

**CORAT – STATIONNEMENT RIVIERA – PRE-ETUDE
ETAT DES LIEUX ET STRATEGIE GLOBALE
NOTE DE SYNTHESE**

JUILLET 2018

SOMMAIRE

1	OBJET DU MANDAT	3
2	DEMARCHE	3
3	PERIMETRE D’ETUDE ET STRUCTURE DU TERRITOIRE	3
3.1	Composantes du périmètres d’étude	3
3.2	Structure des transports sur le territoire	4
4	ETAT DES LIEUX SUR LE STATIONNEMENT	4
4.1	Politique de stationnement	4
4.2	Inventaire des places de stationnement	5
4.3	Résumé des entretiens avec les communes	6
5	PROBLEMATIQUES RELEVÉES	6
5.1	Communes centres	7
5.2	Communes péri-urbaines	7
5.3	Stationnement des pendulaires	7
5.4	Synthèse	8
6	CONCEPT DE STATIONNEMENT	8
6.1	Offre pour les clients et visiteurs des activités	8
6.2	Offre pour les habitants	9
6.3	Offre pour les employés	9
6.4	Mesures et besoins connexes	9
7	STRATEGIE PARKINGS D’ECHANGE	10
7.1	Détermination des emplacements stratégiques sur la Riviera	11
7.2	Détermination des emplacements stratégiques hors Riviera	11
8	COORDINATION AVEC LA STRATEGIE DE VEVEY	12
9	THEMES A APPROFONDIR	12
9.1	Etude sur les déplacements au sein de la Riviera	12
9.2	Analyse des besoins quantitatifs en P+R et de leur localisation	13
9.3	Besoins en stationnement lors de manifestations	13

Suivi de dossier

<i>Date</i>	<i>Auteur</i>	<i>Motif de la modification</i>
27.11.2017	team+, GP	Note version 1
26.02.2018	team+, ChJ	Relecture et compléments
30.03.2018	team+, ChJ	Corrections mineures après relecture du SAI
15.05.2018	team+, ChJ	Corrections mineures, mise à jour décompte places Corseaux
27.07.2018	team+, ChJ	Modification des valeurs de Chardonne

1 OBJET DU MANDAT

Le bureau team+ assure le suivi et la coordination des projets de mobilité dans le périmètre des dix communes de La Riviera. Ces communes travaillent depuis plusieurs années de manière concertée pour traiter les sujets portant sur l'ensemble de leurs territoires. Ainsi en 2014, l'accessibilité de l'ouest de l'agglomération a fait l'objet d'une étude particulière et, en 2015 et 2016, les problématiques de l'amélioration des transports publics et le réaménagement de la RC780 ont été traitées. En 2017, la CORAT a décidé de s'attaquer à un autre thème identifié comme problématique par les communes, soit celui du stationnement. Une pré-étude a donc été confiée à team+ afin d'établir un état des lieux et des lignes directrices d'une politique intercommunale.

Ce mandat a donc pour but de regrouper les différentes informations concernant les politiques de stationnement, leurs suivis, ainsi que les différentes déficiences constatées ou à venir. Ces données permettent ensuite de faire une synthèse des problèmes rencontrés par les communes et d'esquisser une stratégie globale de stationnement permettant à chaque commune de résoudre ses problématiques locales dans une politique globale. Différents moyens ou outils pour arriver à résoudre ces problèmes sont succinctement explicités, de même que les démarches à entreprendre pour poursuivre l'élaboration de cette politique commune de stationnement.

2 DEMARCHE

Pour tenir compte du particularisme des communes, la compréhension des enjeux territoriaux au niveau du stationnement s'est appuyée sur un diagnostic de chaque commune permettant une prise de connaissance des différents documents et règlements disponibles, ainsi qu'une appropriation du territoire. Suite à cela, une démarche d'entretiens avec les responsables de chaque commune a permis de compléter le diagnostic par une explication fine des enjeux et des problématiques.

Des présentations à la CORAT tout au long de la démarche ont alimenté l'étude et accompagné la réflexion sur le stationnement.

En fin d'étude, une confrontation des enjeux et des lignes directrices définies avec les résultats des réflexions faites dans le cadre de l'élaboration de la politique de stationnement de la Ville de Vevey a permis de vérifier la cohérence des problématiques posées et des mesures préconisées.

3 PERIMETRE D'ETUDE ET STRUCTURE DU TERRITOIRE

3.1 Composantes du périmètres d'étude

Les communes concernées par l'étude sont les communes de Blonay, Chardonne, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Jongny, Montreux, Saint-Légier-la Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Vevey et Veytaux.

La structure spatiale du territoire d'étude est composée d'une partie très urbanisée le long du lac. Ceci s'explique par un faible relief topographique. Des communes comme Montreux, Veytaux ou Blonay, connaissent un relief plus accidenté dans la partie amont du périmètre de leur territoire, dans laquelle il y a peu d'infrastructures et d'habitations. Les deux villes principales, Montreux et Vevey, constituent les deux plus importants générateurs de déplacements. Cette structure spatiale entre lac et montagne confère au périmètre d'étude une particularité au niveau de l'organisation du tissu bâti, des entreprises et des infrastructures de transport. La majorité des grandes entreprises sont ou seront majoritairement implantées à Vevey et dans le secteur de la Veyre-Fenil (sur les communes St-Légier-La Chiésaz et Corsier-sur-Vevey), proche de la sortie autoroutière de la Veyre. Les autres communes connaissent une multitude de petites et moyennes entreprises composant un tissu social et économique important.

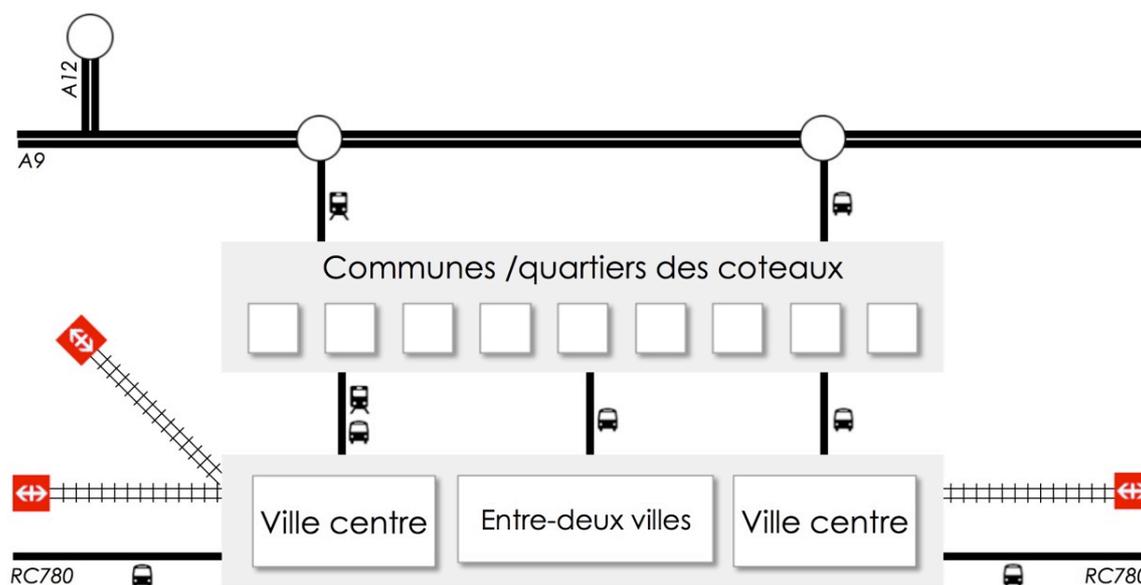
3.2 Structure des transports sur le territoire

L'organisation des infrastructures de transports sur la Riviera s'est structurée selon les particularités spatiales. Parallèles aux rives du lac, la ligne de chemin de fer traverse les communes du bord du lac, tout comme la route cantonale (RC 780a) sur laquelle circule la ligne principale de bus.

