PLAN DIRECTEUR RIVIERA : *la région a un sens...*

PLAN DIRECTEUR REGIONAL

RAPPORT FINAL



Février 2002

CORAT Riviera
Plan directeur régional
Hôtel-de-Ville
1800 Vevey

GEA
Vallotton - Chanard
Rue de Bourg 28
1003 Lausanne

SOMMAIRE

GLOSSAIRE

PLANS ET INVENTAIRES DE REFERENCE

I. AVANT-PROPOS 1

1. LE PLAN DIRECTEUR REGIONAL 1

2. LA PARTICIPATION 2

3. LA METHODOLOGIE MISE EN OEUVRE 3

4. LA REPARTITION DES TACHES 5

II. UNE REGION EN VUE 8

1. LA STRUCTURE TERRITORIALE 8

2. LA STRUCTURE DES DEPLACEMENTS 10

3. LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES 12

4. CONSIDERATIONS GENERALES 17

5. LA PLANIFICATION CANTONALE 18

III. LES PERSPECTIVES DE LA RIVIERA 23

1. LES OBJECTIFS INITIAUX DE LA RIVIERA 23

2. LE TRAVAIL DES PLATES-FORMES 23

3. LES ILLUSTRATIONS CARTOGRAPHIQUES 23

4. UN REFLET EXHAUSTIF 23

5. DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES REGIONALES 24

IV. VERS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL 35

1. LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT REGIONAL 35

1.1 LE DEVELOPPEMENT DURABLE 35

1.2 LES SITES ET PAYSAGE 37

1.3 LES DEPLACEMENTS 38

1.4 L'URBANISATION 39

1.5 LES EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS 40

SOMMAIRE *(suite)*

2. CONCEPT DIRECTEUR REGIONAL - ENJEUX REGIONAUX ET PLAN D'ACTIONS 41
A. SITES ET PAYSAGE 41
B. DEVELOPPEMENT URBAIN 42
C. ECONOMIE 43
D. TRANSPORTS INDIVIDUELS 44
E. TRANSPORTS EN COMMUN 45
F. PIETONS / DEUX-ROUES 45
G. EQUIPEMENTS PUBLICS 46
H. SERVICES 47

V. VERS LA REGIONALISATION 48

1. LES PREMIERS PAS DE LA REGIONALISATION 48

2. LES POLITIQUES THEMATIQUES REGIONALES 48

3. PREMIERES ORIENTATIONS EN VUE DE LA REGIONALISATION 48
3.1 LA REGIONALISATION PAR LA RATIONALISATION 49
3.2 LA REGIONALISATION PAR LA COORDINATION 50
3.3 LA REGIONALISATION PAR LA "SUPRA-TERRITORIALISATION" 51
3.4 LA REGIONALISATION PAR L'INFORMATION 52
3.5 LA REGIONALISATION PAR LA COMMUNICATION 53

4. CONCEPT DIRECTEUR REGIONAL - ENJEUX REGIONAUX ET PLAN D'ACTIONS 55
A. ECONOMIE / FISCALITE 55
B. SANTE 55
C. FORMATION 56
D. INFORMATIQUE 58
E. LOISIRS 58
F. TOURISME 59
G. SPORTS 60
H. CULTURE 61

VI. EN ROUTE POUR LA RIVIERA 62

1. UN PROCESSUS DE REGIONALISATION ENGAGE 62

2. CHARTE RIVIERA 63

3. CONCLUSION 65

APPROBATION 67

GLOSSAIRE

ACPRS	Association Chexbres - Puidoux - Rivaz - St-Saphorin
A/N - RN	Réseau national
ASCOR	Association des soins coordonnés
ASIC	Association des sociétés industrielles et commerciales
CEV	Chemins de fer électriques veveysans
CHUV	Centre hospitalier universitaire vaudois
CHVV	Chernex - Vallon de Villard
CMS	Centre médico-social
CORAT	Commission consultative régionale en matière d'aménagement du territoire
Ecran Nord/Sud	Ecran perpendiculaire à l'A9
Ecran Est/Ouest	Ecran parallèle à l'A9
EMS	Etablissement médico-social
GT CORAT	Groupe de travail de la CORAT
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LPPL	Loi sur le plan de protection de Lavaux
MGN	Montreux - Glion - Naye
MOB	Montreux - Oberland bernois
NOPS	Nouvelles orientations de la politique sanitaire
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
ORPC	Organisation régionale de la PC
PC	Protection civile
PCT	Plan directeur cantonal des transports
PDRL	Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman
PDR	Plan directeur régional de la Riviera
PDC	Plan directeur cantonal
P + R	Parking d'échange
P + M	Parking et Marche
RC	Route cantonale
RER	Réseau express régional
REV	Réseau express vaudois ou Régio express vaudois
SDC	Schéma directeur cantonal
SIC	Société industrielle et commerciale de Vevey et environs
SIGE	Service intercommunal de la gestion des eaux
SIT	Système d'information sur le territoire
SIVD	Service intercommunal des viandes et des denrées alimentaires
SPE	Société Suisse pour la protection de l'environnement
TC	Transports en commun / Transports publics
TG	Territet - Glion
TI	Transports individuels
TJOM	Trafic journalier ouvrable moyen
TJM	Trafic journalier moyen (y.c. les weeks-end)
TMF	Territet - Mont Fleuri
VCH	Vevey - Chexbres
VCP	Vevey - Chardonne - Mont-Pèlerin (funiculaire)
VMCV	Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve

PLANS ET INVENTAIRES DE REFERENCE

IFP	Inventaire fédéral des paysages
ISOS	Inventaire des sites construits à protéger en Suisse
IMNS	Inventaire des monuments naturels et des sites
LPNMS	Loi fédérale sur la protection de la nature, des monuments et des sites
IVS	Inventaire des voies de communication historiques d'importance nationale
REN	Réseau écologique national

Secteurs S de protection des eaux

Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman

Cadastre des avalanches

Réserves naturelles d'importance nationale

Zones à glissement déclaré latent ou actif

Inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre

Inventaire des biotopes du canton de Vaud

Corridors à faune

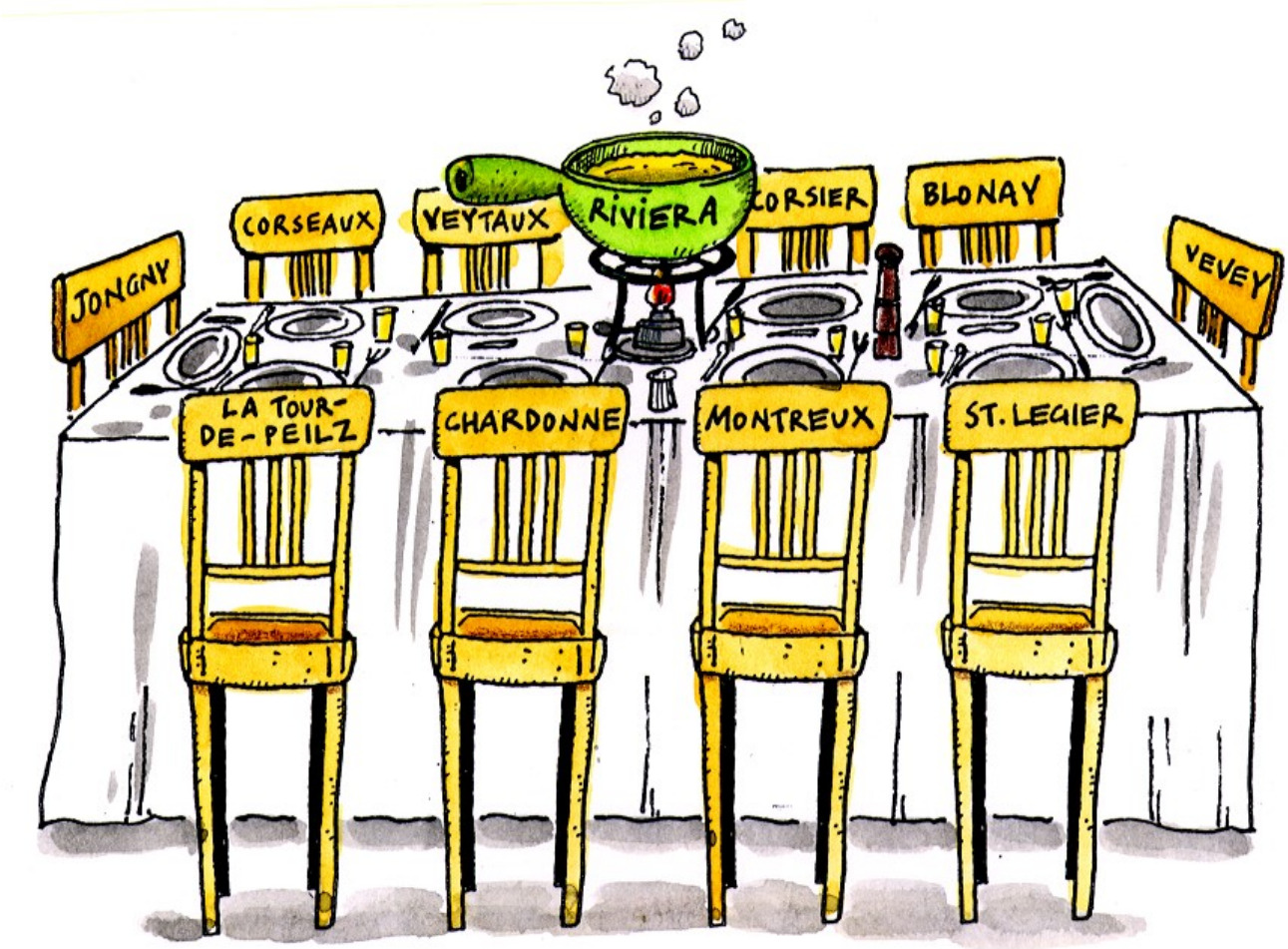
Plan directeur cantonal du canton de Vaud

Plan cantonal des transports du canton de Vaud

Office fédéral de topographie

Plans et schémas directeurs des communes de :

Blonay	La Tour-de-Peilz
Chardonne	Montreux
Corseaux	St-Légier-La Chiésaz
Corsier	Vevey
Jongny	Veytaux


JONGNY
CORSEAUX
VEYTAUX
RIVIERA
CORSIER
BLONAY
VEVEY
LA TOUR-DE-PEILZ
CHARDONNE
MONTREUX
ST. LEGIER

I. AVANT-PROPOS

Ce chapitre introductif décrit la démarche, la méthodologie utilisée, les personnes consultées. Il définit le cadre général de l'étude.

1. LE PLAN DIRECTEUR REGIONAL

1.1 Quelle image de la Riviera ?

A l'heure de la mondialisation et du 3ème millénaire, de l'accélération des modes de communication, le district de Vevey, fort de ses disparités et de ses atouts, doit se profiler en une région clairement identifiée et identifiable. Que va devenir la Riviera ? Comment y intégrer l'ensemble des évolutions que nous subissons ?

La régionalisation est devenue nécessaire.

Elle est un édifice qui doit s'appuyer sur des fondations solides et consensuelles. Le plan directeur régional en constitue l'un des éléments.

1.2 Le plan directeur régional

Outil de travail simple, clair, facilement consultable et évolutif dans le temps, il doit refléter et reconnaître les attentes de chaque commune du district afin de servir de référence en matière de besoins locaux. Mais il n'est pas qu'une banale addition : il doit faire valoir l'identité régionale à travers une coordination des idées exprimées. L'expression de cette démarche se traduit par un projet consensuel, approuvé et soutenu par toutes les autorités politiques, qui définira le cap à tenir à long terme, fruit de la "vision idéale" sinon "souhaitée" de l'ensemble des acteurs locaux.

Autre axe important, le plan directeur régional est le support de communication pour, d'une part, promouvoir l'image de la région (la Riviera) auprès de ses voisines et des autorités cantonales, d'autre part, pour informer et dialoguer avec la population du district. Le mot d'ordre est "rassembler".

A ce titre, le plan directeur régional ne se substitue pas à l'aménagement local. L'ensemble des plans directeurs communaux développe une planification locale qui devra être harmonisée avec les différents enjeux proposés par le plan directeur "Riviera". Que ce soit le plan directeur cantonal, le plan directeur régional ou encore les plans directeurs communaux, chaque document de planification doit jouer son rôle pour que l'aménagement du territoire trouve sa cohérence quelle que soit son échelle.

1.3 Une démarche en accord avec le développement durable

L'établissement du Plan directeur Riviera est en lui-même un acte de développement durable si l'on se réfère aux démarches de planification visant notamment un développement harmonieux, rationnel et économe du territoire régional. De plus, la démarche exemplaire adoptée et la concertation qui a eu lieu, d'une part dans les plates-formes (cf. chapitre 4.1), d'autre part auprès du groupe de suivi (cf. chapitre 4.2) ou enfin auprès des associations et du grand public (cf. chapitre 2.2), sont conformes aux démarches préconisées actuellement pour la mise en place d'actions visant à assurer le développement durable. Parmi ces actions, l'établissement d'un Agenda régional a été initialement proposé par les plates-formes.

L'approche générale et systématique relative au développement durable entreprise depuis a permis d'ajuster et compléter le document pour que ce dernier constitue lui-même l'Agenda 21 régional souhaité.

2. LA PARTICIPATION

2.1 Les Lois

La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) ainsi que la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LATC), offrent une part importante à la participation, conformément aux articles 4 LAT et 28 LATC. La mise en œuvre du plan directeur régional de la Riviera est une large démarche impliquant de nombreux interlocuteurs régionaux. En effet, la CORAT (Commission consultative régionale en matière d'aménagement du territoire) a voulu avant toute chose un document élaboré par les acteurs de la région.

2.2 Une participation élargie

Le plan directeur régional (PDR) est un travail issu d'environ 160 acteurs régionaux, impliqués directement dans la vie de la Riviera (municipaux, conseillers communaux, spécialistes).

Sans être obligatoire, une préconsultation a été mise en œuvre. Elle avait pour but d'élargir la participation auprès d'un public plus important, afin de recueillir les différentes observations qui ont permis au contenu d'évoluer jusqu'à la consultation publique officielle telle que définie par la loi.

La CORAT a choisi cette démarche afin de lancer les débats en amont de la procédure afin que les 10 plates-formes et les groupes de suivi correspondants (cf. chapitre 4) puissent ou non intégrer l'ensemble des préoccupations évoquées par les différentes associations et groupements (une centaine de destinataires en tout dans la région) auxquels la préconsultation s'est adressée.

S'il constitue le reflet d'un projet élaboré à un moment donné, le PDR n'en reste pas moins évolutif, une fois légalisé. C'est pourquoi, les remarques ou suggestions qui n'ont pas pu être directement intégrées dans le document final, trouveront leurs prolongements dans le processus d'application du PDR.



3. LA METHODOLOGIE MISE EN OEUVRE

3.1 La pré-étude

Afin d'élaborer son PDR, la CORAT, appuyée du bureau d'urbanistes-conseils GEA, chargé de la coordination de l'étude, a entrepris une première démarche auprès des dix municipalités du district. Les très nombreuses réponses obtenues à cette occasion ont fait ressortir beaucoup de lignes de convergence, peu de désaccords formels, malgré quelques sujets polémiques, plutôt des nuances dans l'expression de certaines prises de position. Il ne s'agissait pas d'aboutir à des orientations aux municipalités, mais plutôt à des éclairages aux municipaux engagés dans leur région.

Cette première phase a fait l'objet d'un rapport de pré-étude relevant qu'un projet régional pourrait se dessiner au travers de 48 enjeux majeurs d'envergure régionale.

3.2 La phase avant-projet

La suite de la démarche devait s'appuyer sur des bases consensuelles solides, cautionnées par la CORAT. C'est pourquoi, dix groupes (ou plates-formes) de travail chargés de traiter chacun une problématique régionale ont été mis sur pied. Dix thèmes principaux ont été définis, puis répartis entre les dix communes de la Riviera. Chaque plate-forme, présidée par un municipal et composée de spécialistes, a été chargée de travailler de janvier à septembre 1999 pour préciser, infirmer ou confirmer l'ensemble de ces enjeux majeurs. En outre, cinq groupes de suivi, composés de conseillers communaux, ont entrepris une première appréciation de ces mêmes enjeux qu'ils ont corrigés ou complétés de propositions de mise en œuvre. Ce travail a fourni la matière d'un rapport de synthèse transmis aux plates-formes pour apprécier l'ensemble de ces propositions et les intégrer ou non dans leurs réflexions. Ces dernières ont fait l'objet d'un rapport-bilan. Les orientations proposées dans le présent PDR synthétisent l'ensemble des rapports-bilans des dix plates-formes de travail.

Cette démarche, bien que complexe, a été jugée nécessaire afin d'associer dès que possible, les principaux acteurs politiques ou techniques de la Riviera. Elle a révélé, contrairement aux divergences attendues, plutôt des incompréhensions liées à un grand manque de communication et d'information, ainsi que de nombreuses convergences de vue.

Fruit du travail de tous, le plan directeur "Riviera" est construit dans le plus grand souci de coordination, de concertation et d'information.

3.3 La phase projet

Le PDR a été soumis à une évaluation auprès des différents services de l'administration cantonale (examen préalable), des associations et du grand public (préconsultation). Ses propositions ont également été soumises à l'appréciation des municipalités, pour aboutir à un véritable consensus régional.

Ces remarques ont été analysées et ont été, dans la mesure du possible, intégrées dans le PDR.

En outre, une démarche complémentaire a été opérée pour tenir compte des exigences du développement durable. Pour cela, la CORAT a confié un mandat spécifique à des spécialistes, MM. Longet (SPE) et Hertig (Hertig et Lador).

Cette démarche s'est articulée autour de trois axes :

- le premier axe a consisté à établir les critères de référence de développement durable, issus de l'Agenda 21 de Rio, adaptés à la région. De plus, l'établissement de critères d'évaluation a été effectué, afin de permettre ultérieurement d'analyser les effets du PDR.
- le deuxième axe a concerné l'analyse de compatibilité des enjeux et des plans d'actions avec les critères définis ci-dessus. Cette analyse a permis d'évaluer si des actions complémentaires étaient nécessaires.
- le troisième axe a concerné l'adaptation et la mise en conformité du PDR en vue de la consultation publique.

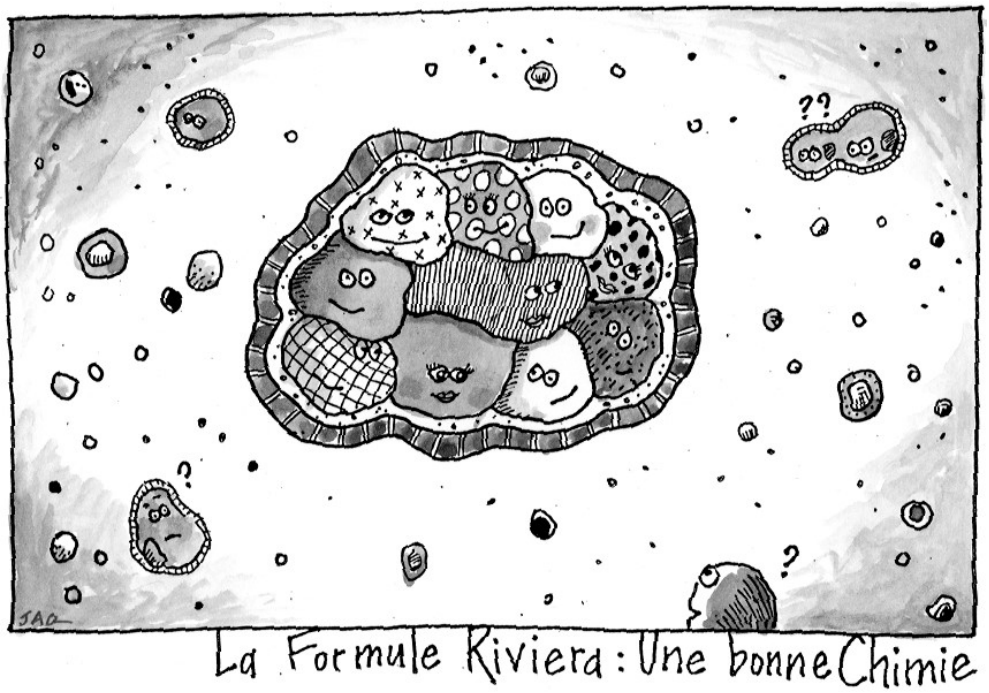
Le présent document est le fruit de l'ensemble de cette démarche, son contenu (enjeux régionaux et plans d'actions) ayant été rendu compatible avec les critères du développement durable.

3.4 La Charte Riviera

Autant le PDR ainsi élaboré constitue une base de travail solide et durable pour l'ensemble de la région, autant il s'inscrit dans un processus plus large : la régionalisation.

Afin d'engager les communes du district dans son application, une charte a été introduite dans le PDR.

Elle a pour objectif d'inscrire la gestion régionale dans la perspective du développement durable, sur une base volontaire et en partenariat avec les acteurs locaux et régionaux concernés.



4. LA REPARTITION DES TACHES

4.1 Le rôle des plates-formes

Présidées par un municipal de la commune en charge du thème de la plate-forme, elles ont rassemblé des spécialistes extérieurs, des personnalités de la région ou des représentants d'organismes constitués (groupements, associations, commissions) afin d'affiner les propositions issues de la consultation des municipaux du district lors de la pré-étude.

Elles avaient la charge de développer chacune la politique régionale dans le thème qui leur a été attribué (par tirage au sort). C'étaient :

1. Sites, urbanisation :	Blonay, présidée par	M. G. Hall, municipal
2. Transports :	Corseaux, présidée par	M. G. Charotton, syndic
3. Economie :	Tour-de-Peilz, présidée par	Mme N. Rimella, municipale
4. Santé :	Corsier, présidée par	M. P.-A. Glauser, municipal
5. Services :	Veytaux, présidée par	Mme C. Nicollier, syndic
6. Formation :	Montreux, présidée par	M. P.-A. Blanc, municipal
7. Loisirs :	Chardonne, présidée par	M. J.-Ph. Blanc, syndic
8. Tourisme :	Jongny, présidée par	M. B. Streiff, syndic
9. Sports :	Saint-Légier, présidée par	M. Cl. Michaud, municipal
10. Culture :	Vevey, présidée par	M. Y. Christen, syndic

Les plates-formes ont pu s'adjoindre les services de mandataires dans le cadre de missions spécifiques dont elles ne pouvaient assumer la charge.

Chargées de rédiger chacune un rapport-bilan dont la synthèse est reportée dans le présent rapport, elles ont effectué leurs réflexions en coordination avec le groupe de suivi, les autres plates-formes concernées et le groupe de travail CORAT.

4.2 Le rôle du groupe de suivi

Composé de trente-neuf conseillers communaux du district (dont la provenance a été répartie en fonction de l'importance de leur commune), le groupe de suivi a été structuré en cinq sous-groupes de travail chargés chacun de traiter deux thèmes régionaux.

Une première phase de réflexion a été entreprise sur la base de la pré-étude et a fait l'objet d'une synthèse reprise par les 10 plates-formes. Ces dernières ont formulé leurs remarques et appréciations aux sous-groupes concernés. Après concertation, les 10 rapports-bilans ont été transmis à chaque membre du groupe de suivi.

La concertation avec les plates-formes s'est poursuivie tout au long de l'étude, à l'initiative des plates-formes ou du groupe de suivi. Les membres du groupe de suivi ont été en outre chargés de faire le relais auprès de leurs conseils communaux.

4.3 Le rôle du groupe de travail CORAT

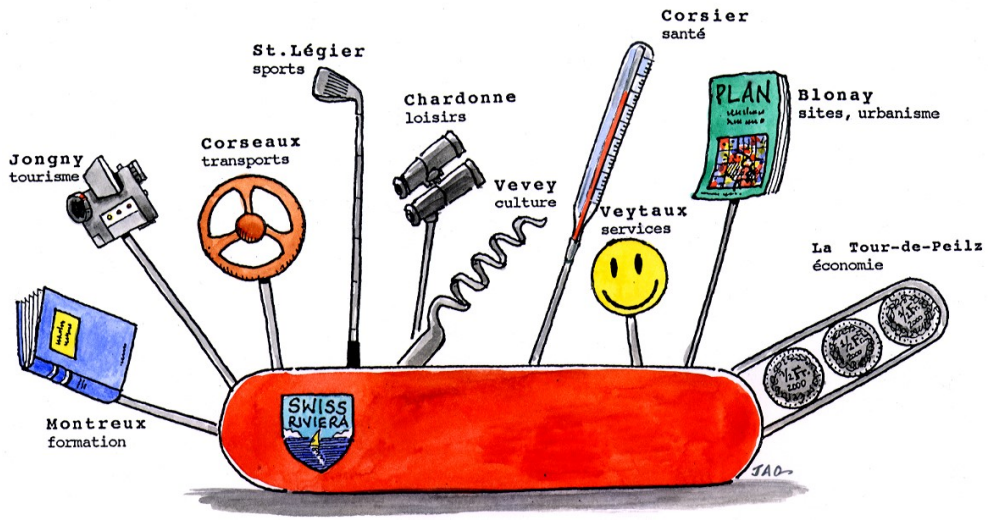
Le groupe de travail CORAT (ci-après GT CORAT) était composé de :

- M. Roland Frey, président, syndic de Corsier
- M. Alain Matthey, vice-président, syndic de La Tour-de-Peilz
- M. Jean de Gautard, membre, municipal à St-Légier
- M. Albert Dupuis, chef du Service d'urbanisme de Vevey
- M. François Jaccard, chef du Service d'urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
- M. Jean-Lou Barraud, chef du Service d'urbanisme de Montreux
- Mme Corinne Martin, cheffe du Service des affaires intercommunales (SAI) jusqu'en décembre 2000, puis Colette Rossier dès janvier 2001
- Mme Sophie Yenni, adjointe du Service des affaires intercommunales (SAI).

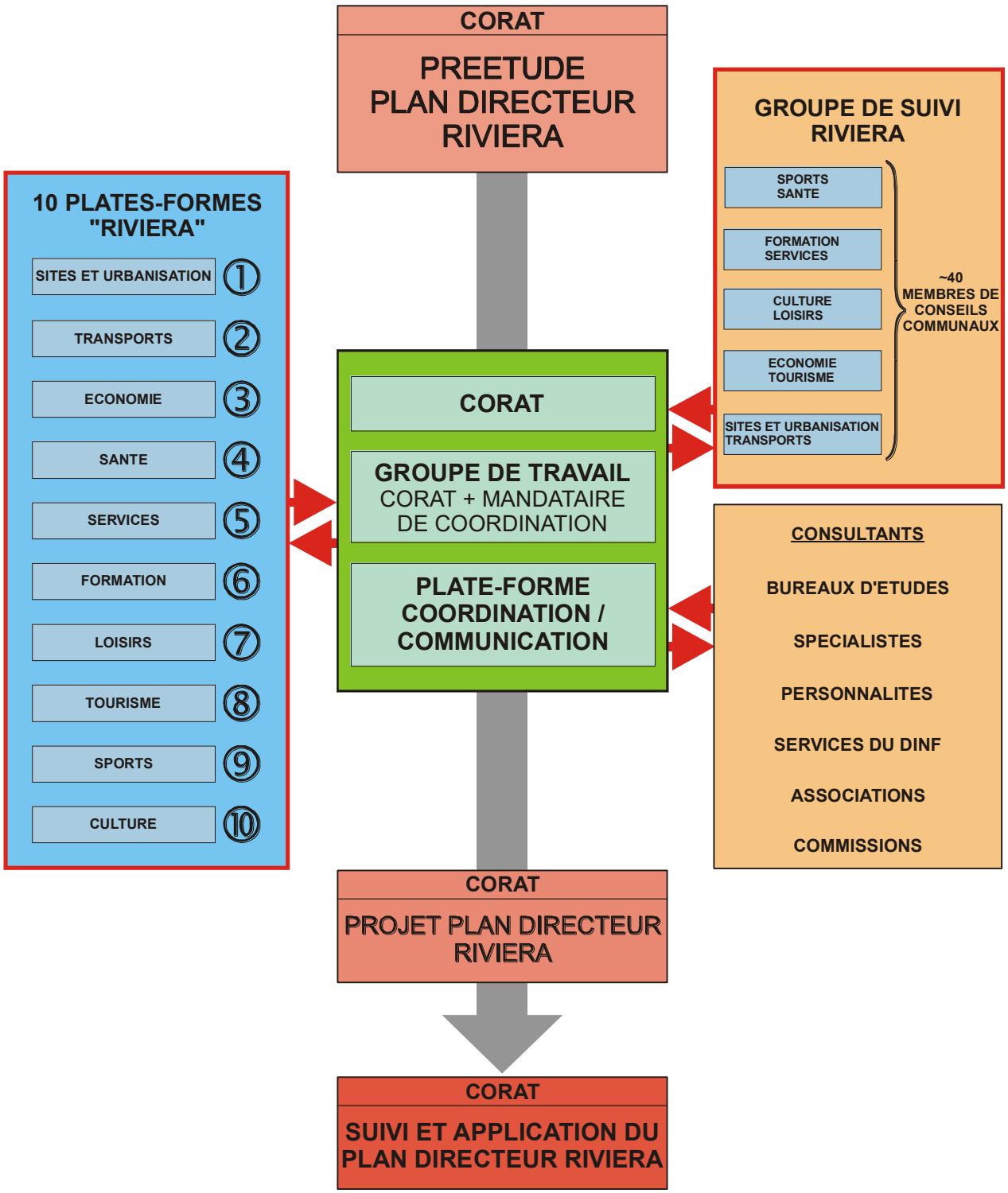
Le GT CORAT s'est adjoint les services du bureau d'urbanisme conseil GEA, mandataire chargé de l'ensemble de la coordination et de l'élaboration du plan directeur régional, représenté par MM. Jean-Marc Vallotton et Thierry Chanard.

Le GT CORAT s'est chargé :

- d'élaborer la méthodologie et la structure de travail,
- de coordonner les démarches,
- d'engager et d'assurer le suivi de l'information et de la concertation,
- d'élaborer l'ensemble des rapports hormis les rapports-bilans,
- de vérifier la conformité du PDR aux principes du développement durable (avec appui de spécialistes extérieurs).

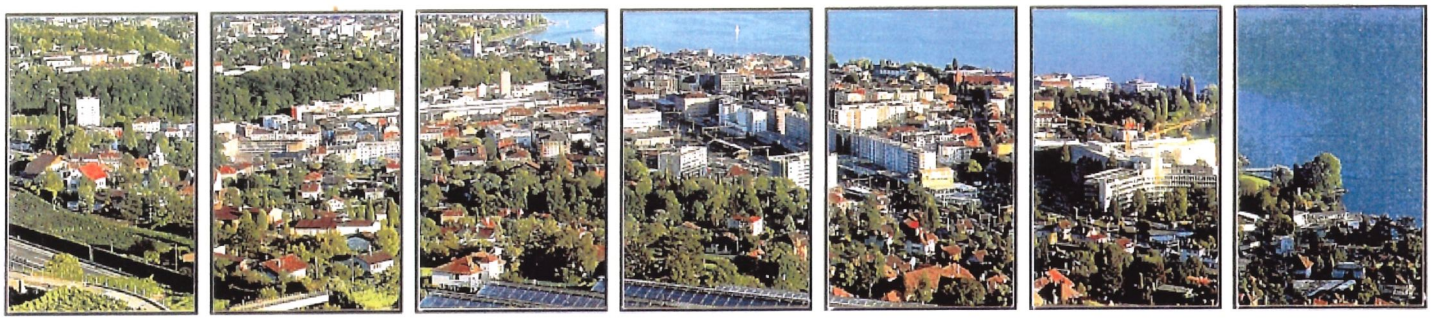


4.4 Structure de mise en œuvre du plan directeur "Riviera"





UNE REGION EN VUE



II. UNE REGION EN VUE

Ce chapitre est une première approche de la région. Il présente et rassemble les principales "données de base" de la Riviera, qu'elles soient géographiques, socio-économiques, en matière de circulations ou d'équipements. Ces informations ont constitué la matière première, support de l'ensemble des réflexions relatives au plan directeur Riviera.

1. LA STRUCTURE TERRITORIALE

1.1 Eléments constitutifs

Marquée par une topographie forte, la région est composée d'éléments naturels et construits : la vallée de la Veveyse constitue la principale percée dans les Préalpes de l'arrière-pays. Les massifs du Mont-Pèlerin, du Mont Vuarat, des Pléiades, du Cubly et de Caux contiennent l'urbanisation le long du lac, dans un triangle dont les extrémités sont formées par Chardonne/Corseaux, Blonay et Veytaux. Un élément supplémentaire vient souligner encore cette limite topographique : l'autoroute; elle est d'ailleurs un élément très marquant du paysage, notamment sur la commune de Veytaux.

Les territoires construits, ainsi comprimés entre lac et montagnes, donnent au rivage un caractère très urbain. L'analyse de l'utilisation du sol de la région confirme cette impression de densité. L'agglomération de Vevey-Montreux participe à la métropole lémanique qui casse la vision traditionnelle de la ville par sa succession d'espaces urbains denses et d'agglomérations plus dispersées, dont les structures dépassent largement les frontières trop étroites et rigides de la ville.

