

Agglomération Riviera – Veveyse – Haut-Lac

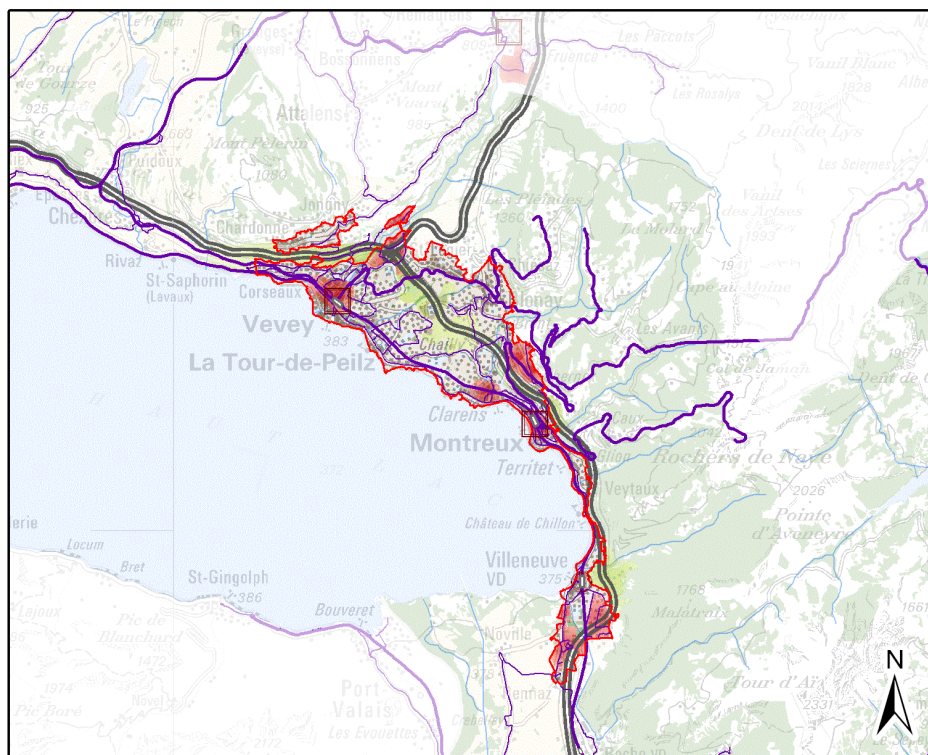
Référence : *Projet d'agglomération 2011*

MESURE

R14

Périmètre

Le périmètre comprend les 10 communes de la Riviera : Chardonne, Jongny, Corseaux, Vevey, Corsier-sur-Vevey, La Tour-de-Peilz, Blonay, St-Légier-La Chiésaz, Montreux et Veytaux, et 4 communes du Haut-Lac : Noville, Rennaz, Villeneuve et Roche, soit la partie vaudoise de l'agglomération, qui englobe également la commune fribourgeoise de Châtel-St-Denis.



R14 - Agglomération Riviera-Veveyse-Haut-Lac

Agglomération Rivelac à l'horizon 2030

| | | | |
|--|-----------------------|--|-------------------|
| | Centralité principale | | Ligne ferroviaire |
| | Centralité secondaire | | Réseau de bus |
| | Périmètre de centre | | Autoroute |
| | Site stratégique | | |
| | Espace paysager | | |

Problématique

L'agglomération Rivelac compte environ 88'000 habitants et 37'000 emplois, soit près de 12% de la population cantonale.

L'agglomération se compose de quatre espaces aux caractéristiques différentes.

La ville des deltas est une bande littorale au caractère urbain très marqué dans laquelle est située la majorité de la population, des emplois, des équipements et des services. Elle est très bien desservie par un double axe structurant routier et ferroviaire. L'entrée sud de l'agglomération est marquée par le pôle de développement du bassin du Haut-Lac qui accueillera dès 2017 l'Hôpital Riviera-Chablais Vaud-Valais.

