urbanisation est élaboré. Il est proposé comme un dispositif mettant en valeur les ressources présentes liées à la grande qualité paysagère tout, parant aux nuisances et aux contraintes, par une proposition d'urbanisation circonstanciée.

Ce concept est décliné dans les sous-secteurs afin de tenir compte des contraintes locales, des volontés communales et du potentiel à exploiter.

La capacité d'accueil urbanistique de chaque sous-secteur est testée selon des critères qualitatifs (emprise, vue, dégagement, ensoleillement, accès, espaces publics de référence). Une proposition schématique d'aménagement est esquissée comme point de départ à de futures planifications sectorielles.

Les potentiels d'urbanisation déduits des esquisses sont mis en parallèle avec l'analyse de mobilité et intégrés dans le système global de circulation et génération de déplacement.

Une fiche de synthèse est créée par sous-secteur faisant apparaître les données quantitatives, la programmation envisagée et les mesures de mise en œuvre préconisées pour la suite.

3.2.1 Topographie

L'analyse de la topographie révèle plusieurs aspects. Le territoire est profondément façonné par la présence naturelle de deux bassins versants de part et d'autre du cours de la Veveyse, lui conférant une haute qualité paysagère. D'autre part, tant l'arrivée des grandes infrastructures de transports telle que l'autoroute que l'installation d'activités industrielles nécessitant la création de surfaces planes a profondément marqué la structure topographique du lieu.

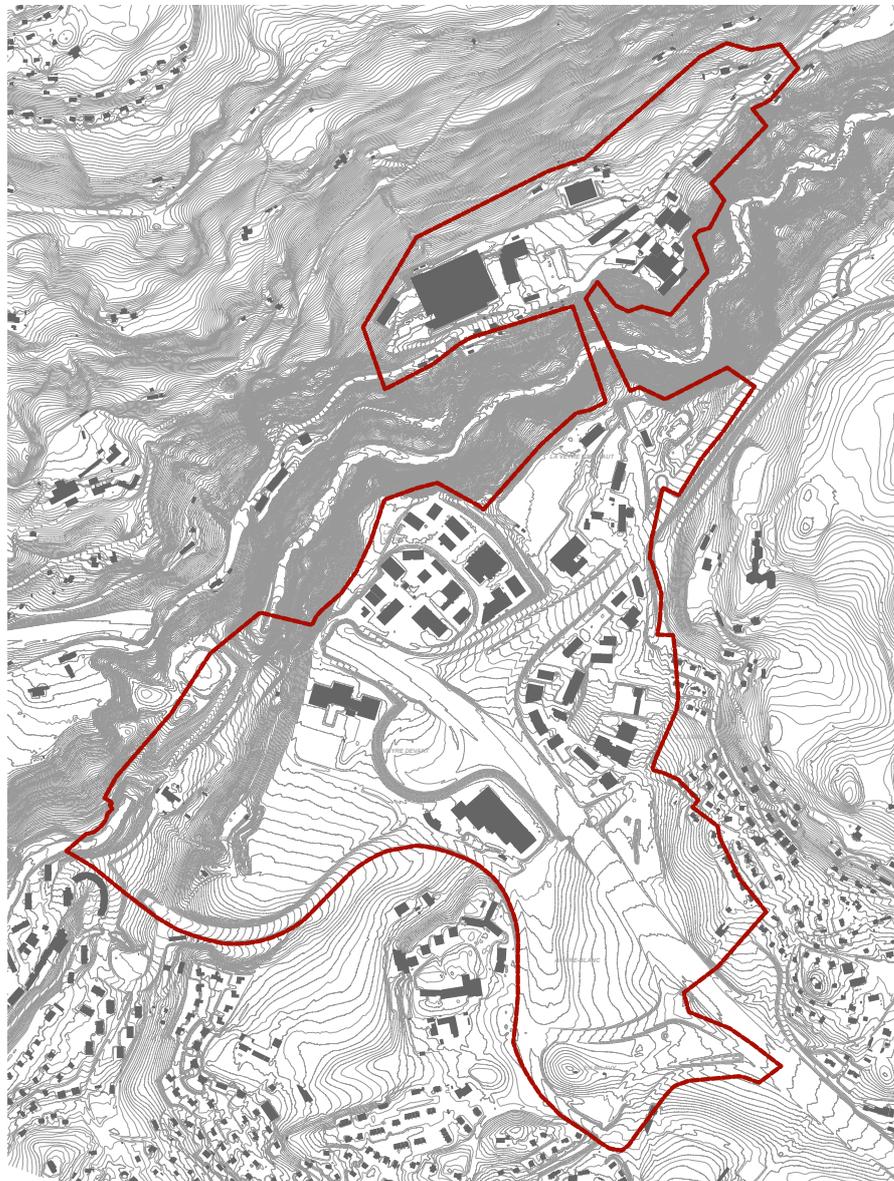
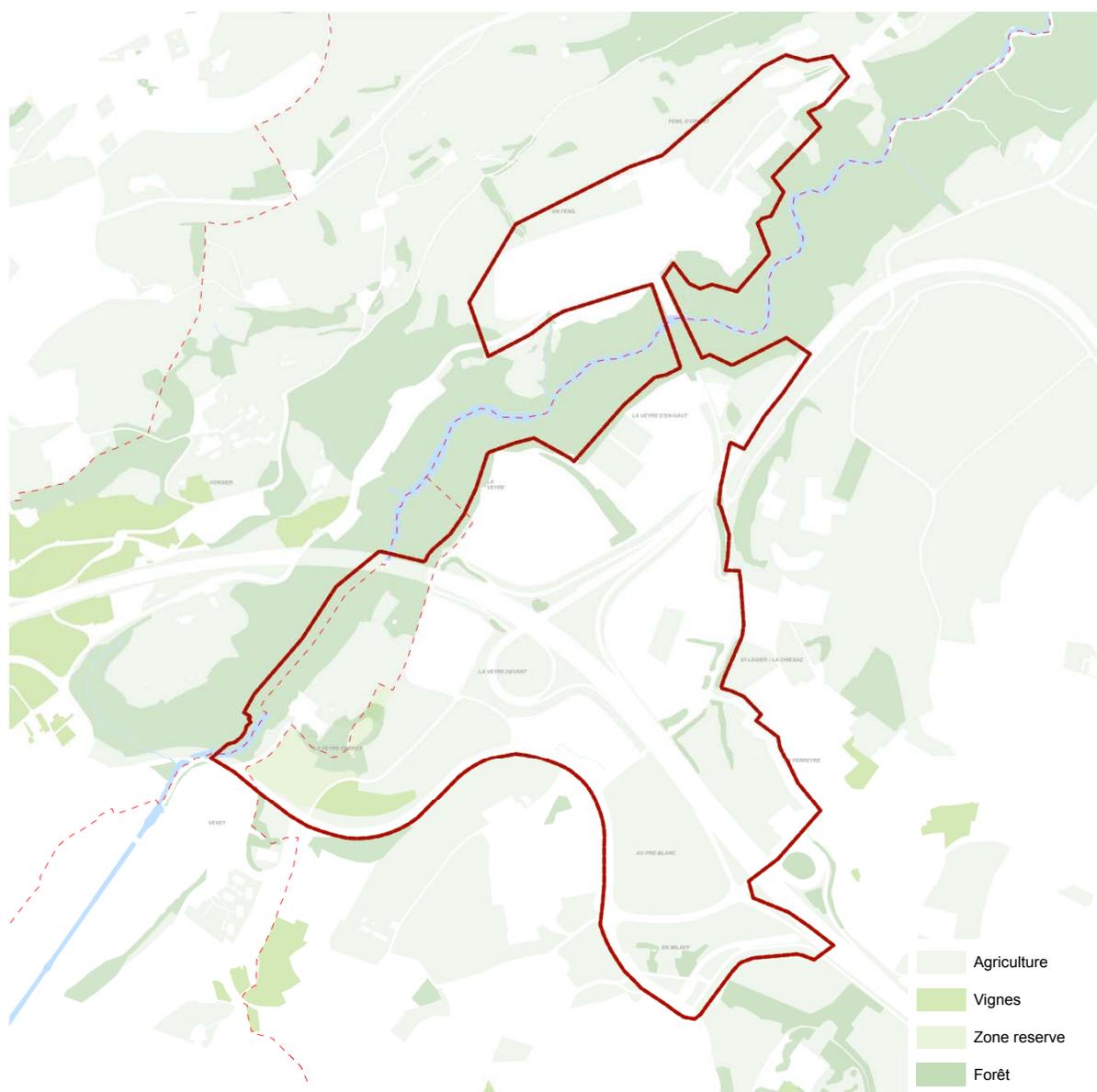


Figure 18 : Topographie

3.2.2 Nature

Le territoire jouit de la présence d'éléments naturels riches et diversifiés. Le plus marquant étant le cordon boisé de la Veveyse qui offre un cadre verdoyant au secteur étudié. Ce dernier profite de dégagement sur les vignes, les champs et le grand paysage lémanique, autant de caractéristiques pour accompagner une urbanisation de qualité.

Le Projet d'Agglomération (PA) identifie un grand espace vert qui s'étend depuis Corseaux jusqu'à Montreux (l'entre-deux paysager) de part et d'autre de l'autoroute. Dans le secteur de la Veyre, le PA recommande notamment de veiller à l'intégration ans le site des équipements sportifs ainsi que des constructions exceptionnelles dans l'entre-deux paysager pour ne pas dévaloriser le Parc de la Riviera.



3.2.3 Nuisances sonores

Le secteur est très fortement marqué par les nuisances sonores induites par la présence de l'autoroute. Cette contrainte oriente la programmation et les affectations potentielles des périmètres adjacents.

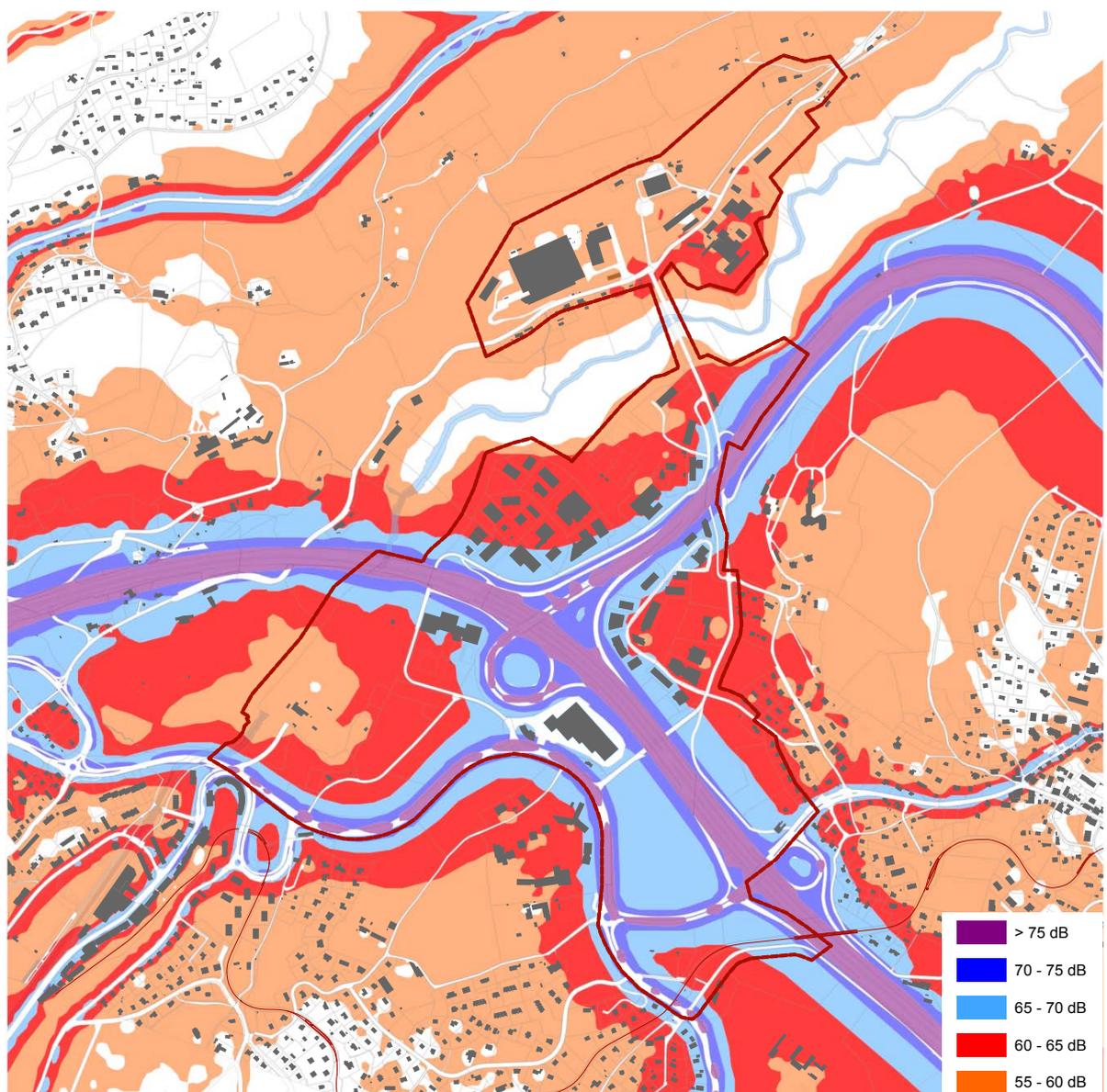


Figure 20 : Nuisances sonores

3.2.4 Etat de planification du secteur

Le tableau suivant décrit la situation actuelle de la planification de l'ensemble des périmètres compris dans le secteur de La Veyre – Fenil. Sont listés, les surfaces des terrains, les affectations en vigueur, le nombre d'habitant-emplois et les planifications en cours selon les diverses sources d'information disponibles.

SITUATION EXISTANTE (Cahier des charges)

1_ VEVEY _ PPA LES TOVEIRES (7.5 ha) (3.8 ha sans forêt) PPA en cours (inscrire le projet à l'échelle régionale) Pas de données affectation: zone industrielle (Cartoriviera - affectations)	
2_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ LA VEYRE DERREY (6.7 ha) zone villa en force (PGA) affectation modification en cours _ mixte (pas de données) affectation: zone de villa secteur 1 (PGA St-Legier-La Chiésaz)	
3_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ PPA AU PRE-BLANC (10.7 ha) PPA en force (obsolète, pas de données) schéma d'intention affectation: plans de quartiers et partiels d'affectation légalisés (PQ et PPA) zone agricole (PGA St-Legier-La Chiésaz)	
4A_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ Z.I. LA VEYRE (26.7 ha) zone en force pas de projet en cours actuel: 800-850 emplois affectation: zone industrielle plans de quartiers et partiels d'affectation légalisés (PQ et PPA) zone de verdure (PGA St-Legier-La Chiésaz)	
4B_ ST. LEGIER _ ZONE D'ACTIVITES (3 ha) zone d'activités en force pas de projet en cours affectation: zone industrielle zone de verdure (PGA St-Legier-La Chiésaz)	
4C_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ ZONE D'ACTIVITES (2.6 ha) Zone d'activités affectation: zone industrielle (PGA St-Legier-La Chiesaz)	
5_ CORSIER VEVEY _ PPA CHAMPS-NEUFS (8.2 ha) Z.I en force PPA en cours actuel: 386 emplois (étude Transitec) affectation: zone industrielle habitation, petite industrie (Cartoriviera - affectations)	
6_ CORSIER / VEVEY _ PPA COTES DE FENIL (3.6 ha) Z. intermédiaire en force PPA en cours redéfinition du périmètre mixité (pas de données) affectation: zone intermédiaire (Cartoriviera - affectations)	
7_ CORSIER / VEVEY _ Z.I. EN FENIL (2.9 ha) ZI en force pas de projet en cours réflexion en cours liées au PPA Champs-Neufs et Fenil affectation: zone industrielle (Cartoriviera - affectations)	
8_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ EN FERREYRE (4.3 ha) Z. intermédiaire en force pas de projet en cours réflexion en cours pour affectation affectation: zone intermédiaire (Cartoriviera - affectations)	

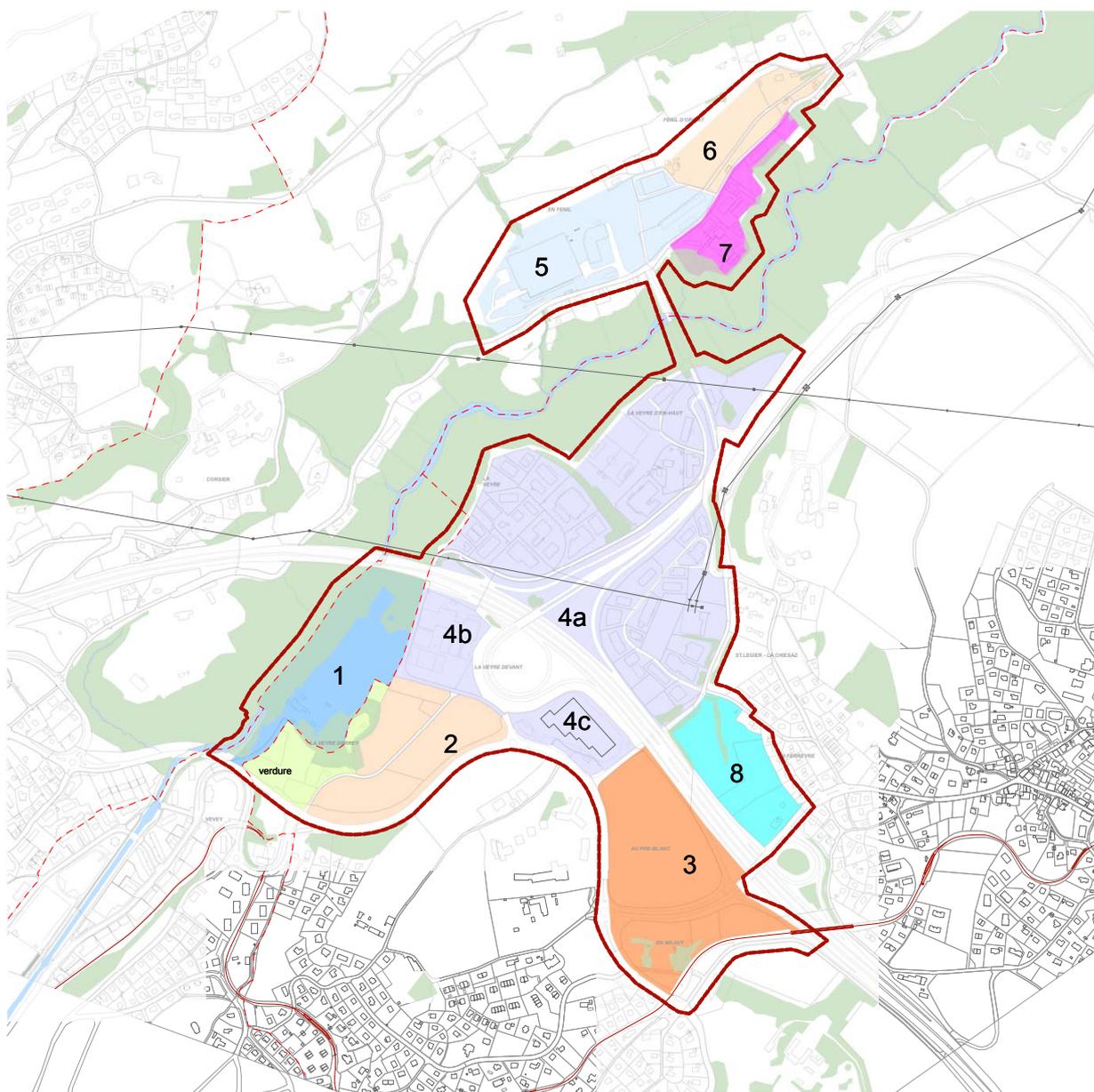


Figure 21 : Etat de planification du secteur

3.2.5 Projet d'Agglomération

Le tableau suivant liste les prévisions en matière d'urbanisation du projet d'agglomération.

PROJET D'AGGLOMERATION (PA: Urbanisation et potentiel | carte 33)

Habitants: + 200 Emplois: + 3'200

<p>1_ VEVEY _ PPA LES TOVEIRES (7.5 ha) (3.8 ha sans forêt) secteur paysager à urbaniser avec soin, orientation activités PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>2_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ LA VEYRE DERREY (6.7 ha) secteur paysager à urbaniser avec soin, orientation activités PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>3_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ PPA AU PRE-BLANC (10.7 ha) entre-deux paysager PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>4A_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ Z.I. LA VEYRE (26.7 ha) zone d'activités, mixité habitants / emplois possible selon les cas (en secteur urbain plutôt, moins dans les zones industrielles) PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>4B_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ ZONE D'ACTIVITES (3 ha) secteur paysager à urbaniser avec soin, orientation activités PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>4C_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ ZONE D'ACTIVITES (2.6 ha) bâti PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>5_ CORSIER / VEVEY _ PPA CHAMPS-NEUFS (8.2 ha) zone d'activités, mixité habitants / emplois possible selon les cas (en secteur urbain plutôt, moins dans les zones industrielles) PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>6_ CORSIER / VEVEY _ PPA COTES DE FENIL (3.6 ha) secteur paysager à urbaniser avec soin, orientation activités PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>7_ CORSIER / VEVEY _ Z.I. EN FENIL (2.9 ha) bâti PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	
<p>8_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ EN FERREYRE (4.3 ha) parc urbain, trame verte PA: Concept Urbanisation carte 32</p>	

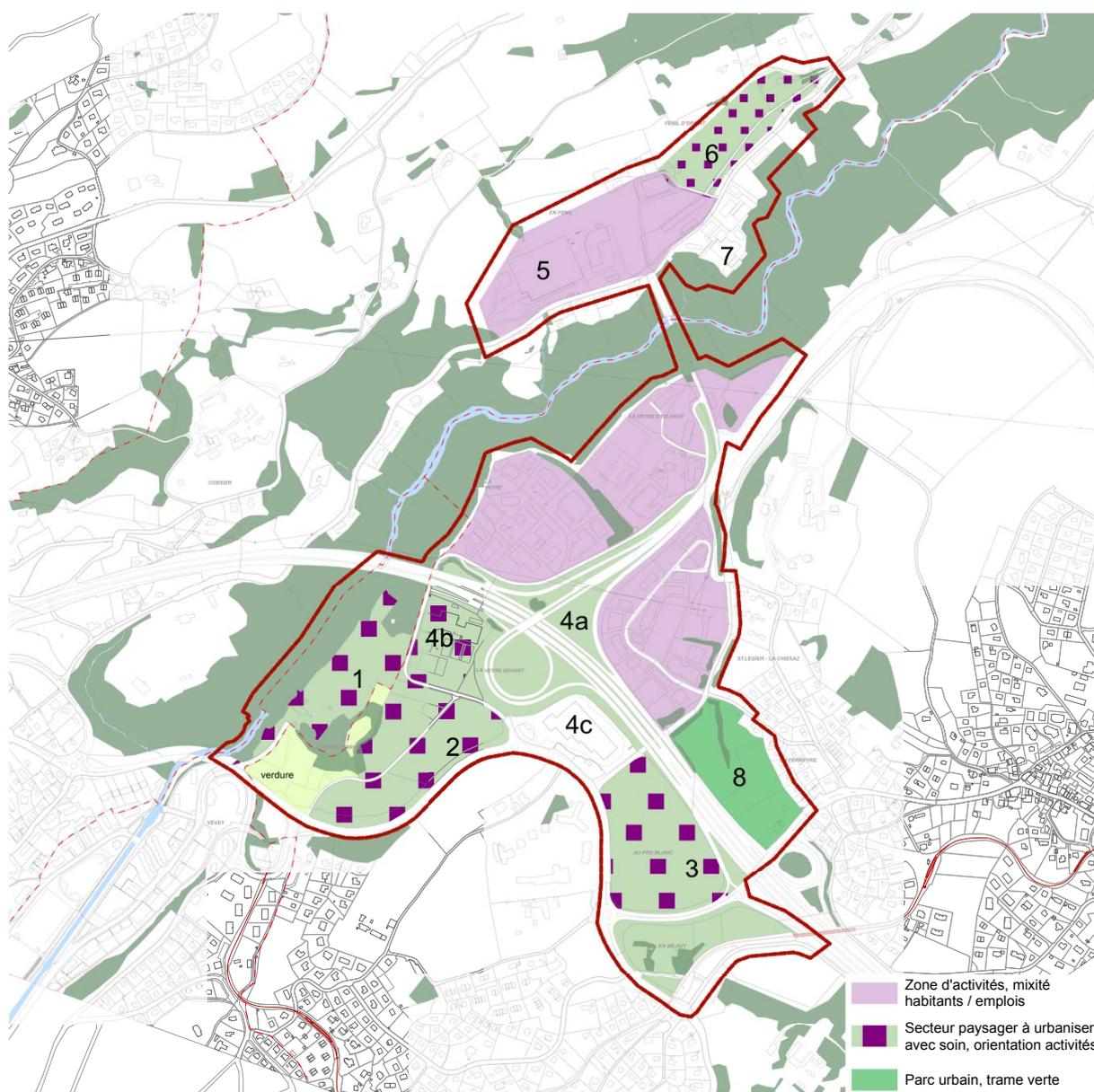


Figure 22 : Projet d'Agglomération / concept d'agglomération

3.3 Enjeux pour le réseau routier

Le réseau routier sera plus fortement sollicité qu'aujourd'hui, à la fois par le trafic (+10%), mais également par les TP qui devront jouer un rôle important de desserte des zones telles que la Veyre ou Fenil. L'enjeu qui en découle est donc de définir les mesures d'exploitation permettant une progression efficace et sûre de l'ensemble des modes, en donnant une priorité renforcée aux TP et à la mobilité douce, tout en garantissant l'écoulement des flux TIM estimés pour le futur. Tout cela doit être envisagé dans un contexte où les mesures infrastructurelles seront forcément limitées (moyens financiers limités, emprises limitées) et où la question de **l'optimisation des infrastructures existantes** sera donc clairement posée.