Hormis Vevey, La Tour-de-Peilz et Corseaux, les communes de la région sont très majoritairement constituées de terrains non constructibles. Ceux-ci forment une diversité de territoires qui peuvent se regrouper en quatre types de paysages propres à la région :

a. Le lac et la rive

Omniprésente, sa surface constitue le présentoir du paysage de la Riviera. La rive qui le prolonge révèle un paysage pittoresque propre au "bout du lac".

b. Le territoire rural

Empreinte de l'activité humaine sur la nature et le paysage, il se subdivise en territoires viticoles (dans la continuité de Lavaux) menacés par la pression urbaine, ou en territoires agricoles répartis en delta de part et d'autre de la Veveyse et suivant le tracé de l'autoroute, enfin en territoires de pâturages d'altitude, traces d'une économie pastorale ouvrant de larges échappées sur le bassin lémanique. Ces derniers, peu exploités, sont menacés par le repeuplement forestier.

c. Le territoire forestier

Véritable "arrière-scène verte" de l'agglomération, il s'étend de façon remarquablement continue d'un bout à l'autre de la région, assurant la transition entre l'archet lémanique et les massifs montagneux en altitude.

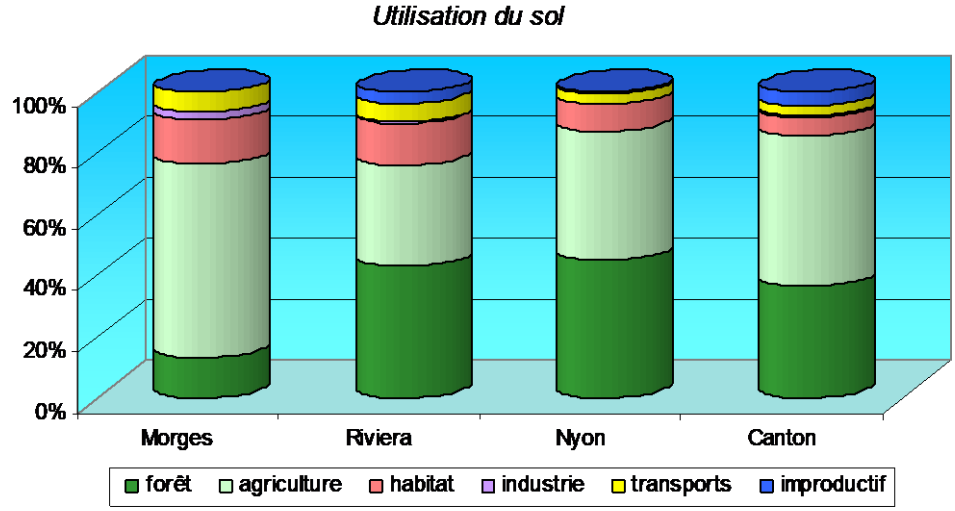
d. Le territoire "des monts"

Points culminants au relief accidenté, les monts sont constitués de flancs, de crêtes, de parois, de sommets rocheux contrastant avec la douceur des formes et des ambiances en aval.

1.2 Utilisation du sol

Le district de Vevey est l'un des plus peuplé du canton. Cela confirme la densité des surfaces occupées par l'habitation le long du lac.

Le graphique ci-dessous montre également l'importance des surfaces forestières et urbanisées. Proportionnellement, les districts les plus boisés sont ceux du Jura (Vallée de Joux, Aubonne, Grandson, Nyon). Celui de Vevey vient en cinquième position alors que les autres districts côtiers font partie de ceux qui sont les moins boisés (Morges, Payerne, Rolle, Avenches). Par ailleurs, seuls Lausanne et Morges ont des surfaces urbanisées (habitation et transports) plus importantes que la région Riviera.



Source : SCRIS

Le potentiel théorique des zones à bâtir légalisées est important (11'000 habitants) et permet de planifier le développement à court et moyen terme, indépendamment de l'utilisation des zones intermédiaires (potentiel de 4'000 habitants en tenant compte d'une occupation de 60% des terrains).

Les réserves de terrains pour le développement d'activités professionnelles dans des zones spécifiques sont limitées (potentiel estimé à 2'500 postes de travail supplémentaires).

Les réserves de terrains pour répondre aux besoins en matière d'équipements d'utilité publique sont insuffisantes si la Riviera atteint environ 80'000 habitants à long terme.

La plupart des terrains disponibles pour le développement se trouvent en amont de l'autoroute. Cela entraînera une augmentation des surfaces consacrées au transport. Effectivement, même si les transports régionaux fonctionnent bien, les surcharges constatées dues principalement au trafic pendulaire doivent et devront être absorbées.

LES COMPOSANTES DE LA REGION

BERNE
FRIBOURG
FR
REGION DE LAVAUX
Mont Vuarat
985 m.
Mont-Pèlerin
1080 m.
La Veveyse
GENEVE LAUSANNE
Mont-Pèlerin (station) 810 m.
Fenil
Les Pléiades
1360 m.
Le Molard 1752 m.
Le Folly
1730 m.
Chardonne
Jongny
St.-Légier
La Chiésaz
Corsier
Cape au Moine
1941 m.
St.Saphorin
Corseaux
Clarens
de
Baye
Blonay
Vevey
L'Ognonnaz
Brent
Le Cubly
1196 m.
Les Avants 968 m.
La Tour-de-Peilz
La Malaladaire
Chailly
Montreux
Chernex
Baye de Montreux
Dent de Jaman
1875 m.
Clarens
Glion
Caux
Montreux
La Veraye
Rochers de Naye 2042 m.
Lac Léman
Territet
Veytaux
Chillon
La Tinière
Villeneuve
REGION DU CHABLAIS
Eau froide
Le Rhône
Grand Canal
AIGLE
VALAIS
N
0 1 5 km.

structure-territoriale.cdr

STRUCTURE TERRITORIALE

LEGENDE

- Limite cantonale
- Limite de district
- Limite communale
- Chemin de fer
- Route nationale
- Route cantonale
- Centre urbain/villageois - hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire peu ou pas urbanisé
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Aire forestière
- Territoire viticole
- Sommet
- Rivière

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

2. LA STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

2.1 Les transports individuels

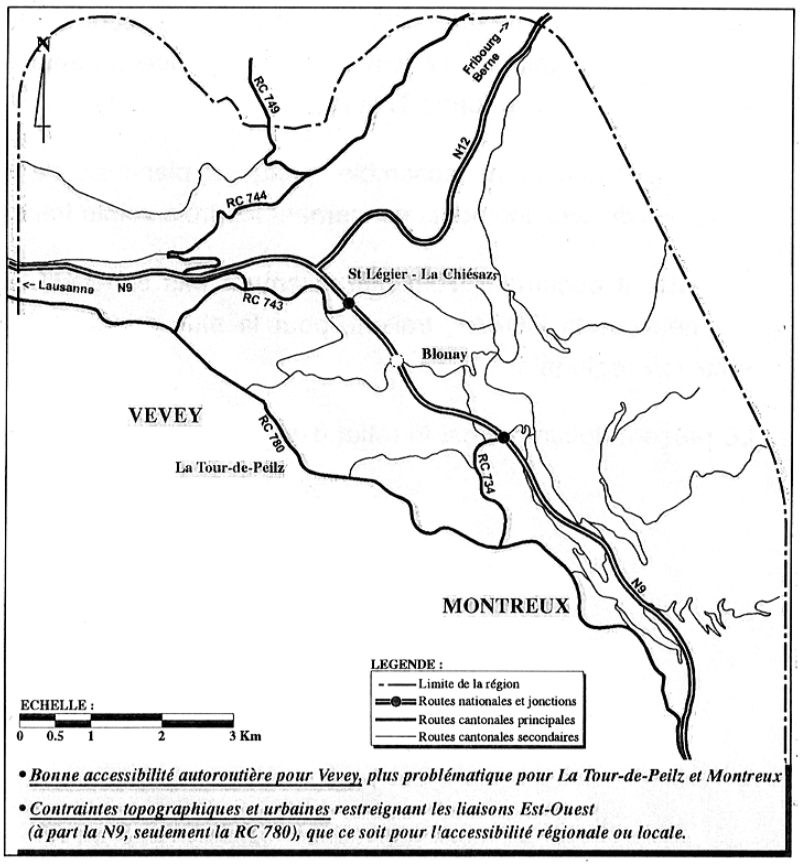
L'accessibilité depuis le réseau routier est de qualité inégale entre les différents secteurs de la région.

Très bonne pour le secteur Vevey-Chardonne, elle devient plus délicate pour le secteur Nord (traversée de St-Légier), de La Tour-de-Peilz et de Clarens. La ville de Montreux est quant à elle franchement mal desservie.

L'essentiel du trafic de la région se retrouve forcément sur deux axes Est-Ouest (A9 et RC 780) et sur les liaisons entre le littoral et les jonctions autoroutières. L'essentiel de l'accroissement de trafic entre 1980 et 1990 (environ le double) a été repris par le réseau autoroutier. Depuis 1990, il s'est fortement ralenti : ce constat est sans doute lié à la récession économique, le plafonnement de la motorisation ou l'engorgement toujours plus important du réseau routier. Les réserves de capacité sur la RC 780 sont négligeables, notamment en traversée des centres urbains.

Par contre, l'autoroute A9 offre une bonne capacité, en-dehors des grandes migrations estivales ou des retours de week-end.

Source : Transitec



2.2 Les transports collectifs (TC)

L'offre et la fréquentation des transports publics sont excellentes pour la région Riviera. Comparativement à d'autres régions, la population résidante est quasiment desservie à 100 % pour une cadence à l'heure, à 95 % pour une cadence de 30 min. Avec quelque 16 % de déplacements effectués en TC, la région Riviera se classe largement en tête des régions comparables, directement après Lausanne.

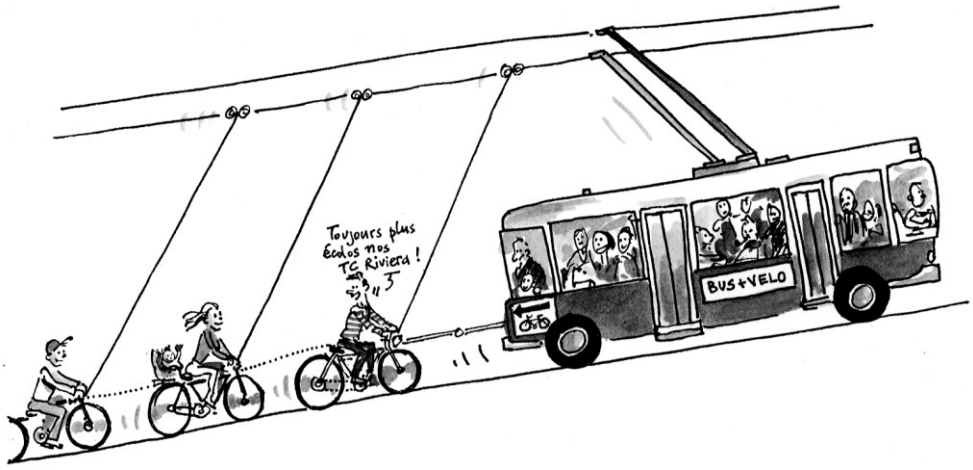
Néanmoins, quelques points faibles sont à relever. L'absence de bonnes liaisons et le TC entre les zones urbanisées au Nord de la région se fait ressentir, même si le potentiel de demande de liaison reste néanmoins très faible. Les conditions de circulation des TC sur la route du lac sont relativement médiocres en traversée des centres urbains. Beaucoup de lignes secondaires sont sous-utilisées en semaine. Enfin, l'absence d'interfaces de qualité (VCP/CFF Vevey ou VMCV n° 1 / CFF Montreux) reste notoire, bien que la situation de Montreux puisse être améliorée par la mise en place de nouveaux escalators.

2.3 Les deux-roues

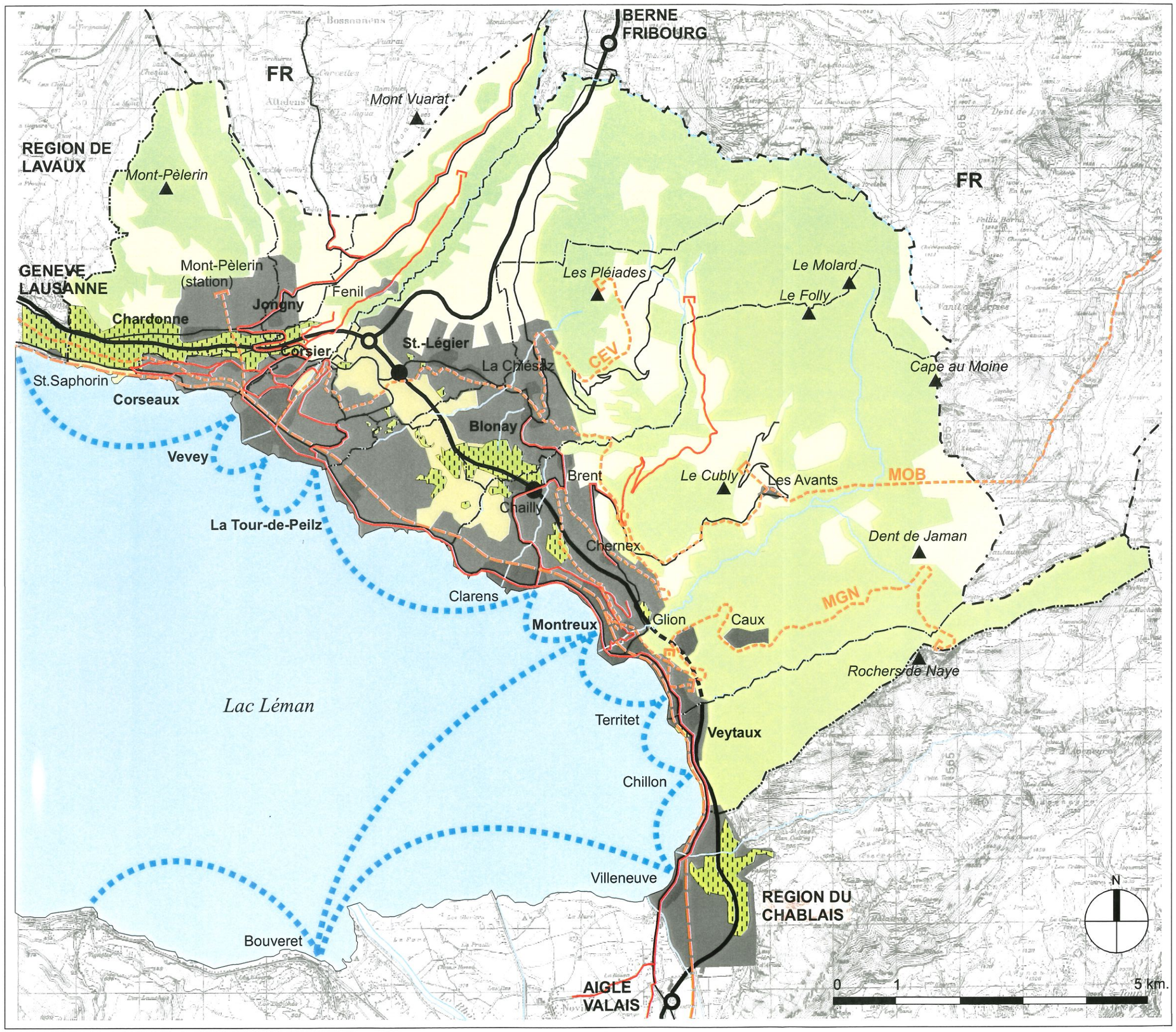
La Riviera, par sa topographie, n'est pas, a priori, très favorable aux déplacements deux-roues non motorisés, à l'exception de la bande littorale où se concentre précisément la part la plus importante de la demande des déplacements internes (deux tiers). Malgré tout, de nombreux aménagements de sécurité ont été réalisés le long des routes principales tout comme certains itinéraires cyclables. L'amélioration de ce réseau passera par une ouverture des TC aux cyclistes à la montée.

2.4 Les piétons

La Riviera est dotée de nombreux sites remarquables accessibles aux piétons. La rive du lac l'est actuellement à 80 %. Les réseaux pédestres sont bien développés et les liaisons piétonnes, même si elles restent à compléter ou à améliorer, sont nombreuses et de bonne qualité.



LES DIFFERENTS RESEAUX



STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

LEGENDE

- Limite cantonale
- Limite de district
- Limite communale
- Route nationale
- Route cantonale
- Réseau CFF
- Réseau ferré local et régional
- Terminus
- Transports publics routiers
- Liaisons lacustres

- Centre urbain/villageois - hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire peu ou pas urbanisé
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Aire forestière
- Territoire viticole
- Sommet

CORAT,	Commission régionale d'aménagement du territoire	
GEA,	Vallotton - Chanard, urbanistes FSU	
SAI,	Service des affaires intercommunales	février 2002

3. LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

3.1 La population

a. Répartition

On peut distinguer quatre noyaux urbanisés : le long du lac s'étend l'ensemble formé par les communes de (1) Corseaux, Corsier, Vevey et La Tour-de-Peilz, puis celui de (2) Clarens-Montreux, Territet et Veytaux. Au Nord de l'autoroute se trouvent les ensembles de (3) Chardonne, Jongny et (4) Saint-Légier, Blonay.

(1) 48 % de la population régionale

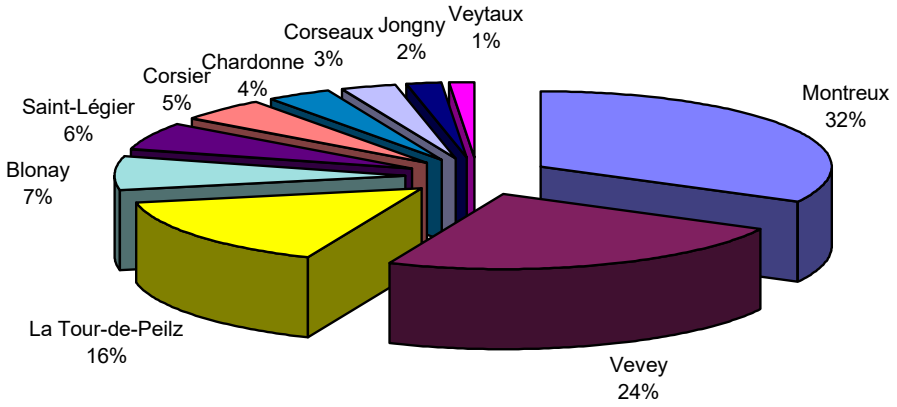
(2) 33 % de la population régionale

(3) 6 % de la population régionale

(4) 13 % de la population régionale

Environ 83 % de la population habite entre l'autoroute et le lac. Cela représente une agglomération de près de 55'000 habitants.

Répartition des populations communales



Source : SCRIS

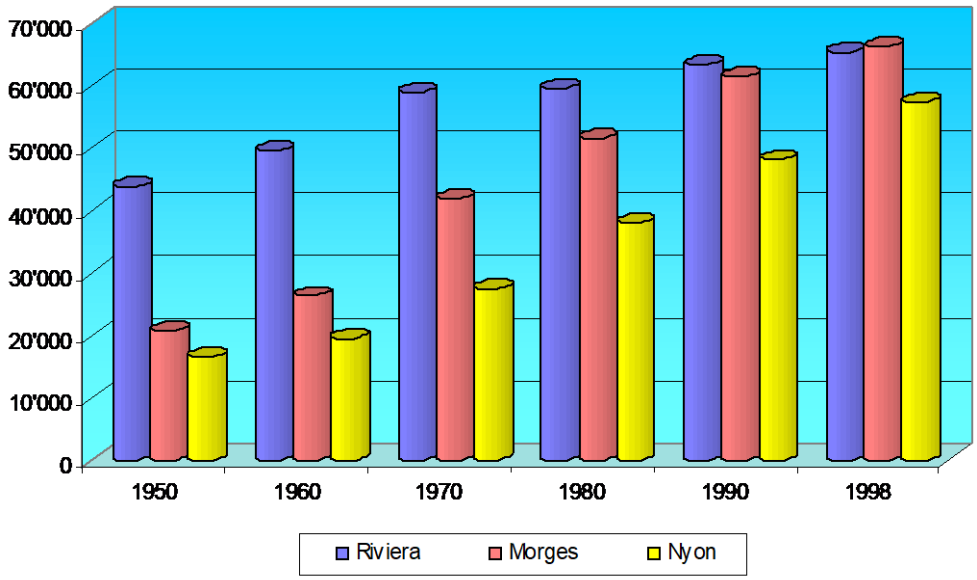
b. Evolution

L'évolution de la population suit une courbe assez typique : augmentation exponentielle après la guerre et nette stabilisation entre 1985 et 1995.

La population stagne entre 1990 et 1996. Depuis 1985, l'augmentation moyenne annuelle est de 0.08 %.

La comparaison avec les districts de Morges et de Nyon met en évidence la rapide croissance de ces deux derniers districts, qui ont profité de l'attrait de grandes villes proches. La Riviera était elle-même une vaste agglomération urbaine et, comme les autres, elle a subi le phénomène de la "rurbanisation" au profit de communes telles que, par exemple, Saint-Légier ou Blonay.

Evolution de la population



Source : SCRIS

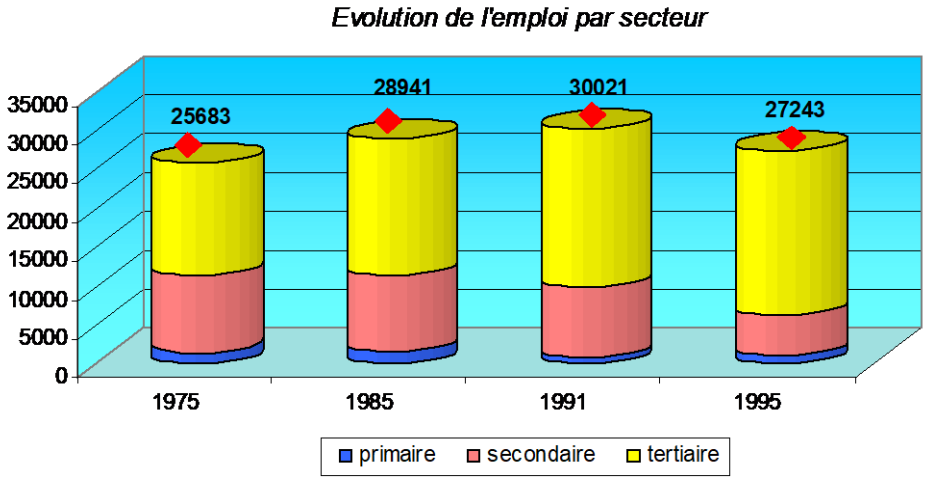
3.2 L'économie

a. Les activités

En 80 ans, le profil de l'économie régionale a changé. La tradition industrielle était implantée. Jusqu'en 1991, le secteur secondaire était bien représenté.

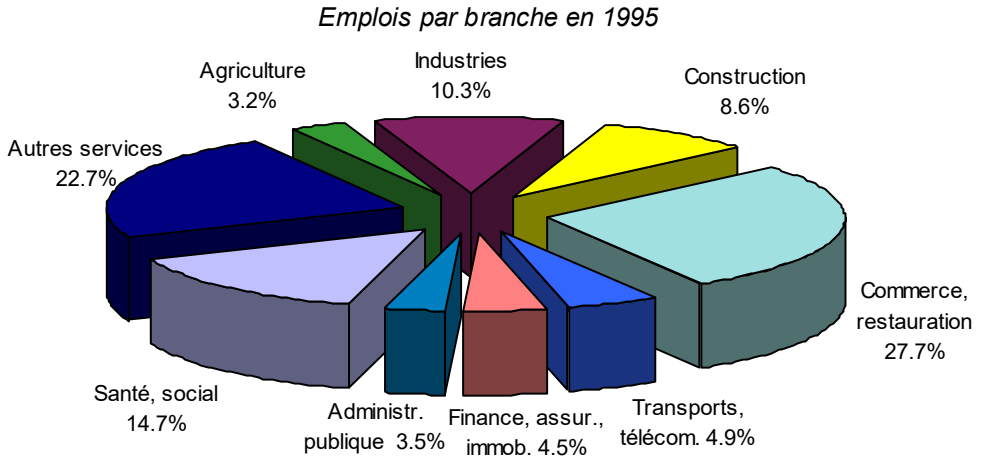
La légère baisse de régime qu'il concède est largement compensée par la hausse du secteur tertiaire.

Ceci n'est plus le cas entre 1991 et 1995 où la minime augmentation du tertiaire n'a pas contrebalancé le sévère revers subi par le secondaire (pire dans la branche de l'industrie que dans celle de la construction).



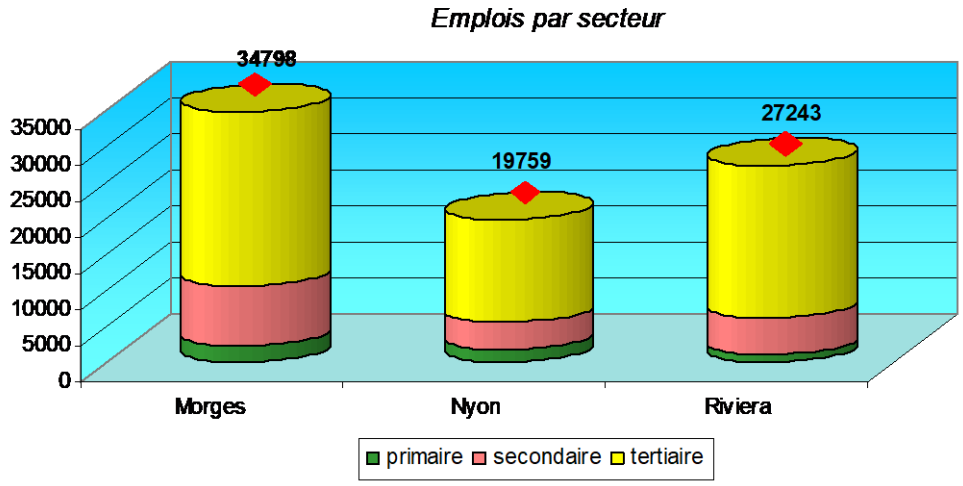
Sources : RFE 1995 et RFA 1991

La tertiarisation de l'économie régionale correspond à une volonté de développer des secteurs tels que les télécommunications et les médias ("Autres services") ou d'encourager la recherche et le développement en pharmacie et biotechnologies. D'ailleurs, le domaine de la santé est déjà actuellement en pleine expansion et pourvoit 15 % des emplois régionaux.



Sources : RFE 1995 et RFA 1991

Aujourd'hui, la région Riviera est caractérisée par une très grande diversité d'entreprises. Comme le relève le rapport consacré au positionnement stratégique et technologique des entreprises et autres organismes importants ("Industrat" 5.06.98) : "cette diversité a l'avantage de stabiliser le tissu économique de la région et l'inconvénient d'empêcher la formation d'une masse critique d'entreprises dans un même secteur d'activités. La région compte donc une part importante d'entreprises et d'organismes (écoles/instituts) mais de taille relativement modeste, ainsi qu'un secteur traditionnel vieillissant comprenant d'anciennes entreprises".



Sources : RFE 1995 et RFA 1991

Si l'on reprend le découpage en quatre ensembles urbanisés (cf. chapitre précédent), on remarque que l'entité Blonay-St-Légier prend de l'importance économiquement. La jonction autoroutière existante, celle de Villard (projetée), la planification d'un projet d'envergure (Lémanparc) et des terrains inclus dans un pôle de développement économique cantonal sont autant d'éléments qui pourraient renforcer le rôle de Blonay et de St-Légier et mieux répartir les échanges dans la région en rééquilibrant quelque peu la pression économique sur le territoire.

b. Les pendulaires

Le pendularisme ne semble pas être un problème majeur pour la région Riviera. Les mouvements pour la plupart sont internes à la région (60 %) et 43 % des mouvements totaux ont lieu dans le centre urbain formé par Vevey, La Tour-de-Peilz et Montreux.

Les mouvements émigrants sont majoritairement tournés vers Lausanne : 60 % des personnes travaillant à l'extérieur de la région se rendent chaque jour dans la capitale vaudoise. Le reste est relativement bien réparti.

Les gens venant travailler dans la Riviera ont des provenances les plus diverses. Cependant, c'est le district d'Aigle qui fournit le plus gros quota de travailleurs (29 %).

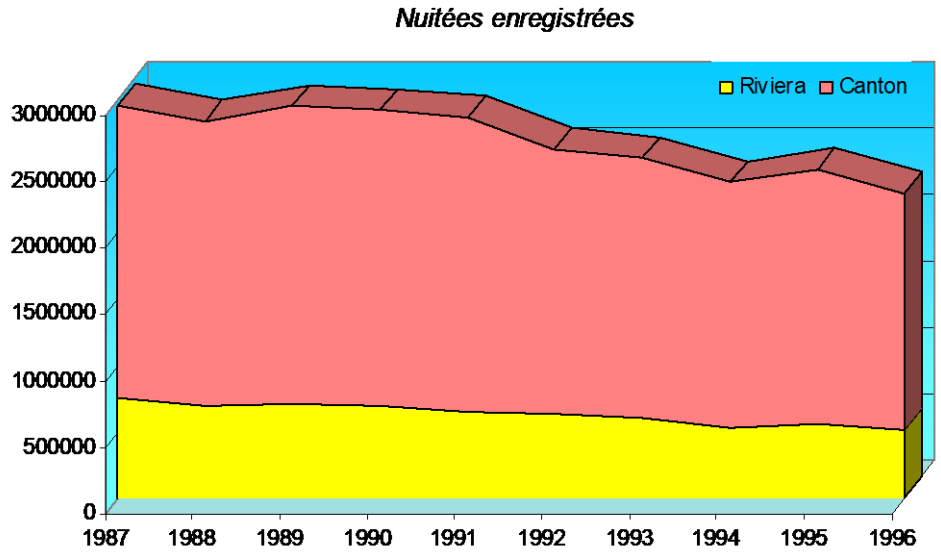
Finalement, il faut mentionner un point tout à son honneur : après Lausanne, la région Riviera est la meilleure utilisatrice des transports en commun.

3.3 L'accueil - Les équipements

a. Les structures d'accueil

Le Canton de Vaud compte trois districts à forte capacité d'accueil : Lausanne, Aigle et Vevey. Ces trois districts hébergent plus des trois quarts des visiteurs du canton.

Dans la région Riviera, l'hôtellerie représente environ 10 % des emplois (15 % à Montreux). Malheureusement, cette branche est en perte de vitesse. Il est possible que le segment visé par l'hôtellerie de la Riviera soit de trop haut standing; peut-être manque-t-il dans la région un hébergement de gamme moyenne ? Plus des deux tiers des lits disponibles sont proposés par des hôtels de haut de gamme.



Source : OFS

b. Les équipements

Concernant les équipements susceptibles d'agrémenter le séjour des visiteurs, la Riviera met à disposition, dans son tissu urbain côtier, des zones commerciales attractives et de nombreuses installations de loisirs, telles que tennis, piscines, promenades, stades et places de jeux, mini-golfs, à l'exception, notamment, d'une patinoire.

La proximité du lac et des Alpes permet le développement d'activités nautiques et de randonnées. Cependant, l'altitude modeste des monts environnants ne permet pas de concurrencer les stations alpines.

Ces infrastructures d'accueil sont soutenues par une tradition culturelle et de congrès à entretenir. C'est, en effet, une raison de plus pour séjourner sur la Riviera.

4. CONSIDERATIONS GENERALES

La Riviera dispose d'atouts importants et nombreux pour l'aider à garder son rôle dans le bassin lémanique.

4.1 L'accès

Sa situation d'articulation entre le Léman, les Préalpes et les Alpes la rend particulièrement attrayante touristiquement. Ceci est souligné par une accessibilité très aisée. La région bénéficie d'un noeud autoroutier la plaçant à une heure de Berne, de Genève et de Sion et à 30 minutes du centre de Lausanne. Vevey et Montreux jouissent, par ailleurs, chacune d'une gare desservie par plus de 60 trains directs reliant quotidiennement Lausanne et Genève ou Aigle et le Valais.

De plus, le réseau ferroviaire est renforcé par des lignes régionales qui permettent l'accès aux villages alentours (Blonay, St-Légier) et aux curiosités de l'arrière-pays (Mont-Pélerin, Les Pléiades, Les Rochers de Naye) et même de visiter le Pays d'Enhaut.

4.2 L'équipement

La région de Vevey-Montreux, forte de ses 65'000 habitants, a pratiquement la même capacité d'accueil hôtelière que la capitale vaudoise. De plus, sa tradition touristique lui a permis d'aménager, au fil des ans, un tissu d'infrastructures et d'équipements de loisirs propre à répondre aux besoins les plus divers.

La multitude de ces installations empêche leur occupation rationnelle et leur bonne disponibilité. Il n'en reste pas moins que la diversité des activités et des équipements disponibles ou facilement accessibles dans la région, est exceptionnelle.

4.3 Le potentiel

Les communes de la Riviera ne possèdent plus beaucoup de grands espaces libres de constructions. Ainsi, le potentiel de développement est quelque peu limité et, en cela, mérite une certaine réflexion.

Pour une région aussi dense et relativement urbaine, la Riviera compte énormément d'habitations individuelles qui "consomment" beaucoup d'espace. Le potentiel résiderait peut-être dans la restructuration de certains quartiers de villas ?

Afin de maintenir l'équilibre socio-économique régional, il s'agit de planifier également une politique régionale de développement économique et de garantir des possibilités d'accueil pour de nouvelles entreprises.