Au niveau supérieur, les autoroutes A9 et A12 offrent une connexion avec le reste de la Suisse, par le biais de deux jonctions, La Veyre en dessus de Vevey et Chailly en dessus de Montreux.

Perpendiculairement, des routes principales relient ces jonctions aux villes centres. Des lignes de bus secondaires assurent également certaines liaisons perpendiculaires. Côté Ouest, une ligne MVR relie Blonay à Vevey et une ligne CFF relie Puidoux-Chexbres à Vevey. A noter également la liaison de funiculaire qui relie Le Mont-Pélerin à Vevey, via Chardonne. Côté Est, deux lignes de trains connectent Montreux aux Avants, respectivement à Caux/Glion et les Rochers de Naye. A noter également la liaison de funiculaire qui relie Territet à Glion.

Cette structure influence évidemment fortement les déplacements avec des mouvements essentiellement perpendiculaires ou concentrés sur le littoral.



Structure du réseau des transports dans la Riviera

4 ETAT DES LIEUX SUR LE STATIONNEMENT

Relevés comme une problématique par les communes, les régimes de stationnement et le nombre de places disponibles sur la Riviera sont très hétérogènes. L'état des lieux permet de faire un résumé sommaire des informations trouvées pour les différentes communes.

4.1 Politique de stationnement

La politique de stationnement est directement édictée par la Municipalité sur l'ensemble de son territoire communal. Si certaines communes traitent avec un chapitre spécifique le régime de stationnement dans leur règlement communal, les autres communes sont dépourvues de règlement communal. Ces dernières sont donc soumises par défauts au Règlement Général de Police de l'association de communes Sécurité Riviera (RGPi). Le RGPi indique à l'article 73 que « Sauf réglementation spéciale, les véhicules ne doivent pas stationner plus de 7 jours consécutifs sur les places de parc ou les voies publiques ».

Le tableau ci-dessous permet de lister les communes qui ont traité spécifiquement la problématique du stationnement.

Commune	Traité spécifiquement dans la commune	RGPi uniquement
Blonay	<input checked="" type="checkbox"/>	
Chardonne		<input checked="" type="checkbox"/>
Corseaux	<input checked="" type="checkbox"/>	
Corsier-sur-Vevey	<input checked="" type="checkbox"/>	
Jongny		<input checked="" type="checkbox"/>
Montreux	<input checked="" type="checkbox"/>	
Saint-Légier-la Chiésaz	<input checked="" type="checkbox"/>	
La Tour-de-Peilz	<input checked="" type="checkbox"/>	
Vevey	<input checked="" type="checkbox"/>	
Veytaux		<input checked="" type="checkbox"/>

Seul trois communes n'ont pas spécifiquement énoncé un règlement sur le stationnement qui n'y est que partiellement réglementé. Cependant, la problématique du stationnement est tout de même surveillée et étudiée.

4.2 Inventaire des places de stationnement

L'inventaire du nombre de places de stationnement sur l'ensemble d'une commune donne un aperçu des disparités de stationnement sur son territoire. Cet inventaire, bien qu'approximatif, apporte une image sur les places réglementées et les places libres. Les places en ouvrage sont gérées pour la plupart du temps par des sociétés privées.

Commune	Nombre de places total	Places limitées gratuites	Places limitées payantes	Places illimitées gratuites	Places illimitées payantes	Places privées à usage public
Blonay	572	310	156	14	-	92
Chardonne	214	73	-	141	-	-
Corseaux	350	308	42	-	-	-
Corsier-sur-Vevey	374	174	-	-	-	200
Jongny	100	-	-	-	-	-
Montreux	5'537	1'465	993	572	1'254	1'253
Saint-Légier-la Chiésaz	607	103	411	23	-	70
La Tour-de-Peilz	1'398	803	594	1	-	-
Vevey	4'352	1'785	1'284	-	-	1'283
Veytaux	273	136	-	137	-	-
Totaux	13'777	5'157	3'480	888	1'254	2'898

Ce recensement permet de remarquer les disparités entre les communes de la Riviera et les différentes possibilités de stationnement. La plus grande proportion de places de stationnement se trouve logiquement dans les villes du littoral. Peu de communes ont encore des places gratuites illimitées. La limite de durée peut varier, selon les places, de 30 minutes à 15h.

4.3 Résumé des entretiens avec les communes

Les entretiens avec les responsables des communes ont permis de mettre en évidence les problématiques rencontrées réellement sur le terrain, les projets en cours et les inquiétudes à propos du stationnement. Ces rencontres sont résumées sous forme de fiches d'entretien en annexe de ce rapport. Ces fiches sont structurées de la même manière pour chaque commune permettant de comparer les informations reçues.

De manière générale, les centres urbains connaissent des problèmes de stationnement plus importants que les autres communes. Il apparaît que la disparité des régimes de limitation de durée et de prix crée des attitudes non-désirées au regard de la logique adoptée par la commune pour le stationnement. Ces dysfonctionnements sont de plusieurs natures, comme le dépassement du temps de parcage autorisé, le stationnement hors case ou encore la monopolisation des places par un type unique d'usagers. Pour les communes hors centres urbains qui ne disposent pas d'une présence policière suffisante, le contrôle apparaît comme le point faible.

Le problème du stationnement de longue durée par les pendulaires est plus préoccupant dans les régions proches des centres et/ou avec des transports publics permettant de rejoindre ces centres facilement. Certaines communes, conscientes de cette problématique, ont mis en place des mesures de limitation dans le temps des places de parc concernées. D'autres ont offert des possibilités de stationnement aux points d'échange avec les transports publics. Cette offre destinée aux pendulaires à un prix correct a été délaissée pour une autre solution dans certains cas. Ces exemples mettent en évidence la problématique du report du stationnement longue durée entre les espaces de stationnement, en fonction du régime appliqué.

Du côté de Montreux, la problématique principale relevée est évidemment la gestion du stationnement durant les grandes manifestations (Montreux Jazz et marché de Noël en particulier). Le stationnement aux alentours du Château de Chillon est également mentionné comme insuffisant et mal organisé. L'ouverture prochaine du Fort aux visiteurs pourrait renforcer le problème.

Un aspect, souvent négligé dans la planification, est le stationnement de véhicules spéciaux à but commercial. Les communes aux abords des sorties autoroutières mentionnent la présence de stationnement de cars, camions et remorques de livraison. Ces véhicules sont stationnés souvent hors case et pendant une durée assez longue. Le secteur industriel de la Veyre, le musée Chaplin ou la difficulté d'atteindre les villages et les centres avec un camion équipé d'une remorque, sont cités comme facteurs occasionnant ce stationnement non souhaité.

Globalement, les communes connaissant des difficultés de stationnement sont en train d'étudier les possibilités d'y remédier. Pour exemple, la commune de Vevey a mené une étude globale sur le stationnement et la commune de Corseaux est en train d'édicter un règlement permettant de donner un cadre précis en matière de gestion du stationnement sur l'ensemble de son territoire.

5 PROBLEMATIQUES RELEVÉES

Les problématiques relevées peuvent être catégorisées selon la situation géographique de la commune et selon son tissu social et économique. Les communes des coteaux connaissent des problématiques axées sur leurs habitants, alors que les communes proches des centres sont plus concernées par des problématiques de stationnement des pendulaires.

5.1 Communes centres

Les communes centres se sont dotées depuis plusieurs années d'une politique de stationnement. Toutefois, des ajustements sont continuellement nécessaires pour atteindre les buts visés et résoudre les problèmes rencontrés.

La rotation souhaitée sur certaines places sur voirie n'est pas assez importante. Les commerçants et services connaissent des problèmes pour assurer des places pour leurs clients à proximité de leurs activités.

Les places de stationnement manquent en voirie à certaines périodes, comme la nuit ou lors de manifestations. Néanmoins, des places en ouvrage sont disponibles, bien que souvent inaccessibles dans ces périodes-là.

Les immeubles construits dans le passé ont peu ou aucune place de stationnement à disposition pour les habitants. Certaines places destinées aux habitants sont louées à des pendulaires. La politique de macarons pour les zones d'habitation ne suffit pas à couvrir la demande et les places disponibles manquent.