A l'échelle locale, différents enjeux particuliers sur le réseau routier pour la mobilité peuvent être mise en évidence sur la base de l'analyse du fonctionnement actuel :

- carrefours route d'Hauteville – route de Rio Gredon : assurer une capacité suffisante pour écouler les très fortes charges de trafic;
- route de Rio Gredon : sécuriser les cyclistes, écouler les flux de trafic actuel, prioriser les bus en approche des carrefours;
- route de Châtel-Saint-Denis : sécuriser les cyclistes, prioriser les bus en approche de carrefours;
- route de Gilamont : sécuriser les cyclistes, prioriser les bus en approche de carrefours;
- route de St-Légier : sécuriser les cyclistes;
- route de Fenil et chemin de Ferreyres : réduire les nuisances (bruit, pollution, sécurité) liées au trafic de transit dans les quartiers résidentiels;
- chemin du Pré-au-Blanc et chemin de la Veyre d'En-Haut : assurer la desserte des quartiers, sécuriser les modes doux.

3.4 Enjeux pour le réseau de transports publics

3.4.1 Liaisons à assurer

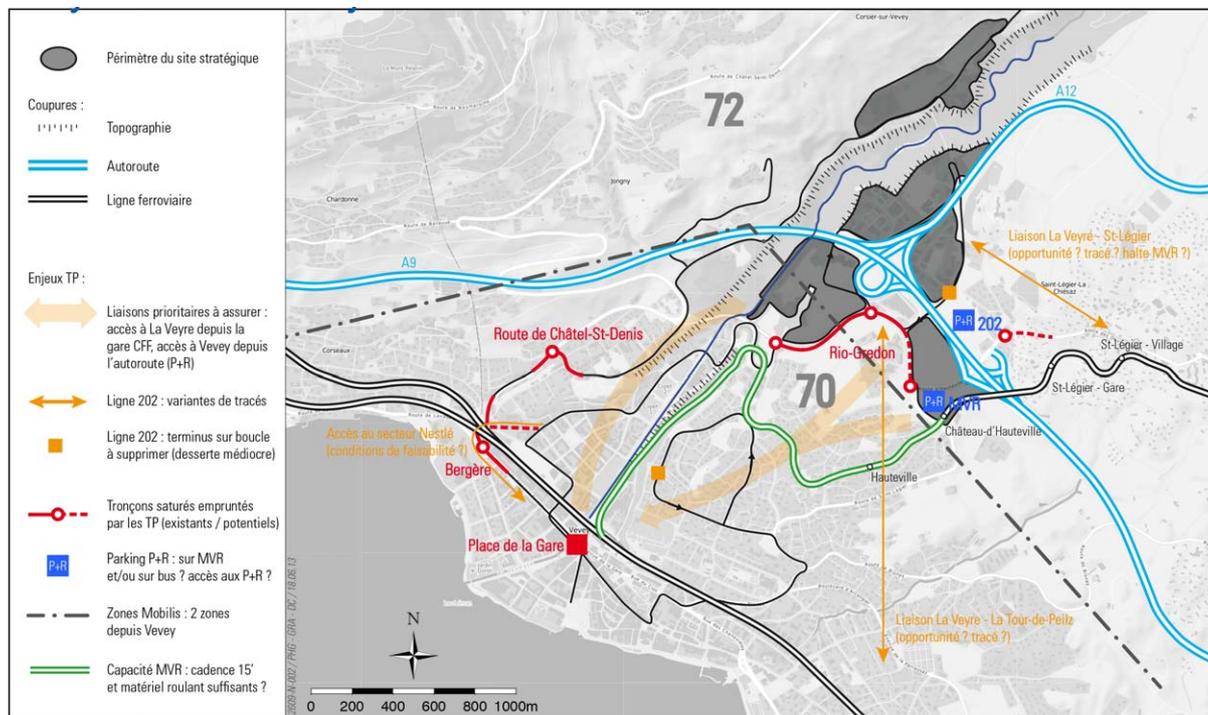


Figure 23 : Synthèse des enjeux pour les transports publics

Dans le périmètre d'étude, le réseau de transports publics doit être en mesure d'assurer efficacement les relations suivantes :

- accès de la population résidant sur les coteaux (St-Légier-La Chiésaz - Blonay) au centre de l'agglomération : cette mission est assurée par la ligne ferroviaire MVR;
- accès de la population résidant sur les coteaux (St-Légier-La Chiésaz - Blonay) au reste de l'arc lémanique : c'est également la mission de la ligne ferroviaire MVR, donnant accès à la gare CFF de Vevey;
- accès au centre de l'agglomération pour la population résidant hors de la Riviera dans des secteurs mal desservis par les TP et arrivant par l'autoroute : c'est l'enjeu d'une offre P+R, à envisager sur la ligne ferroviaire MVR et sur la ligne de bus 202 pour le secteur de La Veyre, ainsi que le long de la route du lac vers l'Ouest (Lausanne) et vers l'Est (Montreux) ; on notera en particulier l'objectif d'une solution de rabattement P+R performante pour l'accès au secteur Nestlé;
- accès à La Veyre depuis les quartiers urbains de Vevey : cette mission est assurée par la ligne de bus 202;
- accès à La Veyre pour la population résidant sur les coteaux (St-Légier-La Chiésaz - Blonay) : c'est l'enjeu de la nouvelle liaison à l'étude entre St-Légier et La Veyre (cf. plus loin);
- accès à La Veyre pour la population résidant hors de la Riviera : cette mission est assurée par la ligne 202, reliant la gare CFF de Vevey à La Veyre.

3.4.2 Demande attendue et capacité à offrir

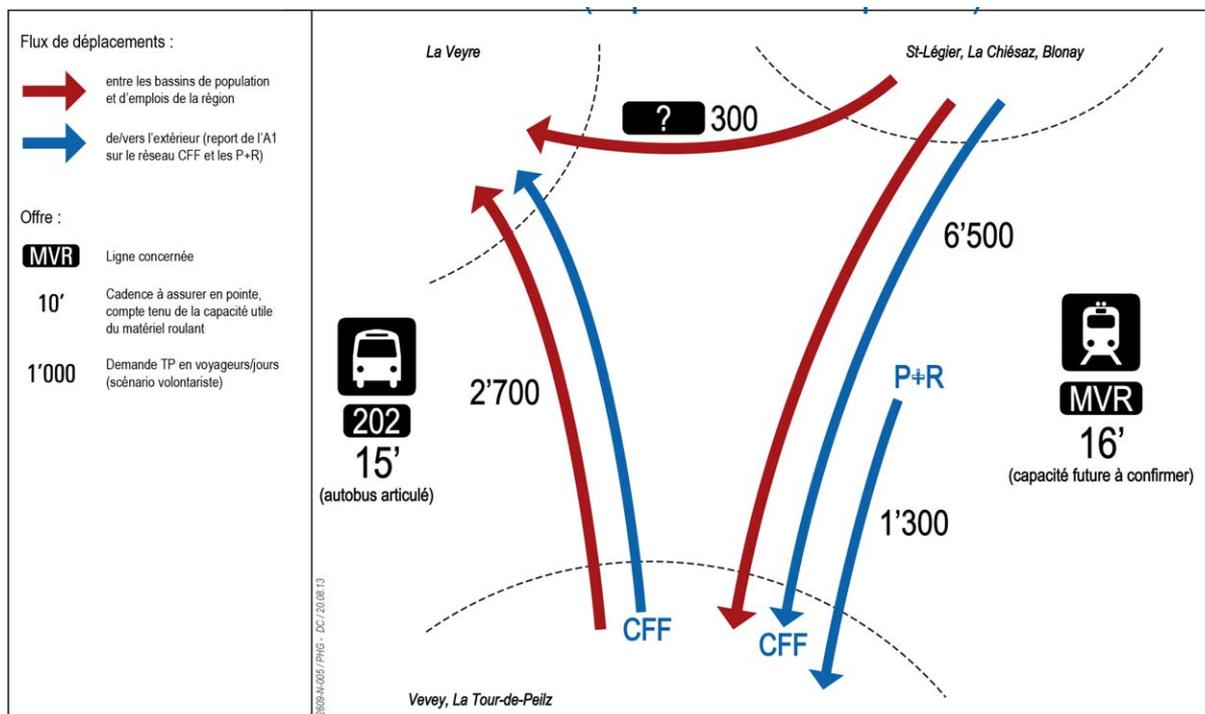


Figure 24 : Demande TP à l'horizon 2030 (report modal optimal)

La demande prévisible sur les liaisons décrites ci-avant a été estimée en fonction des objectifs de report modal retenus à l'horizon 2030.

Sur cette base, la capacité à offrir sur les lignes concernées sera la suivante à cet horizon :

- cadence de l'ordre du quart d'heure pour la ligne ferroviaire MVR, en considérant un matériel roulant futur d'une capacité de 330 places⁵;
- cadence de l'ordre du quart d'heure pour la ligne de bus 202, avec l'hypothèse d'un recours à des autobus articulés de 110 places;
- la demande est nettement plus faible sur la relation St-Légier - La Veyre (dix fois plus faible que sur la liaison Vevey-La Veyre).

⁵ Matériel roulant Stadler de type GTW circulant en double rame, chacune offrant une capacité "constructeur" de 80 places assises et 85 places debout.

3.4.3 Accessibilité régionale

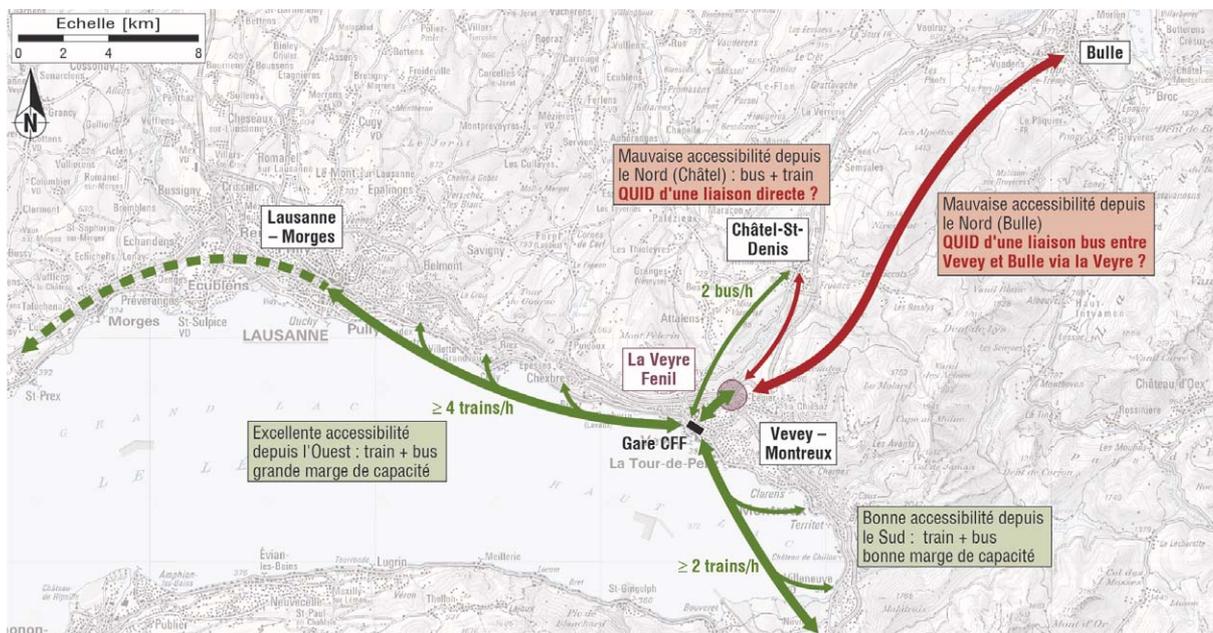


Figure 25 : Accessibilité TP à l'échelle régionale

L'analyse de l'accessibilité régionale du site de La Veyre et de l'agglomération Rivelac en général montre :

- une excellente accessibilité depuis l'arc lémanique, via la gare CFF de Vevey et la ligne 202;
- un accès possible également, quoiqu'avec une fréquence peu attractive, depuis la région de Châtel-St-Denis par la ligne de bus 213 desservant le centre de Vevey (transbordement sur la ligne 202);
- l'absence totale de liaisons satisfaisantes depuis l'agglomération de Bulle.

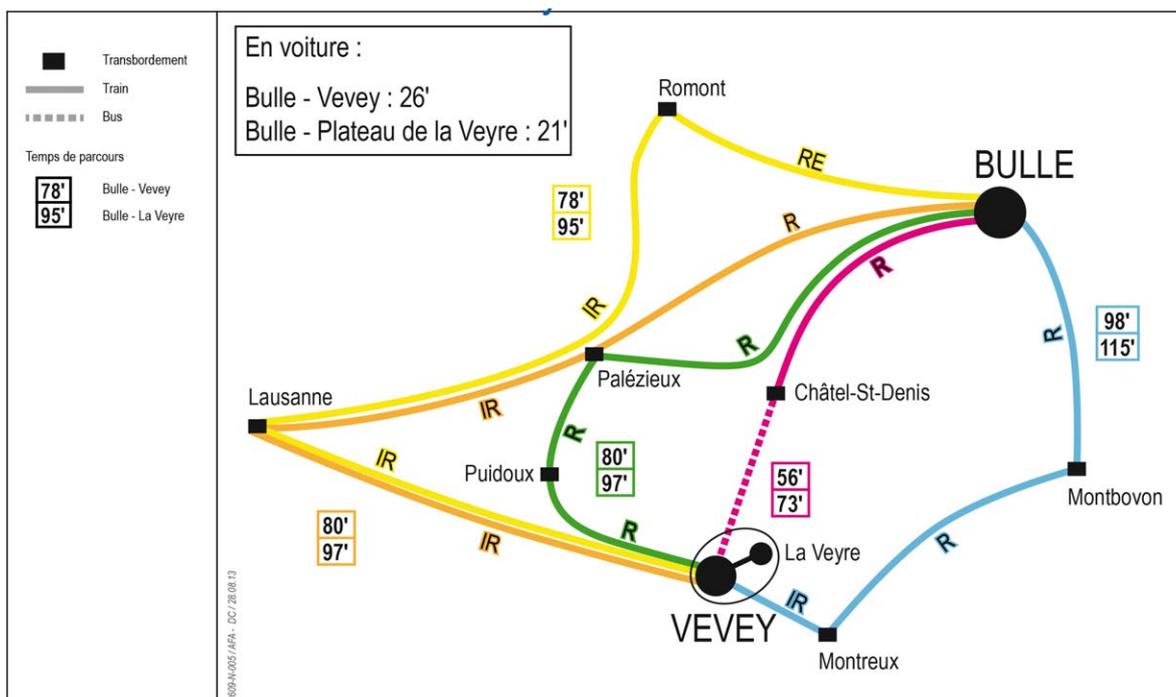


Figure 26 : Liaisons entre Bulle et Vevey

L'analyse des itinéraires offerts actuellement depuis Bulle pour l'accès à La Veyre montre des temps de parcours dépassant largement l'heure (au mieux 73' en combinant le train régional vers Châtel St-Denis et les bus 213 puis 202), alors qu'il faut une vingtaine de minutes en voiture.

Plus fondamentalement, ce constat met en lumière l'absence de véritable liaison en transports publics entre l'agglomération bulloise et l'agglomération Rivelac. Or compte tenu de leur fort développement, les déplacements pendulaires tendent à augmenter rapidement entre les deux agglomérations, et ceci dans les deux sens : si le coût du logement sur la Riviera amène une partie de la population qui y travaille à se loger à Bulle, la forte dynamique économique de l'agglomération bulloise attire également une partie de la population de la Riviera. Dans ce contexte, la création d'une liaison de transports publics "interurbaine" performante (p. ex. liaison par autocars via l'autoroute) mérite d'être envisagée.

Dès lors que cette liaison passerait dans le secteur de La Veyre pour l'accès à l'autoroute, elle pourrait y effectuer un arrêt et offrir ainsi une desserte du site depuis Bulle.

3.4.4 Autres enjeux TP

D'autres enjeux liés aux transports publics sont également à mettre en évidence :

- les mesures de priorisation des transports publics sur les tronçons subissant une congestion du trafic routier, en particulier : route du Rio Gredon, route de Châtel-Saint-Denis (entre Corsier et Bergère), route d'Hauteville ;
- la réorganisation de la place de la Gare à Vevey (amélioration du fonctionnement pour les bus, optimisation et confort des échanges pour les voyageurs) ;
- l'intégration souhaitable du secteur de La Veyre dans la zone Mobilis 70 afin de bénéficier de meilleures conditions tarifaires, sachant que la clientèle concernée est par ailleurs peu incitée à utiliser les transports publics vu l'excellente accessibilité autoroutière du site.

3.4.5 Prise en compte des projets à l'étude

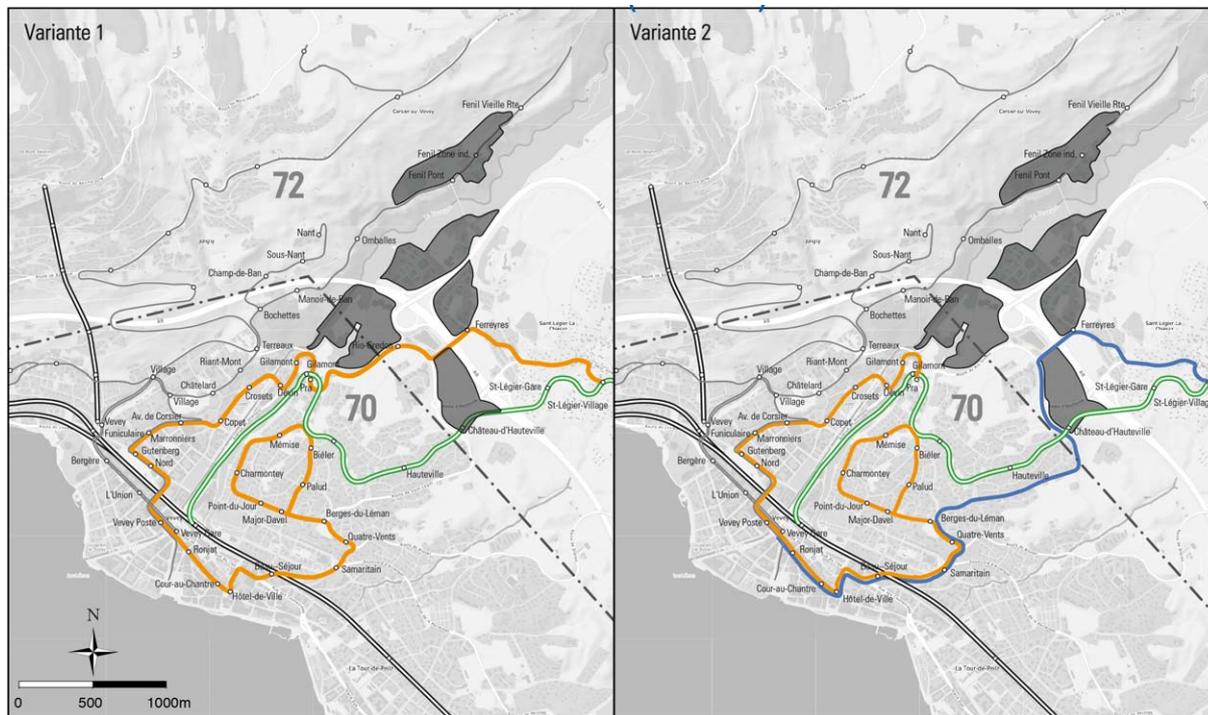


Figure 27 : Variantes de desserte à l'étude (VMCV)

A la demande de la commune de St-Légier-La Chiésaz, les VMCV étudient les possibilités de réorganisation de la ligne 202, voire de création d'une ligne complémentaire pour assurer une desserte complémentaire de St-Légier, en particulier en direction de La Veyre. La présente étude en a tenu compte dans le développement des propositions.