Le taux de logements vacants de la région est supérieur à la moyenne cantonale (ce qui est surprenant pour une agglomération urbaine). Même s'ils ne pouvaient accueillir "que" 900 à 1'100 personnes, et qu'ils ne représentaient donc pas la clé du développement régional de l'habitat, cela constituerait un point sur lequel il faudrait se pencher.

Finalement, la Riviera peut aussi compter sur une renommée internationale fondée sur la beauté de son paysage et son microclimat, sa tradition séculaire d'accueil basée sur le tourisme et la santé - bien être, une structure économique dense et présente dans des domaines de pointe, des manifestations culturelles nombreuses.

REPARTITION GENERALE DES INFRASTRUCTURES DE TOURISME ET LOISIRS

BERNE
FRIBOURG
FR
Mont Vuarat
REGION DE LAVAUX
Mont-Pèlerin
GENEVE
LAUSANNE
Mont-Pèlerin (station)
Jongny
Fenil
Chardonne
Corsier
St.-Légier
La Chiésaz
Les Pléiades
Le Molard
Le Folly
Cape au Moine
St.Saphorin
Corseaux
Vevey
Blonay
Brent
Le Cubly
Les Avants
Chailly
La Tour-de-Peilz
Chernex
Dent de Jaman
Clarens
Montreux
Glion
Caux
Rochers de Naye
Lac Léman
Territet
Veytaux
Chillon
Villeneuve
REGION DU CHABLAIS
AIGLE
VALAIS
N
0
1
5 km.

accueil-équipements.cdr

ACCUEIL ET EQUIPEMENTS

LEGENDE

- Limite cantonale
- Limite de district
- Limite communale
- Chemin de fer
- Route nationale
- Route cantonale
- Centre urbain/villageois - Hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire peu ou pas urbanisé
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Aire forestière
- Territoire viticole
- Aire du domaine skiable
- Sommet
- Théâtres, cinémas, musées, centre des congrès
- Hôtels et structures d'hébergement
- Camping
- Sports
- Piscine
- Stand de tir

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5. LA PLANIFICATION CANTONALE

5.1 Le plan directeur cantonal (PDC 1987)

Le plan divise la région en trois territoires : urbain, périurbain et de montagne. Il relie la présence de deux centres de premier niveau et considère la région comme étant une aire principale d'activités ainsi qu'un haut lieu de tourisme.

Le PDC souhaite développer des efforts pour :

- consolider le rayonnement supracantonal de la Riviera
- restructurer et densifier l'habitat dans les hauts de Vevey et de Montreux
- promouvoir le tourisme.

A ce titre, les objectifs suivants sont, entre autres, préconisés :

- densifier raisonnablement le tissu existant et sauvegarder le caractère des quartiers bien structurés sans freiner leur développement
- modérer la dispersion de l'habitat
- soutenir la promotion touristique par le rayonnement de Montreux
- améliorer l'accessibilité aux rives du lac
- améliorer le réseau et créer des accès directs à l'AR (axe Blonay - La Tour-de-Peilz).

5.2 Le plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman

La planification cantonale des rives du lac avait comme priorité de permettre un cheminement continu le long des rives du lac. A ce titre, plusieurs mesures parlent d'aménager ou d'étudier certains tronçons tels que :

La Becque - La Maladaire - Les Bains du Basset / Les Gonelles - Vevey
Est de Saint-Saphorin - Crêt de la Charrue

Quant au réaménagement proposé de la RC sur les communes de La Tour-de-Peilz, Chardonne et de Corseaux, il est question de préconiser surtout la création d'une piste ou d'une bande cyclable.

A terme, la mise en tranchée couverte des voies CFF aux abords du Château de Chillon permettra sa mise en valeur.

Sur la commune de Montreux, un projet de port et de parking sous-lacustre serait susceptible de compenser les déficits en place de parc et d'amarrage.

Les directives cantonales soulignent l'intérêt de la protection des rives sur tout le littoral côté Ouest, jusqu'au port de la Pichette. Cette portion des rives s'avère être un milieu adapté à la couleuvre vipérine.

La région a, de son côté, élaboré un projet d'aménagement des rives du lac. Il prévoit notamment des accès au lac différenciés, en fonction de situations rencontrées. En effet, tant la configuration de certains secteurs, que l'établissement d'espèces protégées dans l'environnement riverain, font qu'un parcours continu est irréaliste. N'y a-t-il pas de meilleures opportunités pour découvrir le lac en privilégiant des parcours profitant de la topographie des lieux ?
La proposition du Département des infrastructures (DINF) consistant à assouplir l'objectif de cheminement continu le long de la rive et de transférer les responsabilités aux communes est une réponse positive à ce type de question.

LES OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL EN VIGUEUR DEPUIS 1987

DEVELOPPEMENT REGIONAL ET URBANISATION	RESEAU URBAIN	APPROVISIONNEMENT
• Agglomération Vevey-Montreux : densifier raisonnablement le tissu existant et sauvegarder le caractère des quartiers bien structurés sans freiner leur développement. • Reste du territoire : contenir le développement des centres périphériques et des zones construites en densifiant et en complétant le tissu existant.	• Conserver l'équilibre des activités dans les centres urbains de Vevey à Montreux, ainsi que dans les centres régionaux périphériques, afin d'éviter une dévitalisation de ceux-ci, tout en tirant profit de leur complémentarité.	• Rechercher des sites pour les décharges publiques. • Etendre le réseau séparatif des égouts, en priorité dans les quartiers denses. • Harmoniser les conventions communes – sociétés de distribution d'énergie. • Coordonner les travaux de fouilles pour les services publics.

HABITAT	DONNEES NATURELLES	DIVERS
• Modérer la dispersion de l'habitat. • Maintenir une population de composition diversifiée (âge et niveau socio-économique). • Améliorer le cadre de vie. • Favoriser la rénovation des bâtiments anciens. • Promouvoir l'habitat groupé.	• Améliorer l'accessibilité aux rives du lac. • Préserver et mettre en valeur les espaces verts, les zones de détente et les sites de qualité.	• Renforcer la coordination pour créer des équipements d'intérêt régional. • Examiner les problèmes spécifiques des zones limitrophes.

TRANSPORTS	ACTIVITES ECONOMIQUES	CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS PUBLIQUES
• Etablir le schéma régional de circulation : amélioration du réseau et création d'accès directs à l'AR (axe Blonay - La Tour-de-Peilz). • Etude et extension du réseau régional TC : liaison régulière Blonay – Chamby – nouvelles dessertes – Amélioration des axes Est-Ouest et Veveyse. • Harmoniser les tarifs. • Développer des zones piétonnes et rues à circulation modérée dans les centres. • Réaliser des parkings près des gares et zones piétonnes.	• Pour atteindre les objectifs du réseau urbain, maintenir et favoriser l'implantation d'artisanat local, de petites, moyennes ou grandes entreprises. • Soutenir la promotion du tourisme par le rayonnement de Montreux. Développer l'hôtellerie en priorité. • Mesures pour maintenir les exploitations agricoles viables. • Regrouper les forces du district pour la promotion économique.	• Prévoir l'extension des installations portuaires. • Grouper certains équipements sportifs (patinoire, tennis, terrains de football, etc.) • Respecter une conception coordonnée des salles de spectacle. • Favoriser les équipements sportifs et touristiques d'intérêt régional (centre nordique aux Pléiades, piste de luge aux Avants).

5.3 Le plan cantonal des transports (PCT janvier 99)

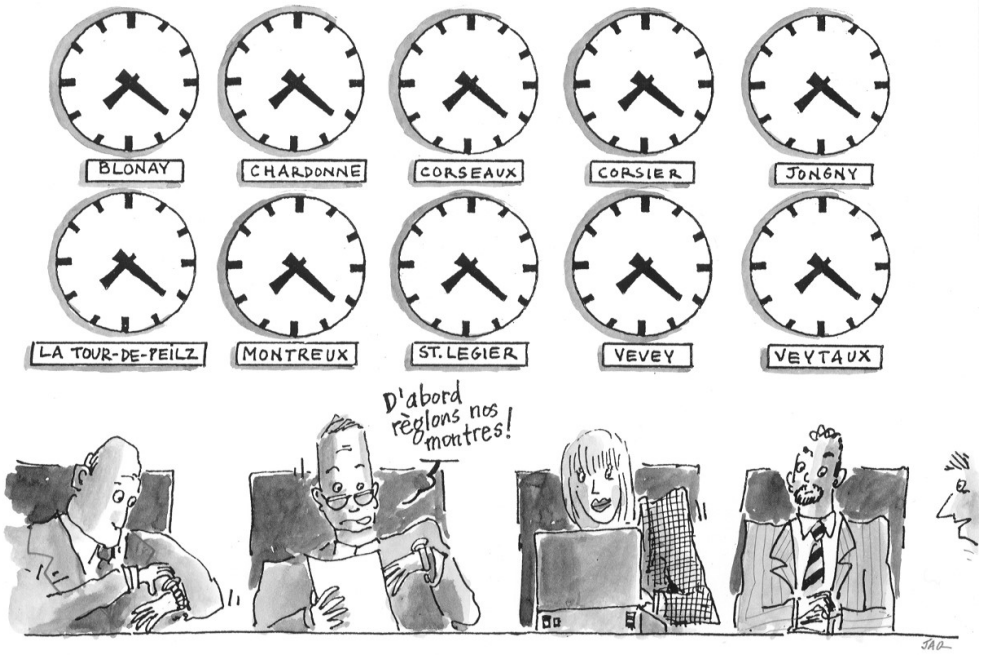
Concernant le réseau autoroutier, le plan cantonal des transports ne préconise aucune mesure relative à la Riviera.

Partant du principe que le réseau routier cantonal est constitué, le PCT est relativement restrictif au sujet des améliorations à y apporter. Pour être pris en considération, les projets doivent :

- faciliter l'accès à l'autoroute
- résoudre les problèmes d'environnement
- améliorer les espaces publics en traversée de localités
- intégrer, hors localités, les points de vue des transports publics, deux-roues et des piétons dans une perspective multimodale.

L'objectif du transfert modal est l'un des piliers du PCT. L'un des outils majeurs pour le concrétiser est la mise en œuvre du Regio Express Vaudois (REV). Ces trains régionaux accélérés devraient attirer de nombreux déplacements pendulaires vers les TC. Les gares de Vevey et de Montreux font partie des 20 gares constituant le réseau urbain vaudois.

Dans l'ensemble, la région Riviera est bien desservie par les TC, dont la part modale est de 16 %. Aussi, peu d'améliorations sont prévues.



5.4 Les schémas cantonal et de bassins (1996)

Datant de 1996, l'étude liée aux schémas cantonal et de bassins a constitué la base de la révision actuelle du PDC. La Riviera forme, avec le district d'Aigle, le bassin "Est". Ce document souligne le rôle structurant que doivent jouer les deux agglomérations de Vevey-Montreux et Aigle-Monthey à l'échelle du bassin lémanique. Les principaux objectifs concernant la Riviera sont les suivants :

- renforcer la fonction de pôle de l'agglomération par l'amélioration des services
- favoriser une croissance par densification et structuration du tissu urbanisé
- densifier les aires d'activités existantes et encourager la mixité d'activités
- développer la politique régionale de gestion et de promotion des atouts de la région
- mener au niveau intercommunal une réflexion globale sur les transports de l'agglomération et de ses environs
- conserver les qualités du paysage et des milieux naturels comme atouts majeurs pour la promotion touristique
- soutenir le maintien des activités sylvo-pastorales
- mettre en place de nouvelles structures intercommunales pour assurer une gestion cohérente des espaces nature-paysage
- assujettir tout développement à la protection des sites et du paysage
- poursuivre la diversification de l'offre touristique (activités 4 saisons, tourisme de formation, de santé, etc.) comme compléments à l'agriculture et au tourisme traditionnel.

5.5 Les pôles de développement économique

Le canton a récemment mis en œuvre une politique de soutien au développement économique, à travers la sélection de 19 sites stratégiques dans le Canton de Vaud. L'aide accordée concerne le financement des études de planification, ainsi que le prêt sans intérêt, en vue de la réalisation d'équipements et d'infrastructures.

Deux pôles sont localisés dans la région :

- le pôle 8a est situé en ville de Vevey. Les terrains sont constructibles et équipés. Le pôle est considéré comme prêt à la promotion.
- le pôle 8b est composé de plusieurs secteurs situés sur la Commune de Saint-Légier. En zone périurbaine, ces terrains bénéficient de la proximité de la jonction autoroutière et sont en grande partie construits.

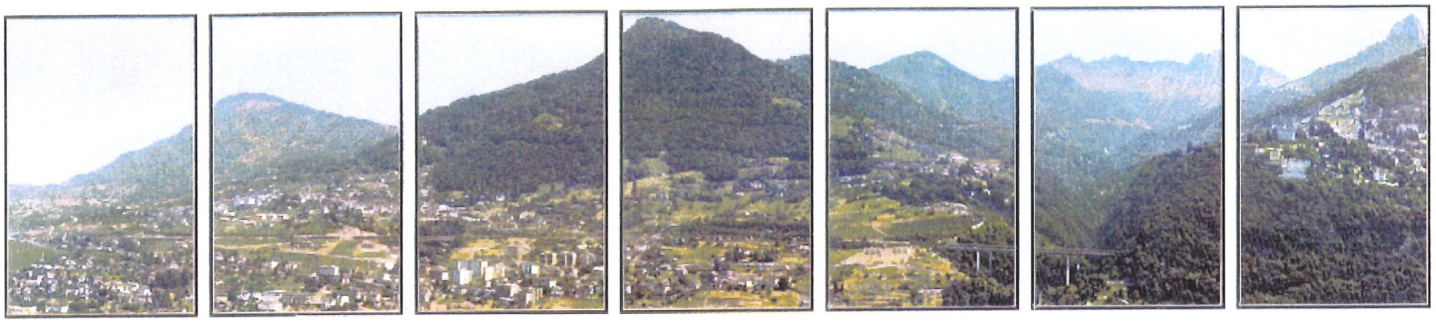
5.6 Considérations générales

Bien que datant de 1987, la plupart des objectifs cantonaux sont en adéquation avec les préoccupations régionales. Certains sont déjà même réalisés. D'autres sont toujours d'actualité et le seront encore longtemps ...

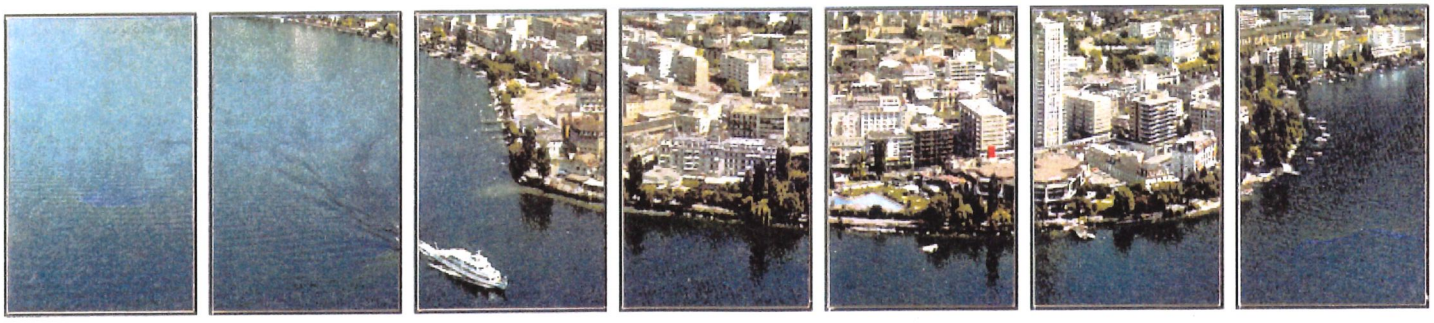
Certains enfin ne sont plus en correspondance avec les prérogatives actuelles. C'est pourquoi, ils trouvent leur traduction à travers les différentes politiques fédérale, cantonale et régionale. A titre d'exemple, afin de se référer à la politique Suisse Energie du Conseil Fédéral, un volet énergie pourra être engagé dans le cadre de l'application du PDR.

Quant aux deux pôles de développement économique, celui de Vevey fait l'objet de nombreuses convoitises. Le développement du site stratégique de la Veyre (qui comprend le pôle 8b) sera quant à lui remis à l'ordre du jour. Enfin, le potentiel offert par le pôle de Villeneuve constitue une réserve importante située à proximité de la Riviera, dont il conviendra de tenir compte.


LA TOUR
CORSE
JONGI
VEYTAU
BLONAY
VEVEY
MONTREU
CORSIER
ARDONNE
ST. LEGIER



LES PERSPECTIVES DE LA RIVIERA



III. LES PERSPECTIVES DE LA RIVIERA

11 thèmes de réflexion ont été sélectionnés pour parler de la région. Ce chapitre développe pour chacun d'eux, une analyse des données de base décrites au chapitre précédent, pour dégager les principaux enjeux ou perspectives de la région.

Chaque thème est illustré par une carte d'inventaire qui rassemble et organise les informations connues à ce jour sur la Riviera.

1. LES OBJECTIFS INITIAUX DE LA RIVIERA

Une vaste concertation a été entreprise dans le cadre d'une pré-étude auprès des 10 municipalités du district. Ces dernières ont défini les premières grandes lignes de la politique régionale. Elles ont été réparties et transmises aux plates-formes en fonction des thèmes auxquels elles se rapportaient.

2. LE TRAVAIL DES PLATES-FORMES

Le présent chapitre du plan directeur régional détaille l'ensemble des diagnostics développés par les dix plates-formes. Les perspectives qui en découlent reprennent, modifient, voire suppriment et complètent les objectifs régionaux fournis par la pré-étude. Ils ont constitué une première proposition qu'il s'est agi d'évaluer, d'approfondir ou de préciser tout au long de l'élaboration du document.

3. LES ILLUSTRATIONS CARTOGRAPHIQUES

Compte tenu du manque d'inventaires très largement constaté par les plates-formes, une cartographie a été élaborée pour chaque thème de réflexion, afin de situer le contexte des propositions formulées.

Les diagnostics introduits synthétisent les réflexions reportées dans chaque rapport-bilan.

4. UN REFLET EXHAUSTIF

Afin de conserver l'esprit largement participatif qui soustend toute la démarche d'élaboration du PDR, aucune proposition n'a fait l'objet de modification ou de suppression de la part du GT CORAT. Il apparaissait en effet indispensable que l'ensemble des réflexions soit confronté, d'une part aux critères du développement durable, d'autre part aux observations des publics multiples, afin, cas échéant, d'engager les débats sur les principaux axes stratégiques de planification. C'est donc l'ensemble des perspectives proposées par les plates-formes qui est reporté le plus fidèlement possible, afin que le lecteur puisse les évaluer. Ces analyses et premiers grands axes de planification ont servi de base à l'élaboration de la politique régionale, dont le concept est décrit dans les 2 prochains chapitres "Vers l'aménagement du territoire régional" et "Vers la régionalisation" (enjeux et plans d'actions régionaux).

5. DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES REGIONALES

5.1 Sites - urbanisation

a. Diagnostic

Le paysage de la Riviera est remarquable par la richesse, mais aussi par la fragilité de ses composantes. Le territoire des monts, majoritairement forestier, agricole et pastoral constitue une entité de grande valeur qu'il serait envisageable de valoriser et d'exploiter.

Les coulées de verdure accompagnant l'ensemble des cours d'eau qui se jettent dans le lac, rythment le paysage jusqu'aux rives, elles-mêmes composantes paysagères majeures de la Riviera. Enfin, de nombreuses vignes et vergers composent une aire de verdure parallèle au lac encore relativement bien préservée.

La région Riviera remplit une fonction déterminante dans l'organisation urbaine du canton. Elle a subi les pressions humaines de ces trente dernières années et pourrait, si l'on n'y prend garde, perdre son identité. Riche d'un patrimoine extrêmement varié, elle offre un cadre de vie très favorable aux activités humaines, dont le rayonnement dépasse largement les limites territoriales.

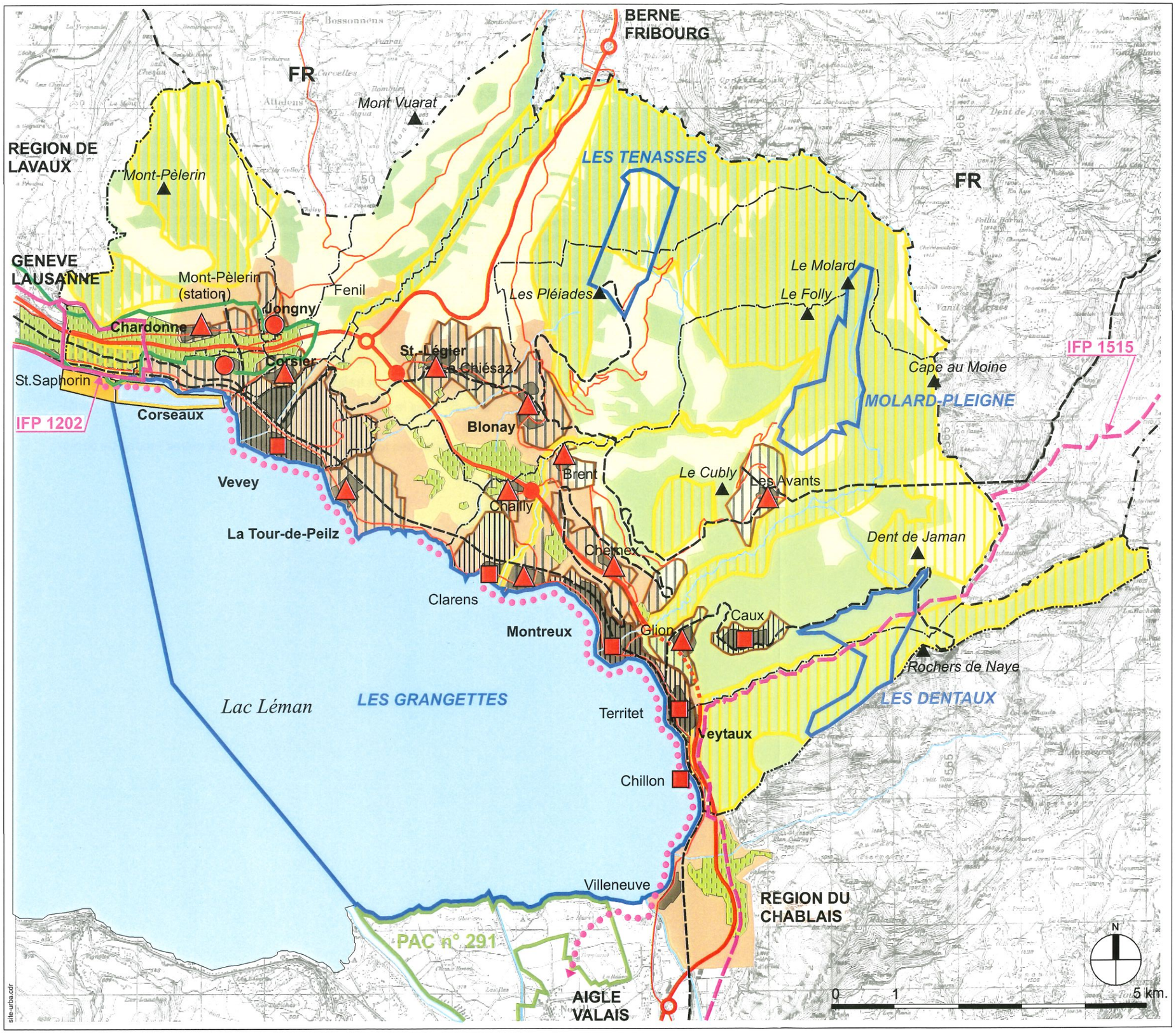
Dans cette perspective, l'aménagement régional doit s'appuyer sur un modèle d'évolution plus qualitative que quantitative, en proposant un système d'organisation du territoire régional susceptible d'être reconnu par tous.

b. Perspectives régionales

1. Exploiter l'excellence de la situation géographique, à la fois porte entre le Nord et le Sud du pays et à la fois composante de la métropole lémanique.
2. Exploiter le capital paysager, naturel et architectural, principaux atouts pour la promotion des loisirs et du tourisme et témoignage de la culture d'une région.
3. Exploiter la complémentarité et le rayonnement reconnu des deux centres régionaux principaux de Montreux et de Vevey.
4. Affirmer l'identité régionale en exploitant les potentialités représentées par les qualités d'accueil d'une région préservée des nuisances propres aux grands centres urbains.
5. Appliquer une politique d'ouverture et d'accueil pour des croissances démographiques et en postes de travail équilibrées, conditions d'une plus grande autonomie régionale.
6. Contribuer au renforcement de la cohésion régionale et de l'attachement de la population à son lieu.

INVENTAIRE DES SITES

5.1 SITES - URBANISATION



LEGENDE

- Inventaire des monuments naturels et des sites (IMNS)
- Réserves et secteurs de faune du canton de Vaud
- Inventaire IFP 1202
- Inventaire IFP 1515 (Rochers de Naye)
- LPPL (vignoble protégé)
- Aire forestière

Plan Directeur Cantonal des Rives du Lac (PDRL):

- Zone de protection biologique supérieure (selon PDRL)
- Secteur de rive biologiquement sensible (selon PDRL)

ISOS: ville / village / hameau d'importance

- nationale
- régionale
- locale
- ISOS: site bâti d'intérêt national
- ISOS: site bâti d'intérêt régional
- ISOS: site bâti d'intérêt local
- Centre urbain/villageois - hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire peu ou pas urbanisé
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Cheminement des rives existant
- Limite cantonale
- Limite de district
- Limite communale
- Chemin de fer
- Route nationale
- Route cantonale

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5.2 Transports (TI)

a. Diagnostic

L'accessibilité depuis le réseau routier est de qualité inégale entre les différents secteurs de la région. Très bonne pour l'ensemble du secteur Vevey-Chardonne, elle n'en reste pas moins délicate pour le secteur Nord (St-Légier / Blonay) et La Tour-de-Peilz / Clarens, voire mauvaise à Montreux.

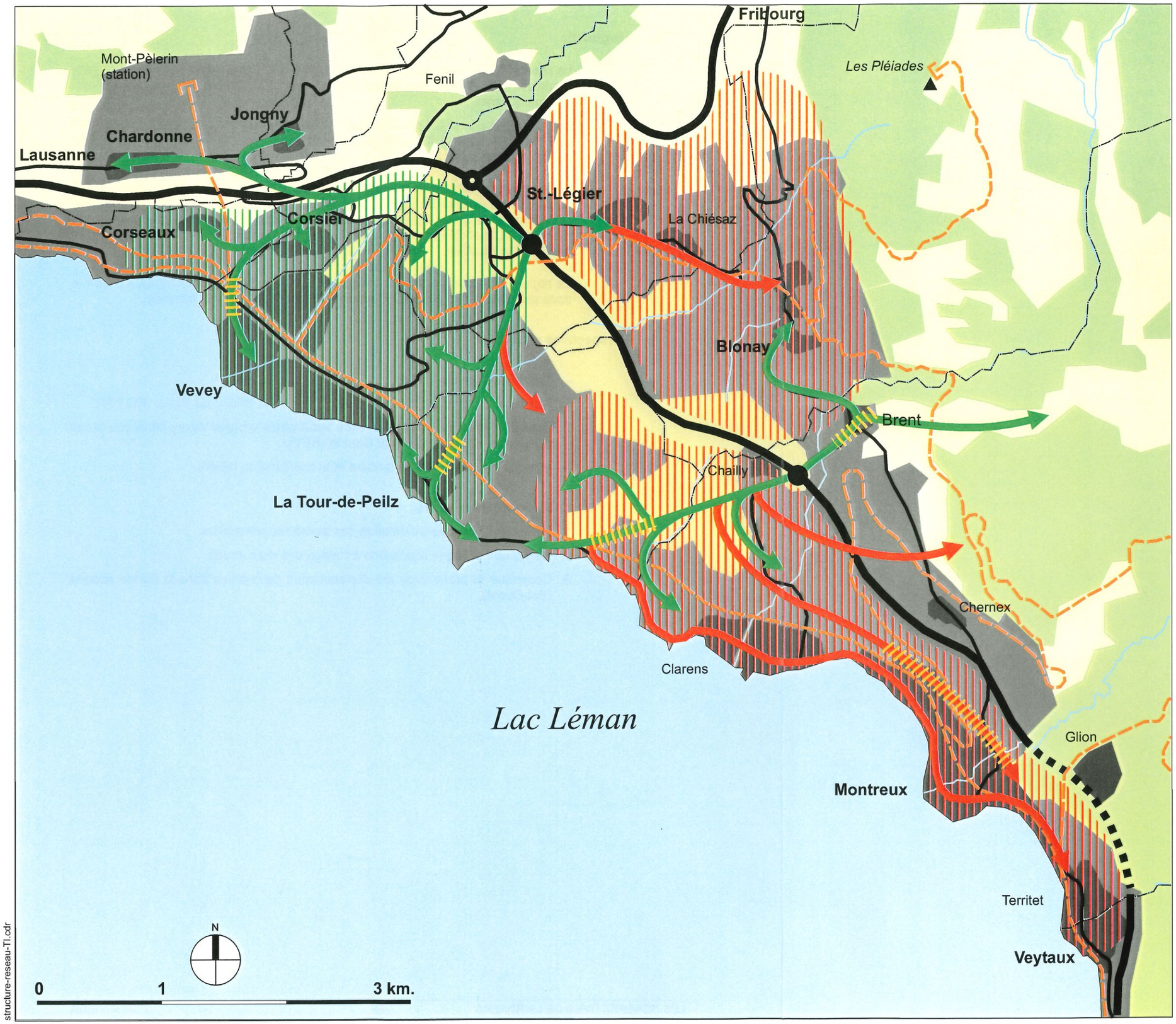
L'accessibilité autoroutière pour le Nord et l'Est est insuffisante et le niveau de service des liaisons internes horizontales et verticales, hors du plateau littoral, est faible.

Les traversées de localités sont délicates. Par ailleurs, l'offre en stationnement de moyenne et courte durée en centre ville étant faible, elle devra être améliorée simultanément à la réalisation de parkings de périphérie (P+R ou P+M).

b. Perspectives régionales

1. Améliorer l'accessibilité depuis le réseau national.
2. Renforcer les liaisons locales Est-Ouest.
3. Restructurer l'espace public de la RC 780.
4. Protéger les quartiers de tout trafic de transit.
5. Modérer le trafic dans les liaisons Nord-Sud où les conditions environnementales l'exigent.
6. Favoriser le transfert des transports individuels vers les autres modes de déplacement.

STRUCTURE DU RESEAU TI ET ACCESSIBILITE AUTOROUTIERE



structure-reseau-TI.cdr

5.2 TRANSPORTS (TI)

LEGENDE

- Limite communale
- Route nationale
- Route cantonale
- Mauvaise accessibilité par un réseau principal insuffisant ou inadapté
- Bonne accessibilité directe par le réseau principal
- Accessibilité directe par le réseau principal mais en traversée de zones urbanisées
- Chemin de fer
- Centre urbain/villageois - hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire largement urbanisé mal / bien desservi
- Territoire peu ou pas urbanisé
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Aire forestière
- Sommet

Source: Transitec "Accessibilité depuis le réseau autoroutier"

CORAT,	Commission régionale d'aménagement du territoire	
GEA,	Vallotton - Chanard, urbanistes FSU	
SAI,	Service des affaires intercommunales	février 2002

5.3 Transports (TC, Piétons, deux-roues)

a. Diagnostic

Le réseau TC est conséquent. Il assure une grande couverture sur une zone géographique globalement peu dense, grâce à un grand nombre d'infrastructures lourdes marquantes.

Le transit Est-Ouest est de 10'000 à 11'000 déplacements de personnes par jour (sur les CFF essentiellement). Il y a autant de déplacements TC en Nord-Sud qu'en Est-Ouest.

En revanche, l'absence de bonnes liaisons entre les zones urbanisées du Nord, les conditions de circulation en traversée des centres urbains sur la RC 780, la sous utilisation de certaines lignes secondaires ou encore l'absence d'interface de qualité entre VCP et CFF sont des axes de réflexion qu'il conviendra d'engager pour améliorer la situation.