Ces problématiques révèlent un besoin de redistribution des places de stationnement disponibles. Le nombre de cases disponibles semble adéquat pour le stationnement de courte durée, mais ces cases sont utilisées à mauvais escient. De plus, les pendulaires manquent de parkings qui leur sont dédiés, les poussant à utiliser des places sur voirie ou en ouvrage, provoquant des carences pour les autres usagers.

5.2 Communes péri-urbaines

Les communes péri-urbaines se trouvant sur les coteaux sont confrontées à des problématiques liées à une mauvaise utilisation de l'espace public, due au manque de places libres proches des habitations ou des entreprises. Les contrôles trop sporadiques ne sont pas dissuasifs dans ces communes.

Les centres historiques, comme le village de Chardonne, manquent de place pour accueillir les véhicules des habitants le soir et le week-end. La voirie exiguë ne permet pas toujours d'offrir de nouveaux espaces de stationnement. La semaine, les clients et les employés des entreprises locaux rencontrent la même carence de places et se garent souvent hors case.

Quelques places sans limite de temps sont utilisées de manière abusive par des pendulaires ou des remorques. Dans la zone de la Veyre, cela nuit au stationnement dédié aux activités sportives. Le stationnement pour les activités de loisirs connaît aussi des problèmes, comme par exemple au Mont-Pèlerin.

5.3 Stationnement des pendulaires

Le stationnement des pendulaires reste un enjeu majeur dans cette région où les centres urbains et les entreprises attirent des employés de toute la Suisse romande et même de France. Ces pendulaires se rendent principalement au travail avec leur véhicule, comme l'avait démontré l'étude sur les grandes entreprises de la Riviera. Cet état de fait est dû à une bonne offre en stationnement autour de l'entreprise et plus encore à la difficulté d'atteindre le lieu de travail en transports publics dans un temps raisonnable, vis-à-vis du temps de parcours effectué en voiture. Les employés se rendant dans les centres où l'offre en stationnement est réglementée, occasionnent des reports ou des occupations de places dans des zones périphériques. Les P+R et parkings pour pendulaires qui sont actuellement à disposition sont saturés et les listes d'attente sont déjà pleines.

Les communes se rejoignent sur le besoin de trouver une réponse forte et unanime à la problématique du stationnement pour les pendulaires. Et ceci de préférence en offrant des infrastructures à l'extérieur des centres, pour éviter une saturation du réseau routier d'accès.

5.4 Synthèse

Les moyens de régulation et de contrôle de l'utilisation des places de stationnement doivent être harmonisés pour éviter les problèmes de report. Cette nouvelle politique doit être accompagnée de mesures complémentaires.

Un contrôle et une révision des temps de stationnement permet d'offrir un meilleur taux de rotation sur les places sur voirie et favorise la vitalité des centres. La pression sur ces places peut également être réduite par des contrôles accrus et mieux coordonnés.

Les habitants doivent pouvoir trouver des places de stationnement proches de leur domicile à un tarif acceptable. Même si la situation semble s'améliorer avec de nouvelles offres pour les habitants, certains quartiers connaissent encore des difficultés à ce niveau-là. Il s'agit donc d'envisager la création ou la mise à disposition d'espaces supplémentaires pour les habitants.

De part leur grand nombre, les pendulaires sont les usagers qui posent le plus de problèmes. Ils doivent être captés et canalisés vers des infrastructures adaptées et cela avant de pénétrer dans les centres urbains. Ils sont des utilisateurs quotidiens et de longue durée. Une stratégie commune pour des P+R est voulue et nécessaire. Cette stratégie P+R doit être établie en incluant la problématique des événements exceptionnels par le biais de la complémentarité d'usage.

6 CONCEPT DE STATIONNEMENT

Le concept de stationnement vise à répondre de manière circonstanciée aux besoins des différents utilisateurs que représentent les clients, les habitants et les employés, afin de garantir une offre équilibrée de cases. Il vise les objectifs globaux et univoques suivants :

- Garantir la vitalité économique, touristique, culturelle,
- Offrir un cadre de vie agréable aux habitants,
- Assurer un cadre de travail attractif aux employés.

En termes plus orientés sur la mobilité, ces objectifs peuvent s'énoncer de la manière suivante :

- Garantir l'accessibilité aux commerces, aux services et aux équipements,
- Garantir l'accessibilité aux logements en mettant à disposition un nombre adapté de places pour les habitants,
- Garantir l'accessibilité aux postes de travail en limitant le trafic dans les quartiers et les centres.

Les moyens proposés dans le concept de stationnement doivent viser à atteindre ces objectifs en prenant en considération les besoins de chaque groupe d'utilisateurs de manière raisonnable et conforme aux législations en vigueur. Ils ne peuvent trouver une efficacité maximale que si les différents acteurs de la région Riviera se coordonnent entre eux. Une disparité des régimes et des logiques de stationnement pourrait en effet occasionner des dysfonctionnements comme ceux déjà observés actuellement.

6.1 Offre pour les clients et visiteurs des activités

Les clients-visiteurs sont des utilisateurs ayant besoin d'une place stationnement en principe de courte durée et proche du lieu de destination. Le critère de proximité prime en général sur l'aspect financier.

Principes

Ce type de places peut se trouver sur voirie si le temps limite est relativement court (30 minutes à 1 heure, max. 2 heures). La gratuité de l'offre est en principe exclue excepté en périphérie, la tarification permettant une dissuasion plus forte de l'utilisation de la voiture et un contrôle simplifié. Pour les places clients/visiteurs d'une durée plus longue (2 à 4 heures), une case en ouvrage ou en parking est plus intéressante, avec un coût progressif selon la durée de manière à éviter le parage de trop longue durée.

6.2 Offre pour les habitants

Les habitants souhaitent trouver des places de stationnement de longue durée en suffisance proche de leur domicile. La réglementation doit être avantageuse et permettre une flexibilité maximale dans la durée d'utilisation de l'emplacement. L'offre sur voirie ne doit en aucun cas concurrencer l'offre privée qui doit être utilisée en priorité.

Un équilibre est par ailleurs à trouver entre une offre suffisante permettant à un maximum d'usagers de parquer leur voiture de manière durable de façon à favoriser l'utilisation de modes alternatifs de transport (sans perturber l'utilisation du domaine public) et une offre limitée permettant d'influencer la possession d'un véhicule (notamment d'un véhicule supplémentaire par ménage).

Principes

Les places se trouvent a priori sur domaine privé, en nombre suffisant. A défaut, elles peuvent être offertes sur voirie ou dans des ouvrages proches des zones d'habitation. Les habitants paient un abonnement annuel renouvelable. Le plus souvent sur voirie sous forme de zones « macarons », l'offre pour habitants peut être étendue à des abonnements en ouvrage à des prix abordables pour les quartiers où les places sur voirie sont largement déficitaires. Dans certains cas réglementés, les places pour habitants peuvent être mutualisées en complémentarité d'usage avec les pendulaires.

Les abonnements sont délivrés uniquement pour les habitants de zone géographique définie. Des critères sont édictés pour évaluer la nécessité d'accorder un macaron (disponibilité d'une place privée, nombre de macarons par ménage, etc.). Les macarons permettent de se garer sur la voirie dans un secteur défini par rapport au macaron attribué. Les places de stationnement en ouvrage sont disponibles avec un abonnement permettant un libre accès à l'infrastructure. Le nombre et l'accès aux places mutualisées sont clairement définis.

6.3 Offre pour les employés

Un employé a besoin de disposer d'une place de stationnement de longue durée et pas trop éloignée de son lieu de travail. Dans le cas contraire, il doit avoir accès à un moyen de transports performant qui lui permette d'atteindre sa destination efficacement. L'emplacement et les conditions tarifaires doivent être avantageuses par rapport à une place payée à la journée à proximité de son poste de travail.

Principes

Les places se trouvent a priori sur domaine privé de l'entreprise concernée. Leur nombre est dicté par les normes en vigueur de l'Union des professionnels de la route (VSS). Pour les plus grandes entreprises, un Plan de mobilité favorisant les modes alternatifs de transport devrait être élaboré.