3.5 Enjeux pour le réseau de mobilité douce

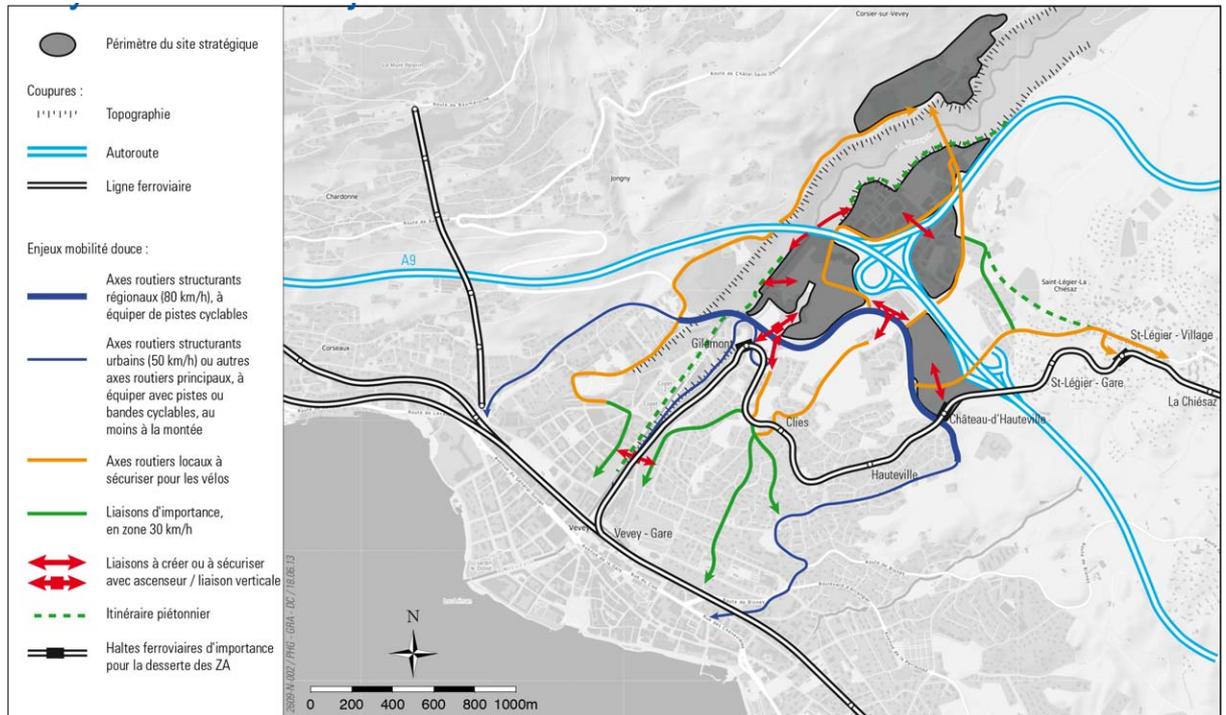


Figure 28 : Synthèse des enjeux pour la mobilité douce

3.5.1 Vélos

L'ensemble des axes routiers est à sécuriser pour les vélos. Les solutions sont à adapter à la fonction des axes et aux vitesses autorisées :

- des pistes cyclables sont indispensables sur les axes à fort trafic où la vitesse autorisée dépasse 50 km/h;
- des bandes cyclables suffisent pour sécuriser les axes en localité (50 km/h);
- la mise en zone 30 des quartiers urbains, avec l'introduction systématique de contresens cyclables sur les rues à sens unique, permet d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'assurer une bonne perméabilité du tissu bâti.

3.5.2 Piétons

Pour les piétons, l'enjeu est surtout de décloisonner le territoire :

- assurer un accès plus direct au site de La Veyre depuis les haltes ferroviaires en atténuant autant que possible l'impact de la topographie et des coupures routières;
- améliorer les liaisons entre les différentes poches composant le site de La Veyre.

3.6 Synthèse générale

Le projet d'agglomération destine le secteur stratégique de La Veyre – Fenil à l'accueil d'environ 3'200 emplois et 200 logements, dans un contexte de haute valeur paysagère.

L'enjeu urbanistique est d'évaluer quelles sont les affectations souhaitables dans le secteur, en tenant compte de l'urbanisation existante, des planifications en vigueur et de la génération de déplacements assimilable par les réseaux routiers et de transports publics, afin de permettre un développement qualitatif des zones d'activité.

Ainsi, avec le développement urbanistique local à La Veyre – Fenil et en considérant le développement global de l'agglomération, le réseau routier sera plus fortement sollicité qu'aujourd'hui, à la fois par le trafic (+10%), mais également par les TP qui devront jouer un rôle important de desserte des zones telles que la Veyre ou Fenil. L'enjeu principal en termes de réseau routier est par conséquent **l'optimisation des infrastructures existantes**.

Dans le périmètre d'étude, l'enjeu central pour les transports publics est le développement du réseau de bus et l'amélioration de la ligne MVR, afin d'assurer notamment les relations principales suivantes :

- accès de la population résidant sur les coteaux (St-Légier-La Chiésaz - Blonay) au centre de l'agglomération et au reste de l'arc lémanique;
- accès au centre de l'agglomération pour la population résidant hors de la Riviera dans des secteurs mal desservis par les TP et arrivant par l'autoroute;
- accès à La Veyre depuis les quartiers urbains de Vevey.

Pour les cyclistes, l'enjeu principal est de sécuriser les cheminements, notamment sur les axes routiers principaux. Pour les piétons, l'enjeu est surtout de décloisonner le territoire à l'aide de liaisons entre les différentes poches de la zone d'étude et d'accès directs vers les haltes ferroviaires.

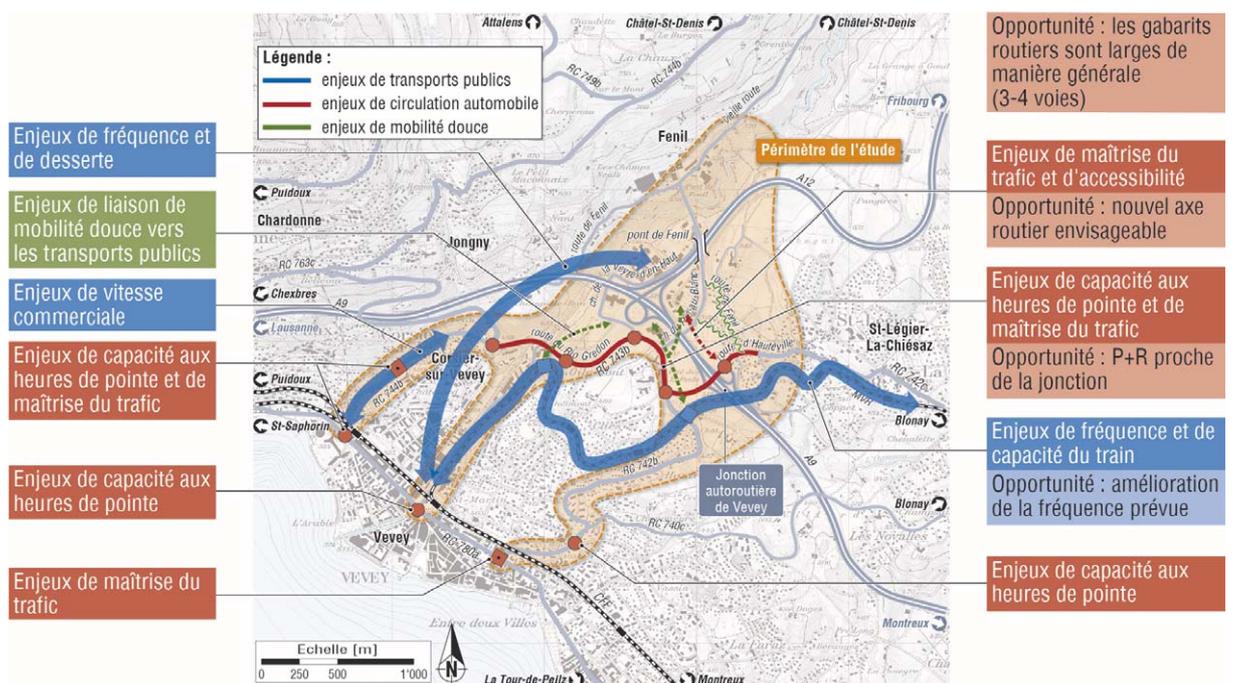


Figure 29 : Synthèse des principaux enjeux de mobilité

4. Objectifs visés

Pour chacun des thèmes traités, soit l'urbanisme, les transports publics, la mobilité douce et le réseau routier, un ou plusieurs objectifs généraux ont été exprimés et sous-tendent les leviers qui peuvent être actionnés.

4.1 Urbanisme

Les deux objectifs principaux en termes d'urbanisme sont les suivants :

- permettre l'accueil des habitants et des emplois visés par les développements proposés par le projet d'agglomération;
- développer le territoire en améliorant globalement la qualité des espaces publics et du paysage.

Les principaux leviers qu'il est proposé de mettre en œuvre sont les suivants :

- identifier les secteurs à développer;
- préciser les mesures locales d'aménagement et d'infrastructure pour mettre en œuvre ces développements, mais également pour participer à l'amélioration globale du secteur.

Il est utile de remarquer que la mise en œuvre de certains projets dans le périmètre proche de la jonction autoroutière peut être de nature à améliorer les problèmes constatés aujourd'hui, notamment en matière de mobilité et de trafic.

La vision commune "urbanisme-mobilité" est donc garante non seulement d'un développement cohérent, mais également de la résolution des problèmes constatés aujourd'hui.

4.2 Transports publics

L'objectif principal en termes de transports publics est d'en **accroître la part modale, afin d'optimiser l'ensemble des flux de mobilité dans la zone d'étude.**

Les principaux leviers qu'il est proposé de mettre en œuvre sont les suivants :

- tirer parti du bon niveau de l'offre actuelle et favoriser les développements urbanistiques à proximité des arrêts de transports publics;
- étendre la couverture de l'offre et les liaisons vers les transports publics;
- vérifier que le réseau est capable d'assumer les augmentations prévues de fréquentations des différentes lignes de bus et de train concernées;
- garantir des vitesses commerciales attractives et assurer la régularité de la desserte de tous les arrêts de transports publics.

4.3 Mobilité douce

L'objectif principal en termes de mobilité douce est d'**améliorer la sécurité et le confort des usagers, piétons et cyclistes.**

Les principaux leviers qu'il est proposé de mettre en œuvre sont les suivants :

- créer des liaisons internes aux projets de développements;
- mettre en œuvre des liaisons avec les arrêts de transports publics (Gilamont, Château-d'Hauteville);
- favoriser les flux piétonniers en lien avec les zones urbanisées de St-Légier et de Gilamont.

4.4 Réseau routier

L'objectif principal en termes d'optimisation du réseau routier est de **garder la maîtrise du trafic.**

Les principaux leviers qu'il est proposé de mettre en œuvre sont les suivants :

- maîtriser l'offre de stationnement dans le centre de l'agglomération et dans le secteur d'étude en lien avec les futurs développements;
- offrir une possibilité de parking d'échange à proximité de la jonction autoroutière;
- offrir des possibilité de parkings d'échange le long de la route du lac vers l'Ouest (Lausanne) ainsi que vers l'Est (Montreux);
- réorganiser l'accessibilité locale du secteur de la Veyre – Fenil, en tirant parti des développements à venir;
- mettre en œuvre des mesures d'exploitation du réseau routier garantissant les objectifs visés :
 - sécurité des modes doux;
 - priorité des transports publics;
 - écoulement des flux TIM.

Il s'agit donc de passer d'une gestion monomodale du réseau (**orientée "TIM"**) à une gestion **multimodale** du réseau routier, garantissant que la hausse du trafic soit minimisée et n'induisse pas d'effets secondaires nuisibles pour les autres modes, les TP en particulier.

5. Evaluation et proposition de mesures

5.1 Recommandations en matière d'urbanisation

5.1.1 Concept d'urbanisation

Le concept d'urbanisation proposé conjugue la contrainte des nuisances autoroutières avec la présence bénéfique des éléments naturels. Ainsi le dispositif est composé par un bâti linéaire longeant les voies de circulation. Ces bâtiments voués à l'activité protègent du bruit les quartiers qui se développent en relation avec les éléments naturels comme le cordon boisé de la Veveyse ou le parc d'agglomération.

L'ensemble du dispositif urbain est soutenu par le renforcement du maillage de mobilité douce, d'espaces publics et de l'utilisation plus effective des deux gares de chemin de fer présentes dans le secteur.

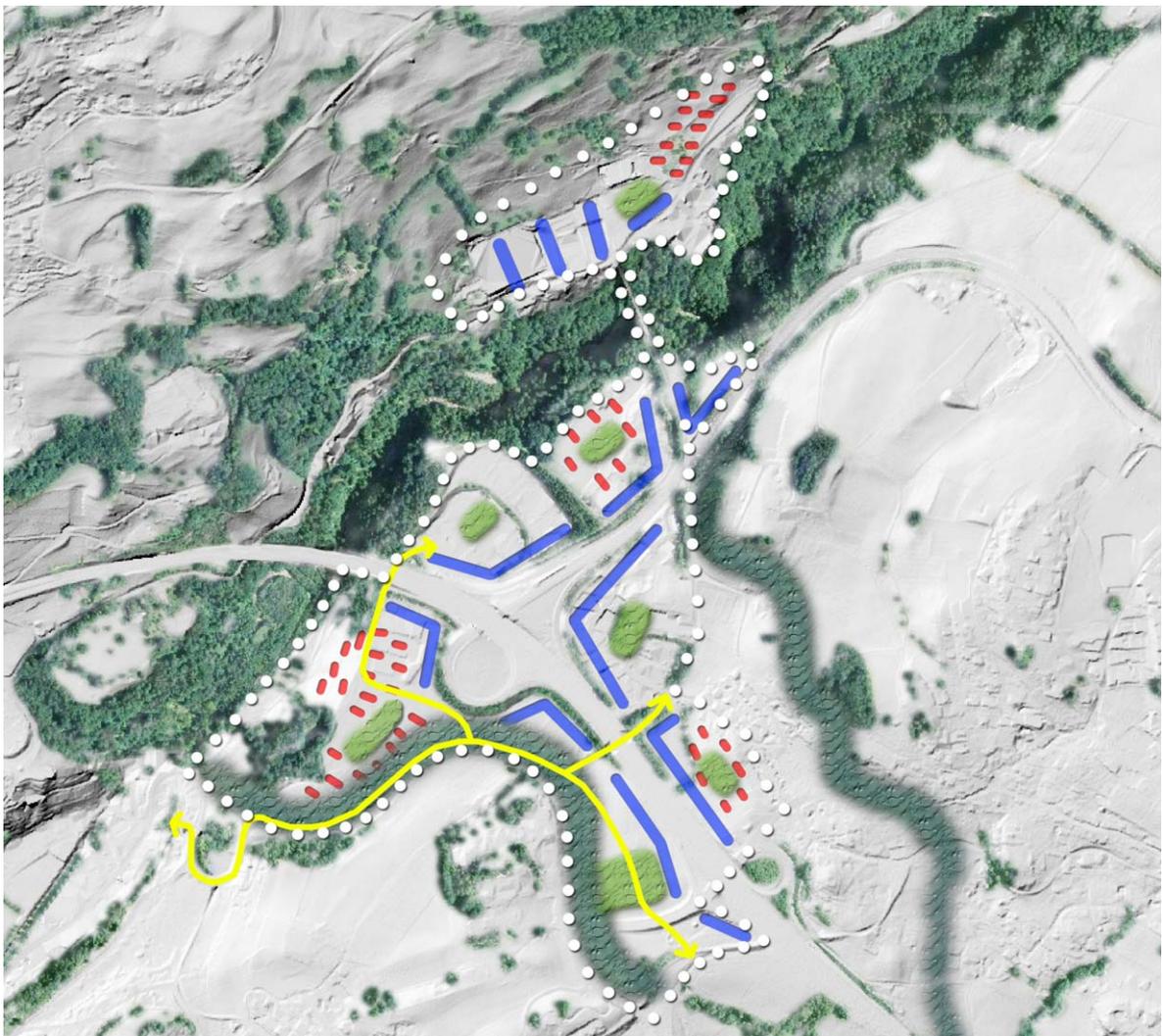


Figure 30 : Concept d'urbanisation

5.1.2 Etude du potentiel d'urbanisation

Sur la base du concept urbanistique, évoqué précédemment, la faisabilité urbaine de chaque sous-secteur est testée par une esquisse de morphologie bâtie. L'esquisse propose la mise en place d'un scénario d'urbanisation autour d'espace public ou collectif qui prend en compte les spécificités territoriales tel que la topographie, pente, orientation, ensoleillement, vue, accès et la protection des nuisances. L'ensemble ainsi généré peut accueillir selon les secteurs divers programmes comme les activités, habitations et équipements destinés au public. Le potentiel d'urbanisation par cette esquisse de faisabilité est résumé dans le tableau suivant :

POTENTIEL D'ETUDE _ SITE STRATEGIQUE LA VEYRE-FENIL (72.5 ha)
logements: 43'200 - 49'200 m² activités: 95'900 - 109'600 m² Hab.-empl.: + 2'900 - 3'200

1_ VEVEY _ PPA LES TOVEIRES (7.5 ha) (3.8 ha sans forêt 1.35 ha zone bâtie) Logements Equipement d'intérêt public en plein air 200 hab/ha logements: 13'500 m ² habitants: + 270	
2_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ LA VEYRE DERREY (6.7 ha 5.14 zone bâtie) Mixité (Logements Activités) 116.7 hab-emp/ha activités: 6'000 - 12'000 m ² logements: 18'000 - 24'000 m ² habitants-emplois: + 600	
3_ ST. LEGIER-LA CHIESAZ _ PPA AU PRE-BLANC (10.7 ha) (7.4 ha zone bâtie) Equipement Activités 81 / 135 emp/ha équipement: 18'000 - 29'400 m ² parking: 14'682 m ² activités: 45'000 - 50'000 m ² emplois: + 600 / 1'000	
4A_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _Z.I. LA VEYRE (26.7 ha) Activités activités: 9'808 m ² emplois: + 196	
4B_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ZONE D'ACTIVITES (3 ha) Zone d'activités en force équipement sportif confirmé	
4C_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ZONE D'ACTIVITES (2.6 ha) Zone d'activités	
5_ CORSIER / VEVEY _ PPA CHAMPS-NEUFS (8.2 ha) Activités activités: 8'000 m ² emplois: + 160	
6_ CORSIER / VEVEY _ PPA COTES DE FENIL (3.6 ha) Mixité (Logements Activités) 66.66 hab-emp/ha activités: 3'000 m ² logements: 9'000 m ² habitants-emplois: + 240	
7_ CORSIER / VEVEY _ Z.I. EN FENIL (2.9 ha) Activités activités: 3'768 m ² emplois: + 75	
8_ ST. LEGIER - LA CHIESAZ _ EN FERREYRE (4.3 ha) Mixité 93 / 139 hab-emp/ha activités: 20'300 - 23'000 m ² parking: 4'000 m ² logements: 0 - 2'700 m ² habitants-emplois: + 400 / 600	

Les secteurs au Pré-Blanc et en Ferreyre peuvent supporter une augmentation d'habitants-emplois, sans engendrer de problèmes supplémentaires au trafic ; pour cela, une « fourchette » d'habitants-emplois a été proposée et l'écart dépend du type d'activité qui sera installé dans le secteur.

Une fiche par secteur du potentiel de développement et des mesures AT/mobilité, est annexée au présent rapport.

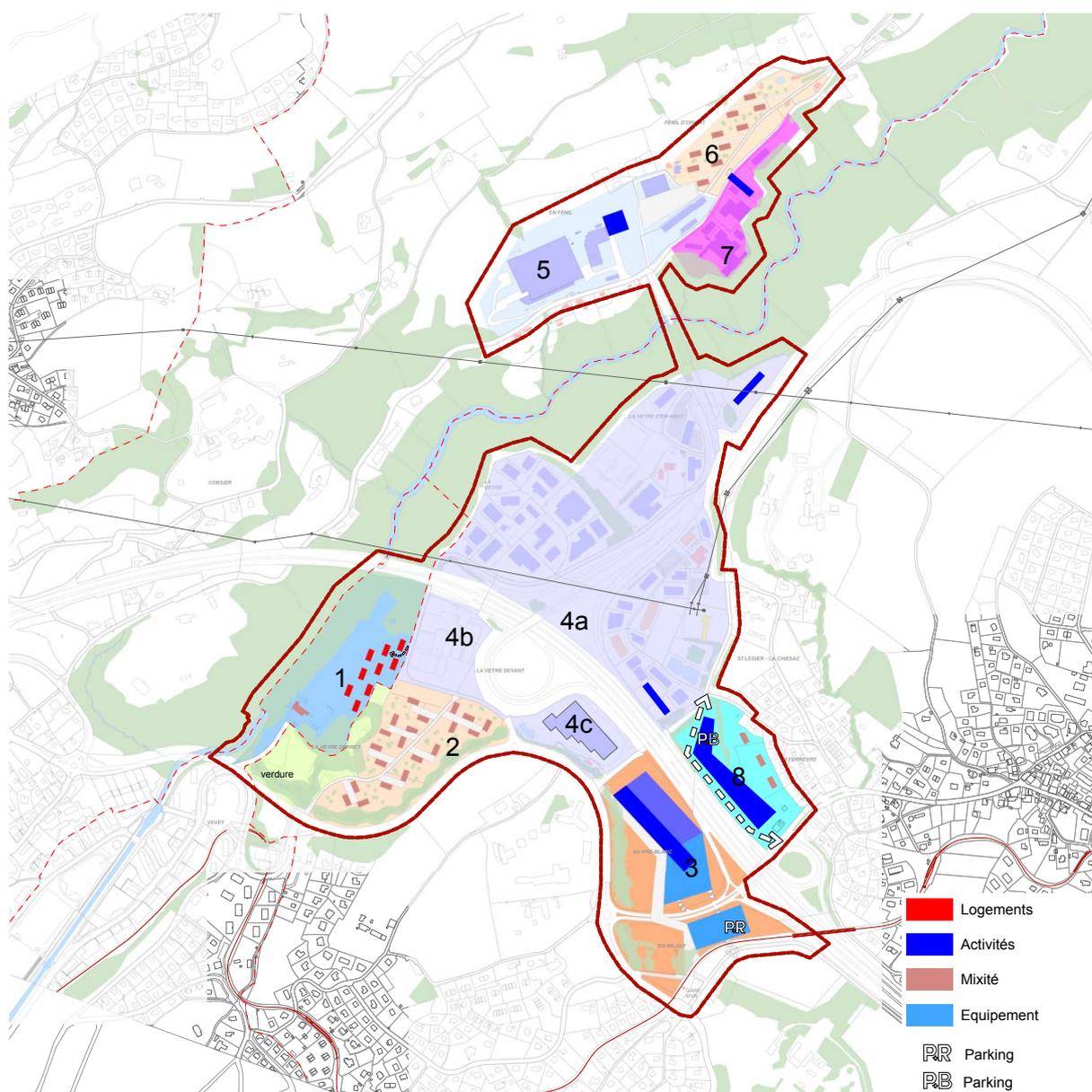


Figure 31 : Potentiel d'urbanisation

5.2 Potentiels de développement des transports publics

5.2.1 Propositions de desserte

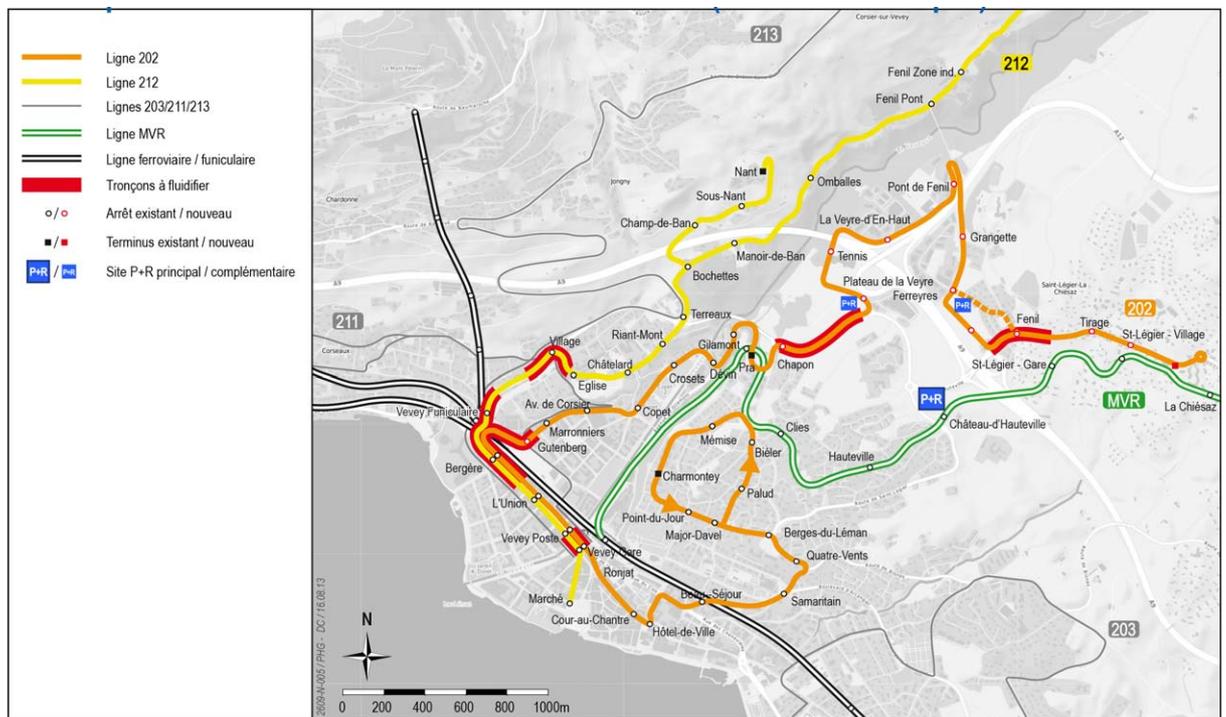


Figure 32 : Proposition de desserte - Variante 1 (ou 1^{ère} étape)

La proposition de desserte consiste en particulier à adapter le tracé de la ligne 202, afin de :

- garantir une bonne desserte du site de La Veyre, avec la mise en place d'un parcours bidirectionnel;
- prendre en compte le souhait de la commune de St-Légier de disposer d'une liaison entre le village et le site de La Veyre, moyennant le prolongement de la ligne vers St-Légier par le chemin de Ferreyres (zone 30) dans un premier temps puis à terme par la nouvelle route de desserte préconisée pour la desserte des développements sur le plateau de Ferreyres;
- offrir une accessibilité au site de la Veyre aussi pour les communes amont moyennant un arrêt à bonne proximité (50 m) de la halte MVR St-Légier-Village;
- améliorer l'accès au site Nestlé de Bergère moyennant un passage par le sud des voies CFF au lieu de l'itinéraire par l'avenue Reller.