La région, bien que peu favorable par sa topographie aux deux-roues, concentre dans sa bande littorale une part importante des déplacements internes.

b. Perspectives régionales

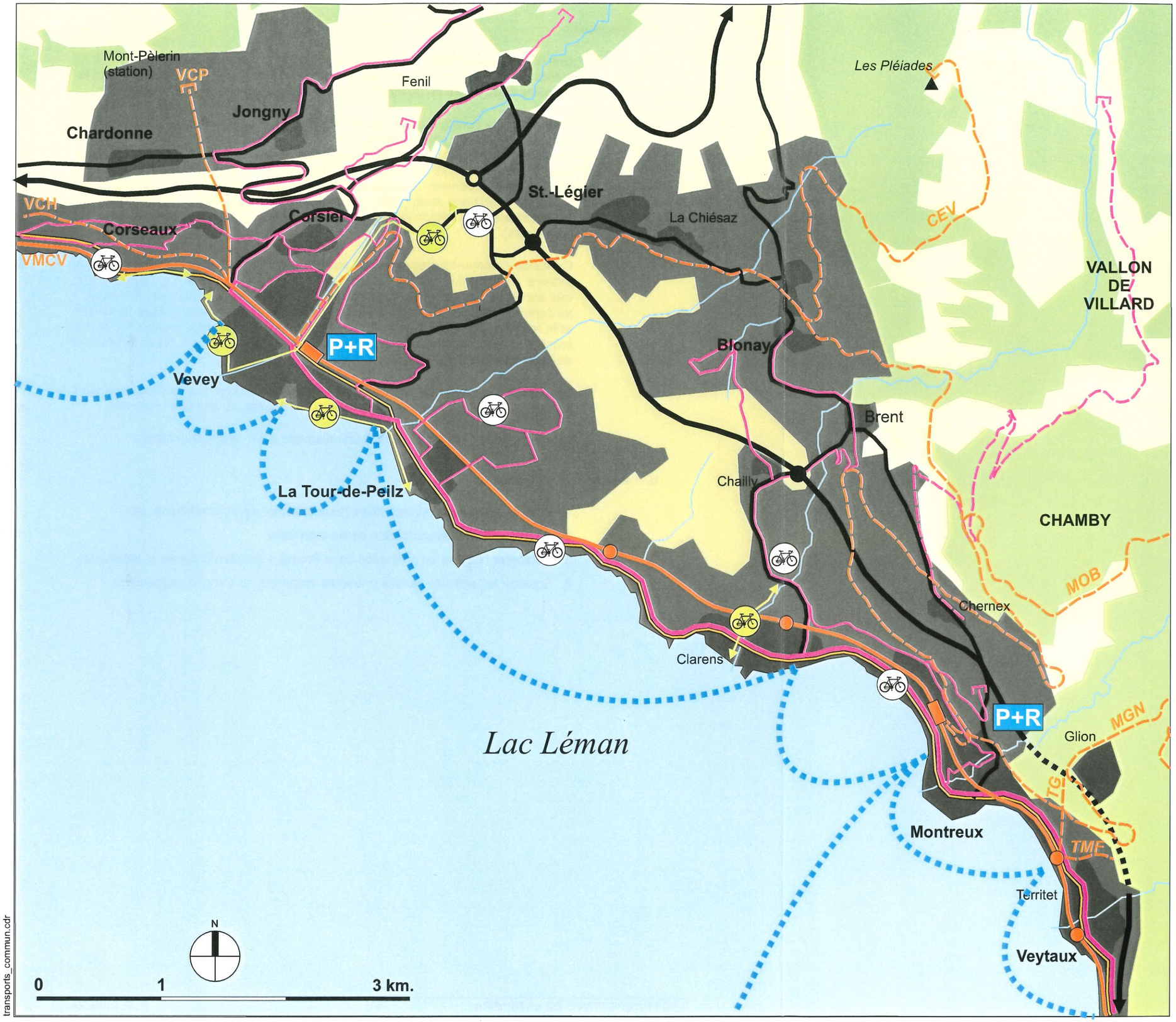
Transports en commun

1. Renforcer la fréquence et la vitesse commerciale le long du littoral (RC 780).
2. Intensifier les liaisons rapides entre les 2 pôles urbains Vevey-Montreux et les principales villes (centres) du Canton (REV).
3. Introduire la communauté tarifaire et la coordination faîtière.

Piétons / Deux-roues

1. Définir une politique d'extension des itinéraires piétonniers.
2. Définir une politique d'incitation à l'usage des deux-roues.
3. Compléter et promouvoir les déplacements deux-roues dans la bande littorale (Est-Ouest).

OFFRE TRANSPORTS EN COMMUN (TC) - PIETONS/2 ROUES



transports_commun.cdr

5.3 TRANSPORTS (TC)

LEGENDE

- Route nationale
- Route cantonale
- CFF
- Trains et funiculaires
- Gare CFF
- P+R — Parking d'échange
- Halte CFF
- Trolleybus - VMCV
- Autobus - VMCV - GFM
- Bus Chernex - Vallon de Villard
- Liaisons lacustres
- Aménagements d'itinéraires cyclables
- Aménagements de sécurité le long des routes principales
- Centre urbain/villageois - hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire peu ou pas bâti
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Aire forestière

Nota: Pour les chemins de randonnée pédestre se référer à la carte "LOISIRS"

Source: Transitec "Le réseau TC desservant la Riviéra 1998"

CORAT,	Commission régionale d'aménagement du territoire	
GEA,	Vallotton - Chanard, urbanistes FSU	
SAI,	Service des affaires intercommunales	février 2002

5.4 Economie - fiscalité

a. Diagnostic

Une fiscalité raisonnable et le cadre de la région font que la Riviera peut être bien "vendue". Néanmoins, la région est globalement peu pourvue en zones d'activités, les pôles étant situés en dehors du district (Châtel-St-Denis et Villeneuve).

Néanmoins, la politique cantonale en matière de pôles de développement économique a identifié un pôle urbain à Vevey (pôle 8a, sur le site des anciens Ateliers de constructions mécaniques de Vevey) et un pôle périurbain à St-Légier (pôle 8b, situé à proximité de l'autoroute et du centre sportif de la Veyre). Bien que ne disposant pas globalement de surfaces constructibles importantes, ils n'en restent pas moins deux secteurs stratégiques prêts à accueillir des activités, en synergie avec les vocations de la région (tourisme, loisirs, santé, bien-être, multimédias pour les principales).

Certaines communes présentent un secteur secondaire développé. Cependant, le tertiaire regroupe la majorité des emplois : Montreux, Vevey et La Tour-de-Peilz, très axées sur les services, concentrent 83% des emplois régionaux. Par rapport au canton, certaines branches sont particulièrement bien représentées : l'hôtellerie et la restauration, qui concentrent 9.5 % des emplois régionaux, contre 5.7 % des emplois cantonaux, le domaine de la santé (14.6 % contre 11.3 %) et la branche de l'enseignement (7.2 % contre 7 %).

Les sociétés industrielles, commerciales et artisanales sont trop nombreuses dans la région et l'ASIC, qui regroupe certaines d'entre elles, devrait être renforcée.

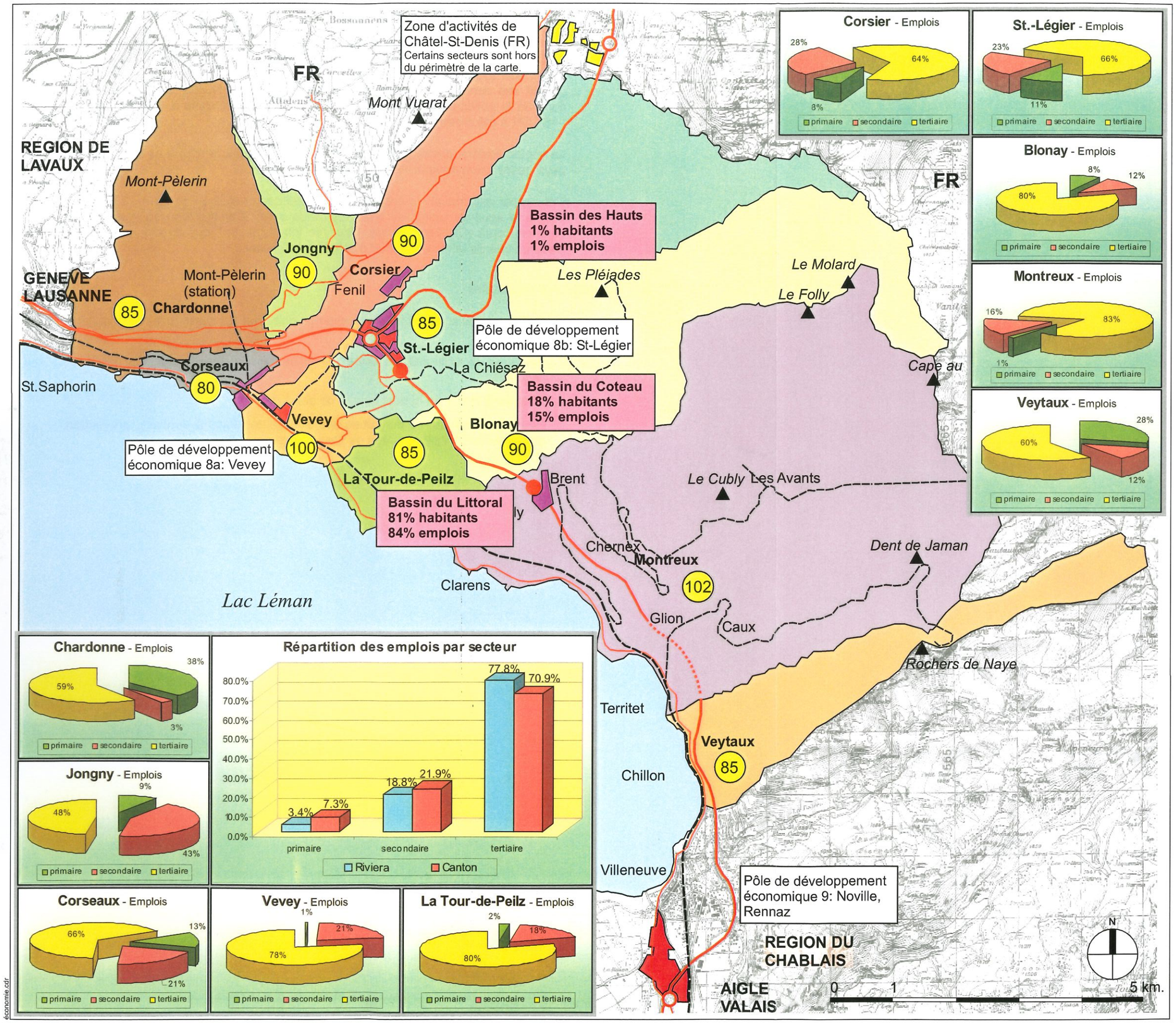
Enfin, le prix de l'électricité connaît une disparité et un niveau trop élevés.

b. Perspectives régionales

1. Proposer des mesures incitatives (exonérations, déréglementation, etc.).
2. Promouvoir une diversification ciblée d'activités.
3. Renforcer l'organe de promotion de la Promove (soutien financier et logistique).
4. Soutenir les activités locales (mesures incitatives ou d'accompagnement).

REPARTITION COMMUNALE DES SECTEURS D'ACTIVITES ECONOMIQUES

5.4 ECONOMIE - FISCALITE



économie.cdr

LEGENDE

- Zone industrielle
- Pôle de développement économique (VD)
- Zone d'activités d'importance cantonale (FR)
- 90 Taux d'imposition communal (chiffres 2001)

Blonay	90
Chardonne	85
Corseaux	80
Corsier	90
Jongny	90
Montreux	102
Saint-Légier	85
La Tour-de-Peilz	85
Vevey	100
Veytaux	85

DONNEES QUANTITATIVES (données GOP. SAT 1997)

Pôle 8a: Vevey
Ancienne zone industrielle réaffectée en zone mixte.
Surface: 2.3 ha.
Bâti: ~45 - 50'000 m2 de surface de plancher.
Equipé, en zone constructible.
Site prêt à la promotion.

Pôle 8b: St.-Légier
Secteurs bénéficiant de la proximité de la jonction autoroutière, dispersés à l'intérieur de la zone industrielle.
Surface: 11.9 ha.
~5.3 ha équipés, en zone constructible.
~4.0 ha PPA en cours, accès à réétudier.
~3.2 ha prêt à la promotion
~2.2 ha.à court et moyen terme

Pôle 9: Noville, Rennaz (partie du pôle Chablais Villeneuve-Aigle-Bex-Ollon)
Ce pôle, bénéficiant de la proximité de la jonction autoroutière, se situe à cheval sur les deux communes. Il a fait l'objet d'un plan directeur intercommunal.
Surface: 36 ha
Activités: 21.9 ha , mixte : 5.8 ha ,
artisanat et industrie : 8.3 ha.
Equipements insuffisants
Résultats intermédiaires.

Commune de Villeneuve:
5.7 ha prêt à la promotion

Pôle 19: Palézieux
9.6 ha prêt à la promotion
0.6 ha résultats intermédiaires

Zone d'activités de Châtel St.-Denis
Le site est composé de plusieurs secteurs dispersés autour de Châtel-St.-Denis. La majorité d'entre eux bénéficie de la proximité de la jonction autoroutière.
Surface: 35.1 ha
~26.2 ha équipés
~9.0 ha non équipés
~16.3 ha sont disponibles immédiatement
~18.9 ha sont disponibles à moyen terme.

CORAT,	Commission régionale d'aménagement du territoire	
GEA,	Vallotton - Chanard, urbanistes FSU	
SAI,	Service des affaires intercommunales	février 2002

5.5 Santé

a. Diagnostic

Le Canton de Vaud est, comme souvent d'ailleurs, confronté à la nécessité de redéfinir son système de santé pour en maîtriser les coûts, tout en garantissant la qualité des services. C'est dans cette optique que les NOPS (nouvelles orientations de la politique sanitaire) ont été introduites et que, dans leur prolongement, l'ASCOR a été créée.

La région Riviera possède un des réseaux les plus performants et diversifiés du pays quant à son équipement sanitaire.

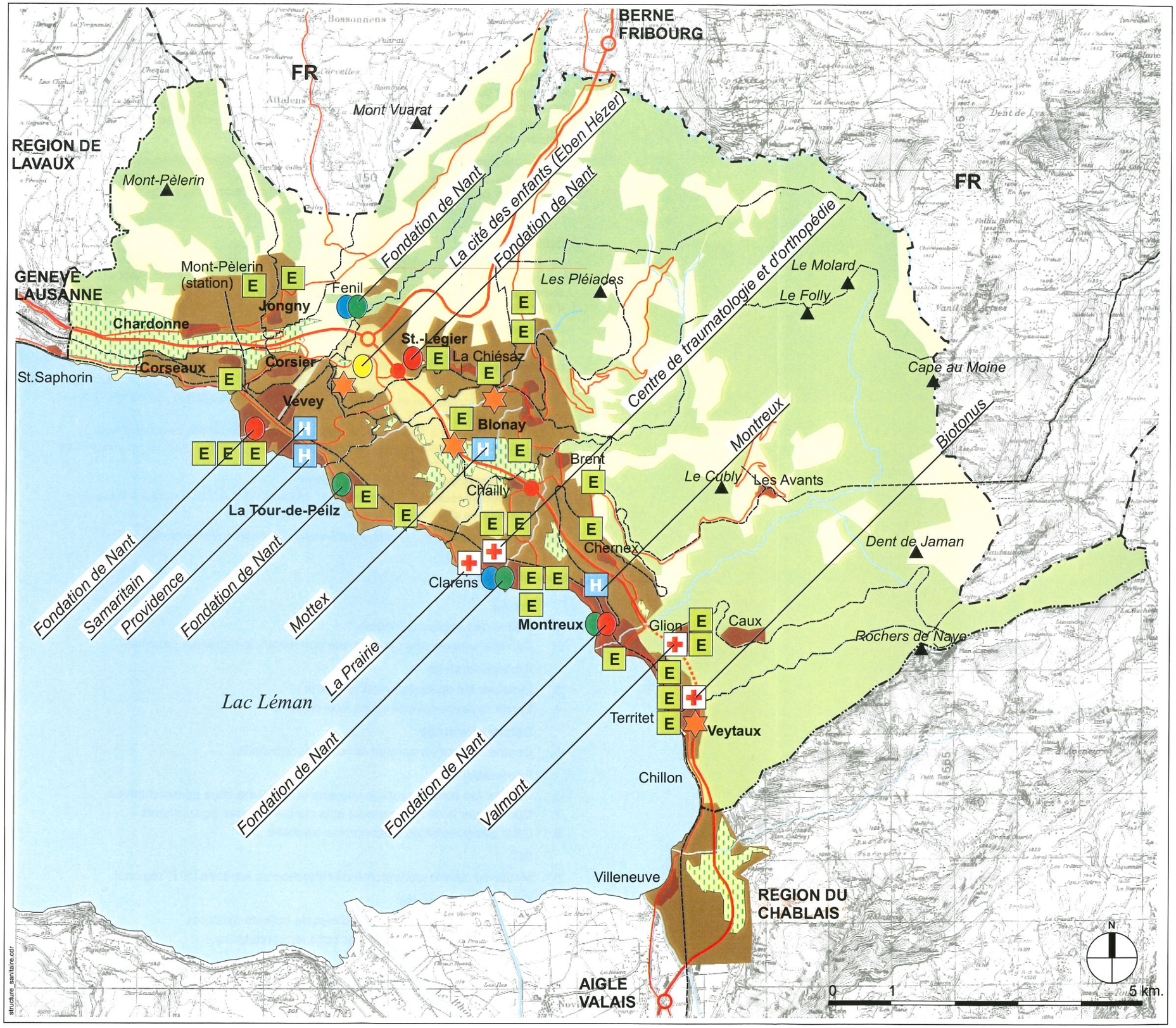
Cet aspect est crucial vis-à-vis des directives cantonales qui fixent à 100'000 habitants le seuil de rentabilité d'un hôpital de zone. Compte tenu des restructurations en cours (Chablais, Broye, Veveyse fribourgeoise), des opportunités sont à saisir en vue de la mise sur pied d'un hôpital régional.

b. Perspectives régionales

1. Mettre en place une entité de gestion unique pour les infrastructures hospitalières.
2. Améliorer la collaboration entre les institutions et les organismes sanitaires existants.
3. Réaliser à terme un hôpital unique de soins aigus.
4. Promouvoir les autres domaines liés à la santé (soins à domicile, prévention, domaines liés à l'allongement de l'espérance de vie).

STRUCTURE SANITAIRE

5.5 SANTE



LEGENDE

- Hôpital
- Clinique
- Etablissement médico-social (EMS)
- Etablissement de convalescence
- Etablissement de psychiatrie adulte
- Etablissement de psychogériatrie
- Etablissement de pédopsychiatrie
- Etablissement médico-psychiatrique
- Limite de district
- Limite communale
- Chemin de fer
- Route nationale
- Route cantonale

structure_sanitaire.cdr

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5.6 Services

a. Diagnostic

Les services sont dans l'ensemble bien assurés dans la région. Leur qualité est soutenue par un niveau d'équipements très élevé. Il manque à cela une vision d'ensemble pour mieux les organiser. Les lois et ordonnances régissent déjà bon nombre de principes d'organisation des services tels que police, défense incendie, collecte des déchets. En revanche, d'autres sont le résultat de l'évolution des prestations offertes par les collectivités publiques.

C'est ainsi que la régionalisation est déjà largement engagée ou en cours vis-à-vis de certains services tels que le SIGE, le SIVD, l'organisation régionale de la PC (ORPC), la gestion intercommunale des déchets (Performance 95) ou encore le groupement informatique intercommunal (G2i).

Remarque :

Le SIGE (Service intercommunal de la gestion des eaux) prend en charge la totalité des eaux usées de la région et traite en plus celles de l'ACPRS (Chexbres, Puidoux, Rivaz, Saint-Saphorin) et de l'EPUBAR (Chessel, Noville, Rennaz, Roche, Villeneuve). Les boues d'épuration sont emmenées à Roche.

Concernant l'adduction d'eau, le SIGE distribue dans toute la région à l'exception de Blonay et Saint-Légier qui ont leur propre réseau.

La récupération des déchets s'organise en collaboration avec diverses sociétés d'économie mixte.

- *Les ordures ménagères et les déchets combustibles sont incinérés par SATOM à Monthey;*
- *le verre est recyclé à Renens par Vetrorecycling ou concassé aux carrières d'Arvel;*
- *les déchets encombrants et la ferraille sont récupérés soit par SATOM (Monthey), soit par la SIREC (Ecublens);*
- *le papier est recyclé par RETRIPA à Crissier;*
- *les déchets végétaux sont compostés par SA Compost Chablais Riviera à Villeneuve;*
- *les déchets de chantier sont amenés aux carrières d'Arvel.*

Des données concernant la distribution d'énergie viendront compléter ce diagnostic.

b. Perspectives régionales

Police

1. Définir une approche globale.
2. Conférer une dimension régionale conservant la notion de proximité.

Protection civile

3. Diminuer les coûts de fonctionnement.
4. Elever le savoir-faire dans les interventions.

Défense incendie

5. Centraliser tout en gardant la notion de proximité.

Informatique

6. Faciliter les échanges d'informations et les démarches administratives.
7. Coordonner le développement et la mise à jour des équipements.
8. Offrir des possibilités d'économies d'échelle.

SIT

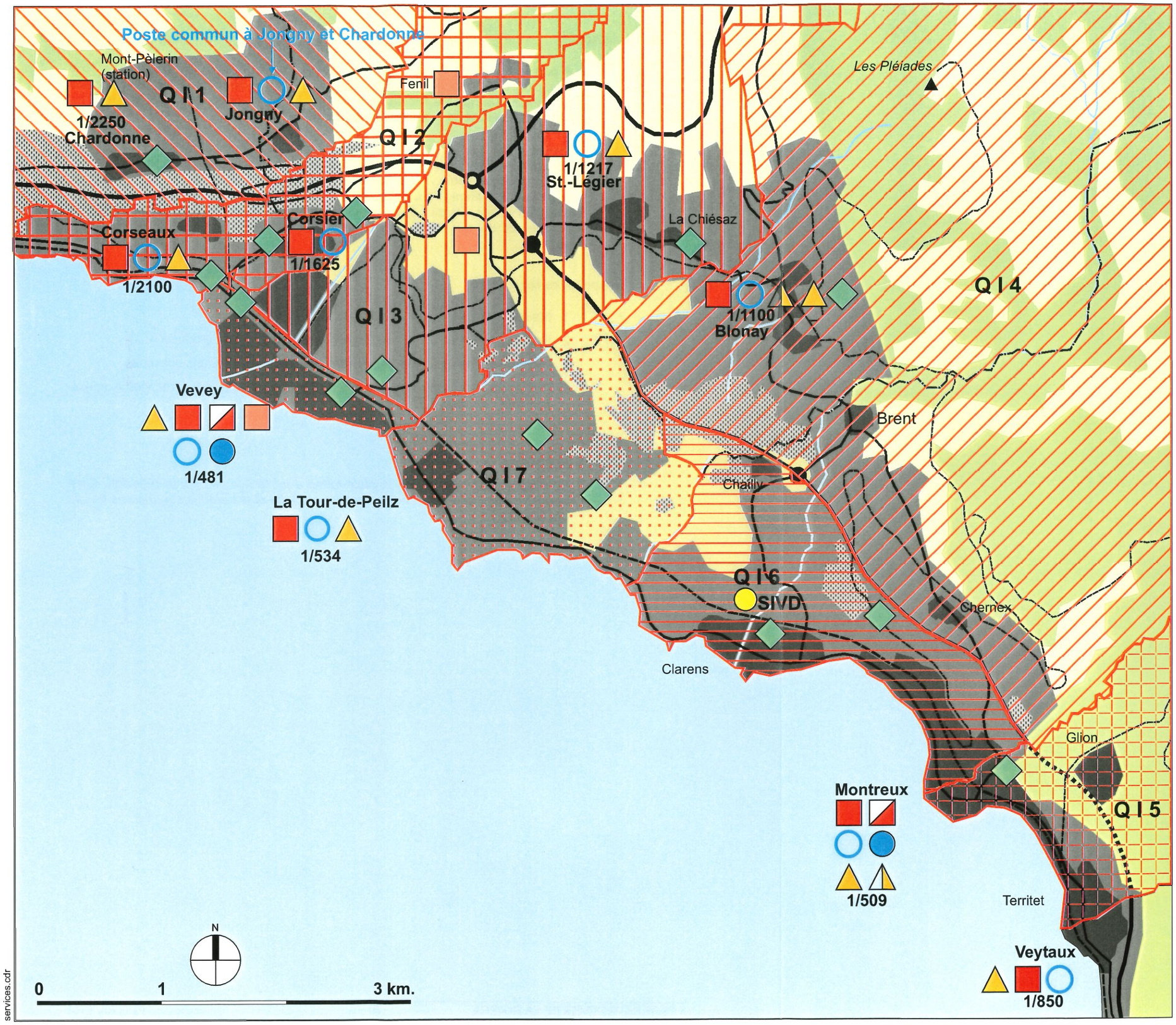
9. Mettre en œuvre un Système d'information du territoire (SIT) régional.

Gestion des déchets

10. Renforcer et améliorer les systèmes de collecte existants.
11. Améliorer le respect des dispositions réglementaires.

IMPLANTATION ET REPARTITION DES SERVICES

5.6 SERVICES



services.cdr

LEGENDE

DÉFENSE INCENDIE

- Corps de sapeurs-pompiers
- Centre de renfort
- Corps de sapeurs-pompiers d'entreprises

Effectif = ~ 700

POLICE (Source : SAI 1997, susceptible d'être mis à jour)

- Poste de police
- Poste de gendarmerie

Effectif total policiers = 89

administration = 58

1/1185 Nombre de policiers par habitant

INFORMATIQUE

- Gestion informatique
- Système d'information sur le territoire

PROTECTION CIVILE

- Centre de protection civile (sauvetage, sanitaire, état-major, etc.)

- Jongny/Chardonne
- Corsier/Corseaux
- St Légier/Vevey
- Blonay
- Veytaux
- Montreux
- La Tour-de-Peilz
- Q I 1 Quartier interurbain

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5.7 Formation

a. Diagnostic

A part le district de Morges qui, à cause des hautes écoles, compte plus de 15% d'emplois dans l'enseignement, la Riviera, avec 7.2% se situe à la seconde place du canton. On mesure l'impact des hautes écoles et, malgré tout, l'importance de l'enseignement et de la formation dans la Riviera.

Malgré le fait que les contraintes légales limitent l'espace des actions que peuvent engager les communes et la région, il apparaît que l'implication de l'économie privée est indispensable, en complément de toute action politique. Un partenariat très étroit doit être engagé à ce titre, afin de freiner la diminution constante des places d'apprentissage. De plus, les écoles et centres de formation sont très nombreux et réputés, ce qui offre à la région une source riche et adaptée à la formation des jeunes.

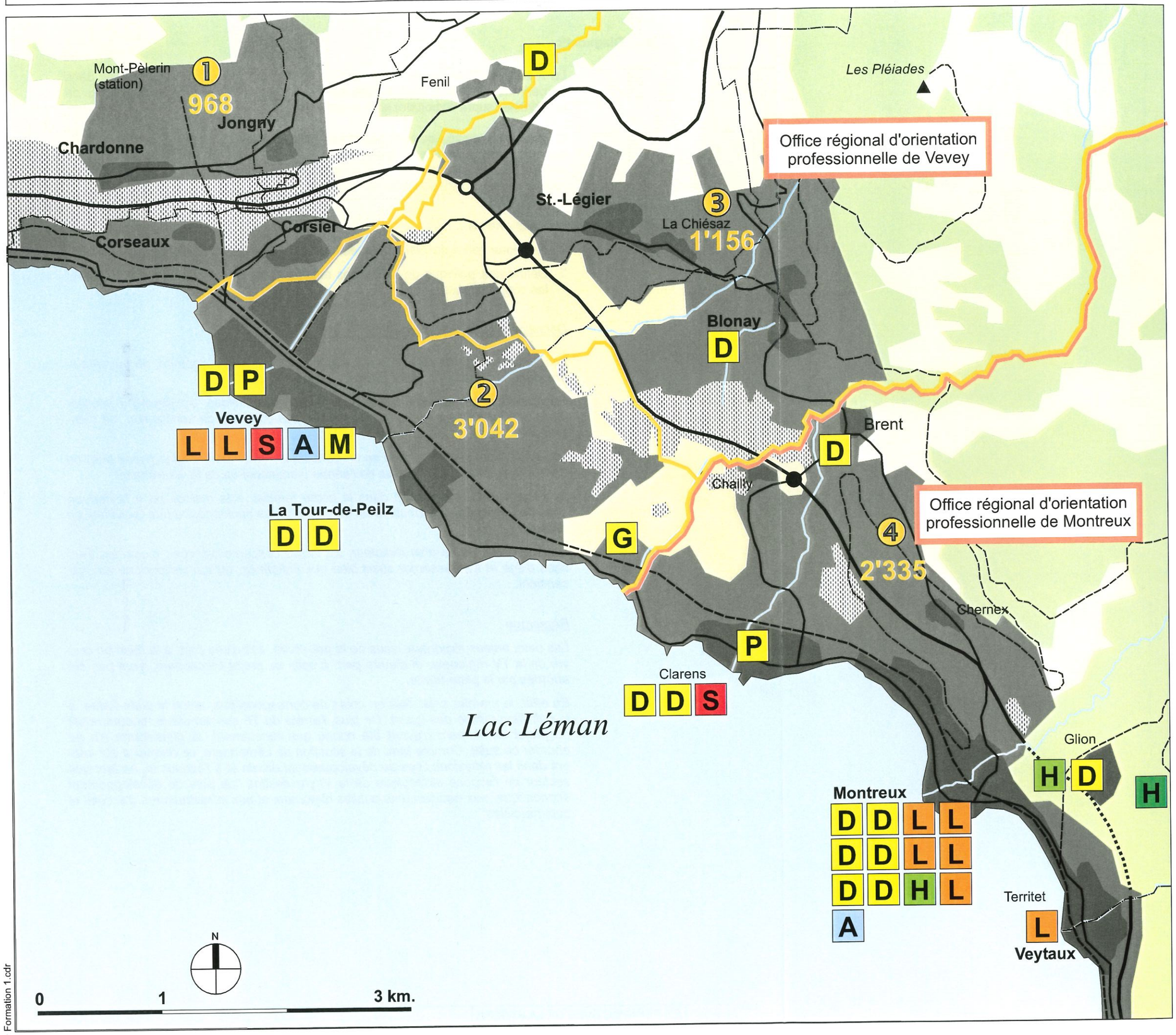
b. Perspectives régionales

1. Maintenir et valoriser les centres de formation.
2. Promouvoir les domaines de l'ingénierie de pointe et de production.
3. Promouvoir les domaines liés aux multimédias et télécommunications.
4. Développer les domaines liés à une formation spécialisée : recherche opérationnelle - Ecoles PME...

Remarque :

Pour rationaliser son travail, la plate-forme a limité son champ de réflexion. C'est volontairement que la formation scolaire officielle et les études supérieures en ont été écartées.

ECOLES ET INSTITUTS PRIVES



5.7 FORMATION

LEGENDE

- **L** Langues: écoles Aepli, Blanc, ESL, Interlangues, Wall street Institute, de commerce et de langues, Créative Language Centre, Thomas Hardy
- **H** Hôtellerie: écoles hôtelières du Centre international de Glion, Hôtel Institute (HIM)
- **S** Santé / soins: écoles de kinésiologie, de soins infirmiers
- **A** Arts appliqués: Andersen circle for the creative arts, école d'arts appliqués
- **D** Divers: écoles Chantemerle, European University, Cat, St George's school, Institut Villa Pierrefeu American Graduate School of Business, Blancpain Pour la vie, Château Beau Cèdre, Catholique, Gharbi Zohira, l'Eplattenier, Monte-Rosa, Surval Mont-Fleuri, Virgile
- **G** Gymnase de Burier
- **P** Ecoles professionnelles
- **M** Swissmedia

GROUPEMENTS SCOLAIRES

1. Chardonne, Jongny, Corseaux, Corsier
2. Vevey, La Tour-de-Peilz
3. Saint-Légier, Blonay
4. Montreux, Veytaux

968 Effectif de la scolarité préobligatoire et obligatoire par groupement scolaire

NB: Les entreprises privées dispensant une formation professionnelle sont recensées régulièrement par les offices régionaux d'orientation professionnelle.

Par souci de simplification et de lisibilité elles n'ont pas été cartographiées.

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5.8 Loisirs

a. Diagnostic

La Riviera dispose de nombreux atouts. L'offre est abondante et diversifiée dans un périmètre restreint. Tant le potentiel d'infrastructures à développer que celui de la clientèle (supra-régionale) sont importants.

Quelques handicaps devront néanmoins être corrigés. En effet, la région ne dispose pas des outils d'information qui devraient être rendus accessibles au grand public. Tant la coordination que la concertation devront être renforcées afin de rendre plus exploitable le potentiel régional.

b. Perspectives régionales

1. Améliorer l'offre de loisirs pour les aînés, les familles et les jeunes.
2. Définir une politique de "vacances actives" pour les indigènes, les touristes et les congressistes.

Définition des "loisirs" retenue par la plate-forme :

Les "loisirs" sont une utilisation du temps hors du travail obligatoire, de manière libre, sans aucune fin lucrative, utilitaire ou idéologique.

Se rapportant en général à une activité de jeu, physique, artistique ou intellectuelle, les loisirs sont avant tout une recherche d'un état de satisfaction, de bien-être et de plaisir.

Les loisirs trouvent leur temps en fin de journée, en fin de semaine (week-end) ou dans une ou plusieurs périodes de l'année (vacances) ou de la vie (retraite).

Ils se pratiquent en général dans le cadre familial, à la maison ou à l'extérieur, dans des associations constituées, ou des groupes spontanés, à titre individuel ou collectif.

Dans le cadre de ce plan directeur, les loisirs concerneront donc toutes les tranches d'âge et s'adresseront aussi bien aux indigènes, qu'aux visiteurs ou aux vacanciers.