Les villages des coteaux se caractérisent par un coteau viticole et agricole avec des noyaux villageois et la présence de trains et de funiculaires historiques. Une urbanisation récente de faible densité ne favorise pas l'utilisation des chemins de fer qui pourtant relient les villages aux centres de la ville des deltas. De part et d'autre de l'autoroute se trouve un « entre-deux » paysager encore relativement préservé, dans

lequel est situé le site de La Veyre du pôle de développement de La Veyre-Fenil.

Les « nids d'aigle » sont des sites de grande qualité paysagère, peu urbanisés, à proximité immédiate de bassins de population importants et accessibles en train et funiculaires historiques. Caractérisés par un paysage de pâturages, de forêts et de reliefs montagneux, et parsemés d'imposants bâtiments isolés de grande valeur patrimoniale, ces sites uniques sont des attractions touristiques.

Enfin, de grandes entités agricoles ponctuées de noyaux villageois (excepté Villeneuve) et présentant une faible dispersion de l'habitat, sont caractéristiques du Haut-Lac.

Dans l'agglomération, la forte pression foncière qui s'exerce sur les paysages ouverts de grande qualité et les milieux naturels les soumet à un risque de fermeture et de cloisonnement. L'étalement urbain de faible densité grignote peu à peu les espaces de respiration favorisant la disparition progressive du vignoble et un morcellement continu du coteau agricole. Le secteur agricole du Haut-Lac reste un secteur clé de l'agriculture périurbaine et à ce titre, il doit être préservé.

L'usage de la voiture est privilégié sur les coteaux et pour accéder aux zones d'activités et commerciales développées en périphérie des centres.

Les charges de trafic élevées sur certains tronçons routiers engendrent des dépassements de seuils de pollution et de fortes nuisances sonores. Hormis l'axe fort du littoral, le réseau urbain de bus reste peu attractif. La mobilité douce est très peu mise en valeur dans les secteurs urbains propices tandis qu'une grande partie du territoire accusant une pente assez forte rend difficile son développement.

Enjeux

A l'échelle cantonale, les problématiques urbanisation, mobilité, développement économique, paysage-nature-environnement doivent trouver des solutions adaptées dans le cadre de l'agglomération intercantonale.

Le développement prévu à l'horizon 2030 est de 18'000 habitants supplémentaires et 9'000 emplois pour lesquels les secteurs stratégiques de l'agglomération jouent un rôle fondamental.

Les enjeux majeurs du projet d'agglomération sont :

Urbanisation : coordonner l'urbanisation et les transports avec un effort de densification vers l'intérieur et autour des axes de transports publics et des gares et contenir son développement dans le cadre du périmètre compact défini. Améliorer la qualité des espaces publics, notamment en traversées de localité.

Mobilité : favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce et limiter l'usage des transports individuels motorisés : en renforçant l'axe structurant du littoral RER Vaud / VMCV le long de « la ville des deltas » ; en améliorant l'attractivité des chemins de fer de montagne pour desservir les villages des coteaux ; en développant un réseau régional de liaisons de mobilité douce entre les centralités et de rabattement sur les gares ; en hiérarchisant le réseau routier et en maîtrisant le stationnement ; en limitant les nuisances notamment dues au transit.

Développement économique : renforcer le rôle économique de l'agglomération afin d'équilibrer le ratio emplois / habitants et de limiter les déplacements pendulaires : en développant les activités et l'emploi en priorité près des gares principales et en renforçant les trois pôles stratégiques (Villeneuve-Sud et secteur du futur hôpital / La Veyre-Fenil / Châtel-St-Denis).

Paysage, nature et environnement : préserver du mitage le paysage agricole et viticole des coteaux, celui des grands sites montagnards et du Haut-Lac. Veiller à préserver et mettre en valeur le réseau écologique en particulier de l'entre-deux paysager et du Haut-Lac.

Démarche

Une pré-étude au projet d’agglomération, conduite par la Riviera, a été réalisée entre 2008 et 2009, selon le périmètre OFS. Elle a été conduite par les dix communes de la Riviera, en associant les huit autres communes, ainsi que les services cantonaux et la Confédération.