Il n'est pas proposé de modification pour la desserte de Fenil, qui reste assurée par la ligne 212. L'horaire de cette ligne et la desserte en alternance de Nant et de Fenil seraient toutefois à mieux systématiser pour une meilleure lisibilité de l'offre.

L'étude confirme l'opportunité d'un passage rapide de la ligne MVR à un cadencement au quart d'heure et l'acquisition d'un matériel roulant plus capacitaire. Un tel niveau de service serait toutefois tout juste suffisant pour prendre en charge la demande attendue sur le secteur d'étude. Dans la mesure où la demande est appelée à croître aussi à l'amont (croissance démographique), il n'est pas inutile de réfléchir d'ores et déjà aux possibilités d'augmentation ultérieure de la capacité.

5.2.2 Variante de desserte

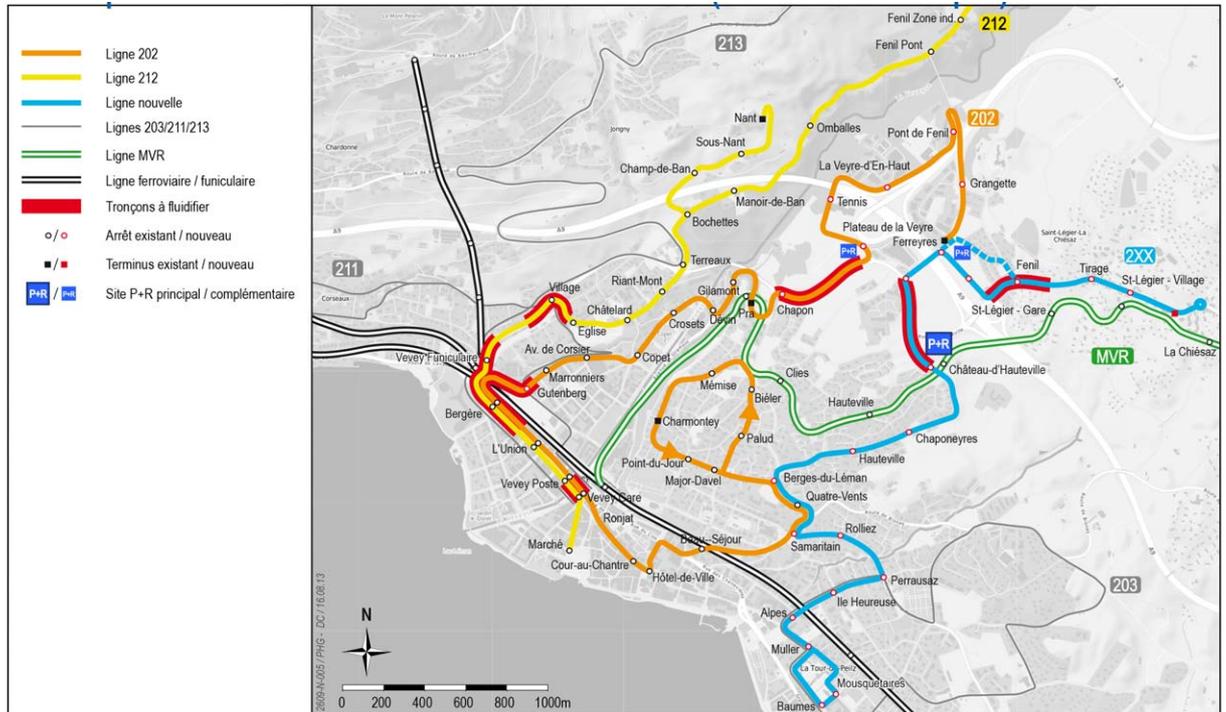


Figure 33 : Proposition de desserte - Variante 2 (ou 2^{ème} étape)

Une variante de desserte, éventuellement à considérer comme une 2^{ème} étape, maintient le terminus de la ligne 202 à Ferreyres et propose la création d'une nouvelle ligne reliant St-Légier à La Veyre (Ferreyres), puis poursuivant par Hauteville en direction du centre de La Tour-de-Peilz.

Cette ligne supplémentaire aurait l'intérêt d'offrir en particulier :

- un accès direct au secteur de La Veyre depuis La Tour-de-Peilz;
- un accès direct à La Tour-de-Peilz depuis St-Légier (et aussi depuis La Chiésaz - Blonay, moyennant transbordement à la halte Château d'Hauteville);
- une possibilité de rabattement P+R (Château d'Hauteville) aussi pour les personnes se rendant à La Tour-de-Peilz.

Une estimation de la demande réellement intéressée par cette nouvelle ligne reste à faire et permettra d'évaluer l'intérêt d'une telle ligne.

5.2.3 Rabattements P+R

La principale installation P+R est à créer à proximité immédiate de la halte ferroviaire du Château d'Hauteville. La capacité souhaitable de cette installation serait de l'ordre de 500 places, en première approche. Un déplacement de la gare actuelle du château d'Hauteville est envisageable, en fonction du projet urbanistique développé.

Deux sites complémentaires sont à envisager sur la ligne de bus 202, l'un à proximité de l'arrêt Plateau de La Veyre, intéressant en particulier pour l'accès au site Nestlé, l'autre à proximité de l'arrêt Ferreyres dont l'accès par la nouvelle route de desserte préconisée permet d'éviter les zones de congestion du trafic. Le potentiel de ces sites est plus modeste (a priori de l'ordre de 100 places).

Pour l'accès général à l'Ouest de l'agglomération, un parking d'échange le long de la route du Lac pour les flux en provenance de Lausanne est également intéressant.

5.2.4 Mise en œuvre

L'illustration des variantes de desserte identifie les tronçons à fluidifier (cf. mesures de gestion multimodale du réseau routier développées plus loin), les arrêts à créer ou à compléter, et les terminus à organiser.

On rappellera également l'intégration souhaitable du secteur de La Veyre dans la zone Mobilis 70.

5.3 Renforcement du réseau de mobilité douce

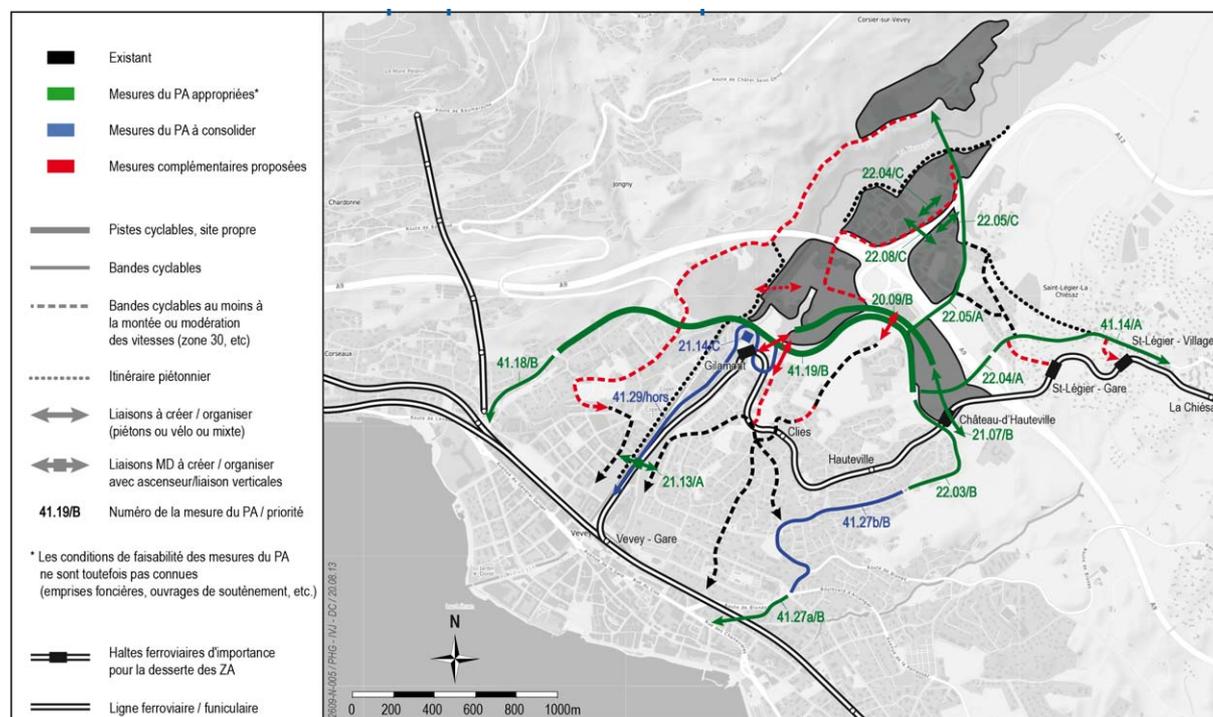


Figure 34 : Mesures de mobilité douce du Projet d'agglomération et propositions complémentaires

Une bonne partie des interventions préconisées figurent d'ores et déjà dans le Projet d'agglomération Rivelac.

L'illustration identifie ainsi :

- les mesures prévues dans le Projet d'agglomération et dont les principes d'aménagement (tels que décrits dans les fiches de mesures) permettent de répondre de manière appropriée aux besoins identifiés dans le cadre de la présente étude. Il est toutefois à relever que les conditions de faisabilité de ces interventions ne sont pas précisées dans les fiches de mesures concernées. En particulier, au vu des fortes contraintes topographiques et du gabarit des voiries existantes, certaines de ces mesures sont susceptibles d'induire des coûts relativement élevés, qu'il s'agisse d'anticiper rapidement;
- les mesures prévues dans le Projet d'agglomération, mais dont les principes d'aménagement (tels que décrits dans les fiches de mesures) ne répondent que partiellement aux besoins identifiés dans le cadre de la présente étude et qui mériteraient d'être consolidées. En particulier : meilleure sécurisation des cyclistes sur la route de St-Légier à Hauteville et sur l'avenue de Gilamont, liaison verticale à la halte de Gilamont à optimiser pour l'accès au plateau de La Veyre ;
- les mesures à prévoir en complément. En particulier : sécurisation des voiries de la zone de La Veyre (aménagement de bandes cyclables et de trottoirs), création de franchissements sécurisés de la route du Rio Gredon, sécurisation de l'itinéraire cyclable d'accès à Fenil via Corsier.

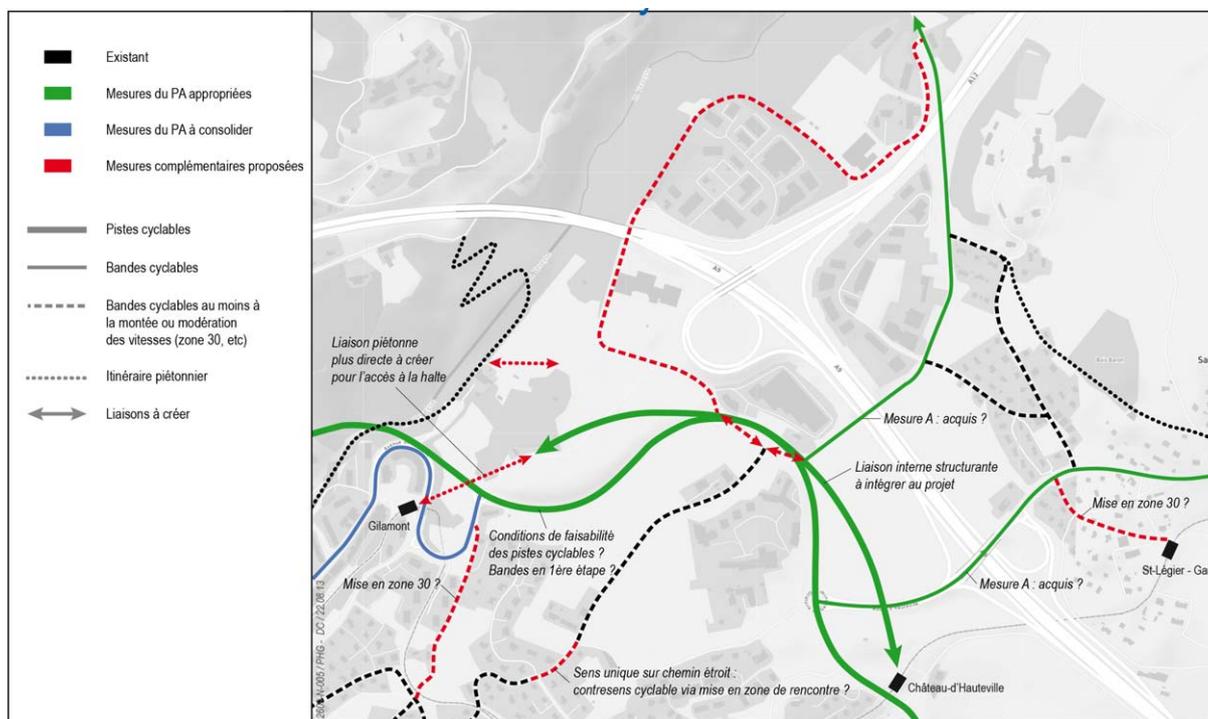


Figure 35 : Mesures de mobilité douce sur le secteur de La Veyre

L'illustration précise les interventions à prévoir sur le site de La Veyre et les éventuelles questions relatives à leur mise en œuvre.

5.4 Maîtrise du trafic et optimisation du réseau routier

5.4.1 Accessibilité automobile au secteur de la Veyre

Le développement du secteur En Ferreyres, soit les parcelles situées au nord de l'autoroute A9 entre le chemin du Pré-au-Blanc et la route d'Hauteville (1817, 1822 et 1823) nécessitent la mise en œuvre de nouveaux accès routiers depuis la route d'Hauteville et/ou le chemin du Pré-au-Blanc. Il existe ainsi une opportunité de créer une nouvelle route d'accès au secteur de La Veyre depuis la route d'Hauteville au niveau de carrefour giratoire de la sortie nord de l'autoroute A9.

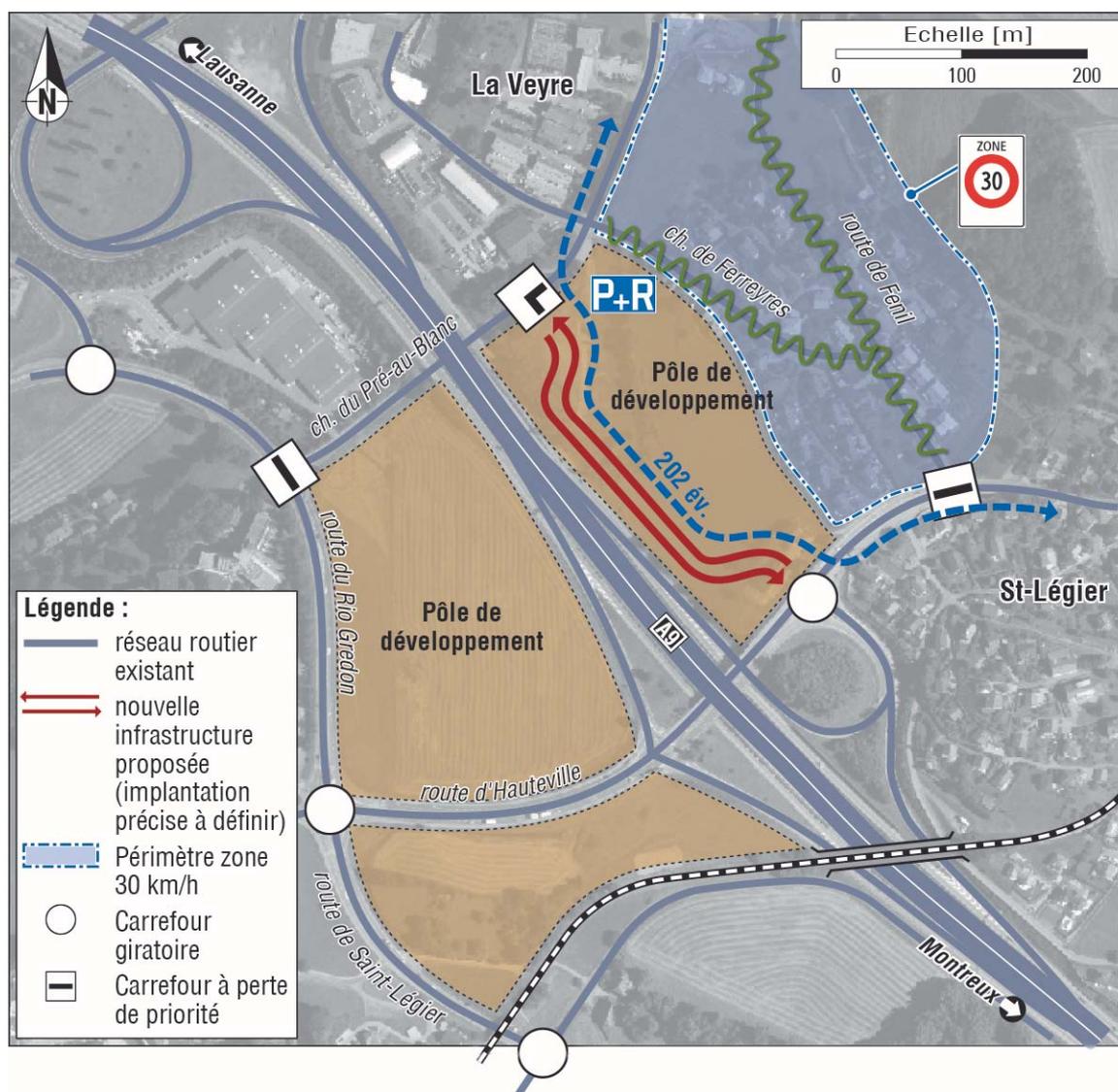


Figure 36 : Situation et enjeux de la nouvelle infrastructure routière

Les avantages de la construction de cette nouvelle route sont les suivants :

- cette nouvelle route favorise la circulation de la ligne de bus 202 entre Vevey et St-Légier en évitant la route de Fenil et le chemin de Ferreyres étroits, pentu (pour le second) et situés dans des quartiers résidentiels sensibles aux nuisances;

- elle permet un accès direct à un éventuel parking d'échange en lien avec la ligne de bus 202 à proximité du chemin du Pré-au-Blanc (voir chapitre suivant);
- elle permet d'offrir une alternative attractive et crédible à la route de Fenil et au chemin de Ferreyres pour l'accès au secteur de La Veyre depuis l'autoroute. Ainsi, à l'horizon 2030, un fort report de trafic, soit environ 4'000 véhicules par jour sur 5'100 véhicules par jour (sans nouvelle route) depuis ces routes de desserte locale est envisageable. De même un report d'une partie du trafic circulant actuellement sur la route de Rio Gredon est envisageable (environ 1'500 véhicules par jour).

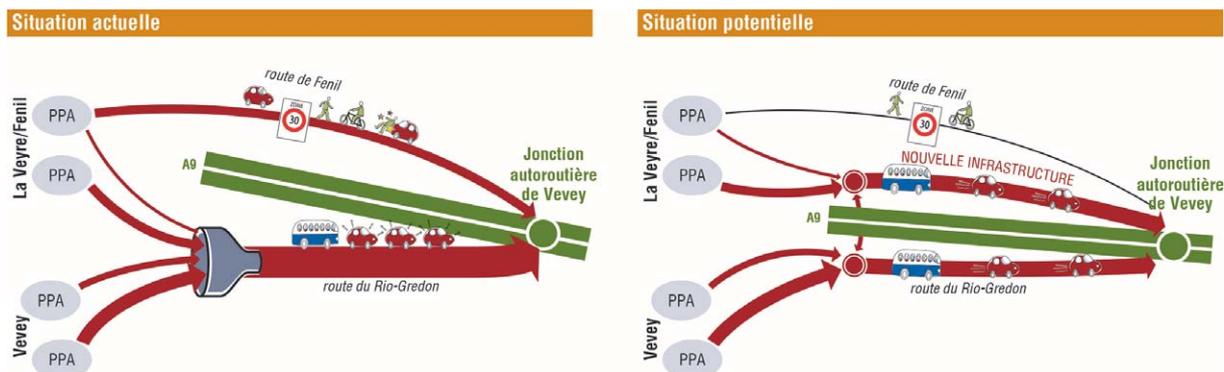


Figure 37 : Affectation du trafic d'accès à La Veyre

La création d'une nouvelle route de desserte de La Veyre via le secteur En Ferreyre entre le chemin du Pré-au-Blanc et la jonction autoroutière de Vevey permettra de décharger la route de Rio Gredon et les différents carrefours qui jalonnent cet axe durant les périodes de pointe déterminantes et de rendre aux axes de la route de Fenil et de Ferreyres la vocation locale qui devrait être la leur.

5.4.2 Offre de stationnement et plan de mobilité

Rappel de la politique de stationnement recommandée par le projet d'agglomération

Actuellement les villes de Montreux et de Vevey appliquent une politique de stationnement urbaine permettant de gérer au mieux l'offre à disposition :

- **au centre-ville** : en favorisant la **courte durée** c'est-à-dire en limitant le parcage des pendulaires sur la voirie au centre-ville et en y favorisant une rotation importante pour la vitalité des commerces et services.
Les parkings en ouvrage favorisent également la courte durée par leur tarification, mais mettent souvent à disposition des abonnements permettant à des usagers, comme les habitants et les pendulaires, de stationner pour de la longue durée, ce qui n'est pas forcément très cohérent.
- **en première couronne** : en favorisant la **moyenne durée** : zone bleue ou zone à durée de parcage variable entre 3 et 5 heures
- **en périphérie** : en permettant la **longue durée** : zone blanche ou a durée de parcage longue durée, par exemple 10h.