Pour le surplus de véhicules, les places de stationnement pour les employés se trouvent en dehors des centres urbains sur des parkings qui leur sont dédiés. Dans la règle, les pendulaires sont captés au plus proche de leur domicile, à savoir dans une gare ou près d'un arrêt de transports publics menant à leur lieu de travail. A défaut de desserte efficace en transports publics proche de leur domicile, les parkings sont disposés en périphérie des localités sur réseau routier principal ou proche d'une sortie autoroutière. Les cadences des transports publics et les itinéraires de ceux-ci doivent ensuite être attractifs pour amener les pendulaires sur leur lieu de travail.

Les abonnements sont attribués selon des critères précis. Ils prennent en considération le lieu de départ et d'arrivée du souscrivants. En dehors des heures de travail, l'abonné n'est pas autorisé à stationner dans le P+R, lorsque l'emplacement est employé à d'autres usages tels que pour les habitants, manifestations, activités de loisir.

6.4 Mesures et besoins connexes

Manifestations

Lors de manifestations sportives ou culturelles, le besoin ponctuel en places de stationnement devient important. Ces événements amènent périodiquement des surcharges sur les infrastructures de stationnement dans et autour de la Riviera. La mise à disposition d'espaces de stationnement de grande envergure qui pourraient être utilisés et affectés selon les besoins permettrait de

répondre sporadiquement à cette demande en stationnement. Actuellement, l'occupation d'espaces non-appropriés crée des déséquilibres dans la gestion des transports et d'orientation des automobilistes. Des grands parkings clairement indiqués pour les manifestations permettraient de capter les automobilistes dès ou avant leur arrivée dans la Riviera et ensuite de les orienter vers les transports publics menant à la manifestation.

Remorques

Les remorques domestiques et de camion sont souvent déposées dans des lieux inappropriés. Ce phénomène croissant demande à être considéré à cause des gênes récurrentes qu'il occasionne sur le réseau. L'organisation d'espaces de dépose des remorques le temps de la livraison devrait être envisagée aux abords des axes principaux avec un système de contrôle par horodateurs ou vignettes. Pour les remorques domestiques, le principe de gestion doit être assimilé aux parkings pour habitants.

Covoiturage et dépose-minute

Lors de regroupement dans une voiture de plusieurs automobilistes pour se rendre à une destination commune, il arrive que la voiture délaissée doive rester sur une longue période stationnée à un endroit. Cette pratique ayant lieu le plus souvent en périphérie, des places pourraient être dédiées à ces besoins de longue durée au sein des P+R. un abonnement spécial pourrait être attribué selon des critères précis. Un forfait journalier pourrait également être proposé à condition de veiller au respect des critères d'attribution.

Au vu des pratiques relevées dans le secteur du carrefour du Genévrier, proche de la jonction autoroutière de La Veyre, il y a également lieu de considérer, dans les sites pressentis pour les P+R, la possibilité et l'opportunité de mettre à disposition des zones de dépose-minute, soit en relation avec le transport public présent, soit pour des véhicules privés prenant en charge des groupes d'usagers.

7 STRATEGIE PARKINGS D'ECHANGE

La pression quotidienne ou ponctuelle qui peut s'exercer sur les emplacements de stationnement sur la Riviera pousse à trouver une solution pérenne permettant de capter les automobilistes en amont des villes et de les emmener ensuite par transports publics. La configuration routière de la Riviera permet de cibler les entrées dans l'agglomération et de proposer des parkings-relais à ces endroits. Par ailleurs, des P+R en amont du périmètre de la Riviera sur des lignes majeures de train sont des pistes d'étude à travailler en partenariat avec les CFF et les communes concernées.

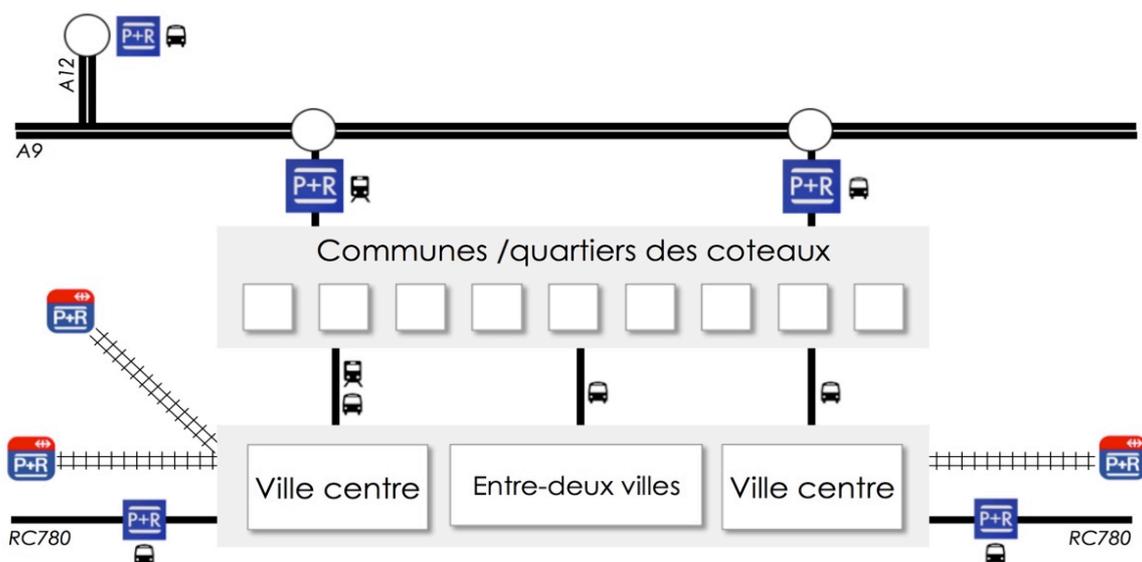


Schéma du concept des P+R pour la Riviera

7.1 Détermination des emplacements stratégiques sur la Riviera

Aux sorties autoroutières et sur la route cantonale 780a, les parkings permettent de capter les véhicules des pendulaires avant leur entrée dans les centres urbains. Lors de manifestations, ces parkings peuvent être utilisés pour les voitures des visiteurs si les horaires le permettent (soirs et week-ends).

La Veyre

Le site de La Veyre se trouve à la sortie autoroutière de l'A9, presque à la jonction avec l'A12. A proximité de la gare du Château-d'Hauteville, desservie prochainement au quart d'heure, les utilisateurs du parking sont acheminés directement à la gare de Vevey ou en direction de St-Légier/Blonay. Des lignes de bus complémentaires peuvent être mise en œuvre à terme en cas de besoin, notamment en direction des zones d'activités de La Veyre, de Rio Gredon et de Fenil ainsi qu'en direction de La Tour-de-Peilz. Ce parking permettrait d'accueillir les véhicules en amont des zones bâties. Il pourrait également être combiné avec du stationnement pour les camions de livraison voulant déposer temporairement leur remorque. Le site est par contre hors zone à bâtir, ce qui pose des problèmes importants de planification. Le parking pourrait par contre prendre place dans un programme combiné avec un atelier/dépôt pour l'entreprise MVR qui a retenu ce site comme emplacement privilégié.

Chailly

La commune de Montreux a ouvert un nouveau P+R à Chailly. Son extension est prévue selon le succès qu'il rencontre. Idéalement placé à la sortie de l'A9, il est desservi par plusieurs lignes de bus dont une principale en direction de Montreux et une autre en direction de La Tour-de-Peilz, offrant un potentiel pour les pendulaires travaillant dans cette commune. L'extension de ce parking devrait donc dès lors être considérée à l'échelle de la Riviera.

Corseaux

Déjà utilisée en partie par des pendulaires, la zone de stationnement de la piscine de Vevey se situe idéalement à l'entrée de la ville du même nom. L'extension de ce parking augmenterait la capacité pour capter plus de pendulaires venant de l'ouest, par la route cantonale. Desservi par la ligne VMCV 1, il permet donc d'accéder aisément à la ville de Vevey ou plus loin sur le littoral. Il peut par ailleurs être utilisé en complémentarité avec les besoins liées aux pointes de fréquentation de la piscine.