En mars 2010, le Canton a repris le pilotage du projet pour poursuivre la démarche en partenariat avec les communes et a mis en place une organisation de projet pour conduire les travaux.

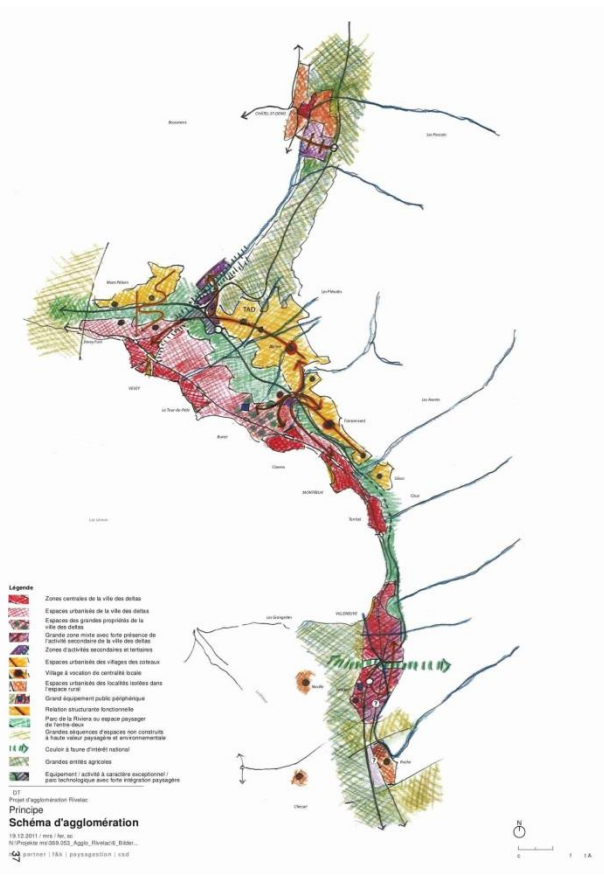
La poursuite des études du projet d’agglomération Rivelac a apporté des compléments d’analyse à la pré-étude, en particulier en matière de paysage et d’environnement. Ces compléments ont permis de consolider le volet stratégique et de définir des chantiers territoriaux spécifiques tels que ceux de La Veyre-Fenil et du Haut-lac.

Les 15 communes et les deux cantons ont pris acte du projet qui a été déposé en décembre 2011 à la Confédération. Le projet n’ayant pas obtenu une évaluation favorable, il n’est donc pas éligible aux cofinancements fédéraux.

Objectifs

Les objectifs du projet sont :

- Densifier le tissu urbain déjà bâti ainsi qu’autour des axes de transport public et des gares.
- Favoriser l’usage des transports publics et de la mobilité douce en renforçant l’axe structurant du littoral, en améliorant l’attractivité des chemins de fer de montagne et en développant un réseau régional de liaisons de mobilité douce.
- Limiter les mouvements pendulaires en développant l’emploi en priorité près des gares principales et en renforçant les trois pôles stratégiques de développement économique de l’agglomération (sud de Villeneuve/ secteur du futur hôpital, La Veyre-Fenil et Châtel St-Denis).
- Préserver du mitage le paysage agricole et viticole des coteaux, celui des grands sites montagnards et du Haut-Lac



Mesure

Le Canton soutient le projet d'agglomération de la Riviera. Il participe au comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet. Le cas échéant, il participera au financement du bureau d'agglomération, de certaines études et mesures.