Les habitants, de leur côté, peuvent avoir accès à des macarons les autorisant à stationner dans ces zones de façon illimitée.

La politique de stationnement est un levier important de la politique des déplacements et peut être menée à plusieurs niveaux : au départ du déplacement (logement), en chemin (P+R/P+Rail) et à l'arrivée du déplacement (parkings liés aux activités, aux commerces, etc.). La disponibilité d'une case de stationnement est un facteur déterminant du choix modal.

Elle peut par ailleurs toucher à la fois :

- au stationnement public, fortement présent dans les centres urbains et les villages;
- ou au stationnement privé, en dimensionnant le nombre de places pour les nouveaux projets à réaliser.

Le projet d'agglomération recommande d'appliquer les principes suivants pour la politique de stationnement :

- **Au départ du déplacement**, l'offre concernant les logements doit en général rester assez généreuse (minimum 1 place/logement), mais peut être moindre selon les problèmes de constructibilité (centres). Ce taux peut être diminué dans le cadre de politiques volontaristes et exigeantes (écoquartiers par exemple), mais il doit éviter d'être trop bas, au risque que les véhicules se retrouvent repoussés sur le domaine public.
- **En chemin**, l'offre concerne les P+R et les P+Rail. Sans entrer dans les détails distinguant ces deux types d'installations, il paraît important de souligner que :
 - un P+R réalisé devrait correspondre à un parking de moins au centre de l'agglomération et être conçu comme une substitution d'offre et non une offre supplémentaire de stationnement;
 - les P+R/P+Rail devraient également être placés le plus proche possible du domicile des usagers, dans le but de maximiser le trajet effectué en TP et non l'inverse;
 - dans l'idéal, ils devraient être adressés aux usagers ne disposant pas d'offre en TP à leur domicile, afin d'éviter de cannibaliser les usagers pouvant emprunter les TP depuis leur domicile. Si possible, une sélection des candidats susceptibles de stationnement dans ce genre d'infrastructure devrait être opérée.
- **À la destination du déplacement**, l'offre concerne les parkings des activités, des commerces, etc. La réduction possible de l'offre dépend de la dépendance plus ou moins forte du type d'activité/de commerce aux TIM. L'enjeu est la réduction en fonction du type d'activité/commerce, de sa localisation et de la desserte TP.

En conclusion, les enjeux en termes de stationnement sont les suivants :

- mettre en place à l'échelle de l'agglomération une stratégie de gestion, pour l'offre sur domaine public et privé. A l'échelle de la zone d'étude, cela correspond à **réglementer l'offre de stationnement privée pour les développements futurs** sur la base des recommandations des normes VSS en vigueur en tenant compte d'un type de localisation C à B en fonction du développement des lignes 202 et MVR, tout en considérant la possibilité d'une restriction plus volontariste tenant compte de l'offre de transports publics future;
- proposer une nouvelle offre de parking d'échange en ceinture de l'agglomération en lien avec les principales lignes de transports publics. A l'échelle de la zone d'étude, **la mise en œuvre d'un parking d'échange à proximité immédiate de l'autoroute** en lien avec la ligne ferroviaire MVR et/ou la ligne de bus 202 est recommandée, afin de desservir le plus directement possible

l'ensemble de la ville de Vevey. Un parking à proximité de la route du Lac, à l'Ouest de l'agglomération est également intéressant pour la desserte du centre-ville.

Plan de mobilité

Si le stationnement public peut être géré de manière différente dans les centres urbains et si le stationnement privé des nouveaux projets de développement peut être dimensionné avec de nouvelles règles intégrant la maîtrise du trafic, il n'est pas de même pour le stationnement privé existant. En soi, les marges de manœuvre le concernant sont forcément plus réduites.

Plus réduites, mais pas nulle, car l'outil "plan de mobilité de site" ou à l'échelle d'une entreprise en particulier permet d'obtenir des gains en termes de part modale pour les déplacements pendulaires, voire professionnels. Le plan de mobilité vise à définir l'ensemble des mesures permettant aux collaborateurs de se rendre à leur travail différemment que par la voiture. Ces mesures peuvent être incitatives ou coercitives, mais elles doivent surtout s'intégrer dans une vision globale cohérente, intégrant notamment la question du stationnement (nombre de places, règles d'attribution des places, etc.).

Pour le secteur de la Veyre-Fenil, la mise en place d'un plan de mobilité de site est fortement conseillée. Elle permettrait de fédérer les efforts pour réduire le trafic déjà à court terme, valoriser l'offre de TP existante et orienter le développement de tout le secteur dans une optique plus durable.

5.4.3 Mise en œuvre d'un parking d'échange dans la zone d'étude

La mise en œuvre d'un parking d'échange doit répondre à un double objectif :

- diminuer la demande de stationnement au centre-ville par la promotion des transports publics;
- réduire les charges de trafic durant les heures de pointe sur le réseau routier d'entrée/sortie de ville saturé.

Pour répondre à ces objectifs, l'emplacement et les accès au parking doivent satisfaire les critères suivants :

- proximité avec la sortie autoroutière, avec un accès automobile direct et peu contraignant pour la réduction du trafic sur le réseau routier local);
- proximité immédiate avec un axe de transports publics forts (attractivité des transports publics).

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un ou deux parkings d'échange sur les pénétrantes nord de la ville de Vevey est évaluée. En raison des développements prévus sur les parcelles situées à proximité de la sortie autoroutière de Vevey qui nécessitent la construction de nouveaux accès aux parcelles, cinq secteurs sont envisageables pour la construction d'un parking d'échange.



Figure 38 : Génération de variantes d'implantation pour le parking d'échange

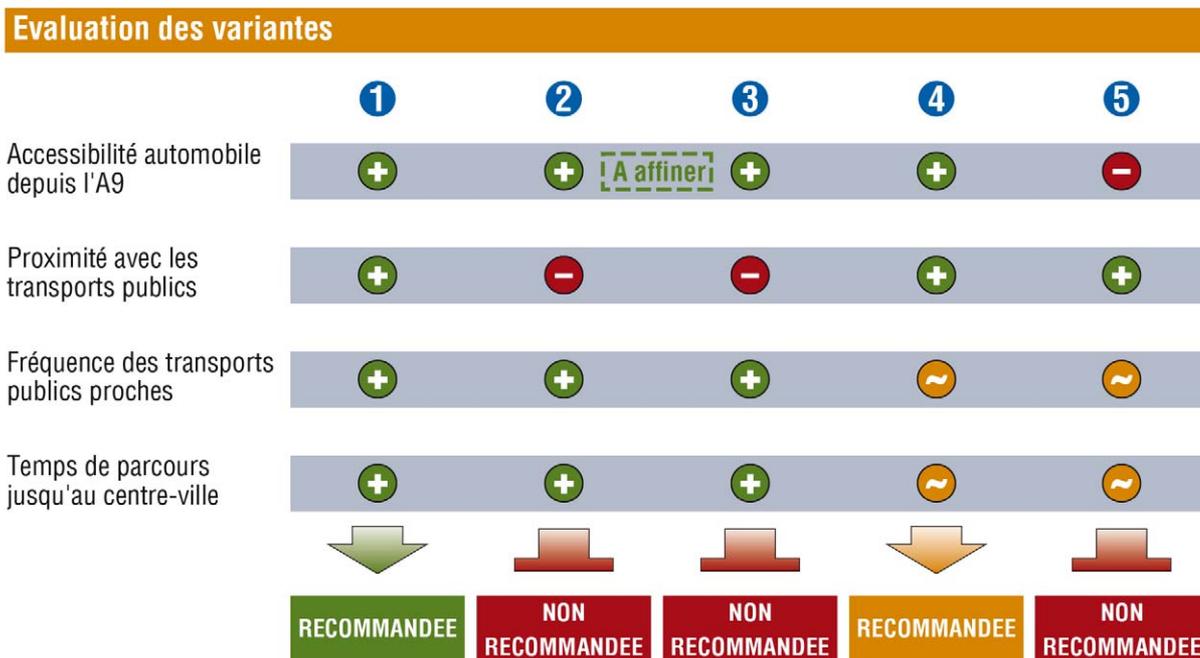


Figure 39 : Evaluation des variantes d'implantation pour le parking d'échange

L'évaluation selon les critères d'accessibilité depuis l'autoroute A9, de proximité avec les transports publics (actuels et/ou futurs), de fréquence de la desserte en transports publics, ainsi que de temps de parcours jusqu'au centre-ville mettent en évidence que le secteur Pré-au-Blanc (variante 1), soit les parcelles situées entre la route d'Hauteville est les voies MVR (1830, 1831, 1833, 1834 et 1981) représente une excellente opportunité d'emplacement pour un parking d'échange.

Une seconde opportunité est mise évidence, en lien avec le développement futur de la ligne de bus de desserte de La Veyre sur le secteur En Ferreyres (variante 4), soit les parcelles situées au nord de l'autoroute A9 entre le chemin du Pré-au-Blanc et la route d'Hauteville (1817, 1822 et 1823).

Les accès routiers possibles ont été analysés, afin d'évaluer la faisabilité des variantes proposées. Pour le parking situé entre la route d'Hauteville et les voies MVR, seul un accès en tourner-à-droite depuis la route d'Hauteville, avec un passage dénivelé sous cette dernière, permettrait d'assurer une bonne accessibilité automobile. En sortie, trois accès sont envisageables, comme présentés sur l'illustration. L'aménagement du projet déterminera la variante recommandée.

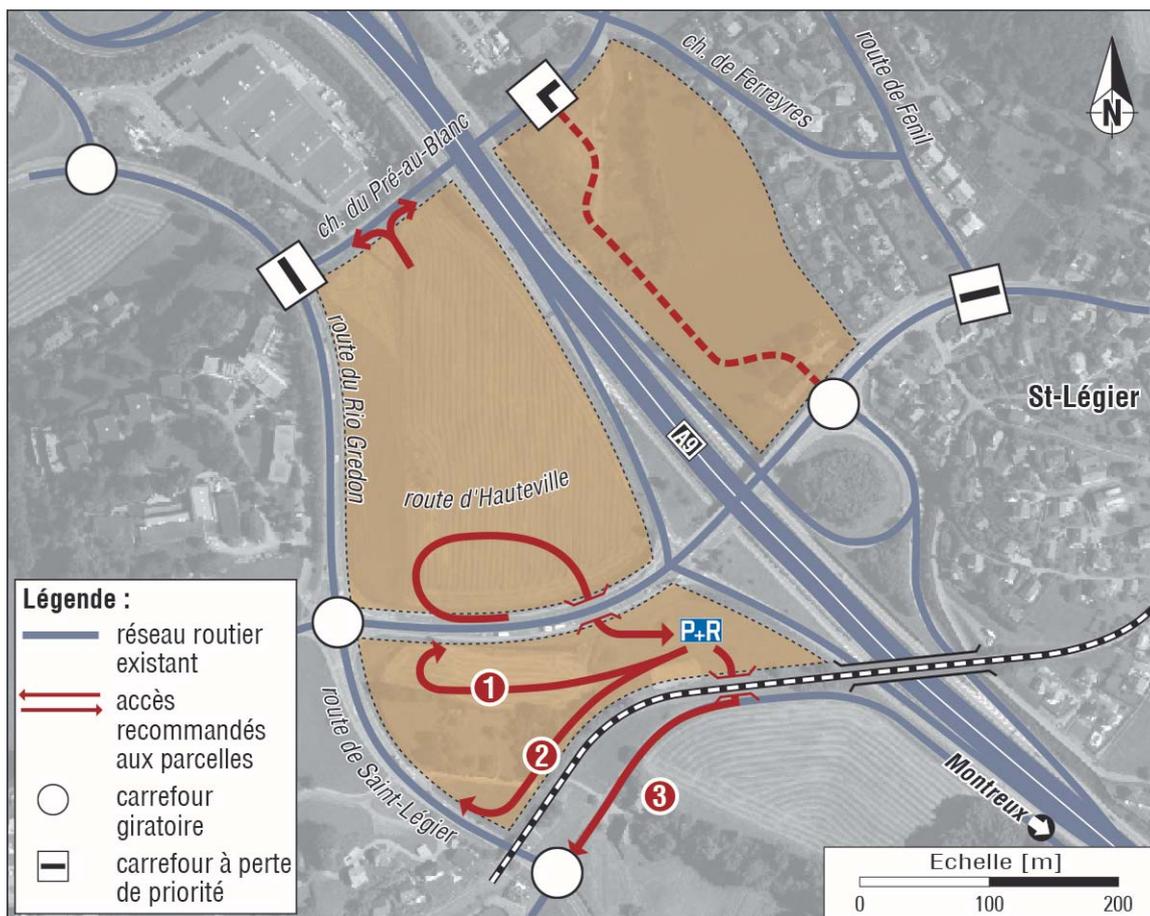


Figure 40 : Génération et évaluation des accès aux parkings d'échange

5.4.4 Aménagement multimodal de la route de Rio Gredon

La route de Rio Gredon est le deuxième axe le plus chargé de la zone d'étude, avec environ 27'000 véhicules par jour actuellement et environ 28'200 véhicules par jour à l'horizon 2030 avec les reports modaux recommandés. Cet axe réaménagé légèrement en 2012 en faveur des cyclistes avec la mise en œuvre de deux bandes cyclables sur la voirie doit répondre à plusieurs enjeux :

- assurer une capacité suffisante pour écouler le trafic automobile actuelle (notamment durant les périodes de pointe);
- sécuriser les cyclistes à l'aide d'une bande ou d'une piste cyclable;
- prioriser les bus en approche des carrefours pour leur assurer une vitesse commerciale élevée et le respect des horaires;
- maintenir un cheminement sécurisé pour les piétons.

Comme présentés sur l'illustration ci-après, ces enjeux peuvent être traduits en voies de circulation et permettent de déterminer le calibrage recommandé pour l'axe.

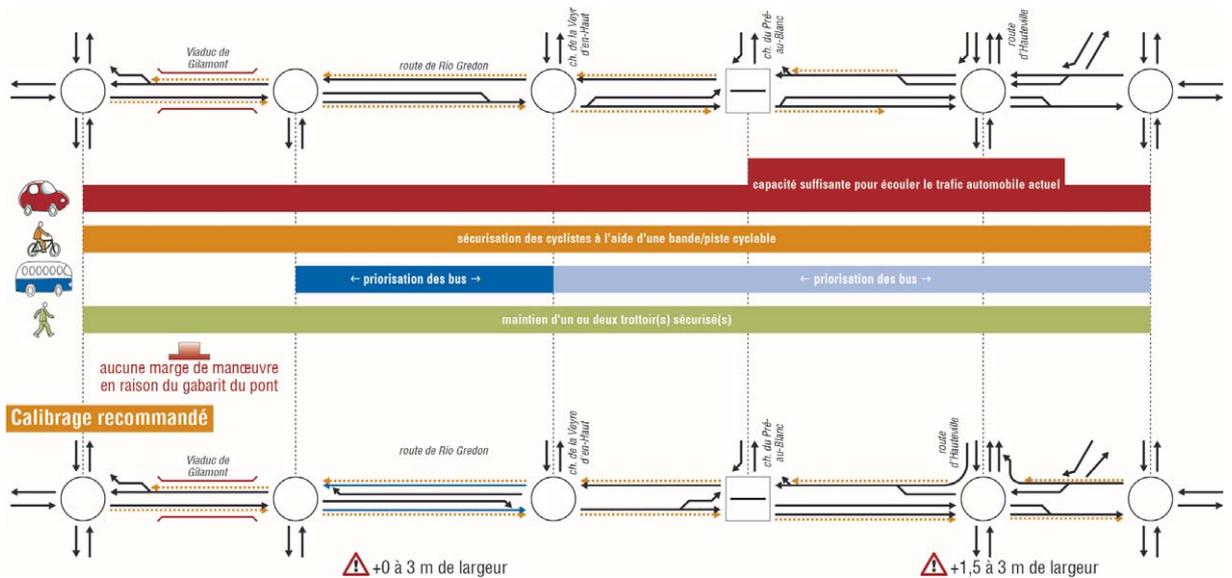


Figure 41 : Enjeux des aménagements et calibrage recommandé pour la route de Rio Gredon

La mise en œuvre d'une voie bus par sens entre le viaduc de Gilamont et le chemin de la Veyre d'En-Haut permet d'assurer la priorisation des bus sur ce tronçon saturé. Afin de limiter les emprises nécessaires pour les aménagements et s'en tenir a priori au gabarit actuel, il est recommandé d'intégrer les bandes cyclables au trottoir à la montée (basse vitesse pratiquée et faible flux de piétons) et à la bande bus à la descente (vitesse plus élevée et compatibilité avec les bus).

Il est important de relever que la capacité de l'axe n'est pas pénalisée par la suppression de la voie de dépassement pour le trafic. En effet, c'est bien au niveau des entrées de giratoire que se situent les points déterminants pour la capacité de l'axe et celles-ci ne sont pas touchées par les mesures prévues. La priorisation des bus se fait donc uniquement au détriment des automobilistes pressés pouvant aujourd'hui dépasser les véhicules lents sur quelques hectomètres.

Entre les carrefours du chemin de la Veyre d'En-Haut et du chemin du Pré-au-Blanc, le raccourcissement de la voie de pré-sélection de tourner-à-gauche permet de dégager de l'espace pour intégrer au nord de la route de Rio Gredon un cheminement piétonnier attractif en relation avec la gare MVR de Château d'Hauteville.

A proximité du carrefour giratoire de la route d'Hauteville, deux voies de circulation dans chaque sens sont maintenues en raison des forts volumes de trafic durant les périodes de pointe. De plus, la mise en œuvre de deux by-pass pour les mouvements de tourner-à-droite en provenance et en direction de la route d'Hauteville est recommandée pour optimiser le fonctionnement de ce carrefour principal. Sur ce tronçon, l'intégration d'une bande cyclable dans chaque sens implique d'augmenter l'emprise de la route de 1.5 à 3 mètres, ce qui reste probablement faisable en regard des projets voisins en devenir.

Dans le prolongement vers le Nord-Est, le réaménagement envisagé du chemin des Boulingrins permettra de favoriser l'accessibilité entre Blonay et Vevey sans pénaliser St-Légier – La Chiésaz et la route d'Hauteville. Cette mesure est particulièrement intéressante pour la sécurité de tous les modes de déplacement sur ce tronçon routier.

5.4.5 Aménagement multimodal de la route de Châtel-St-Denis

La route de Châtel-St-Denis présente deux secteurs à enjeux :

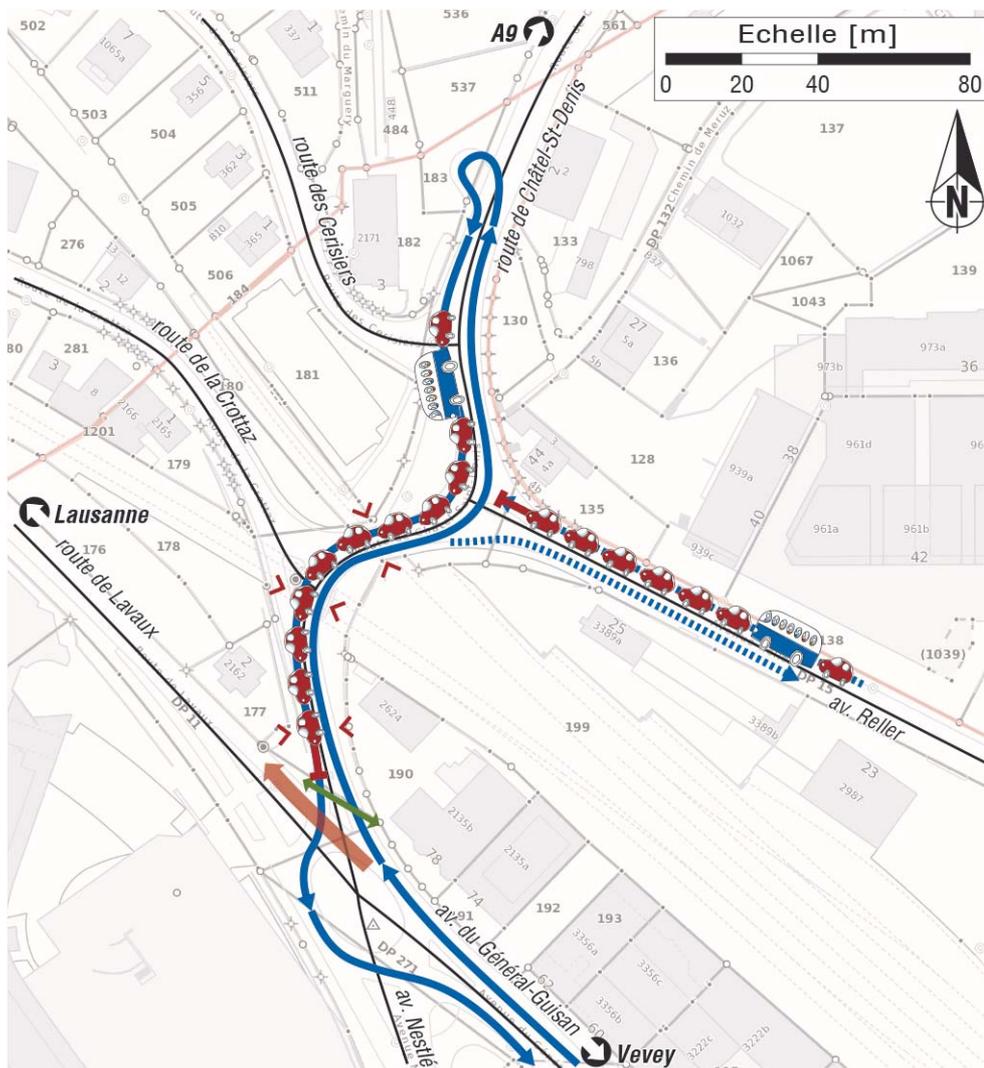
- **le secteur du carrefour giratoire Bergère et du funiculaire** (tronçon sud de la route) **est saturé durant les heures de pointe**. Une longue file d'attente se forme quotidiennement au bas de la route de Châtel-St-Denis, en raison du mouvement prioritaire fort de sortie de ville (depuis les avenues du Général-Guisan et Nestlé) et des flux de piétons sur les différents passages pour piétons.
De plus, en raison des contraintes géométriques liées aux piles des ponts des voies ferrées et des murs de soutènement, la route décrit de nombreuses courbes. Ainsi, **la circulation des bus n'est pas aisée dans ce secteur** et leurs courbes de balayages sont importantes.
- le tronçon compris entre le funiculaire et le carrefour du Délassement (donnant accès à Corseaux et Corsier) est bordé de nombreux accès riverains et il n'existe aucune marge de manœuvre pour prioriser le bus sur la route principale;
- **le tronçon au nord** du Délassement est par contre large de trois voies de circulation et il n'y a que très peu d'accès riverains à assurer. Ce tronçon **offre une opportunité de prioriser les bus tout en maintenant une capacité suffisante au carrefour** pour écouler les charges de trafic futures.

Secteur Bergère-Funiculaire

Ce secteur est déterminant pour les mesures d'ensemble, car c'est à cet endroit que la volonté de prioriser les TP est la plus forte.