Château de Chillon

A l'entrée sud de la Riviera, le Château de Chillon accueille déjà un parking à durée limitée pour les visiteurs du monument. Un renforcement de l'offre en stationnement permettrait de créer une structure stratégiquement placée sur le tracé des transports en commun qui relie les villes principales de Villeneuve, Montreux et Vevey (trains régionaux par la halte CFF Veytaux-Chillon et ligne VMCV 201). Ce renforcement est d'autant plus d'actualité que l'activité touristique devrait prochainement être augmentée avec l'ouverture au public du Fort de Chillon. Le site de Chillon est donc intéressant dans la mesure où une complémentarité d'usage peut être recherchée entre les pendulaires, les pointes des activités touristiques et les manifestations à Montreux.

7.2 Détermination des emplacements stratégiques hors Riviera

Un transfert sur les transports publics plus proche de l'origine du pendulaire et non pas à son lieu de destination permet de limiter le trafic sur le réseau routier déjà fortement fréquenté. Dès lors, des installations de parkings-relais aux gares reliées par trains à la gare de Vevey et Montreux complèteraient idéalement le système d'accès. Les gares de Puidoux-Chexbres, Cully, Aigle, Villeneuve sont connectées par le Régio-Express aux gares de Vevey et Montreux. Elles constituent donc des sites intéressants.

Au nord de la Riviera, la jonction autoroutière de Châtel-Saint-Denis pourrait accueillir un parking-relais qui serait connecté avec la Riviera grâce à un bus assurant une liaison directe entre Bulle et la

gare de Vevey via les zones industrielles de Châtel-St-Denis. Ce parking idéalement placé pourrait capter les automobilistes venant de la région de la Basse Veveyse et au-delà.

Tous ces sites sont également intéressants pour une exploitation lors de manifestations. Leur utilisation permettrait de soulager les axes routiers au profit de la circulation des transports publics en direction des centres. Aux gares CFF, il y lieu d'ajouter le site du futur hôpital de Chablais-Riviera dont les parkings importants, reliés à la ligne VMCV 201, pourraient faire l'objet d'une complémentarité d'usage le soir et les week-ends.

8 COORDINATION AVEC LA STRATEGIE DE VEVEY

La commune de Vevey vient de revoir sa politique de stationnement. L'impact de cette politique a, dans les grandes lignes, déjà été anticipée de la part des autres communes voisines. Il s'agit néanmoins de contrôler si les actions renforcées de cette stratégie auront des répercussions sur les communes plus en amont et prendre des mesures si nécessaire.

Après analyse de cette stratégie, on peut constater qu'elle est globalement dans la même ligne que les propositions faites dans la présente étude :

- Pendulaires : Report des pendulaires en périphérie (P+R) au profit des clients/visiteurs du centre. Un chiffre de 350 à 400 places est avancé pour le P+R d'Hauteville.
- Habitants : Réorganisation du système « macarons » selon des critères d'attribution et création de quelques entités de parking.
- Clients/visiteurs : Homogénéisation des durées de stationnement sur voirie et report du stationnement longue durée. Mise à disposition des parkings en ouvrage (Panorama pour les besoins diurne et Manor pour les besoins nocturnes).

9 THEMES A APPROFONDIR

Afin de pouvoir finaliser et mettre en œuvre le concept présenté dans le présent document, des points doivent encore être approfondis. Ceux-ci permettront de comprendre plus précisément les besoins quantitatifs et qualitatifs des infrastructures de stationnement, dont ceux des parkings d'échange. Les déplacements au sein de la Riviera doivent être étudiés pour apporter une réponse appropriée aux besoins. La problématique de l'information des stationnements à utiliser hors ou au sein de la Riviera lors de manifestations doit être traitée en coordination avec les autres thèmes.

Sur la base du concept présenté dans ce document ainsi que sur des points approfondis, un concept global de stationnement pourra être défini pour l'ensemble de la Riviera. En plus des grands thèmes sur les pendulaires et les manifestations, il devra être complété par des réflexions en ce qui concerne la coordination de la gestion des parkings publics (sur voirie et en ouvrage) et des contrôles du respect des règles de stationnement.

9.1 Etude sur les déplacements au sein de la Riviera

Le suivi des personnes est possible grâce au système Smart City développé par Swisscom avec lequel il est possible de fournir des informations anonymisées concernant le déplacement des abonnés Swisscom au sein de périmètres définis grâce aux antennes relais. Une triangulation de ces informations permet de donner une image assez précise des déplacements effectués par l'utilisateur dans la zone d'étude. Pour la Riviera, ces informations seraient utilisées pour savoir si la personne effectue de grands ou petits trajets, de quelle zone vers quelle zone. Cette image des utilisateurs a pour but de pouvoir mieux cibler les habitudes de déplacement des utilisateurs et de mieux répondre à leurs besoins de transport.

9.2 Analyse des besoins quantitatifs en P+R et de leur localisation

Une analyse globale des déplacements des pendulaires et leurs habitudes de transport permet de connaître les besoins effectifs de ces utilisateurs. L'étude Smart City vise à mieux connaître les origines et destination de ceux-ci. Sur cette base, il s'agit d'analyser en quoi la voiture est plus concurrentielle que les transports en commun et si un report est possible. Au final, l'analyse doit proposer un système de P+R capable de répondre à cette demande par une infrastructure bien dimensionnée et dont la localisation répond aux besoins.

En attendant la mise en place de ce système, des solutions temporaires pourraient être recherchées pour permettre de répondre rapidement aux besoins actuels, pour éviter une saturation du stationnement dans les centres urbains.

9.3 Besoins en stationnement lors de manifestations

La Riviera accueille régulièrement de grandes manifestations qui, par leur attrait, apportent un besoin momentané fort de stationnement. Des solutions doivent être trouvées rapidement pour palier aux plans actuels de stationnement sur chaussée, qui empiètent sur le bon fonctionnement des transports publics sur la route cantonale. Des données Smart City durant une semaine de manifestations pourraient apporter des statistiques intéressantes sur la provenance des flux. Par ailleurs, la Fête des Vignerons de 2019 élabore un concept de stationnement efficace et opérationnel. La mise en place de solutions de stationnement pour les manifestations peut également s'appuyer sur ces réflexions, voire sur les infrastructures mises en place, à titre provisoire.

Bulle, le 27 juillet 2018

› **team+**

Christian Jaeger, ing. dipl. EPFL
Guillaume Privat, ing. dipl. HES

ANNEXES

- › Fiches des entretiens des communes : Etat des lieux au 30 avril 2017

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	BLONAY

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 6'116 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 1'307 emplois EPT	
Places de stationnement : 874 places	
Ratio statio/emp+hab : 12 places/100 hab+emp	

ELEMENTS CONTEXTUELS
<ul style="list-style-type: none"> > En 2013, des horodateurs sont installés dans les parkings du centre du village et un système de macarons habitants (2 zones : A et B) est mis en place. Le paiement à l'horodateur permet de rester jusqu'à 48h maximum. > Les autres places de stationnement de la commune sont limitées de 30 minutes à 10h. > Les enseignants disposent de macaron « E » leur permettant de stationner sur des places qui leur sont réservées. > Des places pour les manifestations sont possibles au parking des Oches ou le soir dans le préau de l'école. > 2 bornes pour les véhicules électriques ont été installées.
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES
<ul style="list-style-type: none"> > Les remorques domestiques sont entreposées dans les parkings de longue durée. > Les camions déposent leur remorque le long de la route principale pour aller livrer dans les villages aux alentours. > Le parking de la gare est sous utilisé par rapport aux attentes.
ETUDES ET PROJETS
<ul style="list-style-type: none"> > En 2019, la mise au ¼ d'heure de la ligne MVR permettant de relier Vevey provoquera peut-être des chamboulements dans les habitudes des pendulaires. Le stationnement pendulaire sera observé particulièrement.
SYNTHESE
<ul style="list-style-type: none"> > L'introduction d'une tarification et d'une durée maximale a permis de régler le problème des voitures ventouses. > Le système de macaron pour les habitants a soulagé les places de stationnement devant les commerces et les restaurants du village. > Malgré quelques dysfonctionnements avec les remorques, les parkings sont correctement utilisés.
DEFICITS POSSIBLES
<ul style="list-style-type: none"> > La nouvelle stratégie de stationnement sur la commune de Vevey aura des effets directs sur le stationnement de la commune de Blonay. Une réévaluation de la politique de stationnement de la commune de Blonay devra être envisagée à posteriori. > Les problèmes avec les pendulaires et les remorques de camion vont continuer si aucune solution n'est envisagée à proximité de la sortie autoroutière de La Veyre.