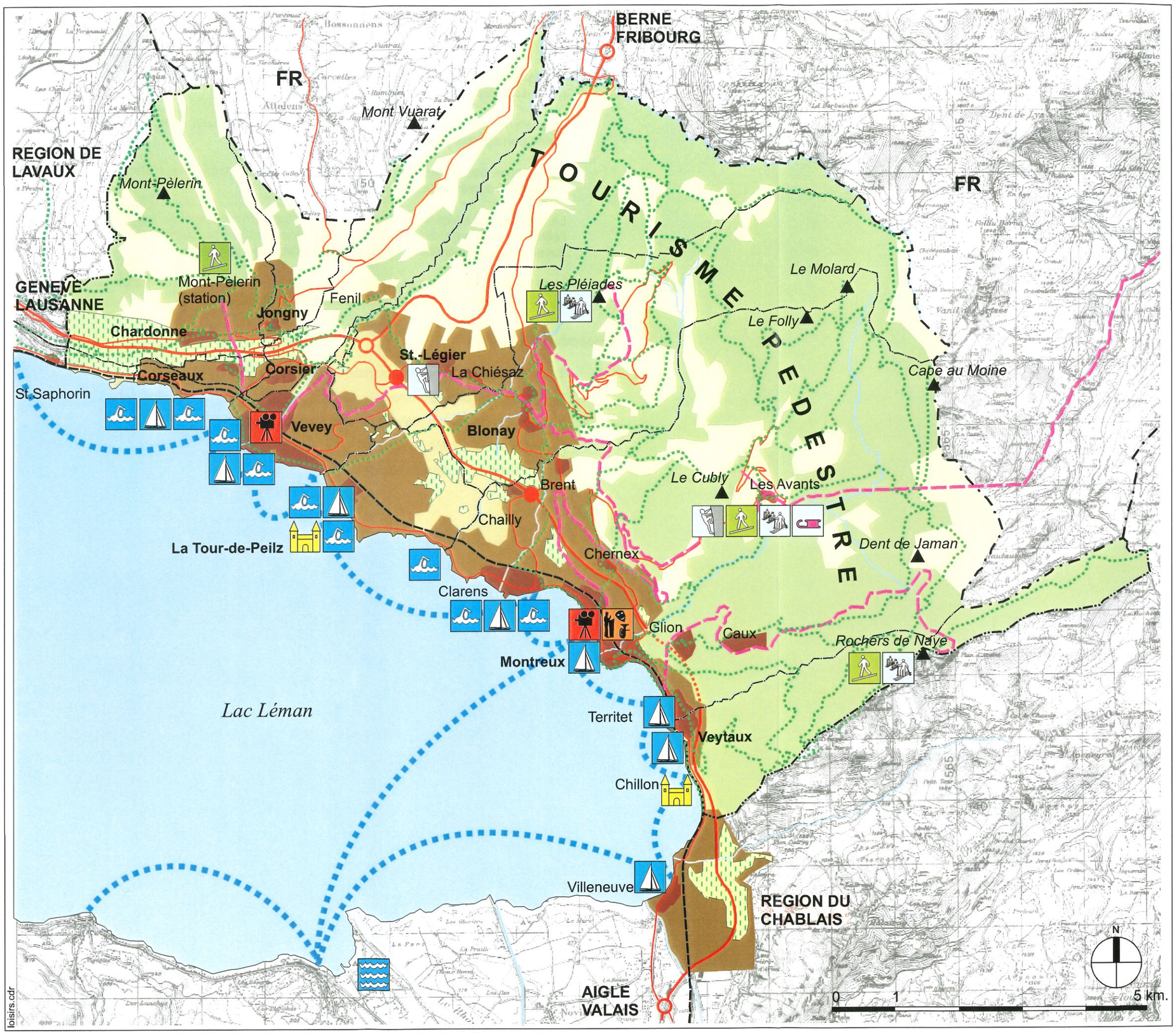
Remarque :

Les deux enjeux régionaux issus de la pré-étude, liés d'une part, à la mise en œuvre de la TV régionale, et d'autre part, à celle du projet Lémanparc, n'ont pas été abordés par la plate-forme.

En effet, le premier sujet déjà en cours ne correspond pas, selon la plate-forme, à la définition initiale des loisirs. De plus, l'arrêté du TF concernant le recours relatif au projet Lémanparc n'ayant été connu que récemment, la plate-forme n'a pu aborder ce sujet. Compte tenu de la situation de Lémanparc, ce dernier a été intégré dans les réflexions liées au développement urbain et à l'économie, en tant que secteur de l'espace stratégique de la Veyre destiné "au pôle de développement économique, aux équipements publics régionaux et aux infrastructures d'accueil et commerciales".

LIEUX ET EQUIPEMENTS LIES AUX LOISIRS

5.8 LOISIRS



LEGENDE

- Plage
- Port
- Aquaparc
- Sports d'hiver
- Piste de luge
- Randonnées pédestres
- Mur de grimpe
- Château à visiter
- Centre de congrès et d'exposition de Montreux
- Cinémas
- Liaisons lacustres et débarcadères
- Chemin de randonnée pédestre
- Sommet
- Train touristique
- Chemin de fer
- Route nationale
- Route cantonale
- Limite de district
- Limite communale

loisirs.cdr

CORAT,	Commission régionale d'aménagement du territoire	
GEA,	Vallotton - Chanard, urbanistes FSU	
SAI,	Service des affaires intercommunales	février 2002

5.9 Tourisme

a. Diagnostic

La région Riviera est riche de son paysage, d'une diversité d'offre touristique et d'une notoriété internationale encore existante.

Le tourisme est un segment capital de l'économie régionale, contrairement à certaines perceptions locales.

L'intégration des forces régionales et la dynamisation d'une image perçue comme "dispersée" doivent être poursuivies.

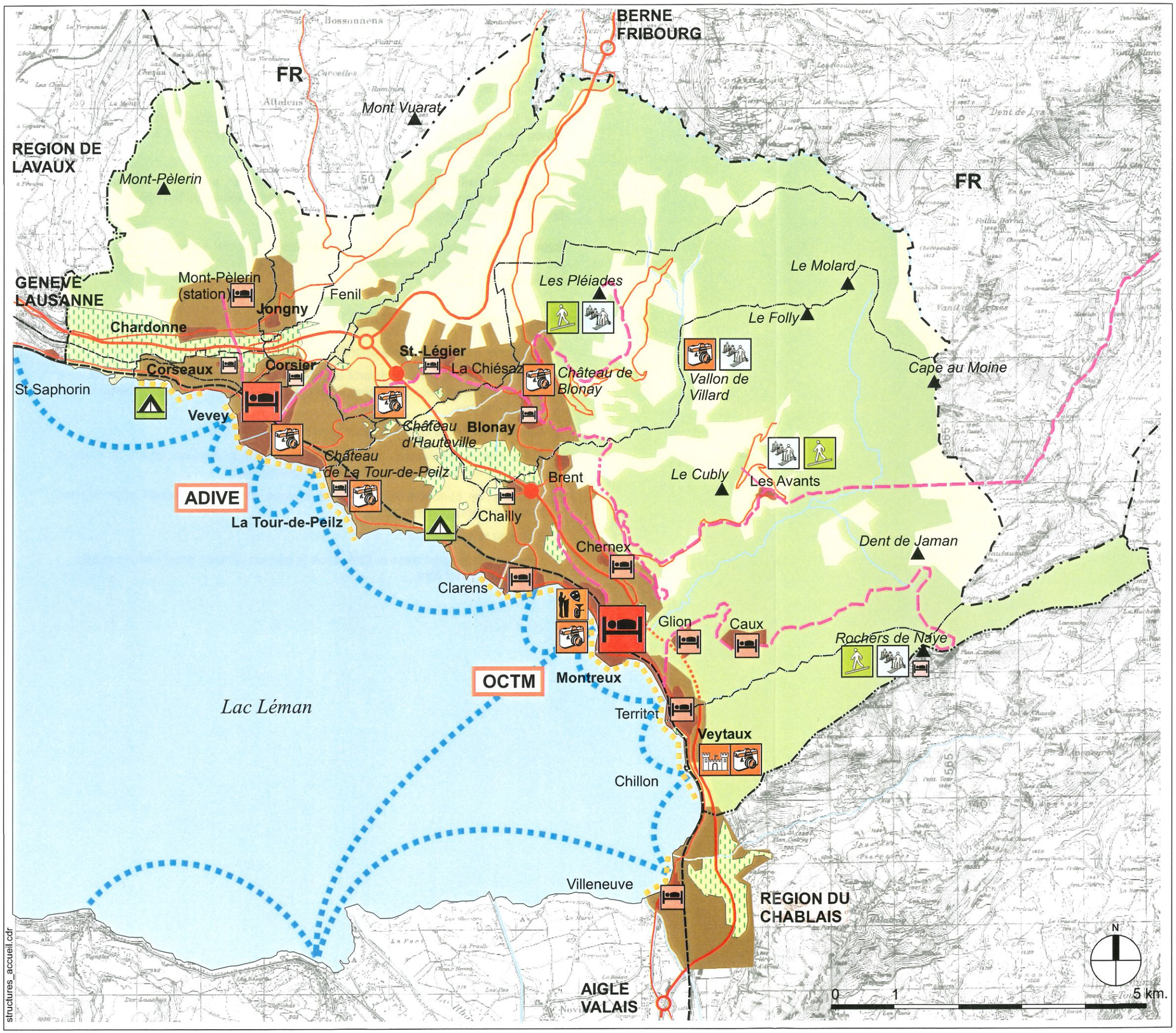
La seule bonne entente des deux offices du tourisme du district ne peut satisfaire à l'effort de régionalisation. Cette dernière, pour assurer sa pérennité, devra s'appuyer sur plus d'exigences tant institutionnelles que financières.

Note : Depuis lors, les deux offices du tourisme ont engagé leur fusion pour ne constituer qu'un seul office du tourisme régional.

b. Perspectives régionales

1. Créer un seul organisme touristique pour la région.
2. Dynamiser l'offre touristique.
3. Elargir la palette en matière de structures d'accueil.
4. Améliorer la qualité de l'accueil.
5. Améliorer le soutien au tourisme.

STRUCTURES D'ACCUEIL



5.9 TOURISME

LEGENDE

- Lieu d'attraction historique, touristique
- Château de Chillon
- Centre des congrès et des expositions
- Camping
- Sports d'hiver
- Randonnées pédestres
- Train à vapeur Blonay - Chamby
- Train touristique
- Chemin de fer
- Liaisons lacustres et débarcadères
- Rive accessible

Hôtels :

- 1 à 2 hôtels
- 3 à 5 hôtels
- 6 à 10 hôtels
- 11 à 15 hôtels
- 16 à 20 hôtels

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5.10 Sports

a. Diagnostic

Le sport, acteur social et éducatif primordial pour notre jeunesse, fort de son potentiel, devrait être mieux soutenu dans la région.

Autant le territoire ou les infrastructures offrent une grande diversité, autant l'absence de coordination ou de collaboration entre les autorités et les associations, limite quelque peu ce potentiel.

Un manque d'information sur les clubs, infrastructures et sports pratiqués se fait ressentir, ce d'autant que le sport subit de nombreuses évolutions liées à l'apparition de nouvelles disciplines.

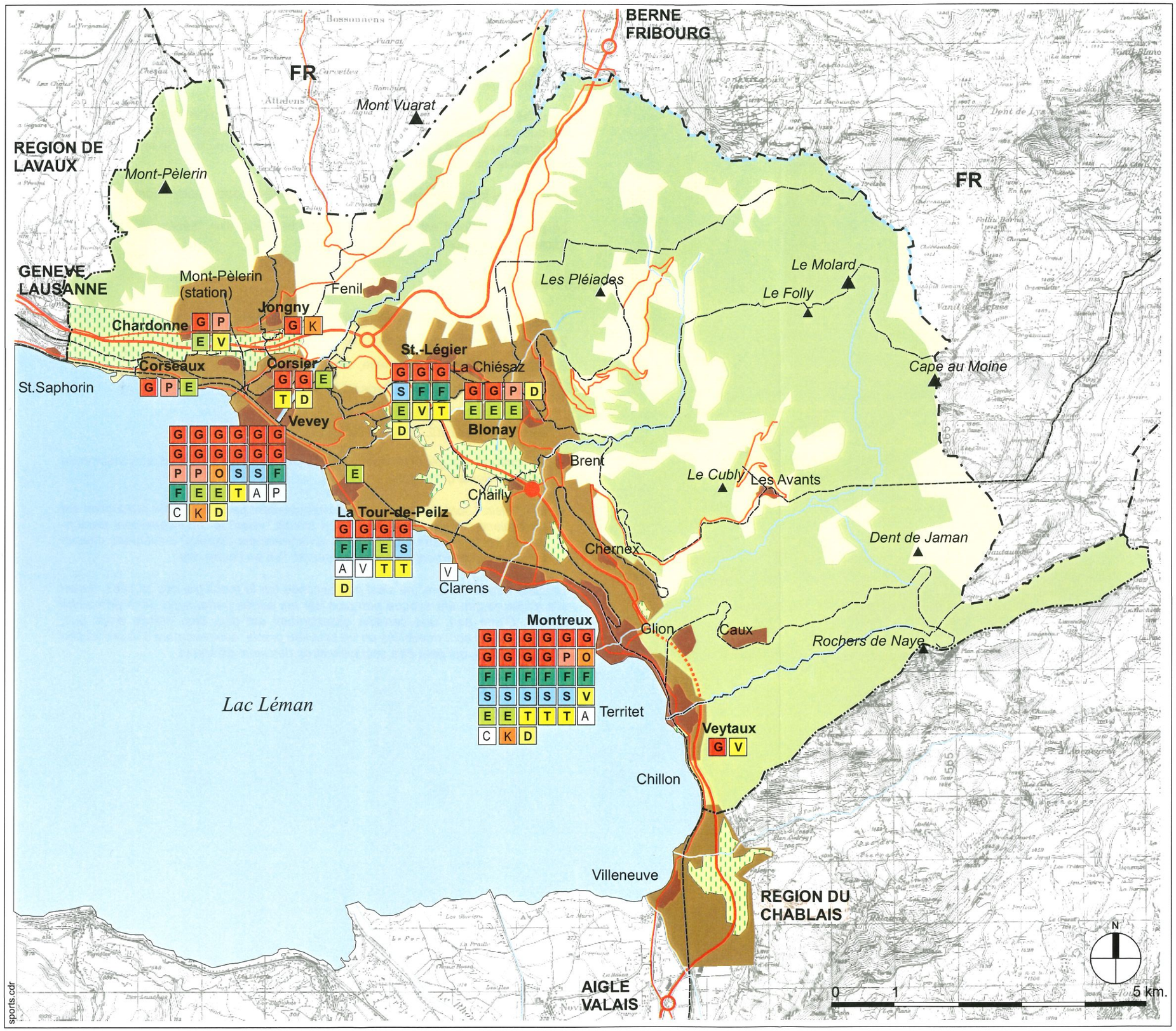
Bien que de nombreuses personnes compétentes soient engagées dans le sport, les limites de l'amateurisme ou du bénévolat se font parfois ressentir, notamment par le manque d'apports financiers.

b. Perspectives régionales

1. Améliorer les équipements sportifs de plein air et hivernaux.
2. Réaliser un "Espace poly-sportif et polyvalent" regroupant plusieurs installations et activités sportives, culturelles, économiques et sociales sous forme de centre multi-fonctions.
3. Coordonner l'offre et la demande d'installations sportives.
4. Créer une académie des sports avec notamment le développement de classes de sports - arts - éducation - études - apprentissage.
5. Instaurer un contrat d'objectifs entre chaque groupement sportif et le Service intercommunal des sports.
6. Soutenir le sport d'élite.
7. Développer le sport dans la Cité, dans la rue, en contact direct avec le public, même le sport d'élite.

OFFRE EN EQUIPEMENTS SPORTIFS

5.10 SPORTS



LEGENDE
(principales installations)

- G Salle de gymnastique
- P Salle polyvalente
- O Salle omnisport
- F Terrain de football
- T Tennis
- E Terrain de sport (extérieur)
- V Parcours Vita
- K Skate
- S Piscine
- A Aviron
- C Centre de plongée
- V Voile
- P Planche à voile
- D Divers (manège équestre, etc.)

sports.cdr

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

5.11 Culture

a. Diagnostic

La région est riche d'infrastructures et d'activités culturelles, si bien que le risque d'une offre pléthorique est réel.

L'activité musicale, dans son ensemble, "signe" la région Riviera sur le plan culturel, que ce soit par une offre musicale classique digne d'une grande métropole européenne ou encore par le festival de jazz de Montreux qui porte le renom de cette ville dans le monde entier.

Les activités théâtrales ou chorégraphiques se développent notamment à Vevey.

Le potentiel culturel est vaste, diversifié et bénéficie d'un "bénévolat éclairé" extrêmement important.

b. Perspectives régionales

1. Mettre en place un dispositif régional pour harmoniser l'offre culturelle.
2. Créer un agenda culturel régional.
3. Promouvoir la relève culturelle, une nouvelle culture.
4. Créer un système de billetterie unique.

<u>Définition de la Culture retenue par la plate-forme</u> :

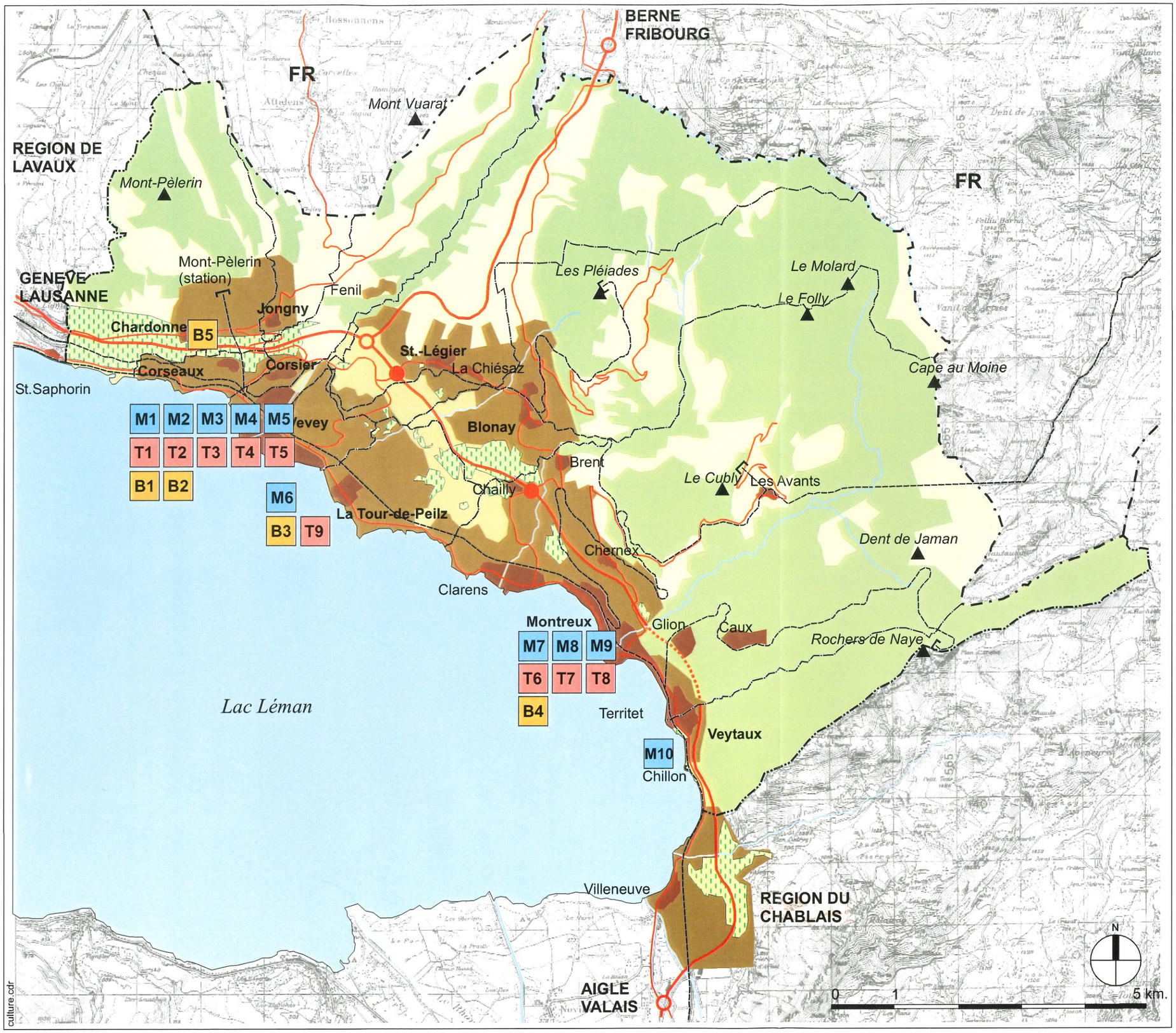
- *La "culture" est généralement produite par des professionnels et consommée par des clients qui payent.*

- *Les "loisirs" sont du domaine du développement personnel ; leur production est généralement faite dans un but non lucratif, visant le développement personnel ; la frontière entre producteur et consommateur disparaît totalement, chacun tenant simultanément ou successivement, l'un ou l'autre rôle.*

La plate-forme "Culture" ne s'est pas penchée sur le problème des musées, lequel n'a d'ailleurs pas été évoqué non plus par les autres partenaires de la démarche initiale. D'une part, une certaine collaboration est déjà bien établie entre eux, d'autre part, ils sont domiciliés en un seul lieu précis, contrairement à la production des spectacles, qui peut être accueillie dans des lieux différents.

OFFRE EN EQUIPEMENTS CULTURELS

5.11 CULTURE



LEGENDE

MUSÉES

- M1 Jenisch (beaux-arts)
- M2 de l'appareil photographique
- M3 de l'alimentation
- M4 du vieux Vevey
- M5 de la confrérie des Vignerons
- M6 Suisse du jeu
- M7 du chemin de fer Blonay-Chamby
- M8 du vieux Montreux
- M9 Suisse de l'audiovisuel
- M10 du Château de Chillon

THÉÂTRES

- T1 salle del Castillo
- T2 de Vevey
- T3 Rocking chair
- T4 de la Grenette
- T5 de l'Oriental
- T6 du Vieux-Quartier
- T7 Auditorium Stravinski
- T8 Alcazar
- T9 du château de la Tour-de-Peilz

BIBLIOTHÈQUES

- B1 municipale de Vevey
- B2 anglaise
- B3 municipale de La Tour-de-Peilz
- B4 intermunicipale de Montreux-Veytaux
- B5 municipale de Chardonne

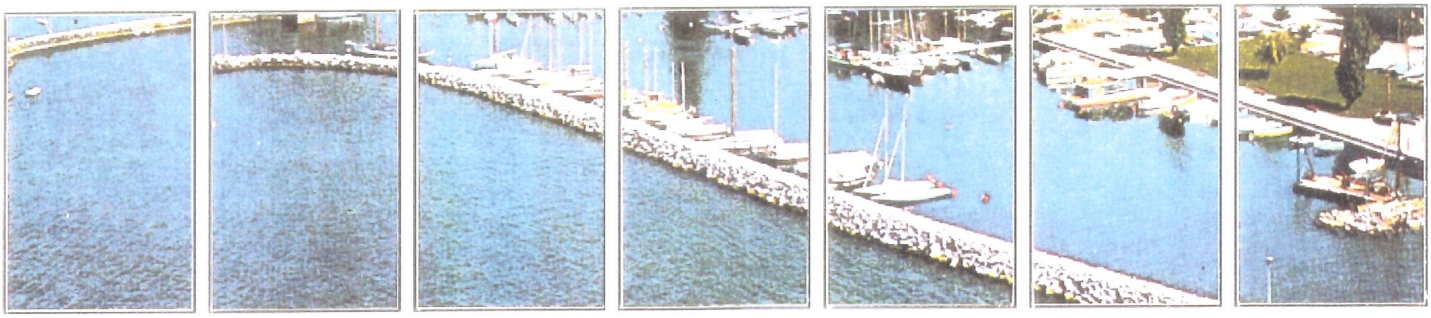
Remarque :

Compte tenu de l'échelle de représentation et par commodité, les équipements sont regroupés par commune.

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002



VERS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL



IV. VERS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL

Ce chapitre développe l'ensemble des enjeux régionaux et leurs plans d'actions respectifs ayant une incidence territoriale.

Ils sont regroupés en 5 chapitres thématiques couvrant les aspects relatifs à l'aménagement du territoire et illustrés par une carte correspondante.

Ce chapitre constitue le concept directeur d'aménagement régional.

1. LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT REGIONAL

La politique régionale de la Riviera se découpe en deux volets distincts :

- l'aménagement du territoire régional (objet du présent chapitre)
- la régionalisation (cf. chapitre suivant)

Le premier volet synthétise les réflexions menées par les plates-formes qui ont une incidence territoriale. Cette démarche a été menée en coordination avec les politiques d'aménagement local des différentes communes du district (PDCom), puis mise en conformité au développement durable. Elle se traduit par un concept directeur régional d'aménagement réparti en 5 thèmes :

- sites et paysage
- développement urbain / économie
- transports individuels (TI)
- transports en commun, piétons, deux-roues (TC)
- infrastructures et équipements publics.

Le deuxième volet développe les premiers axes de propositions à engager en vue de la régionalisation. Il ne peut constituer un document fini en soi, la démarche consistant à le compléter tout au long du processus de régionalisation par des actions ponctuelles qui pourront faire l'objet de différentes pesées d'intérêts avant de se cristalliser ou d'être abandonnées au profit d'autres démarches jugées plus efficaces.

Les enjeux régionaux constituent l'ossature de la politique régionale. La région dispose d'une autonomie dans la mise en œuvre des plans d'actions qui en découlent, pour autant que les enjeux régionaux ne soient pas remis en cause.

1.1 Le développement durable

a. L'aménagement du territoire

Il convient de relever que l'établissement d'un plan directeur régional est un acte majeur, qui s'inscrit dans la philosophie même et l'esprit de ce que l'on appelle le développement durable d'une région.

En effet, les objectifs d'un plan directeur sont d'assurer un développement économique d'une région, tout en préservant la qualité de l'environnement et la qualité de la vie.

Ces trois éléments (développement économique, protection du cadre de vie et de l'environnement) se retrouvent au centre des moyens définis lors du sommet de la Terre de Rio en 1992, relayé par les indicateurs définis par les Nations Unies pour assurer un développement durable.

De plus, par son ouverture à une large concertation, l'étude du plan directeur régional correspond à la méthodologie itérative de concertation et de coordination préconisée par le développement durable en général et les Agendas 21 en particulier.

b. Plan directeur régional et Agenda 21 régional

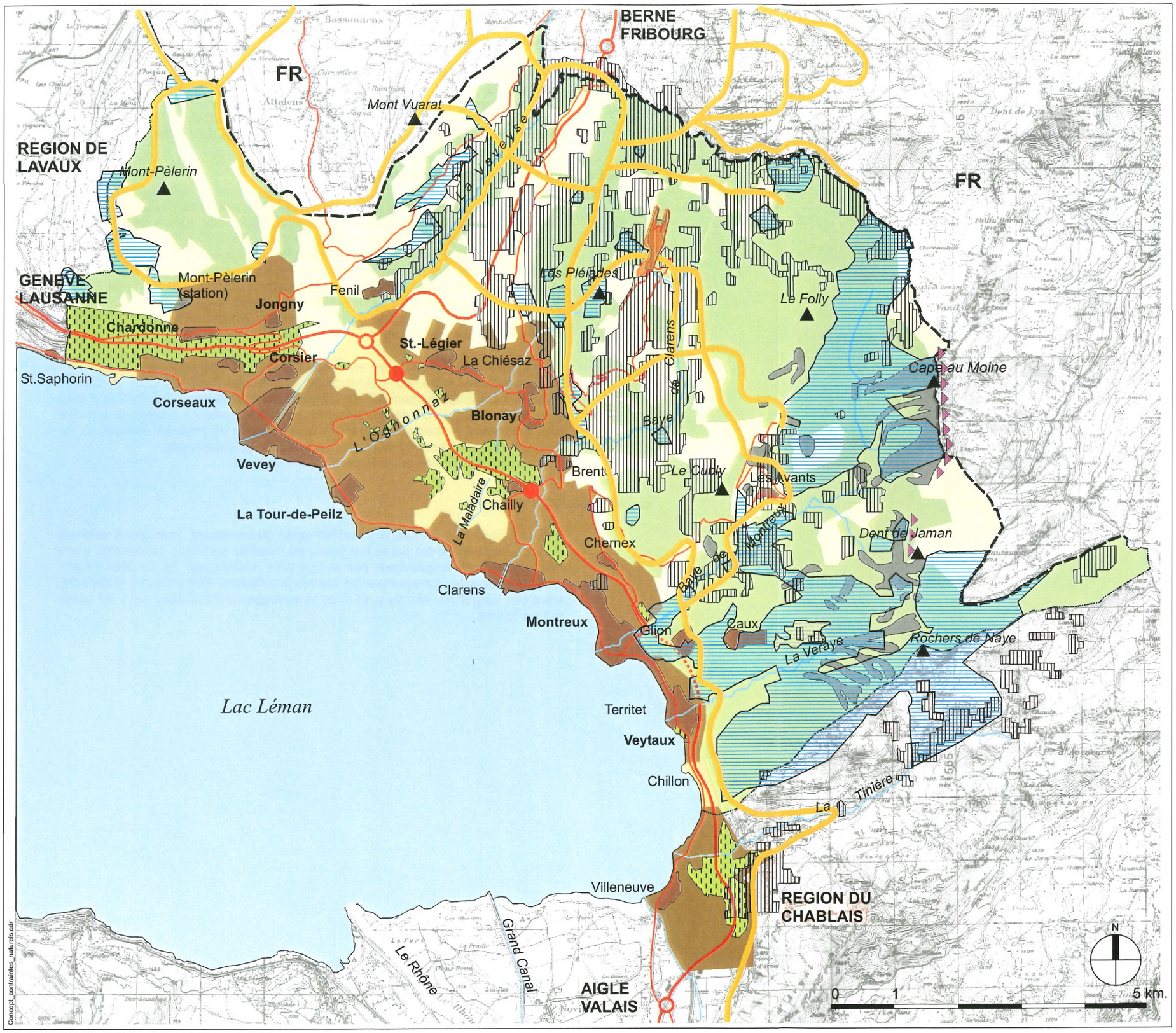
Dans le cadre du plan directeur Riviera, il s'agissait de mettre en œuvre un Agenda 21 régional, dont le contenu reprend les différents chapitres définis lors de la Conférence de Rio. Afin d'assurer la mise en conformité du PDR aux principes du développement durable, MM. Hertig, ingénieur, et Longet, président SPE romande, ont établi une grille d'évaluation sur la base des indicateurs actuellement utilisés par les milieux scientifiques et universitaires. Elle leur a permis de confronter l'ensemble des enjeux majeurs et plans d'actions du plan directeur régional, aux critères du développement durable.

Cette démarche d'évaluation, effectuée lors de la phase projet, a compris :

- l'établissement d'une grille de référence basée sur les principes du DD (tels qu'énoncés dans l'Agenda 21 de Rio) et le choix de critères d'analyse pertinents;
- l'adaptation de la grille de référence (principes) en fonction des spécificités de la Riviera;
- l'analyse et l'évaluation de la compatibilité des enjeux et plans d'actions en fonction des critères retenus;
- l'établissement d'une grille des effets croisés des plans d'actions et d'une liste de critères d'analyse.

Les résultats de cette démarche systématique ont montré qu'aucun enjeu majeur, pris dans le cadre de la politique proposée à l'échelle régionale, n'était incompatible avec les principes du développement durable. Les différents plans d'actions ont en revanche fait l'objet de compléments ou de modifications. L'ensemble des enjeux et plans d'actions présentés dans les chapitres IV et V tient compte de cette évaluation.

REGION RIVIERA



Concept_contraintes_naturels.cdr

CONTRAINTES NATURELLES

LEGENDE

- Secteurs S de protection des eaux
- Cadastre des avalanches
- Ouvrages contre avalanches
- Zone à glissement déclaré latent ou actif
- Corridors à faune
- Réserve naturelle du marais des Tenasses (bas marais n°1421 - haut marais n°85) d'importance nationale
- Limite cantonale
- Limite de district
- Limite communale
- Route nationale
- Route cantonale
- Centre urbain / villageois - hameau
- Territoire largement urbanisé
- Territoire peu ou pas urbanisé
- Territoire agricole / agro-pastoral
- Aire forestière
- Territoire viticole
- Sommet
- Rivière

Sources: Service des forêts, Service des eaux section assainissement

CORAT,	Commission régionale d'aménagement du territoire	
GEA,	Vallotton - Chanard, urbanistes FSU	
SAI,	Service des affaires intercommunales	février 2002

1.2 Les sites et paysage

a. Un patrimoine à valoriser

Premier pilier du développement durable, le volet environnemental touche principalement les sites et paysage de la région dont la valeur patrimoniale est largement reconnue. De nombreuses démarches locales de sensibilisation, de valorisation ou de protection ont déjà été engagées (site des Tenasses, rives du lac, etc.) ou sont en cours (Vallon de Villard, sauvegarde des paysages à narcisses, etc.).

b. Des actions de valorisation à proposer

Le plan directeur régional se doit, à son échelle, de relayer ces initiatives à un niveau plus général de mise en oeuvre. C'est pourquoi, des actions de valorisation complémentaires sont proposées, notamment au niveau d'un "parc préalpin de la Riviera". Ce dernier devra faire l'objet d'études spécifiques qui permettront de légaliser localement les périmètres des secteurs à vocation naturelle ou paysagère, accompagnés des conditions précises de protection ou de valorisation (par le biais de l'agriculture notamment). Cette approche, qui peut être à terme liée à un "tourisme vert", doit être conjuguée à l'évaluation des risques que comportent, notamment, les territoires des monts.