Principes de localisation

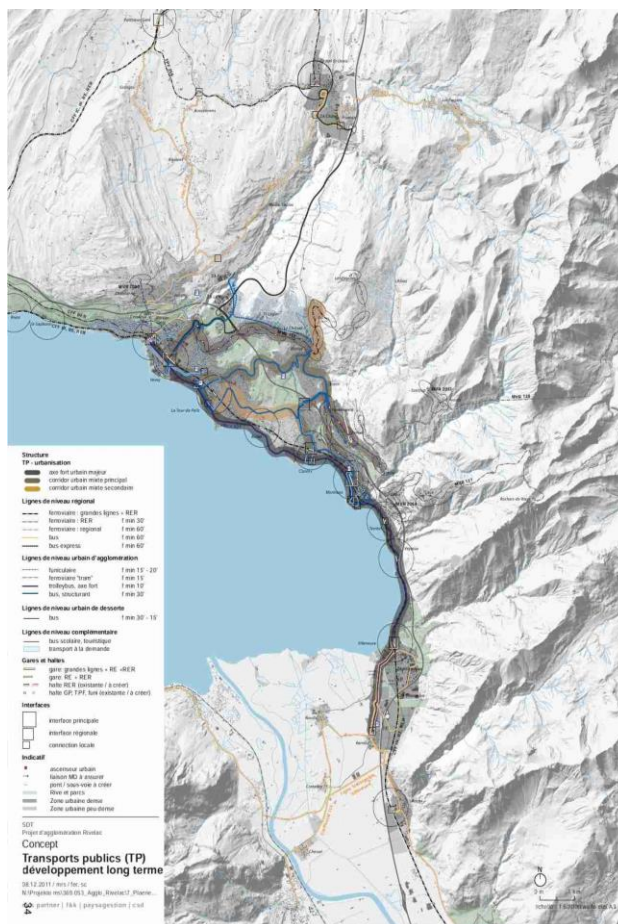
Pour atteindre ces objectifs, le projet prévoit sur le territoire vaudois :

A. PRINCIPES VISANT A COORDONNER MOBILITE, URBANISATION ET ENVIRONNEMENT

Le projet d'agglomération prévoit un développement différencié entre la ville des deltas, les villages des coteaux, les nids d'aigle et les entités plus agricoles ainsi que la mise en place d'une mobilité durable basée sur les atouts des transports publics et de la mobilité douce. Le concept urbanisation du PA Rivelac, requalifie et densifie la ville des deltas, consolide le rôle des centralités principales (Vevey, Montreux) et secondaires (Clarens, Villeneuve) et fixe la limite de l'urbanisation de la villes des Deltas au nord (entre-deux paysager). Pour les villages des coteaux, les secteurs situés à proximité des haltes de chemin de fer et des funiculaires ainsi que le long des lignes de bus structurantes sont développés en priorité. Enfin, pour le grand paysage et les nids d'aigle, le concept prévoit la préservation des grandes entités paysagères et naturelles, la mise en valeur des nids d'aigle et leur valorisation par une meilleure desserte en transports publics pour les loisirs.

Infrastructures de transports publics (coordonné à la mesure A21 du PDCn)

Le concept de transport public se base sur les planifications supérieures de développement de l'offre ferroviaire et prévoit également de renforcer la structuration de l'agglomération par le rail à plus long terme. Cette vision implique de différencier et de hiérarchiser la desserte ferroviaire en fonction de l'importance urbaine des gares et des haltes. L'adaptation des profils pour le passage des trains à deux étages permet le prolongement de ceux-ci en direction du Valais. Sur les lignes ferroviaires Montreux-Les Avants et Vevey-Blonay, des points de croisement sont réalisés afin d'améliorer la fréquence des trains. Une nouvelle halte est également envisagée sur la ligne du GoldenPass entre Fontanivent et Charnex. Des optimisations du réseau de bus et des prolongements de lignes (en direction du futur Hôpital Riviera-Chablais et entre