Les objectifs visés sont les suivants :

- garantir une fluidité du bas de la route de Châtel-Saint-Denis en évitant l'accumulation non maîtrisée du trafic provenant du nord;
- offrir un mouvement de tourner-à-gauche pour les TP (ligne 202), afin que cette ligne puisse desservir le site Nestlé de Bergère. Dans la situation actuelle, la saturation de ce mouvement pour le trafic rend en effet illusoire un tel détour sans poser des problèmes graves d'exploitation pour la ligne.



-  Les mouvements prioritaires empêchent certains flux de véhicules de circuler et de longues files d'attente se créent sur la route de Châtel-St-Denis et sur l'avenue Reller.
- 
-  En raison des contraintes géométriques liées aux piles des ponts des voies ferrées et des murs de soutènement, la route décrit de nombreuses courbes. Ainsi, la circulation des bus n'est pas aisée dans ce secteur et leurs courbes de balayage sont importants.
- 
-  La traversée piétonne pénalise également les flux de véhicules en provenance de la route de Châtel-St-Denis.

Figure 42 : Enjeux de mobilité dans le secteur du giratoire Bergère et du funiculaire

Divers éléments fixes, tels que les murs de soutènement et les piles des ponts, ainsi que l'aménagement du carrefour giratoire de Bergère sont à prendre en compte. Les marges de manœuvre se trouvent principalement au niveau des carrefours avec l'avenue Reller et la route des Cerisiers, ainsi que dans l'interdiction éventuelle de certains mouvements.

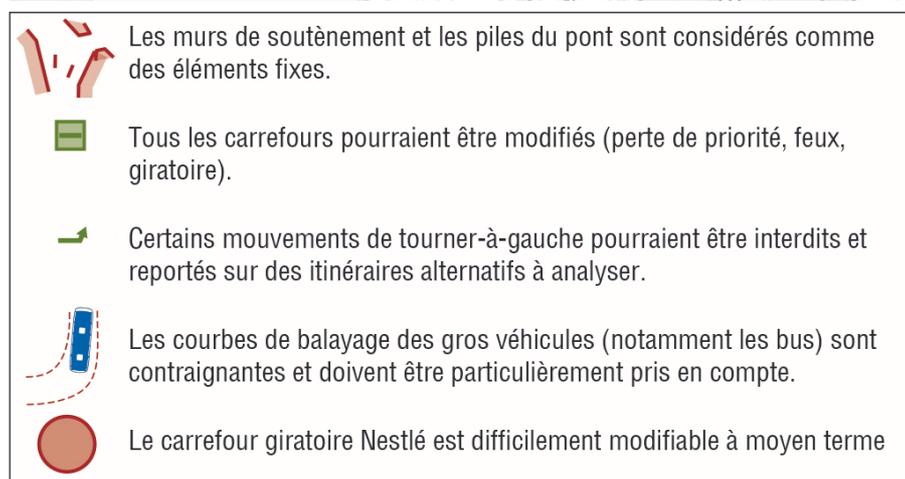
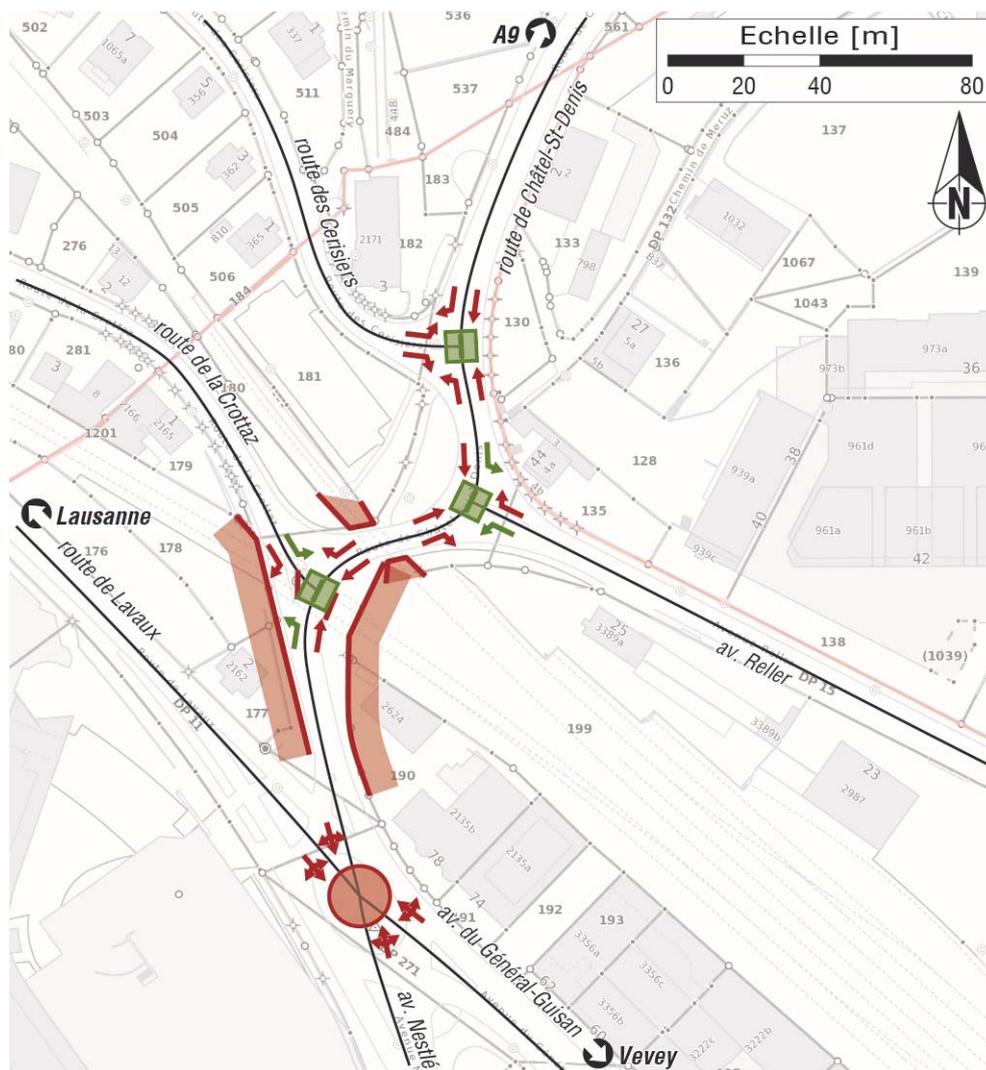


Figure 43 : Eléments fixes et variables dans le secteur du giratoire de Bergère et du funiculaire

L'évaluation de la suppression de certains mouvements de tourner-à-gauche montre qu'aucune de ces mesures ne permet de répondre aux objectifs visés. Ces reports n'apportent que des gains négligeables ou ne sont pas possibles sans pénaliser gravement l'accessibilité de certaines poches.

La solution recommandée est ainsi double :

- **une mesure locale d'aménagement des carrefours**, afin de prioriser les flux de bus tout en sortie de l'avenue Reller;
- **une mesure de maîtrise du trafic à plus large échelle par la mise en place d'un contrôle d'accès au niveau du carrefour à feux du Délassement**. L'objectif est de ne laisser s'écouler à ce carrefour que le volume pouvant être assimilé par le système "funiculaire-Reller-Bergère" plus en aval. En cas de congestion de ce secteur, le flux descendant au niveau du Délassement verrait son temps de vert réduit.

La variante recommandée d'aménagement des carrefours est présentée sur la figure suivante. Cet aménagement permet de prioriser les bus en sortie de l'avenue Reller grâce à la voie de présélection de tourner-à-gauche réservée au bus. Les usagers en voiture voulant tourner à gauche doivent rebrousser au giratoire.

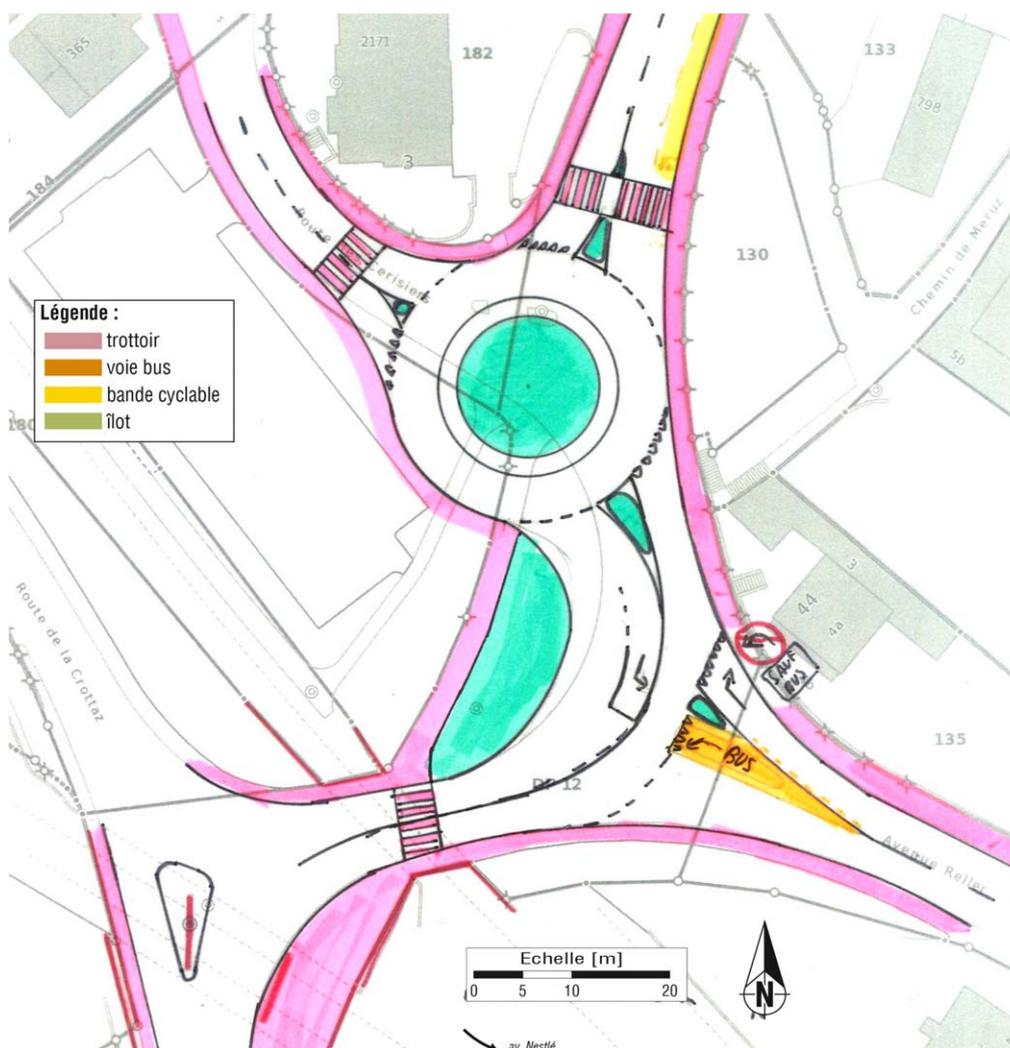


Figure 44 : Esquisse de principe de l'aménagement des carrefours au sud de la route de Châtel-St-Denis

Tronçon nord de la route de Châtel-Saint-Denis

Le tronçon nord de la route de Châtel-St-Denis est emprunté par environ 12'700 véhicules par jour. Cet axe, qui offre actuellement trois voies de circulation, dont deux dans le sens montant, doit répondre à plusieurs enjeux :

- assurer une capacité suffisante pour écouler le trafic automobile actuel (notamment durant les périodes de pointe) tout en maîtrisant le trafic en direction de Vevey, afin d'optimiser le fonctionnement du bas de la route de Châtel-St-Denis;
- sécuriser les cyclistes à l'aide d'une bande ou d'une piste cyclable surtout à montée étant donné la forte pente de ce tronçon qui permet aux cyclistes de descendre la route à une vitesse plus proche de celle des voitures;
- prioriser les bus en approche des carrefours pour leur assurer une vitesse commerciale élevée et le respect des horaires;
- maintenir un cheminement sécurisé pour les piétons.

Comme présentés sur l'illustration ci-après, ces enjeux peuvent être traduits en voies de circulation et permettent de déterminer le calibrage recommandé pour l'axe.

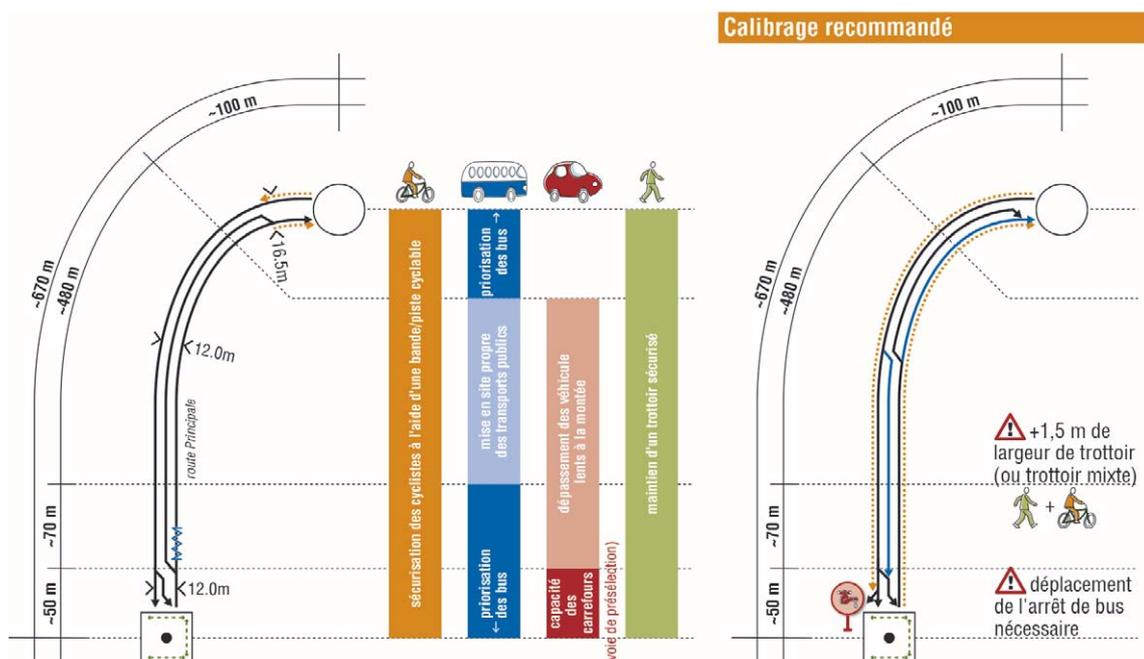


Figure 45 : Enjeux des aménagements et calibrage recommandé pour la route de Châtel-St-Denis

En raison du maintien indispensable de deux voies de présélection en approche du carrefour à feux et de la mise en œuvre d'une nouvelle voie bus, la suppression de l'arrêt de bus "Délassement" à la montée est recommandée. Cet arrêt (ligne 213) est aujourd'hui extrêmement peu fréquenté, la desserte de Corsier et Corseaux étant assurée par les lignes 211 et 212.

Sur le secteur central, il est recommandé de favoriser la mise en site propre des bus plutôt que de permettre le dépassement des véhicules lents à la montée. En effet, aucune diminution de capacité n'est à noter pour le trafic et seul le confort et la rapidité de certains automobilistes pourraient être touchés. Les gains pour les TP et la sécurité en général sur ce tronçon doivent, à notre avis, primer, comme c'est le cas sur la route du Rio-Gredon.

6. Synthèse

6.1 Détermination de l'état futur de référence

A l'horizon 2030, le développement envisagé sur la Riviera, selon le milieu de la fourchette présentée dans le projet d'agglomération, est de +19'000 à +20'000 habitants et emplois, soit une hausse de +15% à +20% par rapport à 2010⁶. A l'échelle de la Veyre – Fenil, le potentiel d'urbanisation supplémentaire est estimé à environ 2'700 habitants-emplois supplémentaires. Cette valeur est légèrement inférieure à la valeur donnée par le projet d'agglomération pour ce secteur particulier, car elle tient compte des parcelles déjà urbanisées qui n'offrent pas de potentiels (sans détruire les bâtiments existants). Ainsi, **le développement possible réaliste du secteur La Veyre – Fenil se situe dans l'ordre de grandeur donné par le projet d'agglomération**, avec environ 2'300 à 2'900 nouveaux habitants ou emplois. Ce développement impliquera directement une augmentation de la mobilité (ensemble des modes) et plus particulièrement du trafic automobile dans le secteur de la jonction autoroutière de Vevey. Tout dépendra de l'ampleur du transfert modal possible, en comptant sur une évolution progressive des comportements rendue possible par une offre alternative à la voiture (transports publics et mobilité douce).

Pour l'analyse de la capacité des réseaux à absorber la nouvelle demande associée aux développements prévus, deux cas de figure ont été estimés :

- **variante au fil de l'eau, sans mesures volontaristes** en termes de report modal depuis l'automobile vers les transports publics et/ou les modes doux (sans report modal);
- **variante volontariste, avec la mise en œuvre de mesures favorisant le report modal** depuis l'automobile vers les transports publics et/ou les modes doux (avec report modal).

L'analyse de l'état 2030 sans report modal a permis de mettre en évidence que la capacité du réseau routier à cet horizon sera insuffisante (+30% de trafic en moyenne). Ainsi un report modal important est nécessaire, afin de répartir au mieux la demande sur l'ensemble des réseaux de mobilité (réseau routier, réseau de transports publics et réseau de mobilité douce), en fonction principalement des origines et destinations des usagers.

Sur la base de l'évolution des charges de trafic sans report modal à l'horizon 2030, une estimation des effets des mesures en faveur des mobilités alternatives a été réalisée, en appliquant des parts modales d'utilisation des transports publics pour les principaux flux de mobilité de la zone d'étude.

⁶ Communes de Blonay, Chardonne, Châtel-St-Denis, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Jongny, Montreux, Noville, Rennaz, Saint-Légier-La Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Veytaux et Villeneuve, Etat de Vaud, Projet d'agglomération Rivelac – Rapport final, mrs partner SA, décembre 2011

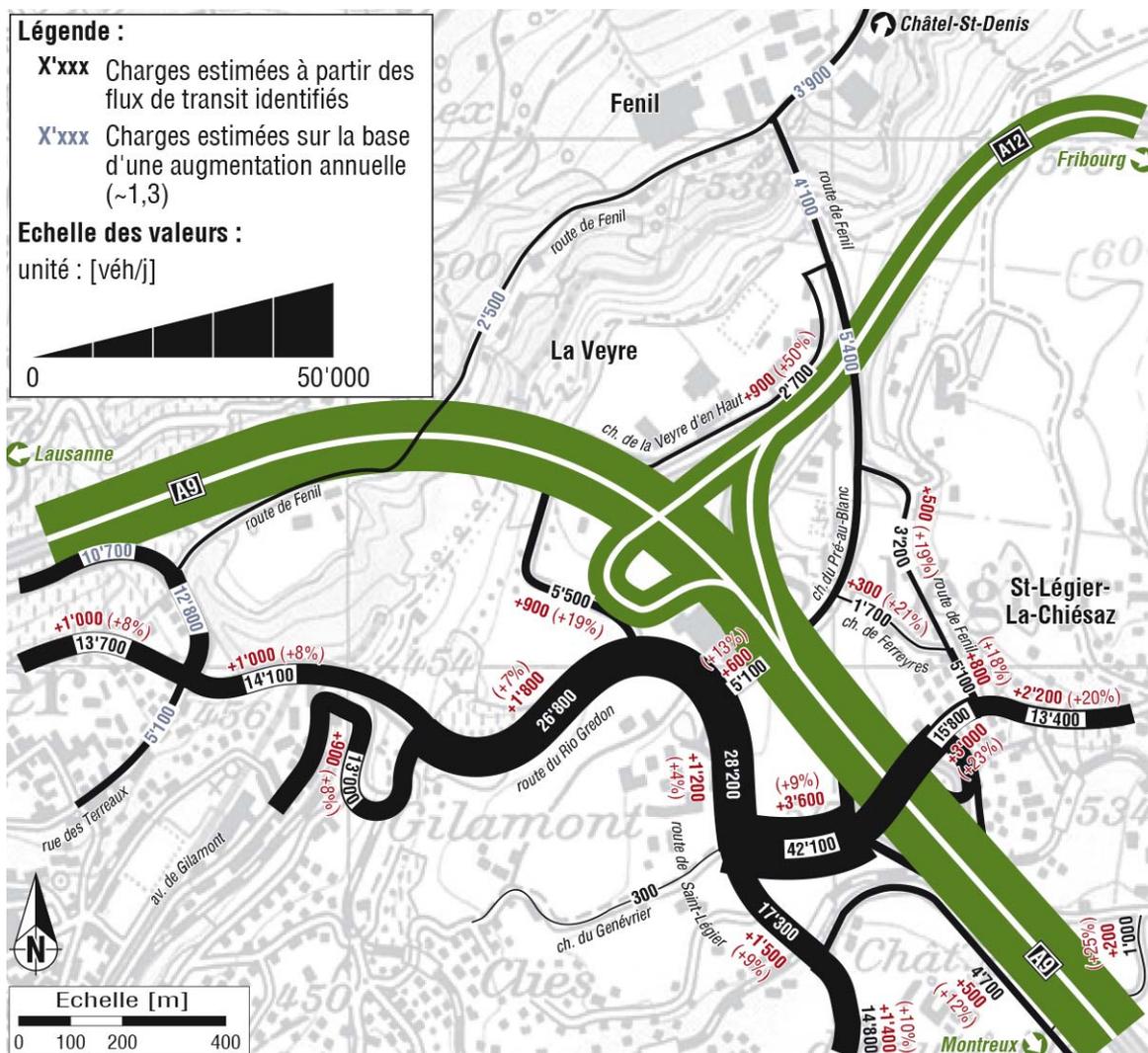


Figure 46 : Plan de charges de trafic TJM à l'horizon 2030 – Avec report modal, réseau actuel

Avec les reports modaux estimés, l'analyse des capacités utilisées des carrefours durant les heures de pointe du matin et du soir de la variante volontariste met en évidence que le réseau routier actuel est suffisant pour écouler ces charges de trafic. L'évolution du trafic serait en effet limitée à maximum +10%.

L'analyse du fonctionnement du réseau routier tient compte de l'ensemble des développements urbanistiques projetés dans l'agglomération et également des effets des mesures volontaristes recommandées en termes de mobilité. Pour le secteur de La Veyre – Fenil, cela représente environ 6'000 à environ 7'500 véhicules supplémentaires générés par jour, soit environ 2.5 déplacements en véhicules privés par jour par habitants ou emploi. Cette valeur se situe dans la moyenne basse de la génération de trafic motorisé pour un quartier en Suisse romande et correspond ainsi à une génération de trafic automobile maîtrisée pour un secteur proche d'une jonction autoroutière.

6.2 Synthèse des mesures d'aménagement (urbanisme) recommandées

L'objectif principal de cette étude est de vérifier le potentiel d'urbanisation réel du secteur « La Veyre – Fenil » afin d'approfondir les résultats annoncés dans le projet d'agglomération RIVELAC.

La vérification du potentiel d'urbanisation s'est ainsi appuyée sur deux échelles de réflexion. D'une part, les propositions morphologiques du bâti ont permis de tester la capacité d'accueil des sous-secteurs, selon le type d'implantation et de programme (logements, activités, équipements). D'autre part, l'étude de mobilité à l'échelle de l'agglomération a mis en exergue les conditions d'accessibilité, la qualité du fonctionnement du réseau routier, des transports publics et de la mobilité douce, et de proposer des mesures concrètes pour les optimiser.