La valorisation des rives du lac est un thème récurrent qui ne trouve pas les mêmes traductions selon les interlocuteurs concernés. C'est pourquoi le Conseil d'Etat, par l'assouplissement de son objectif initial (un cheminement continu le long des rives), a permis de dépassionner le sujet. Les autorités locales se trouvent ainsi en charge de traduire localement la découverte du paysage riverain, de façons fort différenciées, en fonction des spécificités de chaque site.
Des accords de principe ont été conclus dans ce sens.

c. Une identité à préserver

Enfin, le réseau de verdure régional fait partie du patrimoine paysager à valoriser ou à sauvegarder. Il fait partie intégrante de l'identité territoriale constituée, d'une part, d'une frange longitudinale peu ou pas bâtie, d'autre part, de "coulées de verdure" transversales formées par les vallons des rivières. Des mesures locales devront être engagées, afin de préserver ce paysage caractéristique pour les générations futures.

1.3 Les déplacements

a. Un concept mixte

La seule alternative qui réponde au mieux aux objectifs régionaux est un concept prévoyant un usage optimal de l'A9, mais complété par le maintien d'une circulation individuelle maîtrisée sur la route du lac (RC 780) et un report des augmentations futures des déplacements sur un maillage Est-Ouest complété, tout en renforçant l'utilisation des TC et en assainissant les secteurs habités du trafic de transit.

b. Une accessibilité combinée à des mesures de modération

L'agglomération de la Riviera étant constituée d'un tissu urbain linéaire et étendu, de nombreux points de raccordement aux réseaux principaux permettent de rendre globalement la région très accessible. En revanche, le poids de l'automobile se fait souvent ressentir dans les quartiers habités. C'est pourquoi, si la politique régionale prévoit d'un côté, de renforcer l'accessibilité à l'A9 (création de la demi-jonction de Villard), elle doit de l'autre, privilégier des actions ponctuelles de modération de trafic (liées dans la mesure du possible à des projets de requalification du domaine public), sur les axes secondaires souffrant d'un transit trop important.

c. Des interfaces de transfert modal

La maîtrise des transports individuels, en vue d'un transfert modal (changement de mode de transport), notamment vers les transports publics, doit être le fruit d'une démarche permanente de coordination et de concertation, incluant entre autres une politique de stationnement.

En relation à cela, la politique de stationnement oriente ses objectifs sur une accessibilité aux centres urbains facilitée par la mise en œuvre de parkings d'accueil (d'échange ou parc et marche), au fur et à mesure des opportunités. Il s'agit de réaliser des parkings d'échange de dimensions adaptées à la région, situés à proximité des axes pénétrants et des lignes de transports publics. La proximité des gares (c'est déjà le cas de Montreux et dans une moindre mesure de Vevey) et des centres villes est recherchée. Il s'agit avant tout de mettre la voiture à sa juste place dans la ville, sans pour autant l'interdire.

Des études locales devront être engagées lorsque les besoins auront été manifestés. Elles seront entreprises en coordination avec le plan directeur régional.

d. Des liaisons TC complétées

Les transports publics connaissent, on l'a dit, un succès important dans la région. La topographie contraignante empêche des liaisons Nord-Sud très performantes. Même si le réseau TC est très riche et complet, certaines liaisons dans les hauts doivent être engagées ou renforcées, de telle sorte que le report modal puisse encore augmenter.

La mise en œuvre ou la valorisation d'interfaces aux parkings d'accueil et aux gares, renforcera l'attractivité des lignes existantes.

e. Une politique durable

L'ensemble de ces mesures combinées est destiné à améliorer sensiblement, à terme, les aspects liés au bruit (OPB) et à la protection de l'air (Opair), conditions déterminantes d'un développement durable de la région.

1.4 L'urbanisation

a. Des "couches" successives d'urbanisation

Les concentrations urbaines de la Riviera se font par strates successives, comme autant de composantes du paysage. La forte urbanisation littorale regroupe ainsi la grande majorité des infrastructures et des équipements. Le peu de place disponible milite pour une densification des tissus déjà bâtis et une préservation d'un "espace-tampon" de verdure peu ou pas construit, s'étendant d'Est en Ouest, de part et d'autre de l'autoroute. Tout au plus réserve d'équipements publics d'importance régionale, il fera l'objet de réglementations strictes, quant à la constructibilité et aux aménagements extérieurs, afin de constituer une aire de verdure intercommunale et d'équipements d'intérêt régional.

En effet, cet espace de transition paysagère met en valeur les sites bâtis du coteau, constitués ponctuellement de villages et hameaux, qu'il conviendra de renforcer et de mettre en valeur, tout comme les "paysages aménagés" qui les avoisinent.

Situé à un secteur charnière de la région, le secteur de la Veyre constitue un espace d'activités et de développement remarquable et stratégique. Implanté pour une partie dans une "zone réservée" (art. 46 LATC), il est voué à des équipements régionaux ou supra régionaux et à des activités commerciales compatibles.

Le "parc préalpin de la Riviera" accueille ponctuellement des constructions secondaires dans un vaste paysage non bâti. Des démarches qualitatives d'analyse de ce patrimoine bâti permettraient de définir localement les conditions d'aménagement, de valorisation ou d'extension de chaque construction. Ce patrimoine, s'il veut continuer à vivre, doit être entretenu, voire réhabilité. Cette approche serait un bon moyen d'appliquer, de façon nuancée et de cas en cas, les nouvelles dispositions contenues dans la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 24 LAT).

b. Les activités économiques

Compte tenu de l'exiguïté territoriale de la Riviera, il n'y a pas ou peu de place pour les activités artisanales ou industrielles, les activités tertiaires majoritaires dans la région étant inscrites, quant à elles, dans le tissu urbain. Seuls deux (petits) pôles de développement économique et quelques rares zones industrielles constituent le réservoir économique de la région. Cette dernière doit donc élargir ses collaborations avec les deux principales poches de développement du "bout du lac", à savoir Villeneuve (secteur des Fourches) et Châtel-Saint-Denis (zone industrielle).

Des interactions étroites interrégionales ou intercantonales pourront être engagées, afin d'augmenter ou de compléter l'attrait économique de la Riviera, même si sa vocation est déjà orientée principalement sur la santé, l'alimentaire, les biotechnologies, le cosmétique et le multimédia. Des mesures incitatives et de soutien s'inscrivent dans cet objectif, pour autant qu'elles ne génèrent pas de "tourisme industriel". L'accueil touristique et les activités de loisirs seront-ils suffisants pour inciter les nouveaux acteurs économiques à s'établir dans la région ?

1.5 Les équipements et services publics

a. L'hôpital unique de soins aigus

Compte tenu de la richesse dont dispose la région en matière d'équipements publics, peu d'efforts significatifs sont à accomplir en la matière. Un sujet principal fait néanmoins l'objet de multiples préoccupations : l'hôpital unique.

Du point de vue de l'approche aménagement du territoire, la solution temporaire de l'hôpital multisite ne pose pas de problème majeur. En revanche, si la mise en œuvre d'un hôpital unique peut s'inscrire dans le cadre de la politique sanitaire cantonale, il sera indispensable de réévaluer finement les différents sites potentiels pour son implantation. Compte tenu de la politique sanitaire cantonale et ses évolutions incessantes, force est d'admettre qu'il est fort difficile, voire hasardeux, de se prononcer sur un pronostic. Une chose est en revanche sûre : c'est à la Riviera de faire valoir auprès du canton son acquis en matière d'infrastructures sanitaires. Quelle que soit la décision finale, une saine concertation suivie d'une véritable coordination devront être engagées.

b. Les sports pour tous

Un espace polysportif est proposé dans ce chapitre en relation avec un "Service des sports". Cette dernière est l'institution régionale susceptible de venir se greffer sur ce type d'infrastructure, pour autant que l'équipement soit convenablement desservi par les transports publics.

c. Les stands de tir

L'organisation des stands de tir doit être gérée à l'échelle régionale. Le stand de Villeneuve doit impérativement être inclus dans la politique régionale à mettre en œuvre.

Il y a actuellement 3 stands de tir à 300 m. dans la région (Vevey, Blonay, Glion), ainsi que celui de Villeneuve. Ces stands sont tous surchargés et posent des problèmes relatifs au respect des dispositions OPB, en particulier celui de Blonay, très proche de secteurs habités.

La solution visant au stand régional unique n'est pas imaginable dans l'un de ces 4 stands, étant donné leur surcharge actuelle. Une étude devrait être mise en œuvre consistant à rechercher, dans un premier temps, une répartition optimale des tireurs dans les 4 stands, ce premier pas demandant un effort plus politique que technique. Indépendamment de cette mesure, les stands devront être assainis.

d. Les services en cours de régionalisation

Les services, quant à eux, sont déjà fortement régionalisés ou engagés dans la régionalisation. Tant la PC que Police 2000 ou encore l'organisation de la défense incendie sont des structures qui n'ont pas attendu le plan directeur Riviera pour se mettre en place dans la région. Le SIGE (ex. SIEG) n'existe-t-il pas depuis 1961 ?

La gestion des déchets mériterait une certaine harmonisation. Des efforts rapides devront être entrepris dans ce sens.

Enfin, le développement de l'informatique permet d'envisager le traitement des données et de la planification territoriale avec des outils très performants. Si chaque commune du district s'est, de près ou de loin, intéressée au Système d'information du territoire (SIT), une harmonisation des systèmes semble là aussi nécessaire. Au-delà de cet objectif, la création d'un SIT régional contribuerait sûrement à faciliter certaines démarches.

2. CONCEPT DIRECTEUR REGIONAL - ENJEUX REGIONAUX ET PLAN D'ACTIONS

A. SITES ET PAYSAGE

1. Valoriser le capital paysager, naturel et architectural, principaux atouts pour la promotion des loisirs et du tourisme et témoignage de la culture d'une région.

1.1 Dresser un inventaire de l'état de l'environnement.

1.2 Reconnaître et préserver la diversité des paysages de la Riviera représentés par :
le lac, le littoral, le "ruban de verdure", le coteau, les monts.

1.3 Structurer et le cas échéant, restaurer le paysage de l'adret lémanique par la mise en évidence d'un **"réseau de verdure"**.

1.4 Mettre en valeur le chemin de rive et ses alternatives en prenant en compte les besoins du public, la sauvegarde des milieux naturels et les potentialités réelles.

1.5 Choisir une stratégie de gestion volontaire du territoire :
- en valorisant le "territoire des monts" en qualité de **"parc préalpin de la Riviera"**,
- par la promotion d'actions en faveur de la valorisation de la nature et du paysage,
- par la planification de l'aire rurale,
- par le renforcement des réseaux écologiques.

1.6 Responsabiliser et informer les responsables communaux et le public en général, sur l'importance d'adhérer à une politique régionale, en matière de protection du patrimoine bâti, composante du paysage de la Riviera.

1.7 Valoriser et mettre en réseau les chemins de randonnée pédestre.

2. Affirmer l'identité régionale, en exploitant les potentialités représentées par les qualités d'accueil d'une région préservée des nuisances propres aux grands centres urbains.

2.1 Contenir l'extension de l'urbanisation de part et d'autre de l'autoroute, compte tenu, notamment, des nuisances sonores et de la préservation du paysage.

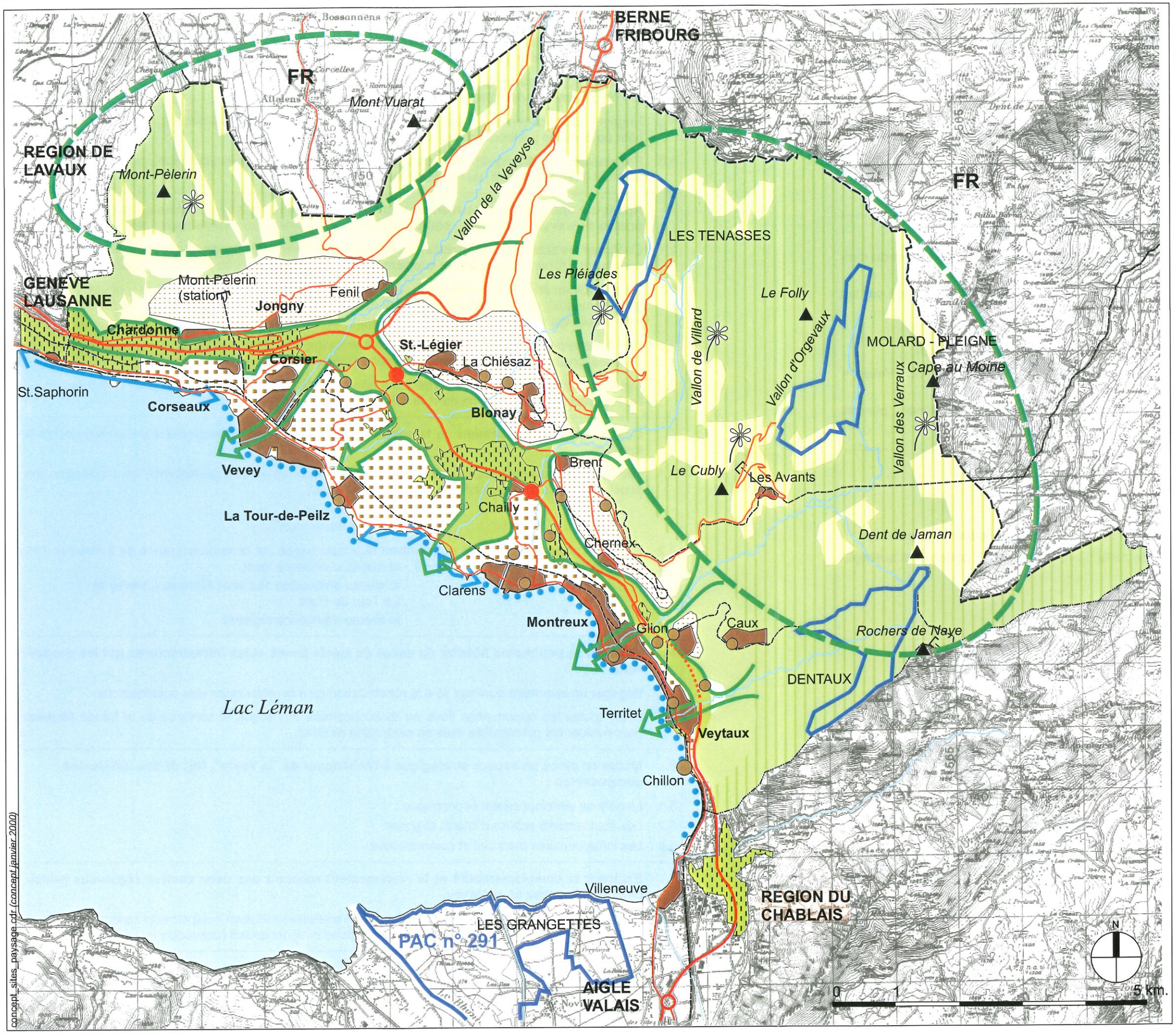
2.2 Orienter les politiques locales sur des visions générales homogènes et les coordonner entre elles.

3. Préserver et valoriser les paysages ruraux des monts.

3.1 Dynamiser l'économie rurale (agro-sylvo-pastorale), dans le respect des milieux naturels de valeur.

3.2 Conjuguer les activités économiques du tourisme et de l'agriculture, avec la conservation et la gestion de la bio-diversité.

CONCEPT REGIONAL RIVIERA



concept_sites_paysage.cdr (concept janvier 2000)

SITES ET PAYSAGE

LEGENDE

LE BÂTI

Préserver les bâtiments et les monuments dignes d'intérêt

Préserver les qualités des anciens noyaux de village, hameaux

Reconnaître et préserver les principales composantes du paysage :

Le littoral à vocation urbaine

Le ruban de verdure (espaces aménagés et équipements publics)

Le coteau bâti et ses entités villageoises

Le territoire des monts sylvo-agro-pastoral

LE NON BÂTI

Protéger les espaces naturels et les mettre en réseaux :

Renforcer les valeurs biologiques des vallons de Villard, d'Orgevaux, des Verraux, de la Veveyse, de l'Ognonnaz et leurs cours d'eau

Mettre en valeur le chemin de rive et ses alternatives (coordination régionale et locale)

Etudier les tronçons de liaisons du chemin de rive (y compris en dehors de la rive), en fonction des accords de principe entre autorités riveraines et le Canton

Créer un "parc préalpin de la Riviera". Y valoriser, voire compléter les chemins de randonnée pédestre

Valoriser et compléter les réserves naturelles

Conserver et valoriser les prairies à narcisses

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales

février 2002

B. DEVELOPPEMENT URBAIN

1. Exploiter l'excellence de la situation géographique, à la fois porte entre le nord et le sud du pays et à la fois composante de la métropole lémanique.

1.1 Favoriser et promouvoir l'accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée, de services et d'équipements à fort rayonnement ayant recours à des technologies durables.

1.2 Engager une mise en réseau des activités, en priorité aux abords de l'autoroute, dans les zones à bâtir ou dans les secteurs prévus à cet effet par les plans directeurs.

1.3 Promouvoir une offre équilibrée et de qualité pour un habitat diversifié (individuel, groupé et collectif), à définir à l'échelle locale, en fonction des potentialités réelles.

2. Appliquer une politique d'ouverture et d'accueil pour des croissances démographiques et en postes de travail équilibrées, condition d'une plus grande autonomie régionale.

2.1 Confirmer les potentiels constructifs, qui résultent des plans d'affectation et des plans directeurs communaux, pour une population supplémentaire de l'ordre de 12'000 à 15'000 habitants.

2.2 Promouvoir en priorité la densification (voire l'extension) des noyaux anciens (villes – bourgs - villages - hameaux), de façon à maintenir un certain équilibre entre la population résidante dans les centres et celle qui est installée dans les zones périphériques.

2.3 Privilégier le développement de la mixité, en encourageant l'intégration de l'activité professionnelle dans les localités, notamment par une réglementation incitative.

2.4 Optimiser l'utilisation des pôles de développement économique d'intérêt cantonal, en veillant à concilier les impératifs d'intégration dans le milieu.

3. Contribuer au renforcement de la cohésion régionale et de l'attachement de la population à son lieu.

3.1 Tirer parti des caractéristiques actuelles de l'urbanisation, en mettant en évidence les 3 composantes principales de l'agglomération, à savoir :
- le littoral,
- le coteau,
- le "ruban vert".

3.2 Mettre en place une forme de structuration régionale basée sur la reconnaissance de 3 niveaux d'influences interdépendants, à savoir :
- le niveau d'influence local,
- le niveau d'influence des villes Montreux, Vevey et La Tour-de-Peilz
- le niveau d'influence régional.

4. Valoriser le patrimoine hôtelier du début du siècle passé et les infrastructures qui les desservent.

4.1 Engager un inventaire qualitatif lié à la réhabilitation ou à la restauration des constructions.

4.2 Saisir toutes les opportunités liées au développement touristique et sanitaire de la bande littorale, pour évaluer les potentialités liées au patrimoine existant.

5. Mettre en place un espace stratégique à l'échangeur de "la Veyre", fort de ses différentes composantes :

5.1 Le pôle de développement économique.

5.2 Les équipements publics d'intérêt régional.

5.3 Les infrastructures d'accueil et commerciales.

6. Exploiter la complémentarité et le rayonnement reconnu des deux centres régionaux principaux de Montreux et de Vevey.

6.1 Coordonner les politiques de développement et d'investissements en équipements collectifs et de service, en tenant compte, dans la localisation, de leur rayonnement réciproque au sein de la région.

C. ECONOMIE

1. Proposer des mesures incitatives (exonérations, déréglementation, etc.).

1.1 Uniformiser la fiscalité des personnes morales.

1.2 Diminuer le prix de l'électricité.

1.3 Tenir compte des entreprises existantes.

1.4 Etablir un inventaire des terrains disponibles.

1.5 Permettre l'installation de petites entreprises dans le tissu urbain.

1.6 Harmoniser les mesures incitatives.

1.7 Centraliser les démarches.

2. Promouvoir une diversification ciblée d'activités.

2.1 Poursuivre le développement des activités dans le domaine de la cosmétique, de la santé et du multimédia.

2.2 Essayer de monter un tissu économique interdépendant basé sur les partenariats souhaités par les entreprises locales (qui a besoin de qui ?).

2.3 Etablir un inventaire des besoins et des connexions existants.

2.4 Etablir un inventaire des fournisseurs des entreprises existantes (confidentialité à obtenir).

2.5 Etablir un inventaire de nos points forts et de notre réputation/image à l'extérieur (ex : Vevey = Multimédia).

2.6 Veiller à conserver une agriculture vivante et garante de la qualité paysagère de la Riviera, par des mesures coordonnées d'incitation (tourisme et écoulement des produits du terroir, etc.).

3. Dynamiser l'offre touristique.

3.1 Maintenir et améliorer les infrastructures hôtelières et les campings existants.

3.2 Inscrire l'offre touristique régionale dans le contexte du tourisme vert.

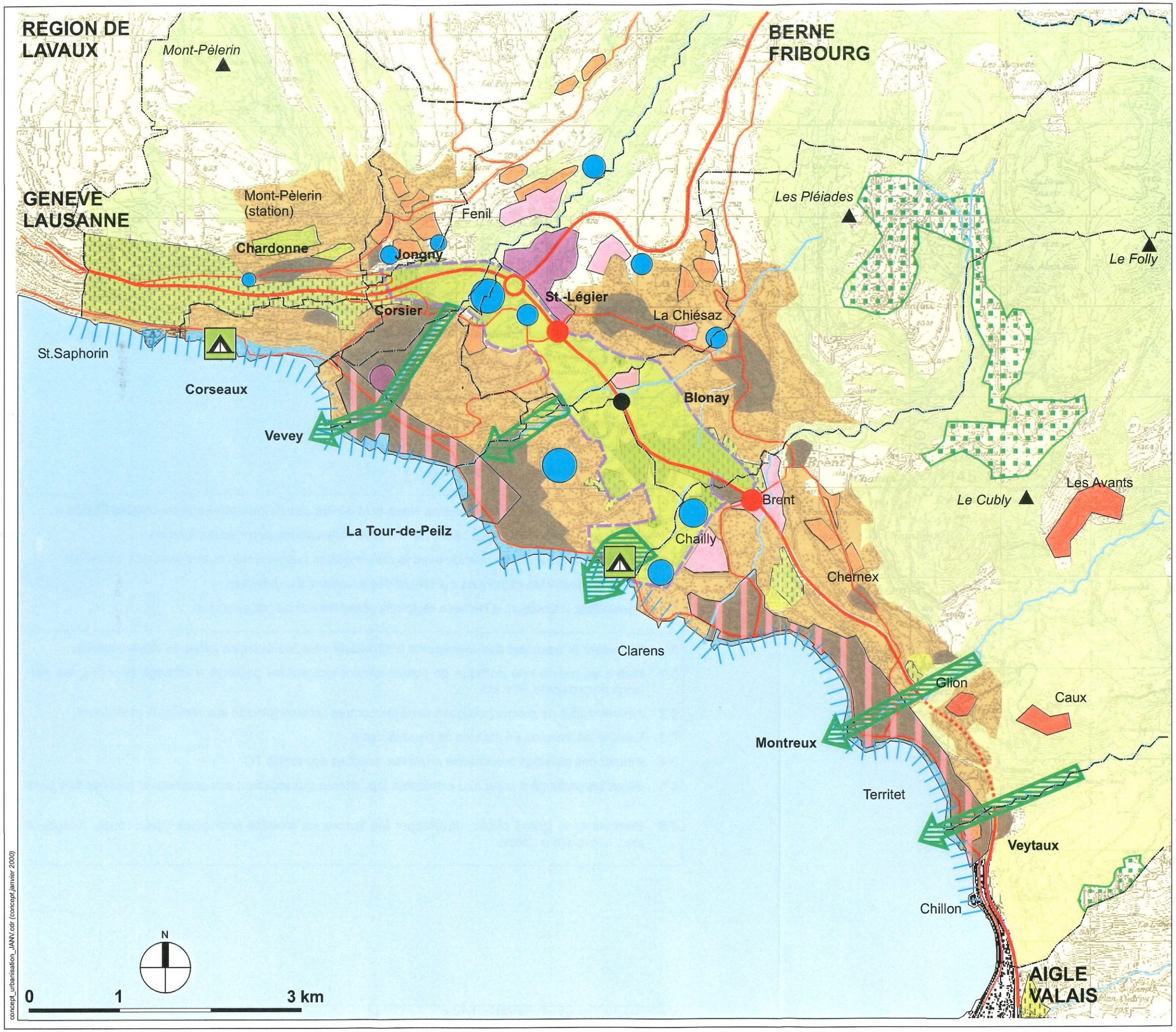
3.3 Mettre en valeur l'économie touristique d'alpage et les métiers de la terre (agriculture-sylviculture).

3.4 Constamment adapter l'offre au consommateur. "Se coller" à l'existant et aux partenaires susceptibles de le promouvoir.

3.5 Lancer des événements au profit de toute la région.

3.6 Relancer la fête des narcisses.

CONCEPT REGIONAL RIVIERA



DEVELOPPEMENT URBAIN ECONOMIE

LEGENDE

ACTIVITES

- Mettre en place un espace stratégique à l'échangeur de la Veyre (Pôle de développement n°8b et autres activités)
- Pôle de développement n°8a à promouvoir et à réaliser
- Autres secteurs de développement d'activités

HABITAT

Contenir et renforcer l'urbanisation dans le secteur du littoral :

- Densifier les noyaux bâtis anciens
- Préserver des espaces tampons autour des noyaux villageois
- Couloirs de verdure à préserver
- Promouvoir une offre de qualité, équilibrée et diversifiée de l'habitat individuel groupé et collectif (à définir à l'échelle locale)
- Secteur de développement de l'habitat
- Confirmer le caractère prépondérant d'habitat secondaire dans le territoire agro-pastoral
- Privilégier le développement de la mixité dans les localités
- Maintenir et améliorer les campings existants

STRUCTURES BATIES

- Valoriser le front littoral en complétant les aménagements publics riverains et en étudiant, de cas en cas, le front bâti (coordination locale)
- Valoriser le patrimoine bâti (hôtelier et touristique) des hameaux du territoire des monts
- Réserver un espace aménagé et d'équipements publics à l'échelle régionale (aire de verdure intercommunale et d'équipements d'intérêt régional)
- Equipement d'utilité publique à développer

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

D. TRANSPORTS INDIVIDUELS

1. Améliorer l'accessibilité depuis le réseau national (A9).

1.1 Améliorer l'exploitation des jonctions existantes et des voies qui y convergent.

1.2 Mettre en œuvre la demi-jonction de Villard.

1.3 Favoriser la fluidité dans l'accessibilité par des mesures de correction de la voirie.

1.4 Etablir la hiérarchie du réseau régional.

2. Renforcer les liaisons locales Est-Ouest.

2.1 Créer un nouvel axe Nord à Montreux.

2.2 Renforcer la liaison du chemin du Pré-au-Blanc.

2.3 Mettre en œuvre le raccordement du chemin des Boulingrins (conformément au projet Lémanparc).

2.4 Renforcer la liaison horizontale Est-Ouest (giratoire Eben-Hézer / Grandchamp).

3. Restructurer l'espace public de la RC 780.

3.1 Définir une meilleure répartition de l'espace entre les TI, les TC, les piétons et les deux-roues.

3.2 Plafonner le niveau de charge de circulation sur la RC 780 au niveau actuel.

4. Protéger les quartiers du trafic de transit.

4.1 Engager des mesures locales de modération de trafic.

4.2 Modifier les plans de circulation.

4.3 Mettre en œuvre des zones 30 km/h.

5. Modérer le trafic dans les liaisons Nord-Sud où les conditions environnementales l'exigent.

5.1 Définir les secteurs et zones bâties devant faire l'objet de mesures de modération.

5.2 Définir la modération, en relation avec la convivialité et pas nécessairement avec des zones 30.

5.3 Eviter les obstacles physiques qui créent des situations dangereuses.

5.4 Sensibiliser les acteurs à l'échelle régionale (dans les écoles par exemple).

6. Favoriser le transfert des transports individuels vers les autres modes de déplacement.

6.1 Mettre en œuvre une politique de stationnement incluant les parkings d'échange (P + R.), les parkings de proximité (P + M.).

6.2 Assurer l'offre de places publiques dans les centres urbains (priorité aux résidants et visiteurs).

6.3 Evaluer les besoins en matière de pendularisme.

6.4 Penser des parkings à vocations multiples, proches des arrêts TC.

6.5 Situer les parkings à créer aux extrémités des artères qui accèdent aux quartiers et proches des axes TC.

6.6 Sensibiliser le grand public, développer les formes de mobilité écologique (deux-roues, marche à pied, véhicules propres).

CONCEPT REGIONAL RIVIERA



TRANSPORTS INDIVIDUELS (TI)

LEGENDE

- Ligne du Simplon
- Route nationale
- Route principale
- Echangeur autoroutier
- Jonction existante

1 **Améliorer l'accessibilité depuis l'A9 :**

- ½ Jonction de Villard à réaliser

2 **Restructurer l'espace public de la route du lac (RC780) :**

- Tronçon à requalifier: TI, TC, 2 roues

3 **Renforcer les liaisons locales horizontales :**

- Axe à améliorer

4 **Modérer le trafic Nord-Sud où les conditions l'exigent :**

- Tronçon Nord-Sud à modérer
- Tronçon à modération en traversée de localité

5 **Protéger les quartiers de tout trafic de transit :**

- Délimiter des zones 30 km/h
- Accès principal aux poches d'urbanisation

6 **Favoriser le transfert modal des TI vers les TC + piétons par la mise en oeuvre d'une politique de stationnement (P+R, P+M, gestion du stationnement centre ville) :**

- P+R Parking d'échange existant
- P+R Parking d'échange à réaliser (implantation indicative)
- P+M Park et marche à réaliser (implantation indicative)
- Améliorer, confirmer, mettre en valeur l'interface TI-TC

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

E. TRANSPORTS EN COMMUN

1. Améliorer l'offre TC et son attractivité.

1.1 Créer de nouvelles liaisons performantes entre le pôle d'activités de la Veyre, les villages du coteau ou les parkings d'échange et les centres urbains.

1.2 Assurer la coordination entre les lignes principales et secondaires (coordination des horaires).

1.3 Assurer une forte fréquence TC à l'intérieur des centres urbains importants (Vevey, Montreux).

1.4 Assurer des liaisons essentiellement à vocation touristique, entre le réseau CFF et l'arrière pays.

1.5 Etablir des liaisons performantes par transports publics, entre les lieux habités et les installations sportives périphériques.

1.6 Garantir l'accessibilité du futur hôpital unique par une liaison TC efficace.

1.7 Tenir compte des manifestations et de l'évolution des heures de fréquentation des lieux.

1.8 Valoriser les liaisons lacustres par la mise en place d'un service de bateau navette rapide Villeneuve - Vevey.

2. Renforcer la fréquence et la vitesse commerciale le long du littoral (RC 780).

2.1 Améliorer les fréquences et instaurer une bonne desserte espace-temps.

2.2 Améliorer la qualité des interfaces TC (transferts modaux, confort des usagers) et notamment les échanges avec les TC urbains.

2.3 Accorder des meilleures priorités aux TC à l'approche des carrefours.

3. Intensifier les liaisons rapides entre les deux pôles urbains Vevey-Montreux et les principales villes (centres) du Canton (REV).

3.1 Soigner l'aménagement des interfaces, notamment à proximité des gares CFF, ainsi que les échanges avec les TC urbains.

3.2 Améliorer encore les dessertes à l'intérieur des centres urbains et vers les communes périphériques, par la coordination des horaires.

3.3 Renforcer la fréquence des liaisons entre les P + R et les centres (par exemple, navette entre la Veyre et la Gare de Vevey sur la ligne du CEV).

4. Introduire la communauté tarifaire et la coordination faîtière.

4.1 Généraliser la démarche aux chemins de fer (abonnements et cartes multi-courses).

4.2 Créer un comité régional de coordination des transports, chargé de définir la politique régionale et de fixer les moyens à engager (adjudication des prestations).

F. PIETONS / DEUX-ROUES

1. Définir une politique d'extension des itinéraires piétonniers.

1.1 Différencier les usagers piétons loisirs, professionnels.

1.2 Identifier les parcours en fonction de leurs qualités (courts, sûrs et agréables).

1.3 Sensibiliser la population à ce mode de déplacement (santé).

2. Définir une politique d'incitation de l'usage des deux-roues.

2.1 Créer des zones de parcage protégées (couverts) et sécurisées (antivol), aux interfaces de transports et à proximité des centres d'attraction (concentration commerciale, d'enseignement, zone à forte densité d'emploi).

2.2 Saisir chaque opportunité de travaux de voirie, pour sécuriser ce mode de déplacement.

2.3 Harmoniser la cohabitation entre véhicules, cyclistes, piétons.

2.4 Envisager plus de sites propres pour cyclistes.

2.5 Identifier les catégories des usagers deux-roues et concevoir des solutions adaptées.

3. Compléter et promouvoir les déplacements deux-roues notamment dans la bande littorale (Est-Ouest).

3.1 Etudier une mise en œuvre prenant en compte tous les types de déplacement (pendulaires, scolaires, loisirs, tourisme,...).

3.2 Mettre en œuvre un site propre (en dehors des TC), dans la mesure des opportunités présentées.

3.3 Rendre possible, en complément, l'utilisation de deux-roues non motorisés dans les déplacements Sud-Nord, par l'ouverture des transports publics aux vélos à la montée.