Concept transports publics

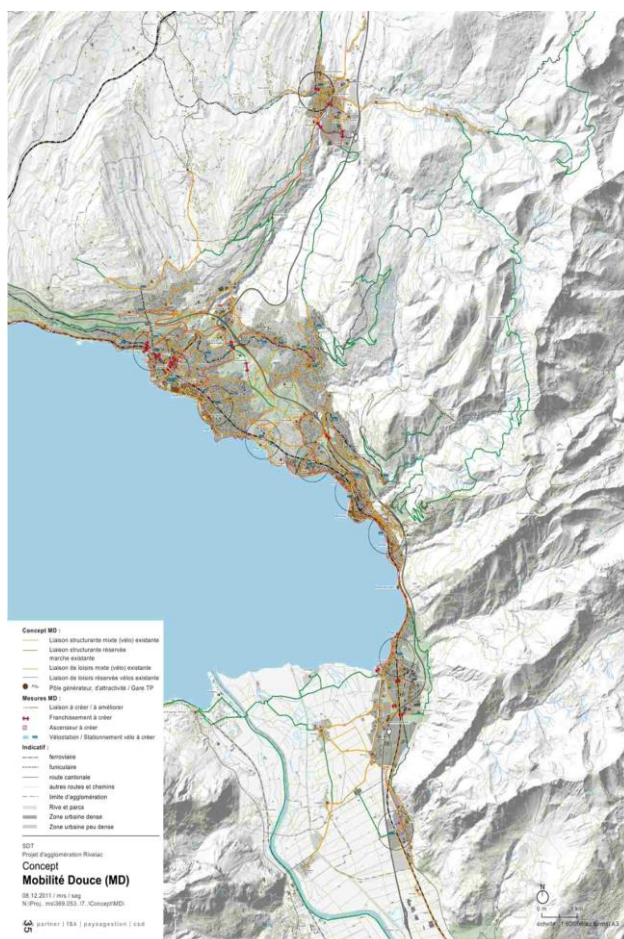
Les Taux et Chervex à Montreux) viennent compléter la desserte ferroviaire. Des réaménagements de gares et l'optimisation des interfaces sont entrepris pour faciliter le transfert entre lignes de transports publics et entre transports publics et transports individuels.

Réseaux routiers (coordonné à la mesure A22 du PDCn).

Le projet propose des mesures intégrées de réaménagement des traversées de centres, de localités et des axes urbains structurants qui tiennent compte de tous les modes et priorisent l'usage de la mobilité douce et des transports publics. Ces mesures sont coordonnées avec les réseaux planifiés de mobilité douce, de transports publics et de transports individuels motorisés. La hiérarchie du réseau est repensée et l'optimisation du réseau existant est privilégiée. Certaines infrastructures de portée locale (réaménagement du chemin des Boulingrins, nouveau franchissement sur l'Eau-Froide) sont réalisées pour assurer le bon fonctionnement du réseau routier.

Mobilité douce, interfaces et espaces publics (coordonné aux mesures A23, A24 et B34 du PDCn).

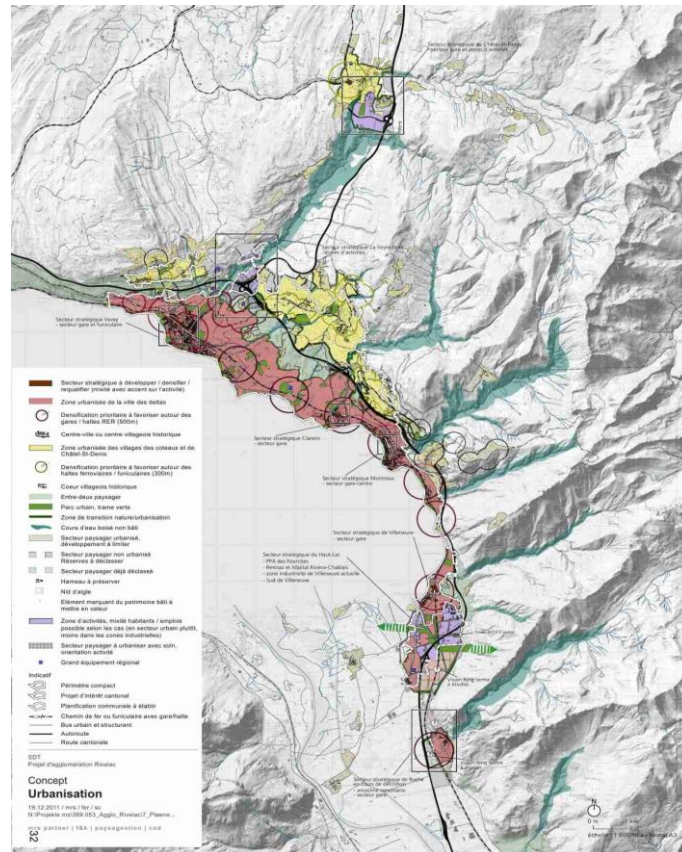
Le concept s'appuie sur la construction d'un réseau structurant, sans discontinuité, et bien connecté aux transports publics. Il prévoit de développer des liaisons horizontales continues dans la Riviera, bien connectées aux haltes de chemin de fer, avec une grande liaison structurante le long du littoral qui se poursuit dans le Haut-Lac. Le concept prévoit également des liaisons verticales connectées au chemin de fer avec comme objectif de vaincre l'effet de pente et de favoriser l'intermodalité. Des ouvrages de franchissements sont créés au niveau des grandes infrastructures de transport (axes routiers, voies de chemin de fer) et des cours d'eau. Le réseau cyclable est complété par l'aménagement de stationnements pour les cycles principalement aux arrêts de transport public et dans les centralités.