Les esquisses illustrant l'urbanisation des sous-secteurs ont été confrontées aux principes généraux et transversaux de mobilité pour arriver à une estimation de densité humaine estimée à environ 2'300 – 2'900 habitants-emplois.

Enfin, les **fiches sectorielles** de synthèse, produites dans ce rapport, reflètent ce double niveau de réflexion. Pour chaque périmètre, les morphologies urbaines résultent de la prise en compte des ressources et des contraintes propres au site. Ces morphologies se composent de bâtiments et d'espaces publics permettant de dialoguer avec les composantes territoriales de la grande échelle. Les secteurs sont reliés par le réseau de mobilité douce. Ils s'appuient sur les transports publics (bus et train) et respectent les mesures d'accessibilité et du stationnement des véhicules individuels.

Les fiches constituent un point de départ à l'usage des autorités locales et des acteurs du développement. Elles décrivent la situation actuelle des périmètres, leur potentiel d'implantation, les coordinations à effectuer entre les planifications proposées et les mesures de mobilité nécessaires au passage à la phase opérationnelle, en vue du développement de ces secteurs.

6.3 Synthèses des mesures de mobilité recommandées

L'objectif principal des mesures liées de mobilité est de favoriser le report modal nécessaire au bon fonctionnement de l'ensemble des réseaux, par l'optimisation du réseau de transports publics (fréquence, vitesse commerciale, stabilité de l'horaire), l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers du réseau de mobilité douce dans la zone d'étude, et la maîtrise du trafic automobile. Les principales mesures d'accompagnement recommandées sont les suivantes :

- en matière de transports publics :
 - optimisation de la ligne ferroviaire MVR (fréquence au quart d'heure et nouveau matériel roulant), avec un éventuel déplacement de la halte Château d'Hauteville;
 - optimisation et prolongement de la ligne de bus urbaine 202;
 - mise en place éventuelle, dans un second temps, d'une nouvelle ligne de bus directe entre St-Légier et La Tour-de-Peilz;
 - mise en place d'une nouvelle ligne de bus directe entre Bulle – La Veyre – Vevey;
- en matière de mobilité douce :
 - développement du réseau de mobilité douce dans le secteur de La Veyre en lien vers Gilamont et St-Légier.

- en matière d'optimisation du réseau routier :
 - réaménagement multimodal de la route de Rio Gredon (voies bus et modification des carrefours);
 - réaménagement multimodal de la route de Châtel-Saint-Denis (voie bus, modification des carrefours et mise en place d'un contrôle d'accès);
 - réalisation d'une nouvelle route de desserte de La Veyre par le secteur En Ferreyres;
- en matière de stationnement et de gestion de la mobilité :
 - mise en œuvre d'une politique de stationnement public volontariste dans les centres urbains;
 - mise en œuvre de règles de dimensionnement pour les développements à venir, en cohérence avec la norme VSS 640 281;
 - mise en œuvre d'un plan de mobilité de site pour le secteur de la Veyre;
 - mise en œuvre de parkings d'échange à proximité de l'autoroute et de la route de Lac.

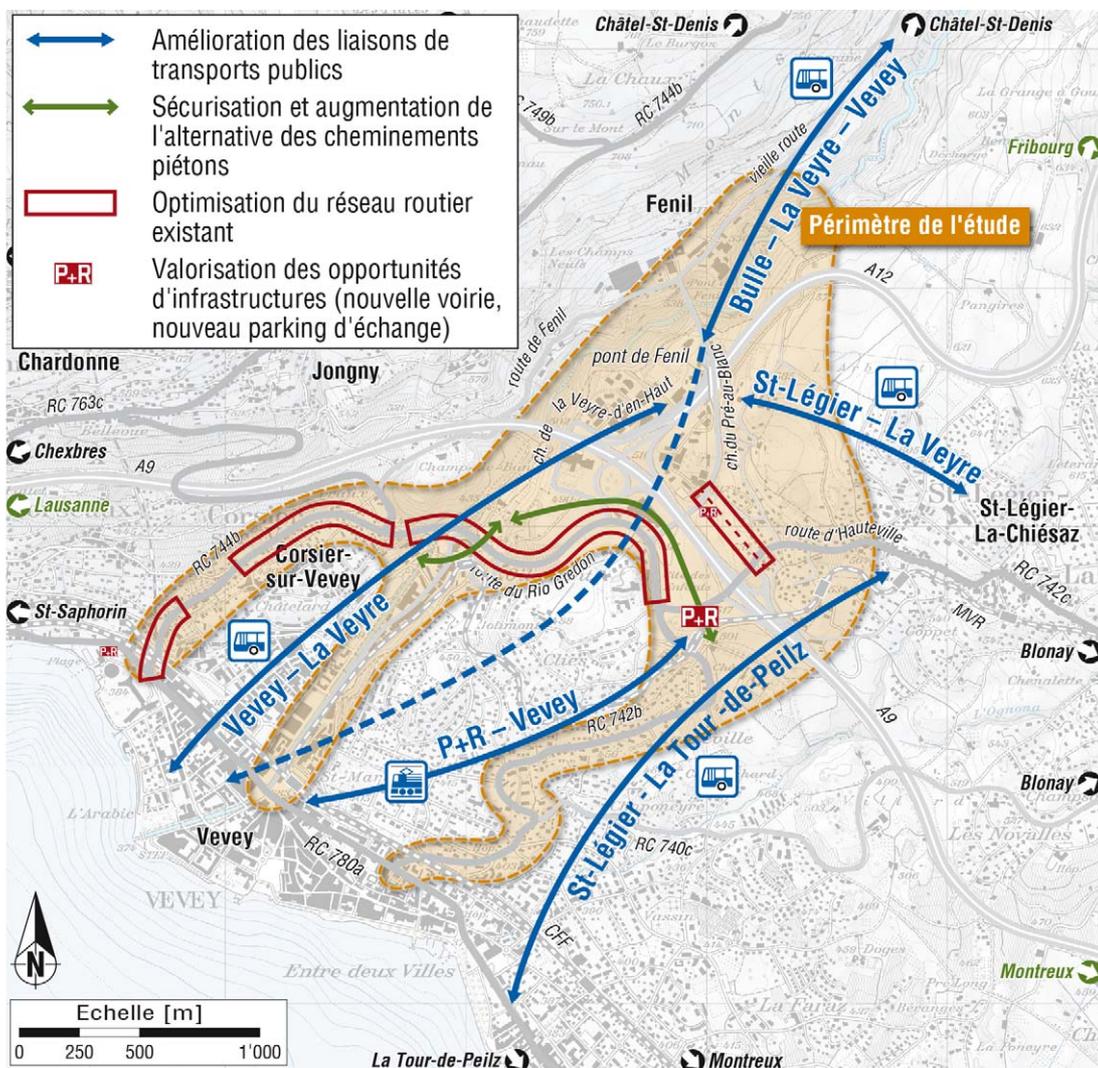


Figure 47 : Synthèse des mesures recommandées en lien avec le développement de La Veyre – Fenil

6.4 Cohérence avec la planification supérieure

Les mesures recommandées par la présente étude s'intègrent dans le cadre des mesures proposées par le projet d'agglomération :

- mesures 41.18, 41.19, 41.27 et 41.29 concernant le réaménagement des axes routiers principaux;
- mesure 12.02 sur l'amélioration de la fréquence du MVR;
- mesures 20.09, 21.04 à 21.08 et 22.02 concernant l'amélioration du réseau de mobilité douce dans le secteur de La Veyre – Fenil et sur le réseau routier principal.

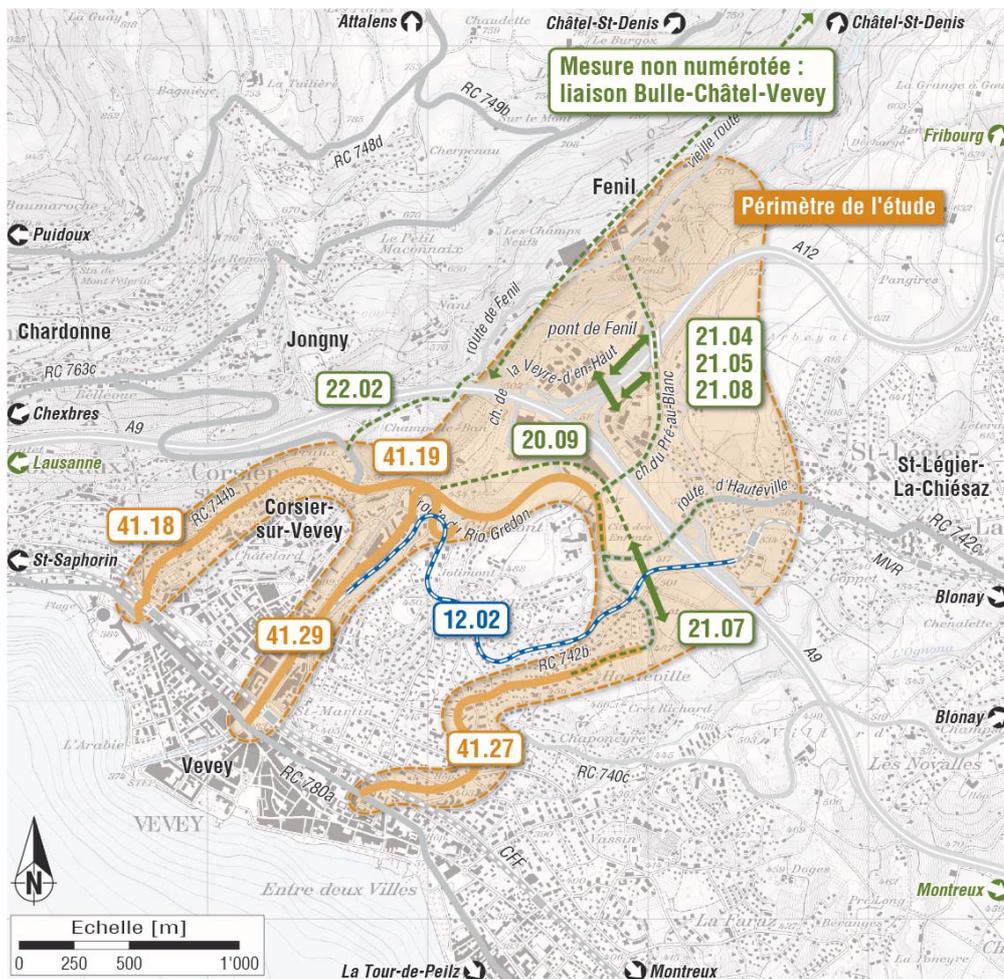


Figure 48 : Mesures proposées par le projet d'agglomération

Il est à relever que les fiches mesures du projet d'agglomération proposent un cadre et énumèrent les enjeux, sans préciser dans le détail les aménagements proposés. Ainsi, **les recommandations d'aménagement et de gestion présentées précédemment permettent d'affiner les mesures du projet d'agglomération, tout en respectant le cadre donné.** Deux mesures complémentaires dépassent toutefois du strict cadre proposé par le projet d'agglomération :

- la nouvelle route de desserte de La Veyre, via En Ferreyres;
- le parking d'échange complémentaire en lien avec la ligne 202 à En Ferreyres.

6.5 Plan de mise en œuvre des mesures d'accompagnement

6.5.1 Généralités

La région de La Veyre – Fenil est l'un des secteurs à enjeux principaux de l'agglomération Rivelac. Son développement est potentiellement conséquent et aura une influence non négligeable sur l'ensemble du fonctionnement des réseaux de mobilité. Des mesures importantes en termes d'infrastructures de mobilité et de gestion des réseaux, notamment de transports publics, sont par conséquent nécessaires.

En raison de son emplacement stratégique, à proximité immédiate de la jonction autoroutière, le développement de La Veyre – Fenil offre des opportunités en termes d'infrastructures pour participer à l'optimisation du fonctionnement du réseau routier dans son ensemble.

A l'horizon 2030, soit avec tous les développements prévus sur les secteurs de La Veyre – Fenil et de manière générale dans l'agglomération Rivelac, il est recommandé de mettre en œuvre toutes les mesures proposées dans le cadre de cette étude. Pour tenir compte du développement par étapes de La Veyre – Fenil et des contraintes budgétaires, organisationnelles, politiques... un plan de mise en œuvre est proposé ici.

La zone d'étude de La Veyre – Fenil peut être divisée en quatre grands secteurs de développements :

- En Fenil, + environ 475 habitants ou emplois;
- Toveires / Veyre – Derrey, + environ 870 habitants ou emplois;
- En Ferreyres, + environ 400 à 600 habitants ou emplois;
- Pré-Blanc, + environ 600 à 1'000 habitants ou emplois.

Les développements de ces différentes poches sont relativement indépendants les uns des autres et peuvent se réaliser dans des horizons très variés. Il convient de noter que l'ordre de ces développements n'est pas particulièrement déterminant pour les aspects de mobilité, notamment les notions de capacités utilisées des carrefours. Toutefois, il est indispensable d'assurer l'accompagnement de ces différents développements urbanistiques par la mise en œuvre des mesures de mobilité permettant le report modal nécessaire au bon fonctionnement des réseaux.

Les fiches du programme d'action en annexe synthétisent les mesures d'aménagement territorial, les mesures de mobilité préalables et les mesures de mobilité sectorielle à mettre en œuvre pour chaque secteur, en précisant les autorités responsables, ainsi que les partenaires à intégrer aux réflexions.

Pour certains secteurs, des centres commerciaux peuvent être envisagés sous conditions. Des recommandations en fonctions des types de centres définis par la stratégie cantonale concernant les infrastructures commerciales à forte fréquentation (ICFF) sont proposées sur les fiches du programme d'action.

Typologie	Alimentaire			Non-alimentaire		
	1. ICFF de proximité	2. Centre commercial de quartier avec supermarché	3. Centre commercial avec hypermarché	4. Enseigne(s) spécialisée(s)	5. Grand marché spécialisé lourd	6. Expo vente (showroom)
Surface	800 -1'500 m ²	1'500 - 3'000 m ² + 2'000 à 5'000 m ² non alimentaire	4'500 - 6'000 m ² + 10'000 à 15'000 m ² non alimentaire	800 -5'000 m ²	jusqu'à 20'000 m ²	jusqu'à 15'000 m ²
Fréquence des achats	Quotidienne	Quotidienne, hebdomadaire	Hebdomadaire, bi-mensuelle	Hebdomadaire, occasionnelle, événementielle	Occasionnelle, événementielle	Occasionnelle, événementielle
Offre commerciale	alimentaire / alimentaire de proximité + services	alimentaire / alimentaire de proximité + services + non alimentaire	alimentaire / alimentaire de proximité + services + non alimentaire	Electro-loisir, bijoux, livres, musique, décoration, maison, mode, sport (textile), grands magasins	Do-it, ameublement à emporter, électroménager, Garden Center, sport	Ameublement exposition, construction, cuisinistes

Tableau 1 : Catégories d'ICFF⁷

⁷ Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation, Etat de Vaud, mars 2012

6.5.2 Principales liaisons des mesures de mobilité entre elles

Ce chapitre a pour objectif de présenter les liaisons entre les différentes mesures de mobilités et d'aménagement du territoire : trois grands groupes de mesures de mobilité directement liées entre elles et/ou aux développements urbanistiques de La Veyre – Fenil existent.

- **la seule mesure d'aménagement qui doit d'être mise en œuvre dès le début du développement du secteur La Veyre – Fenil est le réaménagement de la route de Rio Gredon**, y compris les nouveaux bypass pour les mouvements de tourner-à-droite au carrefour giratoire de la route d'Hauteville. Ce réaménagement est l'élément central du **groupe de mesures Rio Gredon**. Le réaménagement envisagé du chemin des Boulingrins permettra de poursuivre de manière sécurisée ce cheminement routier vers les secteurs Nord-Est de l'agglomération (Blonay) sans pénaliser la route d'Hauteville et St-Légier – La Chiésaz. Le groupe de mesure comprend également :
 - **la mise en œuvre d'un parking d'échange à proximité de la halte MVR** pour laquelle les bypass sont recommandés, afin d'absorber les effets d'hyperpointe liées au remplissage et au vidage du parking et pour permettre l'augmentation générale du trafic automobile, non directement liée aux développements à La Veyre;
 - **l'amélioration de la vitesse commerciale pour la ligne du bus 202** et ainsi l'amélioration de son attractivité qui passe principalement par la construction des voies bus sur la route de Rio Gredon. Il est à noter que de manière générale, l'amélioration de l'offre de transports publics dans le secteur de la Veyre doit toutefois être continue et non directement liées à la mise œuvre d'une mesure d'aménagement particulière ;
 - **la mise en œuvre du cheminement piétonnier est-ouest en lien avec la halte MVR**, à proximité immédiate de la route de Rio Gredon;
 - **l'éventuel déplacement de la halte MVR du château d'Hauteville;**
 - **le développement du secteur Pré-Blanc**, car ce dernier est déterminant pour la construction du parking d'échange et du cheminement piétonnier est-ouest principal, ainsi que pour l'éventuel déplacement de la halte MVR.
- **Groupe de mesures En Ferreyres :**
 - **le développement des parcelles 1830, 1833, 1834 et 1981, secteur En Ferreyres;**
 - **la construction d'une nouvelle route de desserte de La Veyre**, via En Ferreyres;
 - **la mise en œuvre d'un parking d'échange complémentaire** en lien avec la ligne 202;
 - **le prolongement de la ligne du bus 202** vers St-Légier.

Ces mesures sont liées, car la construction de la nouvelle route, nécessaire au prolongement de la ligne 202 vers St-Légier, ne peut être réalisée qu'à la condition que le secteur En Ferreyres se développe. Le parking d'échange pourrait être mis en œuvre sans la nouvelle route, toutefois, son intérêt est maximal avec cette dernière, car dans ce cas, il permettra également de réduire le trafic sur la route d'Hauteville.

- **Groupe de mesures Route de Châtel-Saint-Denis**
 - **les réaménagements des carrefours avec l'avenue Reller et la route des Cerisiers** pour favoriser la circulation des bus dans ce secteur;
 - **la mise en œuvre de voie bus et d'une régulation de contrôle d'accès** sur le tronçon nord de la route et au niveau du carrefour du Délassement;
 - **l'optimisation de la ligne de bus 212**, vers Fenil.

Ces mesures sont liées, car la mise en œuvre d'une régulation de contrôle d'accès est nécessaire au bon fonctionnement du nouveau carrefour proposé sur l'avenue Reller. De plus, ce groupe de mesures apparaît comme indispensable au vu du développement général de l'agglomération, notamment à proximité du centre-ville de Vevey et afin de corriger les mauvais fonctionnements du réseau routier notés dans ce secteur.

- de manière générale le développement du réseau local de mobilité douce est fortement déterminé par les développements urbanistiques à l'échelle de La Veyre – Fenil, car ce réseau traverse les parcelles à urbaniser.

La figure suivante présente une synthèse des principaux liens entre les mesures infrastructurelle et non infrastructurelles entre elles et avec les développements urbanistiques prévus.

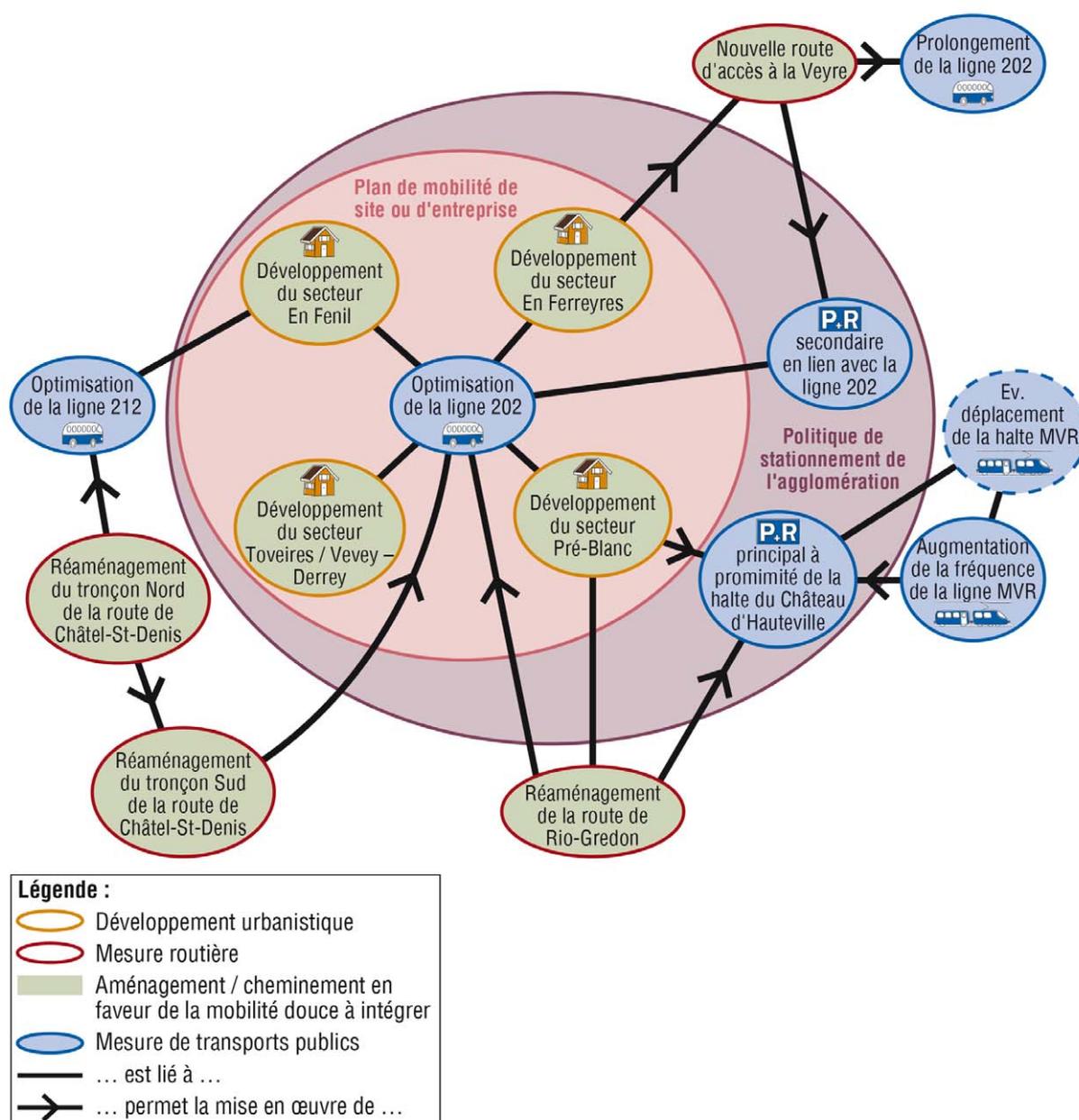


Figure 49 : Principales liaisons entre les différents développements urbanistiques et les mesures de mobilité

6.6 Conclusions finales

L'analyse de l'état futur de référence en matière de mobilité, considérant l'ensemble des développements projetés dans l'agglomération, y compris le développement du secteur de La Veyre – Fenil, a montré que ce dernier est possible en termes d'impacts sur le réseau routier situé à proximité, à condition qu'il soit accompagné par des mesures fortes en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle, afin de garantir le bon fonctionnement du réseau routier.

Les analyses réalisées dans la présente étude valident le fonctionnement général du réseau routier mais n'excluent pas les vérifications à l'échelle locale nécessaires lors de la mise en œuvre des projets de développement pour assurer la gestion des flux de mobilité à l'échelle des carrefours.