CONCEPT REGIONAL RIVIERA



TRANSPORTS EN COMMUN (TC) PIETONS /2 ROUES

LEGENDE

TRANSPORTS PUBLICS

- Gare CFF
- Halte CFF
- Ligne CFF du Simplon
- Trains et funiculaires
- Trolleybus - VMCV
- Autobus - VMCV - GFM
- Bus Chernex - Vallon de Villard
- Lignes TC à améliorer
- Lignes TC à créer
- Liaisons lacustres à intensifier
- P+R — Parking d'échange existant
- P+R — Parking d'échange à aménager ou réaliser (implantation indicative)

2 ROUES

- Aménagements d'itinéraires cyclables
- Aménagements de sécurité le long des routes principales

1. Amélioration de la ligne VMCV n°1 (priorités, fréquences)
2. Pas de liaison RER, mais mise en oeuvre du REV
3. Intensification de la fréquence du MOB vers les quartiers les plus proches
4. Intensification de la fréquence du CEV entre le P+R et la gare CFF
5. Intensification du CEV sur toute la ligne en période touristique
6. Amélioration de la desserte des zones urbanisées (actuellement déjà bonnes)
7. Prolongement de la ligne VMCV Mottex - Clarens
8. P+R sur la RC 780 desservi par la ligne VMCV n° 1

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales février 2002

G. EQUIPEMENTS PUBLICS

1. Réaliser à terme un hôpital unique de soins aigus.

1.1 Lier cet enjeu à la problématique régionale des transports.
1.2 Régler le problème de la réaffectation des anciennes infrastructures.
1.3 Informer, dépassionner et promouvoir.
1.4 Constituer une banque de données fiables et évolutives.
1.5 Conserver les compétences et les spécialités sur la Riviera.
1.6 Analyser le fonctionnement du multisite Riviera.
1.7 Analyser les coûts de fonctionnement.
1.8 Prendre des contacts avec les responsables politiques de la Veveyse fribourgeoise et des districts de Lavaux, d'Oron et du Pays-d'Enhaut, en vue d'assurer un bassin de population d'environ 100'000 habitants.
1.9 Etudier l'agrandissement d'un des sites existants.
1.10 Réétudier l'implantation d'un nouvel hôpital, sur la base des sites ci-après :
Hôpital de Montreux - Samaritain, Vevey - Mottex, Blonay - Providence, Vevey - Sully, La Tour-de-Peilz - Baugy, Montreux - La Veyre, Saint-Légier - Saint-Légier - Château d'Hauteville, Saint-Légier - ACMV, Vevey - Jongny - Les Fourches, Villeneuve.
1.11 Trouver des domaines spécifiques à la région, complémentaires à l'offre existante au CHUV ou en dehors de la région.
1.12 S'assurer les moyens financiers pour l'investissement et la prise en charge des frais hospitaliers.
1.13 Réunir les différents partenaires pour l'analyse et la détermination de l'objectif.

2. Améliorer les équipements sportifs de plein air et hivernaux.

2.1 Inventorier les équipements.
2.2 Activer un groupe de travail, pour la mise en valeur des "Hauts de Montreux" (par analogie à celui des Pléiades).
2.3 Définir et évaluer les améliorations, les capacités d'évolution, les manques et les synergies, en tenant compte, d'une part, de la nécessité de disposer d'infrastructures capables d'évoluer avec les besoins selon les modes et les mentalités et, d'autre part, des couches de population visées.
2.4 Définir les sports pouvant être regroupés sous des infrastructures communes.
2.5 Evaluer les coûts.
2.6 Fixer les priorités.

3. Etudier la réalisation d'un espace polysportif.

3.1 Développer l'intérêt et la tradition du patin à glace.
3.2 Engager l'étude d'installations et d'activités regroupées "Centre multi-fonctions".
3.3 Réactualiser l'étude de marché auprès de la population et des sociétés sportives concernées.
3.4 Entreprendre une étude de faisabilité.

4. Instaurer un service des sports à caractère évolutif, avec soutien à la formation professionnelle et à l'éducation.

4.1 Création d'un secrétariat performant.
4.2 Création de classes de sports - éducation / études / apprentissage.
4.3 Services (évaluation - programmes - suivi – conseils).
4.4 Gestion de la carrière sportive.
4.5 Formation - Information.
4.6 Administration - Gestion - Management.
4.7 Rentabilisation des installations.
4.8 Evénements spéciaux.
4.9 Recherche.

H. SERVICES

H 1. POLICE

1. Définir une approche globale.

1.1 Collaborer intensivement avec la police cantonale.

1.2 Conserver un certain pouvoir politique de décision au niveau de la région.

1.3 Adapter l'organisation future à une entité géographique et non à des limites de district.

2. Conférer une dimension régionale conservant la notion de proximité.

2.1 Regrouper les polices communales.

2.2 Mettre en place une police de district, voire régionale.

2.3 Définir une structure en forme d'association de communes à géométrie variable.

H 2. PROTECTION CIVILE

1. Diminuer les coûts de fonctionnement.

1.1 Trouver des synergies partout où cela est possible.

1.2 Intensifier la collaboration avec tous les partenaires.

2. Elever le savoir faire dans les interventions.

2.1 Assurer l'alarme et la mise sur pied des premiers échelons dans les 30 à 60 minutes.

2.2 Elever le niveau et la capacité de conduite.

H 3. DEFENSE INCENDIE

1. Centraliser tout en gardant la notion de proximité.

1.1 Assurer une (des) collaboration(s) intercommunale(s) liée(s) à la disponibilité des sapeurs-pompiers.

1.2 Centraliser par plate-forme la gestion, l'instruction et la mise en commun du matériel de un ou plusieurs SDIS.

1.3 Garder de petites entités bien entraînées dans chaque commune afin de garantir une bonne efficacité.

1.4 Assurer l'appui en matériel et logistique par le (ou les) centre(s) de renfort.

H 4. GESTION DES DECHETS

1. Renforcer et améliorer les systèmes de collecte existants.

1.1 Travailler avec les filières de traitement privées en activité.

1.2 Etendre à la région le concept "Performances 95".

2. Améliorer le respect des dispositions réglementaires.

2.1 Informer régulièrement la population de l'effort à fournir en matière de tri des déchets.

2.2 Equiper les immeubles du matériel de stockage nécessaire (insister auprès des gérances).

2.3 Instruire et surveiller les commerçants, artisans, restaurateurs et hôteliers.

2.4 Doter de sacs à compost, papier ou maïs, le plus grand nombre possible de points de vente.

2.5 Eduquer les jeunes.

H 5. SIT

1. Mettre en œuvre un système d'information du territoire (SIT) régional.

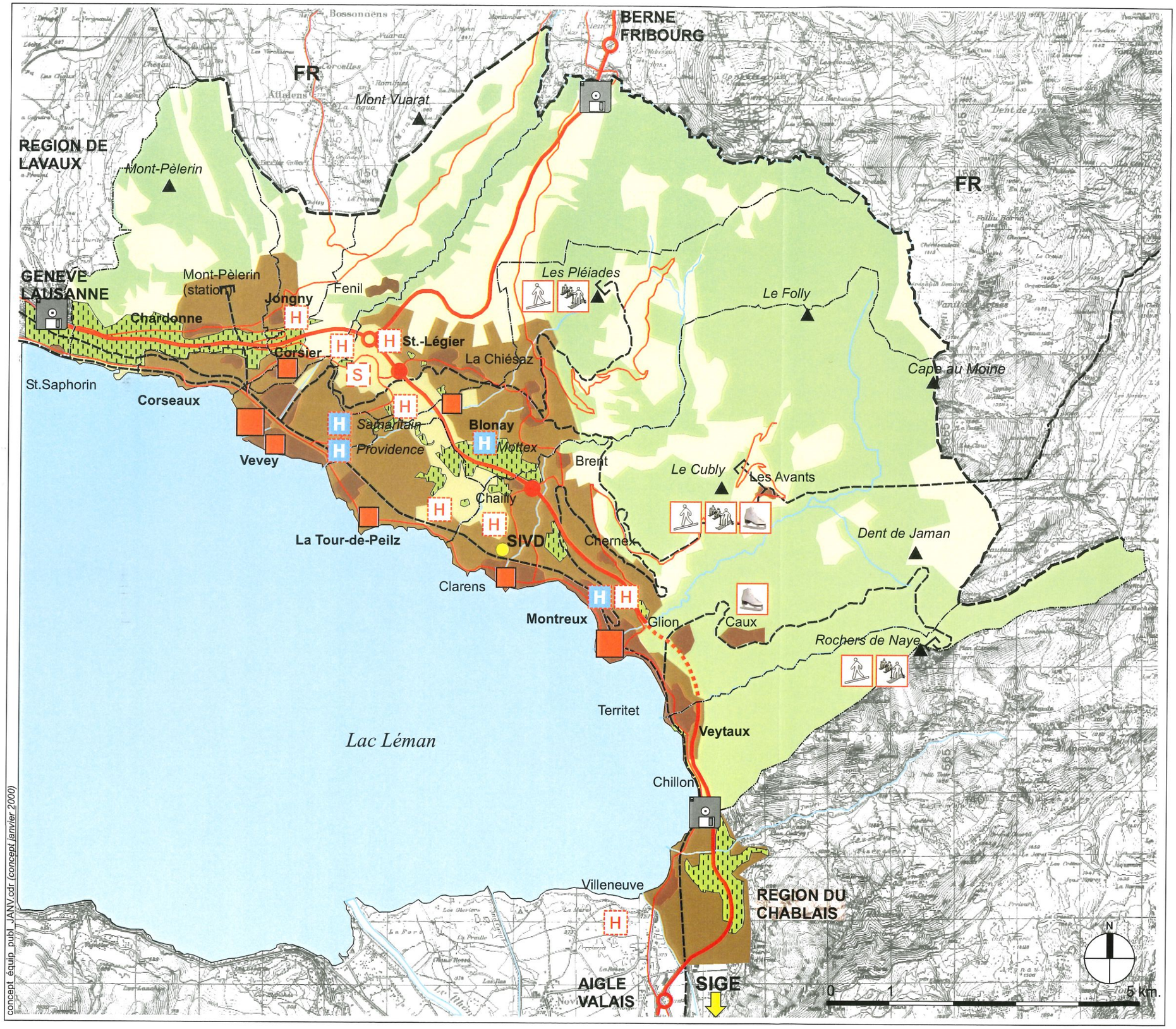
1.1 Intégrer le SIT régional dans le plan directeur Riviera.

1.2 Sensibiliser les communes.

1.3 Mettre en place une interface régionale entre les SIT communaux.

1.4 Harmoniser et généraliser les SIT communaux.

CONCEPT REGIONAL RIVIERA



concept_équip_publ_JANV.cdr (concept janvier 2000)

INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS PUBLICS

LEGENDE

EQUIPEMENTS PUBLICS

Réaliser à terme un hôpital unique de soins aigus :

H Sur la base d'une infrastructure existante

H Sur un nouveau site (propositions d'implantations à évaluer)

- Sully, La Tour-de-Peilz
- Baugy, Montreux
- Samaritain / Providence, Vevey (couplage par tunnel sanitaire)
- Les Fourches, Villeneuve
- Mottex, Blonay
- La Veyre, Saint-Légier
- Saint-Légier
- Château d'Hauteville, Saint-Légier
- Jongny
- Montreux

Améliorer les équipements sportifs de plein air et hivernaux :

Equipements et installations existantes à compléter ou renforcer

Populariser les sports de glace

▲ Sommet

Réaliser un espace polysportif :

S Site potentiel d'implantation (à titre indicatif)

Créer un service des sports :

Site potentiel d'implantation à étudier

SERVICES

POLICE

Regrouper les polices communales (proposition) :

Centrale régionale / base opérationnelle

Poste de police

SIT

Mettre en oeuvre un SIT régional :

Mettre en place une interface régionale entre les SIT communaux

CORAT, Commission régionale d'aménagement du territoire
GEA, Vallotton - Chanard, urbanistes FSU
SAI, Service des affaires intercommunales

février 2002



VERS LA REGIONALISATION



V. VERS LA REGIONALISATION

Le chapitre développe l'ensemble des enjeux et leurs plans d'actions respectifs, ayant une incidence relative à la régionalisation.

Ils sont rassemblés, soit selon les différents axes de régionalisation (rationalisation, communication, etc.), soit selon les différents thèmes étudiés.

Ce chapitre décrit les actions susceptibles d'être mises en œuvre, en marge du plan directeur Riviera.

1. LES PREMIERS PAS DE LA REGIONALISATION

La régionalisation de la Riviera est un processus déjà engagé depuis longtemps. Les services des eaux (fondé en décembre 1899) et le SIEG (fondé en mai 1961) ont fusionné le 1er janvier 1999, pour constituer le SIGE, qui recouvre l'ensemble des traitements des eaux de la région (et au-delà).

De plus, le SAMV (fondé en 1970), devenu depuis 1996 le SIVD (Service intercommunal des viandes et denrées alimentaires) est un autre exemple significatif de l'évolution de la régionalisation, passant de 3 à 10 communes.

Sur un plan plus politique, la Conférence des Municipalités de Vevey, La Tour-de-Peilz et Montreux, siège depuis 1964, la Conférence des syndics du district ayant été, quant à elle, instituée en 1975.

Bien d'autres exemples encore pourraient être évoqués, renforçant en cela l'idée d'un processus déjà en cours et devant nécessairement se prolonger (SA Compost Chablais Riviera, SATOM, CIEHL, SEPHL, etc.).

2. LES POLITIQUES THEMATIQUES REGIONALES

Le plan directeur régional constitue un des maillons d'une régionalisation déjà engagée. Il synthétise prioritairement les aspects liés à l'aménagement du territoire.

Les réflexions des 10 plates-formes ont ouvert des horizons plus ou moins vastes selon les thèmes abordés. Elles ont été reportées en fonction du sujet, soit dans la politique régionale en matière d'aménagement du territoire, soit dans le présent chapitre consacré à la régionalisation.

Afin de préserver au maximum la cohérence de ces travaux ainsi que l'ouverture au débat lié à la consultation publique (art. 28a LATC), il est proposé d'exposer l'ensemble des plans d'actions ayant trait à la régionalisation. Ils sont reportés à la fin de ce chapitre.

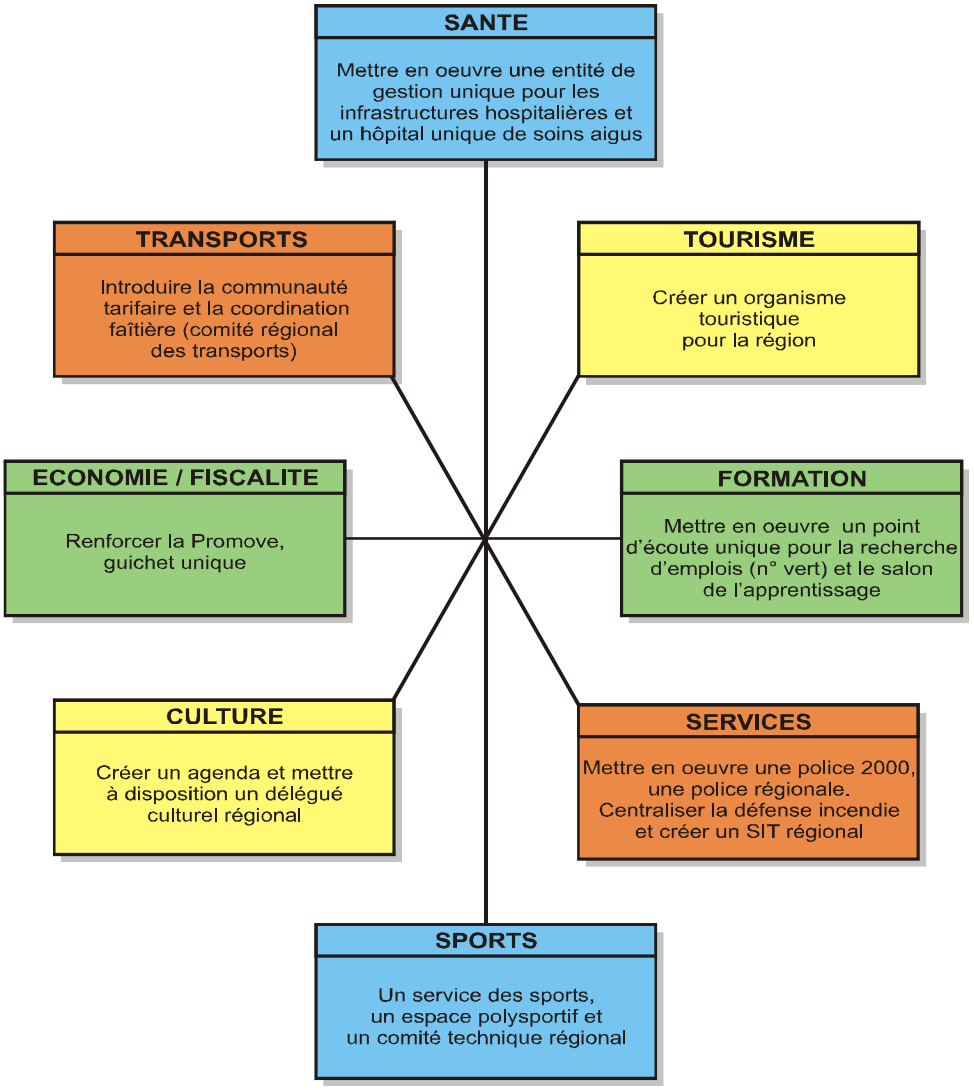
3. PREMIERES ORIENTATIONS EN VUE DE LA REGIONALISATION

Le travail des plates-formes a permis de dégager un certain nombre d'attentes liées à la régionalisation. Les quelques axes décrits ci-après, proposent à titre d'exemple, certaines orientations qui pourraient être retenues, en vue de la régionalisation.

3.1 La régionalisation par la rationalisation

Les réflexions de l'ensemble des plates-formes et du groupe de suivi ont tout d'abord conduit à des propositions inscrites dans le plan d'actions, issues d'un même souci, celui de rationaliser, de concentrer, bref, de faire des économies d'échelles et de moyens.

La rationalisation est une focale d'objectifs de planification : que ce soit un hôpital unique de soins aigus, un organisme régional de tourisme, un guichet économique auprès d'une Promove renforcée, un espace polysportif combiné avec un "service" des sports, un délégué culturel régional et son agenda culturel, un SIT régional ou encore un point d'écoute pour la recherche d'emplois, toutes ces propositions sont les fers de lance de la politique régionale proposée par chaque plate-forme.



3.2 La régionalisation par la coordination

Unicité ne veut pas dire concentration. La régionalisation s'exprime aussi par une diffusion plus large des actions, pourvu qu'elles soient coordonnées et mises en réseau.

Les SIC sont peut-être trop nombreuses pour qu'une ASIC régionale soit suffisamment représentative des tendances de la région. La mise en réseau souhaitée des entreprises et la fusion de certaines SIC sont autant d'atouts pour renforcer l'outil économique régional.

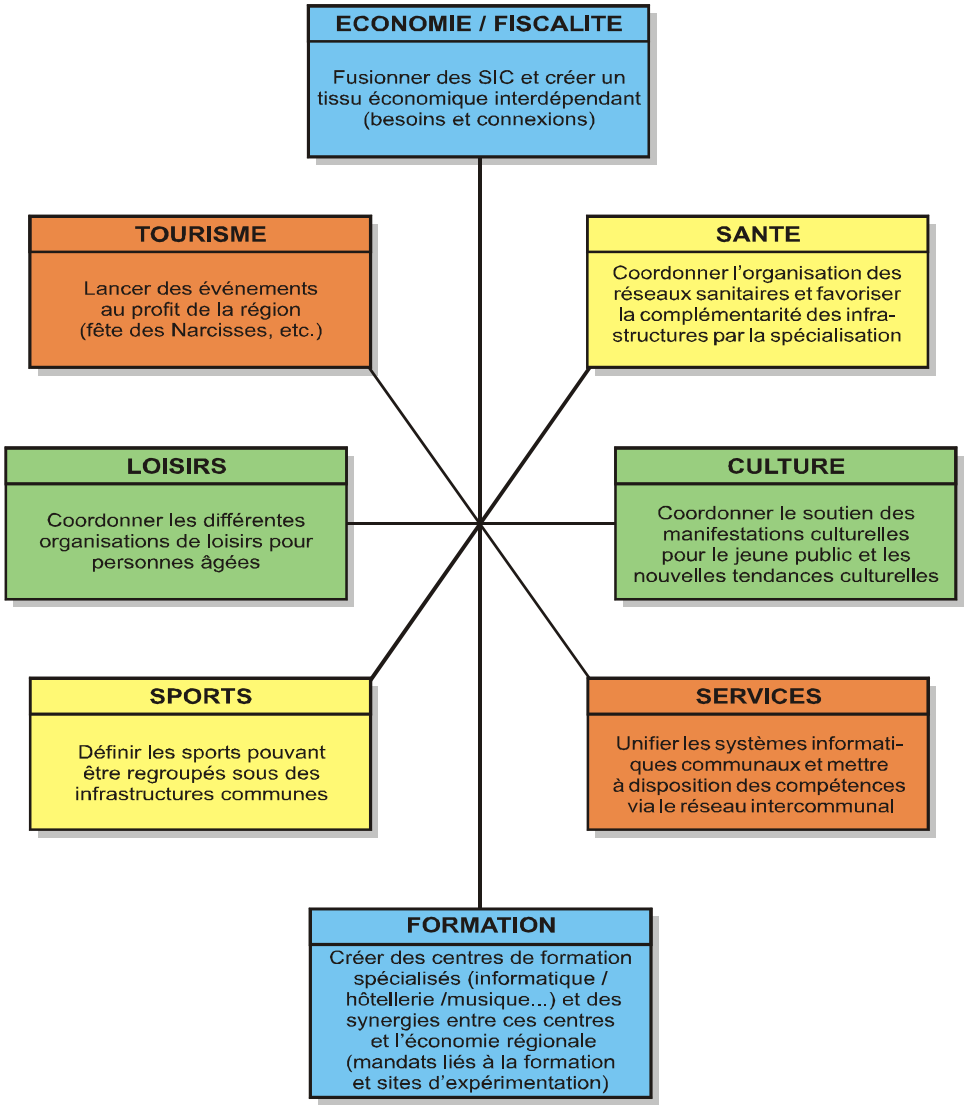
Les réseaux sanitaires et les complémentarités sont recherchées, pour améliorer la qualité des équipements publics de la région.

Les services se mettent aussi en réseau, pour connecter les connaissances sur un système informatique unifié.

Les sports se regroupent, par affinités, sous des infrastructures communes.

La culture est soucieuse de coordonner le soutien aux manifestations, pour le jeune public notamment, alors que les loisirs des personnes âgées doivent aussi faire l'objet de coordination, pour valoriser les efforts engagés.

Pour se mettre en œuvre, la régionalisation doit se structurer sur des actions concertées et coordonnées entre elles.

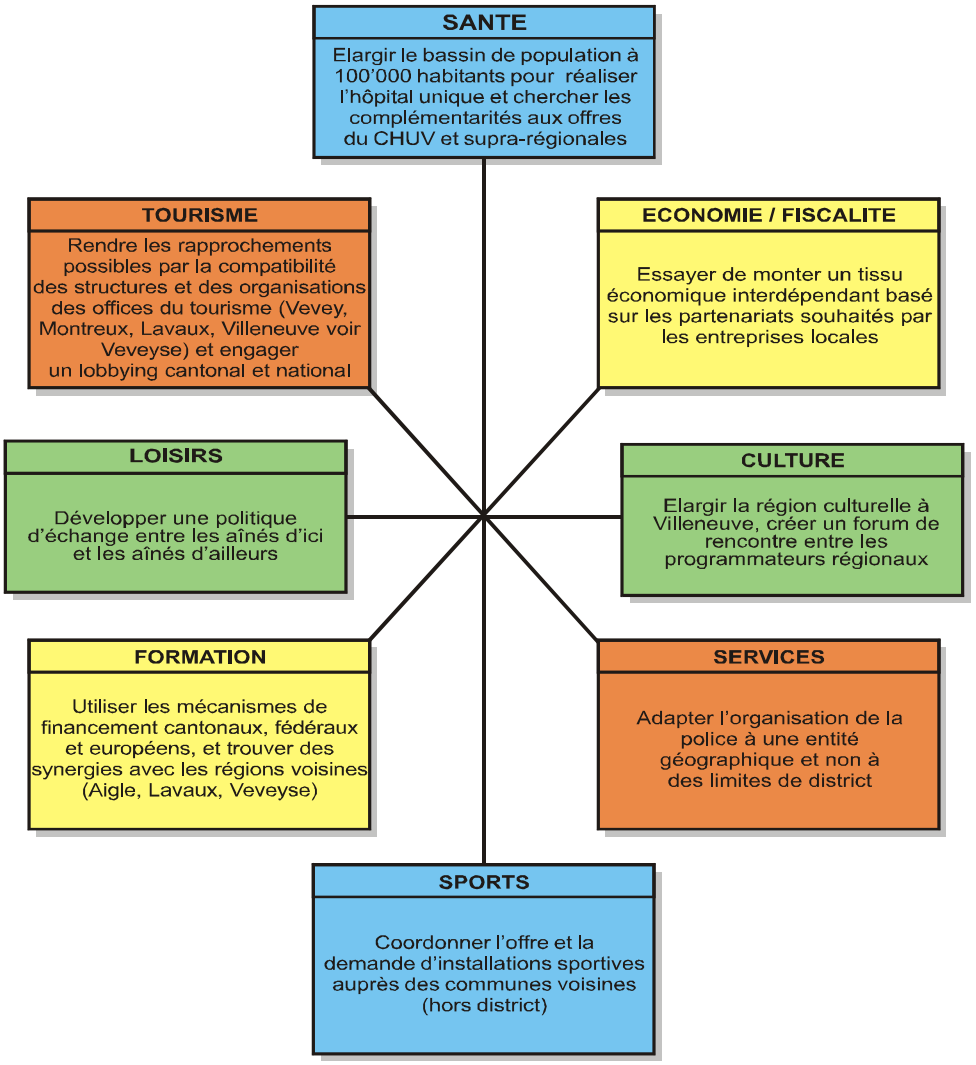


3.3 La régionalisation par la "supra-territorialisation"

Autre axe commun à l'ensemble des plates-formes, le constat fait que la région de la Riviera ne s'arrête pas aux simples limites administratives du district. Cela se retrouve à tous les niveaux de préoccupation des plates-formes ou des groupes de suivi.

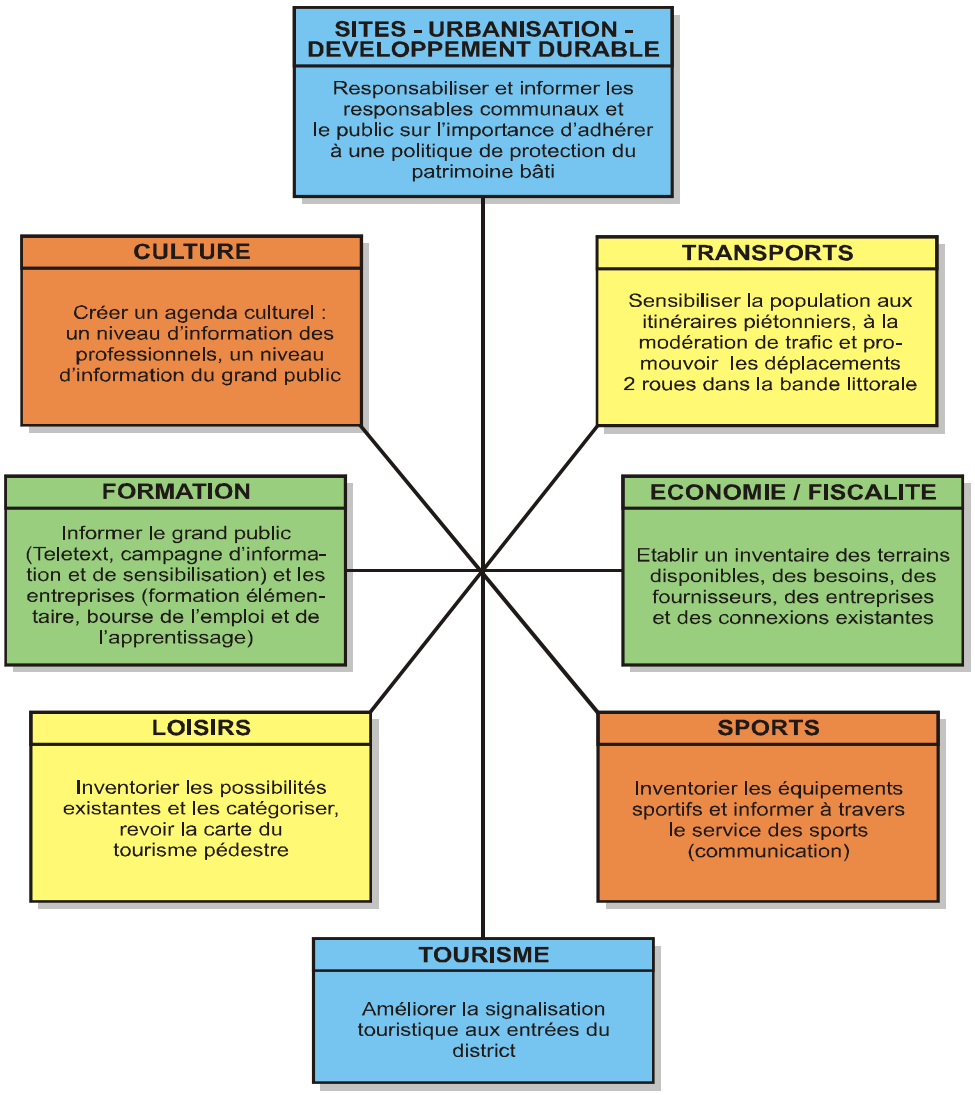
Première focale, l'agglomération de la Riviera doit chercher des poches d'activités extra territoriales, si elle veut maintenir une capacité d'accueil économique attrayante. Villeneuve et Châtel-St-Denis en sont les pourvoyeurs potentiels. L'hôpital unique doit servir une population de 100'000 âmes, qui ne trouvera sa justification qu'à travers les régions, voire les cantons voisins. Le tourisme s'envisage à large échelle car, sur le plan international, c'est au moins le bassin lémanique qui sert de référence.

Une région est à géométrie variable. Elle étend ses bases en fonction de ses préoccupations, au-delà de ses propres frontières et les relations avec les régions limitrophes ne pourront se contenter du simple "bon voisinage".



3.4 La régionalisation par l'information

Si la régionalisation est, on l'a vu, tournée fortement vers l'extérieur, elle doit aussi prendre racine en elle-même, notamment par l'information. Un manque d'échanges est perçu entre les professionnels des branches concernées et le grand public. Des efforts importants d'information sont préconisés par l'ensemble des acteurs régionaux. Cela se traduit par de nombreux inventaires et prises de connaissance des "données de base". Le plan directeur est susceptible de rassembler et diffuser une matière conséquente, riche de la grande diversité des réflexions et des acteurs régionaux concertés. Au-delà, des actions ponctuelles devront "prendre le relais", afin de mettre en commun les connaissances et engager les débats régionaux sur les problèmes posés et non les "décalages ressentis". Une façon de poursuivre de manière élargie et systématique la participation citoyenne, chère au développement durable.



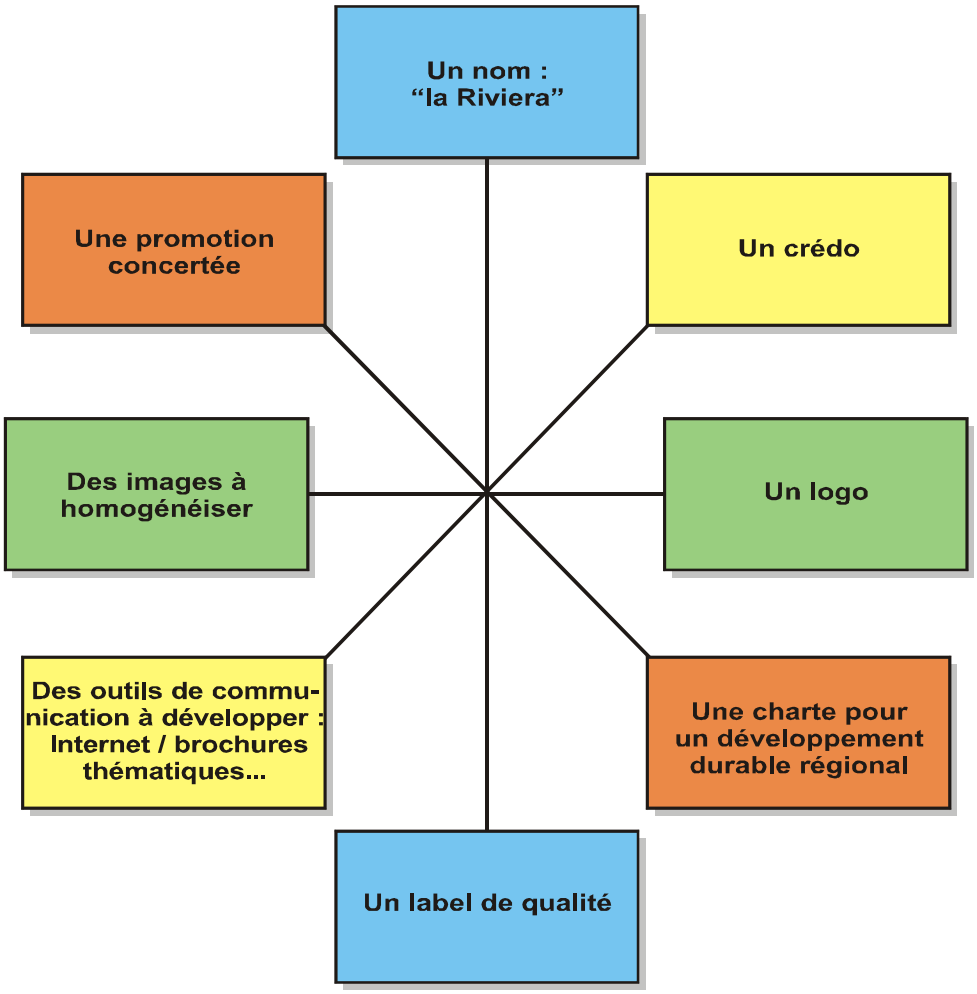
3.5 La régionalisation par la communication

Afin de véhiculer et promouvoir son image de région constituée, la Riviera pourrait se doter d'un certain nombre d'outils ou de vecteurs de communication. Pour ce faire, elle doit avoir un nom reconnu. Si le nom "Riviera" a été véhiculé jusqu'à présent, tout au long du dossier, c'est qu'il a rassemblé une majorité d'acteurs à son endroit.