Concept mobilité douce

B. PRINCIPE VISANT A RENFORCER LA VITALITE DES CENTRES**Périmètre compact (intégré à la mesure B11 du PDCn)**

Le périmètre compact s'appuie sur le concept urbanisation. Il implique une densité minimale de 100 habitants-emplois par hectare et 200 hab-emp/ha dans les sites stratégiques. Il couvre pratiquement l'entier de la ville des deltas et se concentre sur les zones pouvant être densifiées autour des haltes de chemin de fer et funiculaires ainsi que celles desservies par le réseau de bus urbain/structurant pour les villages des coteaux.

**Concept urbanisation****Sites stratégiques d'agglomération (intégré à la mesure B11 du PDCn)**

La mise en œuvre de 9 chantiers territoriaux d'urbanisation dans les secteurs stratégiques permet de préciser les modalités de coordination entre urbanisation, mobilité et paysage-environnement.

Ces secteurs stratégiques de l'agglomération comprennent la majorité des terrains pouvant être développés (logements, activités, équipements). Si pour certains, le contour de leur développement est déjà connu, pour d'autres, des marges d'adaptation sont encore importantes.

On dénombre 8 sites sur le territoire vaudois :

- Vevey centre, gare et funiculaire,
- Clarens (Montreux), secteur gare,
- Montreux, secteur gare-centre,
- Villeneuve, secteur gare,
- Fontanivent-Chernex (Montreux),
- La Veyre-Fenil (communes de St-Légier-La Chiésaz, Corsier-sur-Vevey et Vevey),
- Haut-Lac : les Fourches, Rennaz-hôpital et zones d'activités du sud de Villeneuve,
- Roche, ancienne cimenterie et secteur gare.

Sites d'importance cantonale pour le logement (mesure B31)

En complément des sites stratégiques mentionnés ci-dessus, le périmètre compact de l'agglomération contient des secteurs où des projets permettent d'atteindre des potentiels de logements élevés (plus de 300 habitants par projet). Ces secteurs sont considérés comme d'importance cantonale.

C. PRINCIPES VISANT A ENCOURAGER UNE VISION DYNAMIQUE DU PATRIMOINE

Voir les principes visant à concilier nature, loisirs et sécurité.

D. PRINCIPES VISANT A VALORISER LE TISSU ECONOMIQUE

Le projet d'agglomération vise un rééquilibrage du ratio habitant/emploi à 0.47 en regard du taux actuel qui est de 0.42. Le développement de l'emploi est envisagé principalement dans les pôles de développement économique. Il n'y a pas d'orientation économique spécialisée prévue quant à la vocation des sites stratégiques. C'est pourquoi, le projet d'agglomération a établi une vision des synergies économiques possibles en évaluant chaque site et ses aptitudes à accueillir telle ou telle branche d'activité selon des critères définis tels que l'accessibilité TP par exemple. Ce bilan a permis une première vision stratégique de positionnement économique de l'agglomération en établissant le schéma de principe des localisations préférentielles d'activités.