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	CHARDONNE

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 2'916 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 546 emplois EPT	
Places de stationnement : 214	
Ratio statio/emp+hab : 4 places/100 hab+emp	

ELEMENTS CONTEXTUELS
<ul style="list-style-type: none"> > Aucun inventaire sur le nombre de cases de stationnement n'a été effectué pour l'instant. > Le stationnement à la Pichette (le long du lac) est très utilisé durant les périodes estivales et peut atteindre la saturation. > La route cantonale peut être utilisée pour du stationnement temporaire grâce à de larges accotements. > Dans le centre du village, le stationnement hors case est toléré pour autant qu'il n'entraîne pas de perturbations. Le stationnement devant les magasins n'est pas souhaité. > Plusieurs zones de stationnement sont disponibles de part et d'autre des routes menant au centre villageois. > La route des vignobles est utilisée pour le stationnement lors de manifestations (environ 70 manifestations/année). > Un parking principal au centre du village (environ 30-40 places) offre des places à louer pour les habitants. Quelques places à durée limitée sont disponibles pour les visiteurs.
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES
<ul style="list-style-type: none"> > Les parking à proximité des zones de loisirs (Lac et Mt.-Pélerin) peuvent connaître sporadiquement des saturations. > Le nombre de cases de stationnement ne permet pas de répondre à la forte demande des habitants.
ETUDES ET PROJETS
<ul style="list-style-type: none"> > 2 sites ont été identifiés pour la création de places de stationnement en souterrain, mais les projets sont bloqués. > 8 places seront prochainement inscrites sur la route de Bellevue.
SYNTHESE
<ul style="list-style-type: none"> > Quelques problèmes de stationnement illicite sont constatés, mais ne sont pas problématiques. > Des places manquent le soir pour les habitants. > Le stationnement dans les zones de loisirs peut arriver à saturation lors des beaux jours.
DEFICITS POSSIBLES
<ul style="list-style-type: none"> > La situation décentrée par rapport au reste de la Riviera ne devrait pas entraîner de report des pendulaires sur les places de stationnement de la commune de Chardonne, mais la situation est à surveiller tout de même.

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	CORSEAUX

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 2'212 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 341 emplois EPT	
Places de stationnement : 350	
Ratio statio/emp+hab : 14 places/100 hab+emp	

ELEMENTS CONTEXTUELS	
<ul style="list-style-type: none"> > Les places de stationnement sont toutes limitées dans le temps, mais peu de contrôles sont effectués par la police. > Le secteur de la piscine est payant avec des horodateurs gérés par la commune de Vevey, propriétaire ou bénéficiaire des parcelles concernées. > Une étude sur les circulations et le stationnement a été menée en 2015 débouchant sur un Schéma directeur des circulations. > Le taux d'occupation des places de stationnement se situe en moyenne autour de 64%. 	
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	
<ul style="list-style-type: none"> > Les places de stationnement le long de la route de Lavaux et route de la Crottaz sont fortement occupées par les pendulaires. > Durant la période estivale, les parkings proches du lac sont fortement sollicités. 	
ETUDES ET PROJETS	
<ul style="list-style-type: none"> > Le nouveau Schéma directeur des circulations a été terminé en 2015 > Un nouveau règlement sur le stationnement est en cours d'acceptation auprès du Conseil communal. Celui-ci propose des adaptations de temps de stationnement, l'instauration de macarons pour habitants et employés sur la commune, ainsi que l'instauration de contrôles réguliers. > Les places de stationnement le long de la route du Lavaux seront payantes, selon le même tarif que l'horodateur de la piscine. > La mise en œuvre du PPA Corseaux Parc pourrait impliquer l'installation d'un petit P+R. 	
SYNTHESE	
<ul style="list-style-type: none"> > Le nombre de places répond aux besoins des habitants et visiteurs. > Les pendulaires utilisent les places de longue durée se trouvant en bordure de la limite avec la commune de Vevey. > Une nouvelle politique de stationnement est en cours d'approbation. L'application devrait suivre prochainement (mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018). 	
DEFICITS POSSIBLES	
<ul style="list-style-type: none"> > Le changement de politique de stationnement sur la commune de Vevey pourrait avoir des répercussions directes sur le stationnement dans la commune de Corseaux. Une surveillance accrue du stationnement est recommandée, dès le moment où la commune de Vevey changera de régimes. > Une solution en amont, limitant l'afflux des pendulaires sur la commune de Corseaux est une idée à étudier. 	

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	CORSIER-SUR-VEVEY

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 3'403 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 1'124 emplois EPT	
Places de stationnement : 374	
Ratio statio/emp+hab : 8 places/100 hab+empl.	

ELEMENTS CONTEXTUELS
<ul style="list-style-type: none"> > Il y a 4-5 ans, une étude sur le stationnement a été menée sur l'ensemble de la commune. Un nouveau règlement sur le stationnement a été instauré. Des macarons habitants/employés sont à disposition auprès du Service communal. > La plupart des places sont gratuites et limitées dans le temps. Seul le parking à la rue du Château a des horodateurs (CHF 0.50 la première heure, puis 1.20/h). > Dans le village, les limites de temps sont de 2h ou 30 minutes à proximité directe des commerces. Exception au parking Sentier du Monts et au Château 3bis où la durée maximale est de 5h. > Quelques places au chemin des Romains et à l'Hautigny sont disponibles pour les habitants.
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES
<ul style="list-style-type: none"> > Le parking du chemin du Château est utilisé par les pendulaires travaillant dans la zone de Plan-Dessous (Vevey). > Le parking du Musée Chaplin est saturé une dizaine de jours par année nécessitant la fermeture de la route du Fenil et l'aménagement de places de stationnement sur la chaussée (route du Fenil et route de Châtillon).
ETUDES ET PROJETS
<ul style="list-style-type: none"> > Des places de stationnement pour les cars, en relation avec le musée Chaplin, sont à l'étude sur la route de Fenil. > Des solutions concernant le stationnement individuel pour les visiteurs du musée Chaplin sont en cours d'élaboration.
SYNTHESE
<ul style="list-style-type: none"> > La nouvelle politique de stationnement semble apporter une solution aux différentes problématiques rencontrées avec le stationnement. > Aucun dysfonctionnement notable n'est à relever, mis à part des adaptations à faire en relation avec le musée Chaplin.
DEFICITS POSSIBLES
<ul style="list-style-type: none"> > La commune de Corsier-sur-Vevey est consciente que de part sa situation proche avec Vevey, la politique de stationnement est un élément important pour éviter un report des voitures pendulaires sur son territoire. Une solution en amont est souhaitée pour freiner l'arrivée des véhicules vers les centres urbains.