La part modale de l'écran de La Veyre doit par exemple passer de 2% de personnes en transports publics actuellement à 15% à l'horizon 2030 (ligne 202) et de 11% de personnes en transports publics à l'écran de St-Légier à 25% à l'horizon 2030. Ces objectifs volontaristes sont toutefois réalistes par rapport aux prévisions de fréquentation des trains et des TP dans le bassin lémanique au même horizon. Ils sont faisables également en regard des mesures d'ores et déjà prévues (MVR) ou pouvant être mises en place.

Les objectifs visent à mettre en œuvre un développement axé sur la qualité et garantissant en parallèle un fonctionnement à terme, même avec un renforcement important de la population et des emplois. Pour y parvenir, il est nécessaire de :

- placer des équipements importants pour l'agglomération sur les quelques parcelles stratégiquement placées dans le secteur (autour de la halte du Château-d'Hauteville ou au Pré-Blanc, par exemple);
- assimiler le fait que le développement de ces secteurs stratégiques ne conduira pas à un collapse général dans le secteur, mais qu'ils participeront, au contraire, à la résolution des problèmes constatés aujourd'hui; ils sont donc, dans un sens, une pièce maîtresse du succès futur;
- comprendre que l'accessibilité de demain sera tout aussi bonne, voire meilleure que celle d'aujourd'hui et qu'ainsi, l'attractivité économique ou en termes de qualité de vie de ces secteurs de l'agglomération sera garantie;
- saisir que la maîtrise du trafic routier est la clé de la réussite de toute la planification et que cette maîtrise passe par des mesures infrastructurelles (calibrage du réseau routier, contrôles d'accès, etc.), mais également par des mesures non-infrastructurelles (politique de stationnement, plan de mobilité de site, etc.);

- saisir que ce n'est que dans le cas où cette maîtrise du trafic sera garantie que les transports publics sur route pourront être efficaces, attractifs et efficaces (des TP englués dans les bouchons coûtent nettement plus cher en termes d'exploitation);
- saisir que les mesures à mettre en œuvre possèdent un pan qualitatif fondamental, tant en termes de paysage, que de qualité des espaces publics. C'est en effet grâce à la mutation de ces espaces aujourd'hui entièrement dévolus à la voiture que les déplacements de proximité et de rabattement sur les axes de TP pourront s'effectuer à pied ou à vélo, confortablement et en toute sécurité.

Toutes ces mesures sont liées, il appartient aux autorités de coordonner les projets d'urbanisation et la réalisation des mesures infrastructurelles et de gestion de la mobilité recommandées de manière à garantir des conditions favorable et une cohérence globale pour le développement à l'échelle de La Veyre – Fenil.

Pour le groupement pluridisciplinaire
Transitec-RR&A-F&Z

S. Guillaume-Gentil
Directeur

J. Maret
Ingénieur d'étude

Lausanne, le 30 janvier 2014

MESURES AT

1. PPA LES TOVEIRES: 1.35 ha

- PPA en cours
- Intégrer ou non le secteur du coteau dans la planification en cours selon décision de la Commune de Vevey
- Développement potentiel: Habitat | ICFF à exclure
+ 270 habitants
13'500 m²

2. LA VEYRE DERREY: 5.14 ha

- zone villa en force (PGA), projet modif. en cours; Elaborer un PPA La Veyre Derrey
- Développement potentiel: Mixité Habitat / Activité
ICFF à exclure
+600 habitants/emplois
- Variante 1 hab.: 24'000 m² / act.: 6'000 m²
- Variante 2 hab.: 18'000 m² / act.: 12'000 m²
- Génération de trafic indicative:
~ 2'200 véh/jour
- Autorités: (1) Commune de Vevey | (2) Commune de St-Légier-La Chiésaz
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP

MESURES DE MOBILITÉ PRÉALABLES

- Élaborer des projets de réaménagement pour la route de Châtel-St-Denis
 - Secteur Sud (cf. p.64)
 - Délassement - viaduc de Gilamont (cf. p.68)
- Élaborer des projets de réaménagement pour la route Rio-Gredon
 - Tronçon Ouest (voies bus, cf. p.62)
- Optimiser la ligne de bus 202 (cf. p.52)

- Autorités: Communes de Vevey; St-Légier-La Chiésaz; Corsier et Corseaux
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SM - SR | VMCV

MESURES DE MOBILITÉ SECTORIELLES

- Mettre en oeuvre le cheminement piétonnier principal
 - Tronçon Toveires (cf. p.54)
- Réaliser le cheminement piétonnier de liaison vers Gilamont (cf. p.54)
- Coordonner les planifications entre les secteurs 1 - 2 Veyre Derrey et 3 Pré-Blanc - Milavy (cf. p.54) pour réaliser le cheminement piétonnier reliant les deux haltes (Gilamont / Hauteville)
- Planifier et mettre en oeuvre une politique de stationnement cohérente pour les développements privés et l'offre de stationnement publiques (cf. p.57).
- Recommander et favoriser la mise en place de plans de mobilité d'entreprise (cf. p.59)

- Autorités: Communes de Vevey et de St-Légier-La Chiésaz
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP - SM | MVR si intervention sur la (les) halte(s)

1-2 | Vevey / St.Légier-La Chiésaz | La Veyre Derrey
6.49 ha

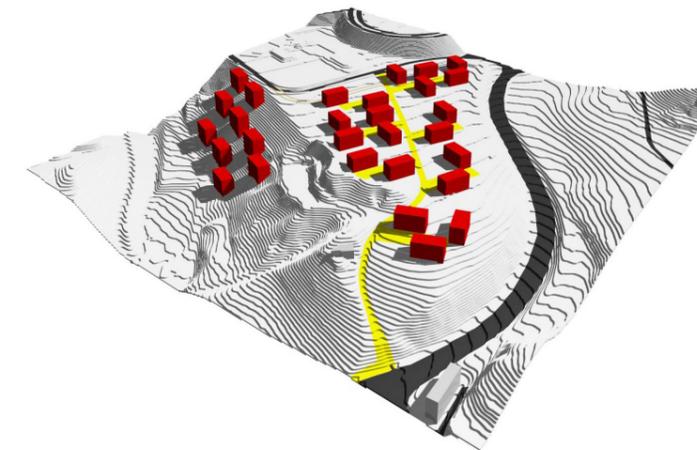
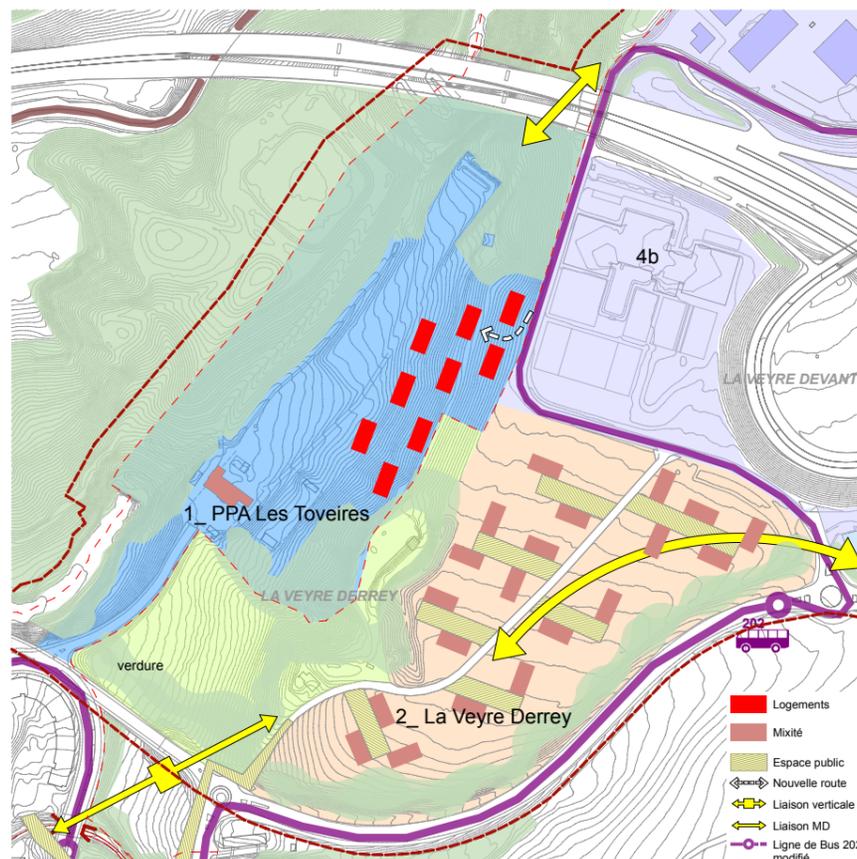


Illustration axonométrique du potentiel de développement



MESURES AT

3. PPA AU PRÉ-BLANC: 7.4 ha

- PPA en force, pas de projet en cours; Réviser le PPA Au Pré-Blanc
- La notion d'espace public doit être traitée dans le cadre du futur PPA Au Pré-Blanc
- Développement potentiel: Mixité Activité / Équipements
ICFF cat 5-6 envisageable
ICFF cat 1-4 à exclure
+600 /1'000 emplois
- Variante 1 act.: 45'000 m² /équ.: 18'000 m²
P+R: 14'700 m²
- Variante 2 sport.: 25'600 m² / cult.: 29'400 m²
P+R: 14'700 m²
- Variante 3 act.: 50'000 m² / P+R: 14'700 m²
- Génération de trafic indicative:
~1'500 - 2'500 véh/jour

ICFF:

ICFF de proximité (cat.1); Centre commercial de quartier avec supermarché (cat.2); Centre commercial avec hypermarché (cat.3); Enseigne(s) spécialisée(s) (cat.4); Grand marché spécialisé lourd (cat.5); Expo (showroom) (cat.6) (cf. p. 74-75)

- Autorités: Commune de St-Légier-La Chiésaz
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP

MESURES DE MOBILITÉ PRÉALABLES

- Élaborer des projets de réaménagement pour la route de Châtel-St-Denis
 - Secteur Sud (cf. p.64)
 - Délassement - viaduc de Gilmont (cf. p.68)
- Élaborer des projets de réaménagement pour la route Rio-Gredon
 - Tronçon Ouest (voies bus, cf. p.62)
- Optimiser la ligne de bus 202 (cf. p.52)

- Autorités: Communes St-Légier-La Chiésaz; Vevey; Corsier et Corseaux
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SM - SR | VMCV

MESURES DE MOBILITÉ SECTORIELLES

- Elaborer des projets de réaménagement pour la route de Rio-Gredon
 - Tronçon Est (bandes cyclables et bypass du carrefour d'Hauteville, cf. p.62)
- Evaluer la faisabilité d'un éventuel déplacement de la halte du Château d'Hauteville (cf. p.54)
- Mettre en oeuvre le cheminement piétonnier principal - Tronçon Pré-Blanc (cf. p.54)
- Coordonner les planifications entre les secteurs 1 - 2 Veyre Derrey et 3 Pré-Blanc - Milavy (cf. p.54) pour réaliser le cheminement piétonnier reliant les deux haltes (Gilmont / Hauteville)
- Prendre en compte la construction d'un parking d'échange (~ 500 places) dans le cadre du développement des parcelles (cf. p.50). Coordonner les planifications des parkings d'échange entre les secteurs 3 Pré-Blanc et 8 En Ferreyre.
- Planifier et mettre en oeuvre une politique de stationnement cohérente pour les développements privés et l'offre de stationnement publiques (cf. p.57).
- Recommander et favoriser la mise en place de plans de mobilité d'entreprise (cf. p.59)

- Autorités: Communes St-Légier-La Chiésaz et de Vevey
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP - SM | MVR si intervention sur la (les) halte(s)

3 | St.Légier-La Chiésaz | Au Pré-Blanc / En Milavy
7.4 ha

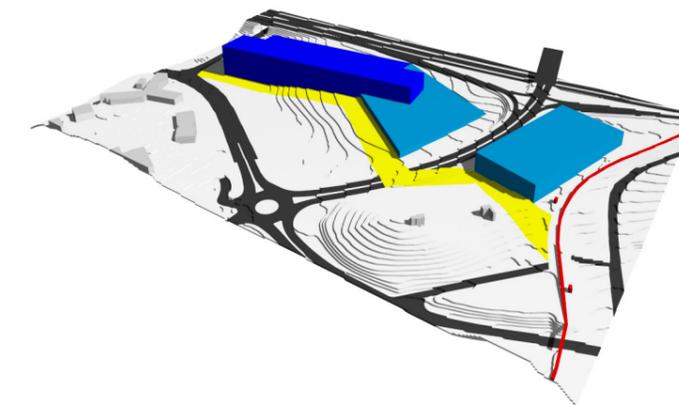
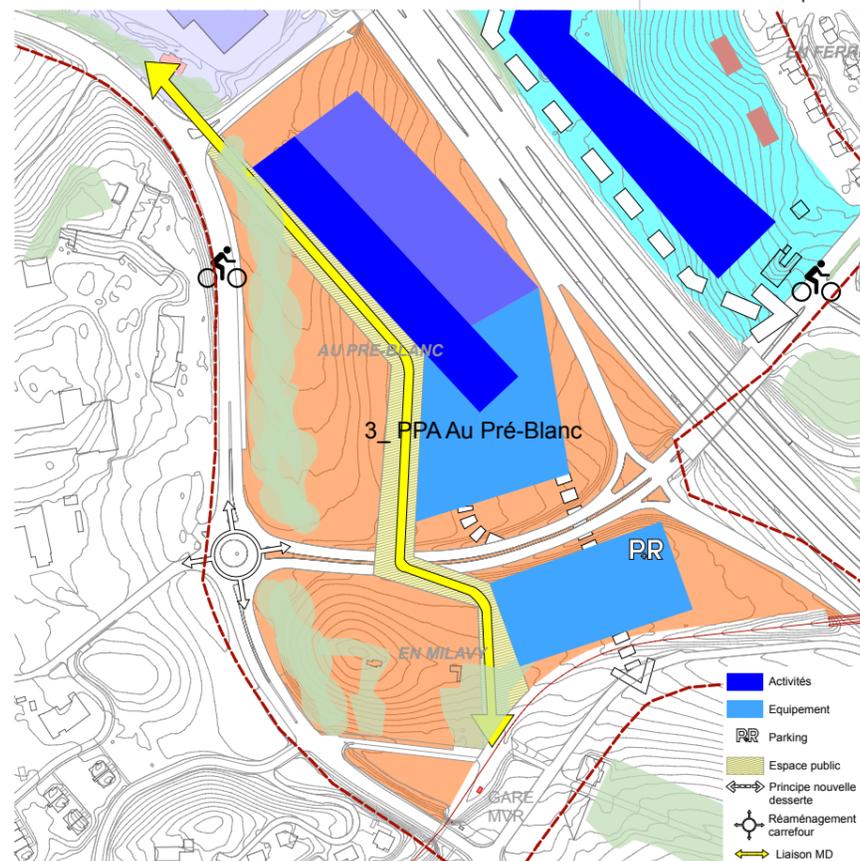


Illustration axonométrique du potentiel de développement



MESURES AT

5. PPA CHAMPS-NEUFS: 8.2 ha

- Z.I. en force; Modifier / Adapter le PPA Champs-Neufs
- Développement potentiel: Activité | ICFF à exclure
 + 160 emplois
 8'000 m²

6. PPA COTES DE FENIL: 3.6 ha

- Z. inter. en force; Modifier / Adapter le PPA Côtes de Fenil
- Développement potentiel: Mixité Habitat / Activité
 ICFF à exclure
 +240 habitants/emplois
 hab.: 9'000 m² / act.: 3'000 m²

7. Z.I EN FENIL: 2.9 ha

- Z.I en force; pas de projet en cours
- Développement potentiel: Activité | ICFF à exclure
 + 75 emplois
 3'768 m²

- Génération de trafic indicative:
 ~1'200 véh/jour

- Autorités: Commune de Corsier
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP

MESURES DE MOBILITÉ PRÉALABLES

- Élaborer des projets de réaménagement pour la route de Châtel-St-Denis
 - Secteur Sud (cf. p.64)
 - Délassement - viaduc de Gilamont (cf. p.68)
- Optimiser la ligne de bus 212 (cf. p.52)

- Autorités: Communes de Corsier et de Vevey
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SM - SR | VMCV

MESURES DE MOBILITÉ SECTORIELLES

- Élaborer un projet d'aménagement de cheminements cyclables sécurisés (cf. p.54)
- Planifier et mettre en oeuvre une politique de stationnement cohérente pour les développements privés et l'offre de stationnement publique (cf. p.57).
- Recommander et favoriser la mise en place de plans de mobilité d'entreprise (cf. p.59)

- Autorités: Communes de Corsier et de Vevey
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SM

5-6-7 | Corsier / En Fenil / Fenil d'Orient
 14.7 ha

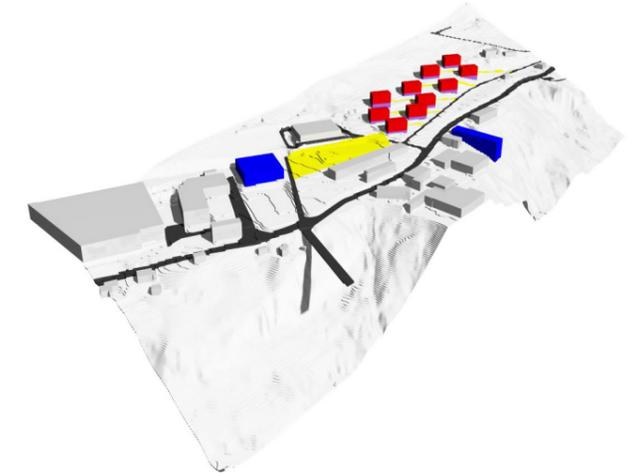
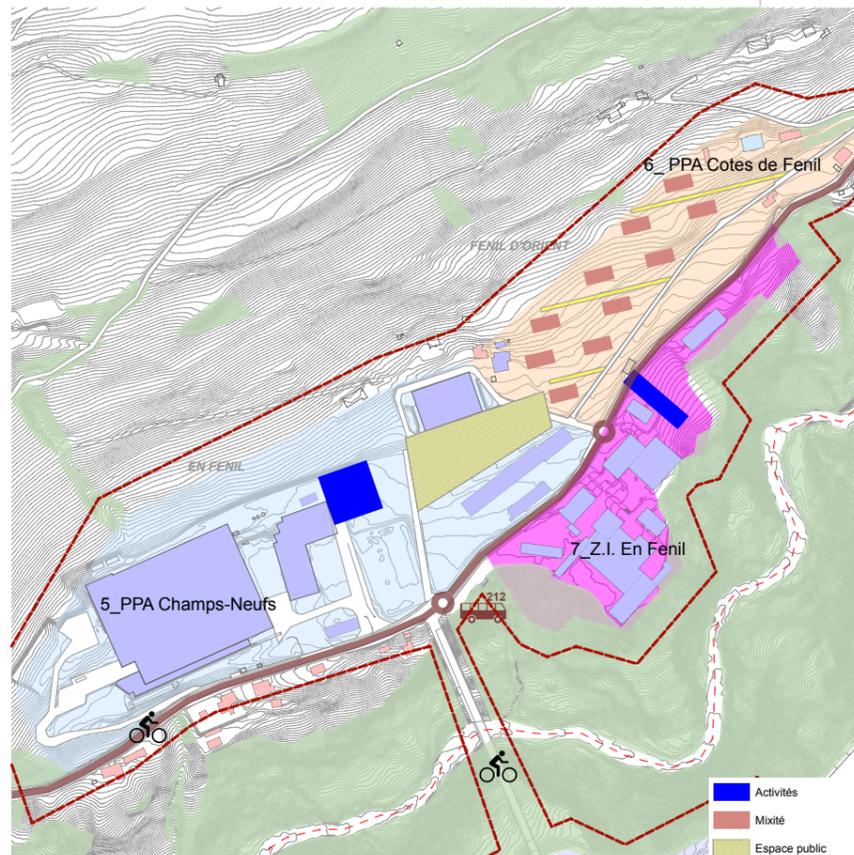


Illustration axonométrique du potentiel de développement



MESURES AT

8. PPA EN FERREYRE: 4.3 ha

- Zone interm. en force, pas de projet en cours; Élaborer un PQ
- Prendre en compte la réalisation d'une nouvelle desserte de La Veyre (cf. p. 56)
- Développement potentiel: Mixité Habitat / Activité
 ICFF cat 5-6 envisageable
 ICFF cat 1-4 à exclure
 +400 / 600 habitants/emplois
- Variante 1 hab.: 2'700 m² / act.: 20'300 m²
 P+B: 4'000 m²
- Variante 2 act.: 23'000 m² / P+B: 4'000 m²
- Génération de trafic indicative:
 ~ 1'000 - 1'500 véh/jour

ICFF:
 ICFF de proximité (cat.1); Centre commercial de quartier avec supermarché (cat.2); Centre commercial avec hypermarché (cat.3); Enseigne(s) spécialisée(s) (cat.4); Grand marché spécialisé lourd (cat.5); Expo (showroom) (cat.6) (cf. p. 74-75)

- Autorités: Commune de St-Légier-La Chiésaz
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP

MESURES DE MOBILITÉ PRÉALABLES

- Élaborer des projets de réaménagement pour la route de Châtel-St-Denis
 - Secteur Sud (cf. p.64)
 - Délassement - viaduc de Gilmont (cf. p 68)
- Élaborer des projets de réaménagement pour la route Rio-Gredon
 - Tronçon Ouest (voies bus, cf. p.62)
- Optimiser la ligne de bus 202 (cf. p.52)

- Autorités: Communes St-Légier-La Chiésaz; Vevey; Corsier et Corseaux
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SM - SR | VMCV

MESURES DE MOBILITÉ SECTORIELLES

- Prendre en compte la réalisation d'une nouvelle desserte de La Veyre (cf. p.56) et d'un parking d'échange (~ 200 places, cf. p.59) dans le cadre du développement des parcelles
- Planifier le prolongement de la ligne de bus 202 vers St-Légier-La-Chiésaz (cf. p.52)
- Mettre en oeuvre le cheminement piétonnier principal
 - Tronçon Pré-Blanc (cf. p.55)
- Coordonner les planifications des parkings d'échange entre les secteurs 3 Pré-Blanc et 8 En Ferreyre.
- Planifier et mettre en oeuvre une politique de stationnement privés et l'offre de stationnement publique (cf. p.57).
- Recommander et favoriser la mise en place de plans de mobilité d'entreprise (cf. p.59)

- Autorités: Communes St-Légier-La Chiésaz
- Partenaires: CORAT Riviera | Canton Vaud - SDT - AC - GOP - SM

8 | St.Légier-La Chiésaz | En Ferreyre
 4.3 ha

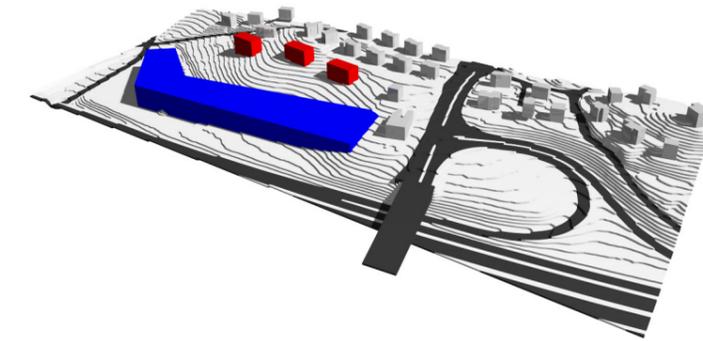


Illustration axonométrique du potentiel de développement