Pôles de développement (coordonné à la mesure D11)

Quatre sites de l'agglomération Rivelac sont inscrits dans la politique cantonale des pôles de développement (PPDE) en tant que sites stratégiques d'intérêt cantonal destinés aux activités économiques et au logement, et un site (Roche) est en cours d'examen.

- Les Fourches – Villeneuve ZI (1a) : développement de la zone d'activités, à destination industrielle et tertiaire, en mixité avec le logement sur certains secteurs.
- Villeneuve gare (1a1) : densification du site avec mixité habitat et emplois.
- Vevey gare-centre (10a) : densification du site avec mixité habitat et emplois.
- St-Légier-La Chiésaz (10b) : développement de la zone d'activités de La Veyre pour l'artisanat, l'industrie et le tertiaire à forte valeur ajoutée, en lien avec la zone d'activités de Fenil (Corsier-sur-Vevey).

Zones d'activités (coordonné à la mesure D12)

Les zones d'activités au sens de la mesure D12 sont principalement situées dans le Haut-Lac (Villeneuve, Les Fourches, Roche) et les stratégies propres à ces zones sont à développer dans les différents chantiers territoriaux d'agglomération.

Installations à forte fréquentation (coordonné à la mesure D13 du PDCn)

Les installations à forte fréquentation doivent être implantées à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.

Les ICFF existantes sont contenues dans leurs limites actuelles. Les nouvelles implantations doivent participer à la vitalité des centres en se situant dans les zones urbanisées proches des bassins de population. Cette exigence est associée à des conditions d'accessibilité en transports publics jugées suffisantes.

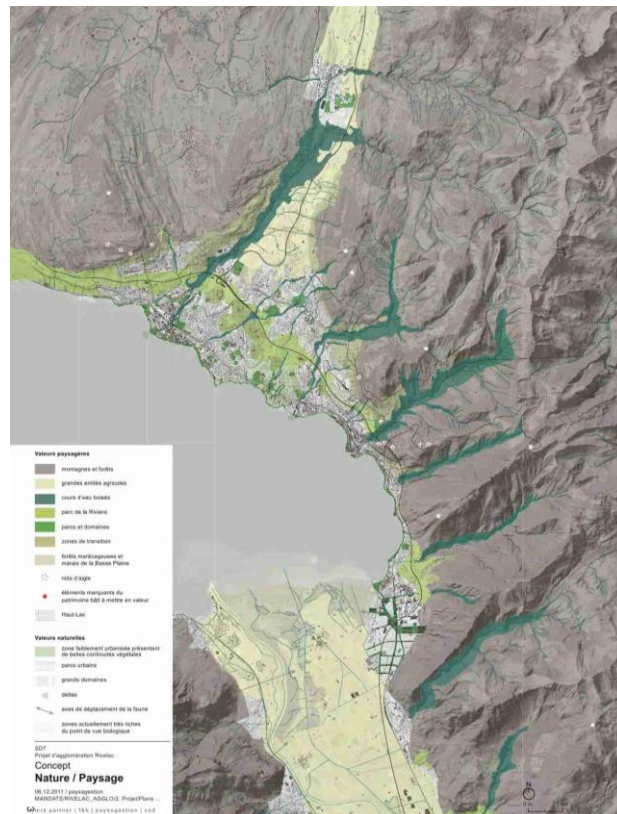
Le projet d'agglomération se base sur les exigences de la Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation.