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	JONGNY

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 1'488 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 142 emplois EPT	
Places de stationnement : non comptées	
Ratio statio/emp+hab : non établi	

ELEMENTS CONTEXTUELS	
<ul style="list-style-type: none"> > Aucun inventaire sur le nombre de cases de stationnement n'a été effectué pour l'instant. > Seules les places proches de l'Administration communale et vers la grande salle sont limitées à 4h. Les autres places sont illimitées. > Le parking du centre de formation de la Coop est mis à disposition à bien plaisir pour un usage le soir et le week-end. > La liaison entre Jongny et le centre de Vevey est attractif pour un stationnement de pendulaires. > Le stationnement dans les quartiers n'est pas limité dans le temps. 	
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	
<ul style="list-style-type: none"> > Les places de stationnement au Reposoir sont utilisées pour du co-voiturage ou par des pendulaires rejoignant la ville de Vevey grâce à la ligne de bus. > Des remorques domestiques sont entreposées sur des places du domaine public à durée illimitée. > Le parking en Reule est parfois utilisé pour du stationnement de très longue durée (plusieurs jours). > Le règlement de construction actuel établit à 1 case de stationnement par logement. Du fait de la position géographique du lieu, une case par logement n'est pas suffisante. 	
ETUDES ET PROJETS	
<ul style="list-style-type: none"> > Le régime de stationnement pour l'ensemble de la commune fait actuellement partie des réflexions de la Municipalité. > Le parking du Reposoir doit être limité dans le temps pour éviter un stationnement des pendulaires non désiré. > Dans l'optique d'une nouvelle politique de stationnement sur l'ensemble de la commune, l'accès au parking du centre de formation de la Coop devra être contrôlé par une barrière pour éviter un report des voitures vers cette infrastructure de stationnement qui n'appartient pas à la commune. 	
SYNTHESE	
<ul style="list-style-type: none"> > La commune de Jongny est bien connectée à la ville de Vevey par le bus et des comportements de stationnement pendulaires commencent à apparaître. > La Municipalité est consciente que le régime de stationnement doit évoluer selon les besoins et déficiences constatés. > Le parcage des remorques domestiques et le stationnement privé sur chaussée doivent être régulés, mais pour l'instant, cette situation n'est pas trop problématique. 	
DEFICITS POSSIBLES	
<ul style="list-style-type: none"> > Le règlement communal avec une place de stationnement par logement est désuet par rapport aux besoins des habitants, ce qui engendre des problèmes de parcage sur voirie. > La nouvelle politique de stationnement de la commune de Vevey pourrait entraîner un report du stationnement sur la commune de Jongny. > Un parking central et attractif pour capter les pendulaires hors de la commune est souhaité. 	

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	MONTREUX

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 26'402 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 10'089 emplois EPT	
Places de stationnement : 5'573 places	
Ratio statio/emp+hab : 15 places/100 hab+emp	

ELEMENTS CONTEXTUELS	
<ul style="list-style-type: none"> > La commune de Montreux a depuis 7-8 ans une politique de stationnement. Celle-ci vise à offrir des places de stationnement dans les quartiers aux habitants avec des macarons (nbre de macarons d'env. 70-80%/nbre de places disponibles) et inciter les visiteurs occasionnels à utiliser les places en ouvrage. > 2 P+R ont été aménagés l'un à Clarens (Pierrier), l'autre à Territet (Audiorama). Des abonnements sont à disposition. > 2 parkings (parking Donner et de la Paix) au centre-ville de Montreux ont été aménagés. Ces parkings sont mixtes habitants – visiteurs. > Les places en ouvrage ne sont pas saturées la majeure partie du temps. Elles le sont durant les manifestations. > Les manifestations de grande envergure demandent un aménagement du stationnement sur le domaine public. > Les Montreusiens détenteurs d'un abonnement général obtiennent une subvention annuelle de CHF 300.-. 	
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	
<ul style="list-style-type: none"> > Lors de manifestations, trop de voitures essaient de pénétrer dans le centre de Montreux. La gestion de ces visiteurs devraient se faire en amont sur les axes d'accès. > Les P+R actuels (Clarens et Territet) se trouvent trop au centre et génèrent du trafic dans les quartiers. > Les pendulaires semblent se stationner dans les P+R, mais aussi en louant des places privées [non quantifiables]. > Du stationnement longue durée est constaté dans le village de Chailly. > Les parkings souterrains des commerces de Clarens sont fermés hors des heures d'ouverture de ceux-ci. > Le P+Rail (CFF) de Clarens est complet. > Trop de véhicules pénètrent dans le centre pour chercher une place alors que les parkings sont déjà saturés. > La politique de stationnement actuelle doit être revue pour améliorer le régime actuel. 	
ETUDES ET PROJETS	
<ul style="list-style-type: none"> > Des solutions sont recherchées avec les CFF pour créer des parking relais aux gares d'origine des pendulaires, là où les trains sont connectés à la gare de Montreux. > A Chailly, un P+R de 152 places (1^{ère} phase) va ouvrir prochainement (automne 2017) avec des bus permettant de rejoindre Montreux directement. Une deuxième phase augmentera le nombre de places si besoin. > Le village de Chailly passera en zone « macarons » à l'ouverture du P+R pour écarter les voitures pendulaires. > L'étude d'une nouvelle politique de stationnement pourrait amener une nouvelle dynamique dans la façon de concevoir le stationnement. > A Gambetta, une discussion est engagée pour mettre en ouvrage la quarantaine de places actuellement en surface. 	
SYNTHESE	
<ul style="list-style-type: none"> > L'offre en stationnement dans Montreux est généreuse et répond aux besoins quotidiens. > Lors de manifestations, les différents parkings sont saturés et des solutions temporaires doivent être aménagées sur chaussée, gênant le trafic des transports en commun. > Des études sont en cours pour aménager de nouveaux parkings d'échange pour les pendulaires et les visiteurs des manifestations. 	

DEFICITS POSSIBLES

- > Les habitants et les pendulaires doivent continuer à trouver des places disponibles proches de leur lieu de destination.
- > Lors de manifestations, un concept de stationnement flexible et modulable doit être élaboré afin d'éviter des perturbations sur le domaine public et dans le fonctionnement des bus urbains.
- > Le P+R de Chailly doit répondre à une demande réelle et ne pas être occupé par des utilisateurs non-souhaités. Les critères d'attribution des places doivent être clairs.

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	SAINT-LEGIER – LA CHIESAZ

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 5'130 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 1'943 emplois EPT	
Places de stationnement : 488 places	
Ratio statio/emp+hab : 7 places/100 hab+emp	

ELEMENTS CONTEXTUELS	
<ul style="list-style-type: none"> > Toutes les places de stationnement sont gérées avec un temps de parcage défini, sauf quelques places au chemin de Chamoyron (3 places) et au chemin de Leyterand (16 places). > Le stationnement est soit gratuit, soit payant (première 1/2h gratuite, puis de Fr. 0.10 à 4.-/h). Payable par les horodateurs ou les systèmes Allpark et ParkNow. > La durée de stationnement maximale varie de 30 minutes à 7 jours (selon RGPi). > Les places de stationnement (24 places) de la gare à 4.- la journée sont sous utilisées. > Au tennis, au chemin de la Veyre d'En Haut, les places de stationnement (10 places) sont limitées la journée (6h-19h) à 1h30 pour les camions et illimitées pour les voitures entre 19h et 6h. > Aucun règlement n'exige un Plan de mobilité pour les entreprises d'une certaine grandeur. 	
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	
<ul style="list-style-type: none"> > Des recharges sur l'horodateur ont été constatées, mais restent minimes. > Dans la zone industrielle de Rio Gredon, un manque de places de stationnement est constaté. > Les camions déposent leur remorque sur le bas côté de la route cantonale, à proximité de la sortie d'autoroute, le temps d'aller livrer dans la région. 	
ETUDES ET PROJETS	
<ul style="list-style-type: none"> > Suppression des macarons pour les enseignants à la rentrée scolaire en août 2017. 	
SYNTHESE	
<ul style="list-style-type: none"> > Aucun dysfonctionnement majeur n'est constaté au niveau du stationnement sur la commune, mis à part la problématique des places de stationnement pour les enseignants et les remorques de camion. > Le nombre de places de stationnement et leurs différents régimes semblent correspondre aux besoins et attentes des citoyens de la commune et des visiteurs. > Le contrôle du stationnement par l'ASR pourrait être renforcé (éq.à un 30% EPT pour la commune de St Léger – La Chiésaz) pour éviter les cas d'abus. 	
DEFICITS POSSIBLES	
<ul style="list-style-type: none"> > La suppression des macarons « enseignant » prévue pour août 2017 pourrait générer du stationnement hors cases à proximité du collège. > La nouvelle politique de stationnement attendue sur la commune de Vevey pourrait occasionner un report des pendulaires sur cette commune, étant sur un axe fort TP vers le centre-ville de Vevey. Une surveillance du stationnement devra être envisagée au moment de la transition. Le cas échéant, une adaptation du concept de tarification du stationnement sur la commune devra être étudiée. 	