Un logo, un credo, des images à homogénéiser et des supports de communication à développer, telles sont les tâches auxquelles la Riviera devra rapidement s'atteler. Les simples incohérences de la communication peuvent gâcher en quelques instants de nombreux efforts de promotion. La région s'ouvre au monde d'Internet. Elle devra y démontrer sa cohérence et son homogénéité.

La régionalisation est donc un processus qui se communique aussi bien auprès de la population locale, que des publics extérieurs.

Des réflexions devront dès lors s'orienter spécifiquement sur ce point, afin de définir les principales orientations qui seront données à la régionalisation.




5000 pour la Fête des Vignerons vous étiez, 65000 pour la région vous serez !

4. CONCEPT DIRECTEUR REGIONAL - ENJEUX REGIONAUX ET PLAN D'ACTIONS

A. ECONOMIE / FISCALITE

1. Renforcer l'organe de promotion de la Promove (soutien financier et logistique).

1.1 Renforcer le rôle régional de la Promove.
1.2 Intensifier les relations entre l'office du tourisme et la Promove.
1.3 Etudier un guichet unique.
1.4 Mettre en œuvre une information simple par le biais d'une "Newsletter" périodique.
1.5 Déplacer les locaux de la Promove dans un endroit plus accessible.

2. Soutenir les activités locales (mesures incitatives ou d'accompagnement).

2.1 Fusionner les SIC.
2.2 Mettre en place un service d'accompagnement.
2.3 Promouvoir dans le secteur privé et public l'emploi à temps partiel pour toutes les catégories de travailleurs.
2.4 Veiller à la mise en place d'équipements complémentaires nécessités par la politique territoriale (crèches, garderies, etc.) et prévoir des crèches-garderies dans les entreprises.

B. SANTE

1. Mettre en place une entité de gestion unique pour les infrastructures hospitalières.

1.1 Définir une entité de gestion plus réduite et efficace.
1.2 Constituer une direction forte.
1.3 Mieux définir les missions hôpitaux/sites.
1.4 Informer quant à la limite des prestations.
1.5 Rechercher les synergies.
1.6 Assurer une meilleure organisation des réseaux.

2. Améliorer la collaboration entre les institutions et les organismes sanitaires existants.

2.1 Favoriser l'amélioration de la collaboration entre les différentes institutions (psychiatrie/EMS/hôpitaux/CMS).
2.2 Coordonner les différents réseaux cantonaux à travers les connexions existantes.
2.3 Clarifier les rapports entre réseaux NOPS, fournisseurs de soins et les communes (politiques).
2.4 Spécialiser les différents hôpitaux afin de les rendre non plus concurrents, mais complémentaires les uns des autres : mieux préciser leurs missions respectives.
2.5 Assurer les conditions qui permettent de réaliser les NOPS.
2.6 Compléter la gamme dans le domaine de la formation générale de base et complémentaire (centre de formation).
2.7 Poursuivre et intensifier l'effort de collaboration entre les établissements publics et privés, visant à une meilleure maîtrise des coûts de la santé.

3. Promouvoir les autres domaines liés à la santé (soins à domicile, prévention, domaines liés à l'allongement de l'espérance de vie) et développer les soins palliatifs.

3.1 Sensibiliser les citoyens aux coûts endémiques de la santé.
3.2 Définir une stratégie d'actions pour modifier les comportements du patient-consommateur.
3.3 Engager des mesures incitatives par les autorités favorisant la solidarité.
3.4 Clarifier les rôles Etat / région – Etat / Commune / Confédération /région (plan d'actions environnement et Santé OMS)
3.5 Faire un annuaire des mesures existantes dans le domaine de la prévention.
3.6 Définir les domaines et les possibilités de prévention.
3.7 Harmoniser les efforts de prévention.
3.8 Sensibiliser la population aux possibilités existantes.
3.9 Favoriser, encourager et soutenir la préparation à la retraite.
3.10 Favoriser, encourager et soutenir le bénévolat.

C. FORMATION

1. Maintenir et valoriser les centres de formation.

1.1 Préserver la qualité de l'enseignement privé et la valeur des diplômes décernés.

1.2 Intégrer les préoccupations et thèmes du développement durable, dans toutes les filières d'enseignement.

1.3 Simplifier les procédures administratives (délivrance permis de séjour, patentes, assurance maladie).

1.4 Développer la mise en œuvre de contrats de prestation.

1.5 Définir des vecteurs d'information sur les filières de formation.

1.6 Intégrer les centres de formation de la région aux délégations de Suisse tourisme à l'étranger.

1.7 Etablir une liste des écoles reconnues.

1.8 Développer des stages linguistiques ou le travail au pair.

1.9 Encourager les filières de formation : maturité professionnelle, formation continue.

1.10 Définir un mode de soutien financier pour le perfectionnement professionnel.

1.11 Promouvoir l'implantation d'écoles privées dans la région.

1.12 Soutenir les centres de formation reconnus par une certification d'association ou institutionnelle.

1.13 Rechercher des synergies entre les centres de formation spécialisés et l'économie régionale, par l'attribution de mandats liés à la formation et par la création de sites d'expérimentation.

2. Promouvoir les domaines de l'ingénierie de pointe et de production.

2.1 Rechercher les techniques de spécialisation / production propres à développer de nouvelles formations ou être complémentaires aux formations existantes.

2.2 Développer les vecteurs de communication (brochures).

2.3 Encourager l'instauration dans les centres de compétences du label de qualité - certification.

2.4 Soutenir le développement des centres de compétences : santé, multimédias, hôtellerie, écoles privées.

2.5 Trouver des synergies avec les régions avoisinantes direction Aigle - Lavaux - Veveyse.

2.6 Promouvoir la maturité professionnelle par rapport à la maturité estudiantine (par l'orientation professionnelle).

2.7 Utiliser les mécanismes de financement cantonaux / fédéraux et européens.

3. Promouvoir les domaines liés aux multimédias, télécommunications et de la formation à distance.

3.1 Utiliser les compétences existantes pour produire de nouveaux outils performants en matière de formation.

3.2 Engager une meilleure coordination / collaboration entre les sites Internet de la région.

3.3 Encourager le développement d'un centre de programmation en informatique.

3.4 Créer un master en technique de communication pour l'hôtellerie.

3.5 Faire appel, pour les instituts de formation privée, à l'économie liée aux multimédias et la télécommunication, pour confier des mandats.

3.6 Créer des supports d'information sur CD Rom, Internet ou autres.

3.7 Utiliser les médias tels que ICI TV - Radio Chablais, etc.

3.8 Harmoniser le réseau de câblage (évolutivité) et favoriser l'accès à ce réseau.

3.9 Soutenir l'action de Swissmédia auprès du Seneps, de manière à intégrer le plus rapidement possible les vecteurs de communication tels qu'Internet et les nouveaux moyens de communication, dans le programme d'enseignement pour la formation des enseignants. Utiliser à cet effet les moyens mis à disposition par Swissmédia.

4. Développer les domaines liés à une formation spécialisée : recherche opérationnelle - Ecoles PME...

4.1 Intensifier les relations entre les partenaires de formation (établissements, écoles, maîtres d'apprentissage).

4.2 Informer les maîtres d'apprentissage et les associations professionnelles sur les différents modes de formation (surtout "post-apprentissage").

4.3 Soutenir et étoffer le salon de l'apprentissage.

4.4 Accueillir des stagiaires de courte durée pour des périodes d'observation dans les écoles.

4.5 Favoriser la possibilité pour des étudiants issus d'écoles privées d'effectuer des périodes d'observation de courte durée dans les entreprises.

4.6 Intensifier l'accueil dans les écoles professionnelles.

4.7 Informer le grand public (parents).

4.8 Favoriser au maximum les entreprises qui se dévouent pour la formation, par exemple :

- Prendre en charge des cours de formation que les entreprises doivent payer pour les apprentis.
- Mettre en place des actions propres à assouplir, voire soulager les charges financières (ce point est à lier avec la qualité de la formation).

4.9 Développer, au niveau régional, des cours d'appui pour des apprentis en difficulté.

4.10 Développer la diffusion de places d'apprentissage sur télétexte et internet.

4.11 Faire participer plus activement les entreprises et les commerces (éventuellement par l'intermédiaire des SIC), aux actions suivantes :

- Organisation de visites.
- Organisation de stages.
- Organisation du salon de l'apprentissage.
- Mise à jour permanente des places disponibles.
- Actions dans les écoles.
- Campagnes d'information, de sensibilisation.
- Recrutement de nouveaux maîtres d'apprentissage.

4.12 Développer de nouveaux secteurs permettant une répartition des places d'apprentissage en fonction des besoins de l'économie, par exemple :

- Informatique, télématique, multimédia, marketing.
- Design, métiers liés aux loisirs, aux sports, aux voyages.
- Services de conseils, d'administration et fiduciaire.

4.13 Encourager les associations professionnelles à dynamiser la formation professionnelle pratique.

4.14 Améliorer l'information aux entreprises concernant la formation élémentaire.

4.15 Revoir la surveillance de l'apprentissage.

4.16 Soutenir et développer un point d'écoute (répondant) « N° vert » répondant aux jeunes à la recherche d'emploi (système relais intergénération).

4.17 Intégrer une bourse de l'emploi et une bourse de l'apprentissage à une manifestation déjà existante.

4.18 Soutenir les apprentis ou les étudiants pratiquant un sport d'élite, par des mesures de formation compensatoire.

4.19 Soutenir la création d'un conservatoire unique pour l'ensemble de la Riviera. Entreprendre les démarches pour faire reconnaître le conservatoire comme haute école musicale au niveau cantonal et fédéral (HEM).

D. INFORMATIQUE

1. Faciliter les échanges d'information et les démarches administratives.

1.1 Unifier les systèmes informatiques communaux.

1.2 Mettre à disposition les compétences des divers responsables des centres communaux, via le réseau intercommunal.

1.3 Développer les possibilités de dialogue avec le réseau cantonal.

2. Coordonner le développement et la mise à jour des équipements.

2.1 Bénéficier à moindre frais d'améliorations des programmes, des spécificités de chaque commune, d'un développement mieux ciblé et performant.

2.2 Apporter aux développeurs l'expérience de chaque commune dans la manière de traiter certaines informations et dans l'exécution des procédures.

3. Offrir des possibilités d'économies d'échelle.

3.1 Améliorer le produit informatique, tout en assurant la pérennité maximale d'un progiciel unique.

3.2 Améliorer la productivité.

3.3 Réduire les coûts financiers.

E. LOISIRS

1. Améliorer l'offre de loisirs pour les aînés, les familles et les jeunes.

1.1 Engager l'inventaire des possibilités existantes et les catégoriser.

1.2 Coordonner la promotion des différentes organisations qui s'occupent de loisirs pour les personnes âgées.

1.3 Intégrer la notion de loisirs "à deux" ou "seul" chez nos aînés et définir une offre en conséquence.

1.4 Développer l'offre d'animation pour les adolescents.

1.5 Revoir la carte du tourisme pédestre (y compris refuges, places pique-nique, points de vue, fontaines, etc.).

2. Définir une politique de "vacances actives" pour les indigènes, les touristes et les congressistes.

2.1 Améliorer la politique en matière d'accueil ("commission sourire"?).

2.2 Baisser les prix des transports et en améliorer l'organisation.

2.3 Enrichir et élargir le passeport vacances.

2.4 Passer d'une notion de "loisirs de consommation" (on va voir quelque chose), à une notion de loisirs d'activité (on va faire quelque chose).

2.5 Intensifier et diversifier l'offre en matière de "vacances actives".

2.6 Définir une politique d'échange entre les aînés d'ici et les aînés d'ailleurs.

F. TOURISME

1. Créer un seul organisme touristique pour la région.

1.1 Faire cautionner, aussi simultanément que possible, par l'ensemble des partenaires politiques et économiques, la régionalisation des offices du tourisme.

1.2 Rapprocher géographiquement les organes de promotion touristiques, économiques et culturels.

1.3 Mettre en place une organisation institutionnelle unique et légère, dont il faut discuter les modalités.

1.4 Assurer le financement du nouvel organisme touristique (pérennité).

1.5 Rendre les rapprochements possibles par la compatibilité des structures et des organisations des offices du tourisme (Vevey, Montreux, Lavaux, Villeneuve, voire Veveyse).

1.6 Harmoniser la perception de la taxe de séjour.

2. Elargir la palette en matière de structures d'accueil.

2.1 Améliorer le débarcadère de Vevey - Marché et son concept d'animation et d'accueil.

2.2 Améliorer la signalisation touristique aux entrées du district.

2.3 Guider le touriste jusqu'aux centres d'information.

2.4 Améliorer la capacité d'accueil de Vevey en créant un parking souterrain et des aménagements de surface sur la place du Marché.

2.5 Imaginer la réalisation de barges, permettant de créer des parkings déplaçables, lors de manifestations sur la Riviera.

3. Améliorer la qualité de l'accueil.

3.1 Préparer la population et les commerçants à la qualité de l'accueil.

3.2 Créer un label de qualité de la région (écoles, apprentissage, formation continue, commerces, hôtels, restaurants).

3.3 Tenter d'améliorer l'image des métiers de l'accueil.

3.4 Encourager la population à apprendre les langues.

4. Améliorer le soutien au tourisme.

4.1 Engager un lobbying cantonal et national.

4.2 Reconnaître l'importance de l'économie touristique sur le plan national.

4.3 Demander aux politiques de soutenir l'économie touristique à tous les niveaux.

4.4 Créer un fonds permanent de financement de l'infrastructure touristique.

G. SPORTS

1. Coordonner l'offre et la demande d'installations sportives.

1.1 Compléter l'inventaire des installations du district et des communes voisines. Harmoniser la gestion à l'aide d'outils informatiques.

1.2 Mettre en place une structure administrative (Service des sports intercommunal).

2. Structurer et coordonner le soutien aux groupements sportifs.

2.1 Faire établir par chaque groupement sportif, un bilan de son impact dans la région.

2.2 Etablir les critères d'évaluation des groupements sportifs.

2.3 Faire analyser les dossiers de chaque groupement sportif par le Service intercommunal des sports.

2.4 Etablir un contrat d'objectifs liant chaque groupement sportif et le Service intercommunal des sports.

3. Instaurer un service des sports à caractère évolutif avec soutien à la formation professionnelle et à l'éducation.

3.1 Création d'un secrétariat performant.

3.2 Création de classes de sports - éducation / études / apprentissage.

3.3 Services (évaluation – programmes - suivi - conseils).

3.4 Gestion de la carrière sportive.

3.5 Formation - Information.

3.6 Administration - Gestion – Management.

3.7 Rentabilisation des installations.

3.8 Evénements spéciaux.

3.9 Recherche.

4. Encourager le sport de haut niveau.

4.1 Créer un comité technique régional réunissant des membres de tous les clubs concernés.

4.2 Engager l'inventaire des sports susceptibles de former des sportifs d'élite, évaluer leurs besoins en infrastructures, entraîneurs.

4.3 Mettre en place une structure administrative commune (gestion, promotion, planification).

4.4 Créer un "pot commun" permettant de financer une telle structure (cotisations, sport-toto, subvention, sponsoring, jeunesse et sport).

4.5 Regrouper les talents régionaux dans le club phare de la région.

4.6 Dans des constructions régionales, prévoir et réserver des espaces pour des sports spécifiques (ex: centre de gymnastique : gym artistique, agrès, rythmique etc.).

5. Développer le sport dans la cité, dans la rue, en contact direct avec le public, même le sport d'élite.

5.1 Créer des espaces pour le sport ou l'activité physique dans les espaces publics.

5.2 Organiser des compétitions de tous niveaux sur le domaine public.

5.3 Acquérir des installations mobiles pouvant être installées sur des espaces publics.

5.4 Maintenir et développer des installations sportives près des centres urbains.

5.5 Etablir des liaisons performantes par transports publics entre les lieux habités et les installations sportives périphériques.

H. CULTURE

1. Mettre en place un dispositif régional pour harmoniser l'offre culturelle.

1.1 Créer une fonction de délégué culturel régional pour mettre sur pied la coordination culturelle régionale**.**

- indépendante ou combinée,
- dont le traitement est pris en charge par les communes du district,
- ses tâches : interface entre créateurs, structures d'accueil, pouvoirs politiques, sources de financement, coordination de la programmation, de la répartition de l'offre, la gestion de l'agenda, présidence de la commission régionale d'attribution des aides et subventions.

1.2 Créer un forum de rencontre entre les programmateurs régionaux.

- favorisant la concertation entre programmateurs,
- réfléchissant à l'adéquation lieu d'accueil et type de spectacle,
- consolidant voire constituant une identité régionale,
- favorisant les échanges directeurs artistiques/programmateurs,
- encourageant la création régionale, soutenant la nouvelle culture et la relève.

1.3 Créer une commission régionale d'attribution financière.

- influençant la diversité de l'offre culturelle,
- présidée par le délégué culturel régional,
- répartissant les apports publics,
- avec un droit de regard sur le fonctionnement des institutions,
- offrant des possibilités de prioriser les aides,
- affectant un X% de la contribution au mémento, au délégué culturel et aux 2 grandes structures, un Y% à la culture nouvelle (et la relève) aucune structure de création ne bénéficiant d'une reconduction automatique du soutien financier, ce dernier étant établi sur la base de besoins justifiés,
- structurant la subvention sur 3 postes : budget d'aides ponctuelles, réserves pour garanties de déficit, enveloppes pour petites interventions directes et démarrage de nouvelles manifestations (répartition envisageable : 70 % d'aide à la création et programmation, 30 % à la gestion régionale).

2. Créer un agenda culturel régional.

2.1 Réserver un niveau aux organisateurs de spectacles (envoi par courrier, ou réseau intranet non accessible au grand public).

2.2 Réserver un niveau au grand public, réunissant toutes les informations sur les manifestations de culture et de loisirs, tenu à jour de manière hebdomadaire.

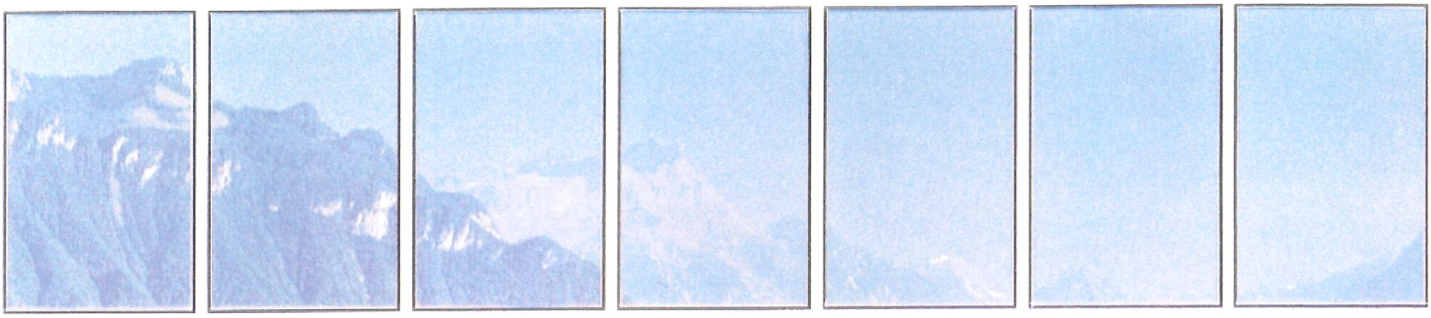
3. Encourager et soutenir les nouvelles tendances culturelles.

3.1 Coordonner le soutien des projets et des structures, entre le délégué culturel régional et la commission d'attribution.

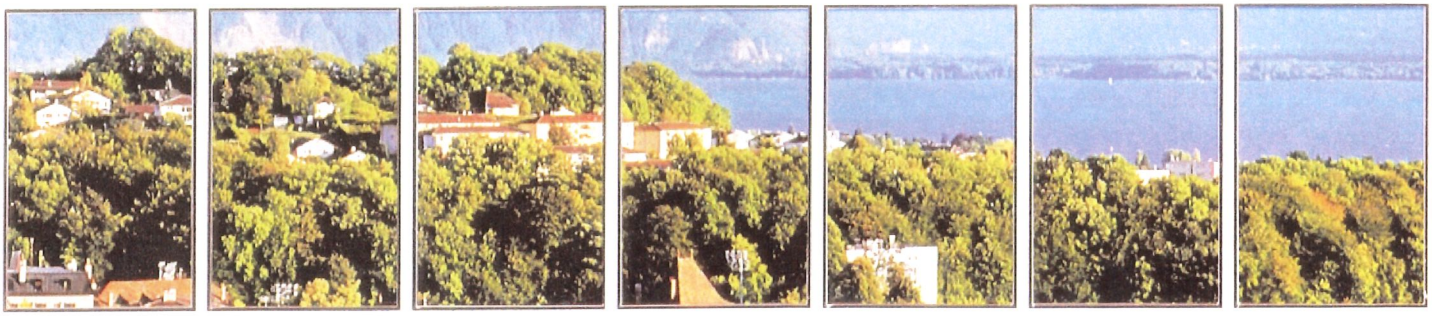
3.2 Etre attentif au problème des transports publics au retour des manifestations. Tenir compte de l'évolution des heures des fréquentations des lieux.

4. Créer un système de billetterie unique.

A traiter dans le cadre de l'application du PDR.



EN ROUTE POUR LA RIVIERA



VI. EN ROUTE POUR LA RIVIERA

Ce chapitre conclusif décrit le résultat des démarches qui ont lié la planification régionale et le développement durable.

La charte Riviera engage les 10 communes du district à appliquer dans le sens du développement durable, le plan directeur Riviera, ce dernier étant désormais considéré comme "Agenda 21 régional".

1. UN PROCESSUS DE REGIONALISATION ENGAGE

1.1 Un document non figé

Le plan directeur Riviera est en fin d'élaboration, mais la régionalisation est en marche.

Le présent rapport constitue le reflet d'une somme importante de concertations et de réflexions engagées depuis plusieurs années. Il représente une étape importante du processus de régionalisation. Il se veut le plus illustré et cartographié possible, afin d'informer au mieux le lecteur des grandes orientations de la planification directrice régionale.

Afin de poursuivre le processus, il a été nécessaire d'arrêter le document à un stade "fini mais non final", compte tenu de sa prise en charge ultérieure par les autorités.

1.2 Une consultation publique élargie

On l'a vu, le plan directeur Riviera est le fruit de vastes concertations successives.

Afin qu'il joue pleinement son rôle d'outil de communication, la CORAT a souhaité engager une campagne d'information et de sensibilisation grand public, dans le cadre de la consultation prévue par la LATC.

Celle-ci s'est appuyée principalement sur :

- Un lieu d'exposition principal à St-Légier.
- Une exposition itinérante (trolleybus décoré aux couleurs de la Riviera) allant à la rencontre des 10 communes du district pendant le mois de consultation publique (30 mars au 30 avril 2001).
- Des relais auprès des médias (presse - TV - radio locale).
- Un site web de consultation.

Ainsi, la CORAT espérait non seulement toucher le public le plus large possible, mais aussi le faire participer activement au processus de régionalisation, de sorte que le plan directeur régional s'enrichisse des différentes remarques ou suggestions qui découleront de la consultation publique.

1.3 Un Agenda 21 régional

Constatant que le plan directeur Riviera est :

- compatible avec les exigences du développement durable,
- que les enjeux et plans d'actions présentent des synergies entre eux et qu'il n'y a pas d'incompatibilité d'interaction,
- que la démarche adoptée dès le début est en phase avec celle recommandée pour l'établissement des Agendas 21,
- que le contenu du PDR, avec ses enjeux et plans d'actions à incidences territoriale et politique est plus étendu que la plupart des Agendas 21.

Il est proposé d'inscrire véritablement le PDR dans le processus de développement durable, d'une part, en intégrant une charte approuvée par les municipalités, d'autre part, en considérant que le PDR, complété dans le sens des propositions émises par les spécialistes, tient lieu d'Agenda 21 régional.

2. CHARTE RIVIERA

2.1 Préambule

Faisant suite au Sommet de la Terre de Rio en 1992, de nombreuses initiatives et activités se sont développées à tous les niveaux ces dernières années : confédération, cantons, ONG, milieux économiques et scientifiques et de nombreuses communes et collectivités locales se sont engagés dans le processus du développement durable. Cet engagement se traduit notamment par l'établissement de programmes d'actions appelés Agenda 21 locaux.

Les concepts retenus lors de l'établissement du plan directeur Riviera privilégiaient la concertation pour l'établissement des enjeux et des plans d'actions ayant des effets, tant sur le territoire, que sur les plans économiques, environnementaux et de la qualité de la vie, pour les habitants de la région. Il a été démontré que ces enjeux et plans d'actions proposés dans le PDR sont compatibles avec le développement durable.

Il a aussi été constaté que parmi les actions supplémentaires, non territoriales, qui sont normalement également incluses dans un Agenda 21 local, il existe des actions qui peuvent être prises à l'échelle de la région. Pour une meilleure coordination des enjeux, celles-ci sont intégrées au plan directeur Riviera. Le contenu initial de ce dernier a été rendu compatible aux principes du développement durable. Ainsi constitué, le PDR devient l'Agenda 21 régional. Il contient les éléments du développement durable, destinés aux différents acteurs concernés par l'aménagement et le développement de la Riviera (les autorités communales, les offices et services cantonaux, les associations, les promoteurs, les entreprises, les citoyens, les habitants et les visiteurs).

La présente charte a notamment pour but de prolonger cette démarche et de la transmettre aux actuels et futurs acteurs de développement régional.

- La présente charte affirme la volonté des parties prenantes aux phases de réalisation, de mise en place et de suivi de l'efficacité des enjeux et des plans d'actions, à respecter les principes et objectifs participant au développement durable (ou soutenable).
- La présente charte définit :
  - les champs d'actions par lesquels les différents acteurs s'engagent dans le processus de durabilité,
  - l'organe d'accompagnement, garant du développement soutenable.
- La présente charte fait partie intégrante du PDR. Elle accompagne le processus de durabilité, représenté par ce document de planification.

2.2 Définitions, principes et applications

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins actuels, sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins, tout en préservant l'environnement et la biodiversité, combattant la pauvreté et garantissant l'égalité des droits de chacun (Adaptation Commission Brutland).

Il impose l'examen préalable des conséquences possibles de décisions individuelles et collectives sur l'environnement, sur la communauté, de même que sur les particuliers : il donne la priorité à la précaution et à la prévention plutôt qu'à la réparation.

La promotion du développement durable consiste, lors de toute action, à l'évaluer selon les trois thèmes que sont l'environnement, l'économie et le social. Il s'agit de ne mener que des entreprises parvenant à un équilibre satisfaisant entre ces trois thèmes. Cet équilibre doit être recherché et soutenu par un processus politique de concertation.

Le développement durable postule :

- **sous l'aspect économique** : une économie efficace et orientée, dans ses structures, ses secteurs et ses produits, vers les défis de l'avenir,
- **sous l'aspect environnemental** : la protection du patrimoine naturel et de la biodiversité,
- **sous l'aspect social** : une répartition équitable des richesses produites, la lutte contre l'exclusion et la promotion de la santé,
- **sous l'aspect politique** : l'instauration d'une culture de la concertation, de la participation et du consensus.

Le principe de développement durable apporte une nouvelle dimension aux politiques économiques et d'aménagement du territoire. Il doit fournir une réponse indispensable, qui consiste à concilier la croissance économique, la sauvegarde de l'environnement et le bien-être social.

Dans la pratique, le développement durable implique donc :

1) l'efficacité économique, l'équité sociale, la prudence environnementale, pris de façon intégrée et non juxtaposée,
2) la participation et l'implication de la population et des milieux concernés,
3) la solidarité.

Le développement durable est ainsi, avant tout, affaire de citoyenneté.

2.3 Champs d'actions de la charte de la Riviera

a. Plan directeur régional de la Riviera

Le PDR est l'occasion d'une large prise de conscience et de responsabilité, s'agissant du développement durable. Il s'inscrit clairement dans le contexte des exigences internationales et nationales que cette notion comporte.

Dès lors, pour que le plan directeur Riviera devienne aussi l'Agenda 21 régional, des enjeux et des plans d'actions sont intégrés :

- en prenant appui sur l'analyse de compatibilité au développement durable du plan directeur et de ses résultats,
- en tenant compte des Agendas 21 locaux en cours ou en projet dans les communes de la Riviera, notamment celui de Vevey,
- et de la stratégie de la Confédération (Mesures et Plan d'Actions Environnement et Santé).

Ces enjeux et plans d'actions définissent des orientations de politique régionale et déterminent les actions concrètes à mettre sur pied, par le secteur public ou privé, ou par les deux en partenariat.

b. Mise en place

- Les enjeux et les plans d'actions définis dans le PDR – Agenda 21 régional doivent être mis en place, en intégrant le développement durable.

c. Participation et information

- La coordination et la collaboration entre les différents acteurs impliqués dans le développement de la région doivent être garanties. Par acteurs, nous entendons ici les actuels et futurs autorités politiques (communales, éventuellement cantonales et fédérales), habitants, usagers et associations de la région (transports, protection de la nature, commerçants, développement économique, etc.).
- L'information est accessible par tous les acteurs concernés par le développement durable.

2.4 Engagements pour un développement de la région Riviera

Les communes décident d'inscrire la gestion régionale dans la perspective du développement durable.

A cet effet, elles chargent la CORAT :

- de mettre en consultation, dans les cercles les plus larges, le PDR - Agenda 21 régional de la RIVIERA, afin de préciser le contenu détaillé des plans d'actions et le cas échéant de les adapter,
- de veiller à la mise en œuvre des décisions prises relevant du PDR - Agenda 21 régional,
- de contrôler la situation et de mesurer l'écart par rapport aux cibles fixées,
- de compléter et mettre à jour le PDR - Agenda 21 régional, en fonction des critères du DD,
- de coordonner l'information et la documentation.

La région veille à la coordination avec le nouveau plan directeur du canton de Vaud et plan de développement durable du canton de Vaud, tous deux en cours d'élaboration.

Par le développement durable, la REGION RIVIERA affirme son identité, se donne un projet fondateur et se projette vers l'avenir.

3. CONCLUSION

Le présent plan directeur régional - Agenda 21 régional n'a pas l'ambition de traiter ou de régler tous les problèmes régionaux. Il se veut en revanche respectueux des principes du développement durable, tout en étant dynamique dans son exécution et ouvert à l'évolution des réflexions engagées.

L'engagement, défini dans la Charte, de veiller au suivi et à cette dynamique, sans laquelle un PDR - Agenda 21 régional n'est qu'un document de plus, au mieux circonstanciel, est également un complément important des enjeux retenus par la CORAT.

Avec cette approche, la région renforcera son identité, dans le respect de son environnement, de son économie et de ses composantes sociales.

La région a un sens, alors "en route pour la Riviera" !


Big Band
Riviera
Big Band
Riviera
BBR
Big
Band
Riviera

APPROBATION

- **Le plan directeur régional a été soumis à consultation publique :**

  du 30 mars au 30 avril 2001

- **Le plan directeur régional a été adopté par :**

  le Conseil communal de Blonay le 18 décembre 2001

  le Conseil communal de Chardonne le 20 novembre 2001

  le Conseil communal de Corseaux le 5 novembre 2001

  le Conseil communal de Corsier-sur-Vevey le 15 novembre 2001

  le Conseil communal de Jongny le 2 octobre 2001

  le Conseil communal de Montreux le 7 novembre 2001

  le Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz le 26 novembre 2001

  le Conseil communal de La Tour-de-Peilz le 5 décembre 2001

  le Conseil communal de Vevey le 8 novembre 2001

  le Conseil communal de Veytaux le 3 décembre 2001

- **Le plan directeur régional a été approuvé par le Conseil d'Etat du canton de Vaud**

  le 4 NOV. 2002 .....

  pr

  L'atteste le Chancelier :

  CHANCELLERIE DU CONSEIL D'ETAT CANTON DE VAUD LIBERTÉ ET PATRIE