E. PRINCIPES VISANT A CONCILIER NATURE, LOISIRS ET SECURITE

Patrimoine naturel (coordonné à la mesure E11 du PDCn)

Afin de préserver activement la cadre paysager de l'agglomération, le concept paysage/nature propose une charpente paysagère avec des entités et éléments structurants qui intègrent les valeurs naturelles les plus importantes notamment la préservation de la biodiversité et les couloirs à faune. En croisant les concepts Urbanisation et Paysage, des zones de friction ont été identifiées. Le développement futur de ces zones nécessite une intégration paysagère particulière.

Le chantier « Paysage Environnement » prévu dans le projet d'agglomération est finalement intégré dans les chantiers territoriaux dans un souci d'efficacité et afin de lier le paysage à l'urbanisation au sein d'une réflexion concrète.



Concept nature et paysage

Principes de mise en œuvre

En mars 2010, le projet d'agglomération Rivelac a été officiellement mis en place avec une organisation ad hoc. En mai 2012, le Comité de pilotage a décidé que chaque secteur géographique de l'agglomération (Riviera/Veveyse fribourgeoise/Haut-Lac) s'organisait pour assurer le travail de mise en œuvre et de suivi des chantiers et mesures le concernant. La coordination des travaux est assurée par :

- le Comité de pilotage, présidé par le Canton de Vaud et réunissant le Canton de Fribourg, les 14 communes vaudoises et la commune de Châtel-St-Denis (FR), sur le plan politique ;
- le bureau technique de coordination sur le plan administratif et technique dont fait partie le groupe technique restreint ;
- des groupes techniques sont créés en fonction des chantiers et mesures engagés.

Compétences**Confédération**

La Confédération :

- définit la politique fédérale des agglomérations ;
- adopte les mesures retenues dans le cadre de la politique fédérale ;
- cofinance certaines mesures retenues ;
- favorise les échanges d'expériences.

Canton

Le Canton :

- est l'organisme responsable auprès de la Confédération ;
- assure la coordination avec le Canton de Fribourg ;
- contribue activement à la mise en œuvre du projet conformément à la prise d'acte de décembre 2011;
- participe au Comité de pilotage, au bureau technique de coordination et aux différents groupes techniques ;
- veille, dans le cadre de ses compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet ;
- assure la coordination de ses différents services et leur participation au projet ;
- participe au fonctionnement de la coordination générale de l'agglomération ;
- cofinance certaines études.

Communes

Les communes :

- contribuent activement à la mise en œuvre du projet ;
- veillent, dans le cadre de leurs compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet ;
- participent au Comité de pilotage, au bureau technique de coordination et aux différents groupes techniques les concernant ;
- assurent la coordination de leurs différents services et leur participation au projet ;
- adaptent leurs planifications communales en fonction du projet d'agglomération ;
- participent au fonctionnement de la coordination générale d'agglomération ;
- cofinancent certaines études.

Echelle régionale

Les associations PROMOVE et Aigle Région sont invitées au Copil et participent aux groupes techniques les concernant.

Références**Références à la législation**

Constitution suisse, art.86, al.3 ; Loi fédérale sur le fond d'infrastructure (LFIInfr) ; Constitution vaudoise, art.157 ; Loi vaudoise sur les communes (LCom), art.128g à 128i. Loi sur l'appui au développement économique (LADE).

Autres références**Confédération**

Conseil fédéral, Politique des agglomérations de la Confédération, Berne, 2001 ; ARE, Directive pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération, 2010 ; ARE, Concept pour un développement urbain vers l'intérieur, 2009 ; Conférence tripartite sur les agglomérations, Renforcement de la collaboration dans les agglomérations transcantonales, Berne, 2006. ARE, projet d'agglomération Rivelac,

rapport d'examen de la Confédération, février 2014.

Canton

Conseil d'Etat, Programme de législature 2012-2017 ;

Echelle régionale ou agglomération

Projet d'agglomération Rivelac, 2011 ; Chantier territorial URB8, 2014 ; Etude d'accessibilité de l'Ouest de l'agglomération Rivelac – site stratégique La Veyre-Fenil (chantier URB7), 2014.

www.regionriviera.ch

www.sai-riviera.ch