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	LA TOUR-DE-PEILZ

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 11'637 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 2'439 emplois EPT	
Places de stationnement : 1'398 places	
Ratio statio/emp+hab : 10 places /100 hab+emp.	

ELEMENTS CONTEXTUELS
<ul style="list-style-type: none"> > En 2014, les parkings souterrains des Mousquetaires et des Remparts ont été ouverts. Des places peuvent être louées à temps plein ou pour les deux périodes de la journée (nocturne/diurne). > Le système de macarons pour les habitants a eu pour effet de désengorger le domaine public des véhicules des riverains. > Les places sur voirie ne sont pas saturées. > Le parking de la Fara est utilisé par les pendulaires. Cette situation n'est pour l'instant pas gênante.
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES
<ul style="list-style-type: none"> > La liste d'attente pour louer des places aux Mousquetaires est d'environ 10 personnes. > La liste d'attente pour louer des places aux Remparts est d'environ 55 personnes en diurne (pendulaires) et 1 à temps plein. > Aucune place n'est prévue pour les remorques de camion dans la région. Les camions laissent ainsi leur remorque sur le bas côté de la route ou dans des parkings.
ETUDES ET PROJETS
SYNTHESE
<ul style="list-style-type: none"> > La nouvelle politique de stationnement a permis de désengorger la voirie des voitures des riverains. > Les nouveaux parkings souterrains répondent aux attentes des visiteurs et habitants. Quelques places pour les pendulaires semblent manquer. > Les places en voirie sont suffisantes et permettent de répondre à la demande des utilisateurs.
DEFICITS POSSIBLES
<ul style="list-style-type: none"> > La nouvelle politique de stationnement de Vevey risque d'entraîner un report des voitures pendulaires sur La Tour-de-Peilz. Une solution en amont doit être trouvée pour éviter une saturation des parkings du centre-ville.

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	VEVEY

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 19'605 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 11'530 emplois EPT	
Places de stationnement : 3'280 places	
Ratio statio/emp+hab : 17 places/100 hab+emp	

ELEMENTS CONTEXTUELS	
<ul style="list-style-type: none"> > L'urbanisation de la ville de Vevey pose des problèmes sur le plan du trafic généré et des places de stationnement sur fonds privés. Le respect des normes et la volonté de proposer des places de stationnement en suffisance sur le fond privé induisent des disparités dans les prix des locations de places. > Rejeté au référendum populaire, le projet du PPA derrière la gare (Cour aux marchandises) a démontré que la population était activement préoccupée par rapport aux questions de densité et de trafic. > Une politique de stationnement est en vigueur depuis plusieurs années. Elle régit les places sur voirie, payantes (2.-/h) ou gratuites à durée limitée et illimitée. > Les parkings souterrains publics complètent l'offre en stationnement. > Les parkings souterrains des centres commerciaux sont fermés en dehors des heures d'ouverture des commerces. > Les entreprises et les habitants ont la possibilité de faire la demande d'un macaron pour stationner en dehors des prescriptions temporelles sur le domaine public. > Les entreprises d'une certaine envergure doivent établir un Plan de mobilité. 	
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	
<ul style="list-style-type: none"> > La politique de stationnement en voirie ne répond plus aux attentes des différents utilisateurs. Les prix et les temps de parcage permettent des abus qui créent des dysfonctionnements dans le tournus voulu (recharge, disque tourné). > Les Plans de mobilité des entreprises ne sont pas assez incitatifs pour un report modal. > Des macarons pendulaires permettent de se parquer dans les zones résidentielles provoquant une gêne pour les habitants. > La circulation au centre est trop importante et des solutions de stationnement en entrée de ville sont souhaitées. 	
ETUDES ET PROJETS	
<ul style="list-style-type: none"> > Un concept de stationnement, nouvelle version, est en cours d'élaboration. Les premiers résultats sont prévus pour septembre 2017. > La réalisation du parking souterrain Entre Deux-Villes est toujours en attente de trouver des soutiens et des financements. > La commune travaille pour que le parking Manor soit ouvert hors horaires d'ouverture. > L'installation d'une vélostation au parking de la Fara (commune de la Tour-de-Peilz) est en cours d'étude. Elle serait utile aux employés de l'hôpital. 	
SYNTHESE	
<ul style="list-style-type: none"> > La commune de Vevey mène une réflexion globale sur sa politique de stationnement et sur le développement futur des parkings. Cette étude est nécessaire suite à la constatation de plusieurs dysfonctionnements dans la gestion du stationnement sur l'ensemble de la commune 	

Fiche de synthèse	Etude stratégique sur le stationnement
	VEYTAUX

INFORMATIONS SUR LA COMMUNE	
Eléments chiffrés	
Nombre d'habitants (2016) : 850 habitants	
Nombre d'emplois (2014) : 159 emplois EPT	
Places de stationnement : 174 places	
Ratio statio/emp+hab : 17 places /100hab+empl	

ELEMENTS CONTEXTUELS	
<ul style="list-style-type: none"> > La commune de Veytaux dispose d'environ 174 places sur le domaine public sans restriction. > Les places de stationnement pour le Château de Chillon sont limitées dans le temps (3-4h), mais sont traitées séparément des problèmes communaux. > Une étude globale sur le stationnement a été menée sur le secteur central de la commune. Cette étude a démontré des saturations le soir dans le centre. Il est possible que la réalisation du PQ proche du collège génère un manque de places. Pour l'instant il n'y a pas de problème avec les pendulaires. Des problèmes de voitures ventouses et des usages de résidents préférant se garer sur le domaine public que sur leur fond-privé sont constatés. Un système « macarons » et durée limitée dans certains secteurs ont été préconisés. > La Municipalité a pris acte de l'étude mais n'a pas encore entrepris de mettre en œuvre les mesures préconisées. 	
DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATES	
<ul style="list-style-type: none"> > Les places de stationnement libres la nuit se trouvent trop loin des habitations, ce qui crée une saturation dans le centre > Quelques voitures pendulaires semblent stationner sur la vingtaine de places situées à proximité du lac. > Durant les grandes manifestations de Montreux, une forte pression sur les places est constatée. 	
ETUDES ET PROJETS	
<ul style="list-style-type: none"> > Création de 11 places à la rue Bonivard et à la rue du They > Etude d'opportunité de créer environ 20 places en location (au hangar à bois). > Discussions avec le Canton concernant la requalification de la RC 780a avec des places supplémentaires pour les différents lieux culturels. > Discussions avec le Canton concernant les prochaines densifications et les possibles complémentarités d'usage des places de stationnement pour les lieux culturels. 	
SYNTHESE	
<ul style="list-style-type: none"> > La commune de Veytaux ne rencontre pas de problème majeur concernant le stationnement pour les habitants. > Le stationnement, pour les visiteurs du Château de Chillon et du futur musée du Fort, devra être réétudié. > Le stationnement de quelques pendulaires est constaté sur les places situées le long de la RC. > Quelques places vont être créées dans le village pour éviter une trop grande pression sur les places déjà existantes. 	
DEFICITS POSSIBLES	
<ul style="list-style-type: none"> > Les restrictions de stationnement dans la commune de Veytaux sont limitées par rapport aux communes limitrophes. Ainsi, celle-ci n'est pas à l'abri d'un report des voitures ventouses ou pendulaires des communes avoisinantes. > Les attractions sur la commune (Château et Fort), ainsi que les manifestations dans les communes alentours peuvent produire des surcharges sur les places de stationnement de la commune de Veytaux. 	