

8. LES TRANSPORTS

8.1 Diagnostic

Le réseau routier de la commune de Montreux est fortement contraint par la topographie; la différence de niveau entre le lac et les Hauts de Montreux est très importante et implique un réseau à forte sinuosité. Par conséquent, la voirie est étroite, particulièrement au centre-ville, et n'offre qu'une accessibilité délicate et pénible à nombre de quartiers. Un manque évident de hiérarchie du réseau est constaté au centre-ville, comme dans d'autres secteurs, à Clarens par exemple.

Au niveau régional, l'accessibilité de Montreux est un cas unique dans le canton pour une ville de cette taille; elle ne bénéficie en effet que de 2 axes d'accès : la RC780 et l'autoroute A9 reliée au centre par la RC 734 et la Route des Colondalles. L'accès à l'autoroute A9 est relativement éloigné du centre-ville, entraînant un trafic important à travers des secteurs sensibles.

Le trafic généré par la commune s'élève à quelque 75'000 trajets de véhicules par jour, dont 40 à 45 % sont internes à la commune. Seuls ~7'000 véh./j. transitent à travers la commune, dont 3'000 par la Route du Lac et le solde en liaison avec la jonction autoroutière.

En termes de transports collectifs, Montreux dispose d'une très bonne couverture du territoire et offre des temps de parcours intéressants, puisque la majorité de la ville est à moins de 10 minutes de la place de la Paix. Montreux dispose également d'une excellente desserte ferroviaire (temps de parcours faibles et fréquence élevée sur le réseau CFF, complété par le MOB, le Montreux-Rochers de Naye, le funi Territet-Glion). Seule l'exploitation du réseau VMCV sur la route du Lac rencontre des problèmes importants aux heures de pointe (retards pouvant atteindre 20 à 30 minutes sur la traversée de Montreux).

La bonne offre de transports collectifs explique la part modale TC des actifs résidents supérieure à la moyenne cantonale, puisque 41% des actifs motorisés se déplacent en transports collectifs. En termes de déplacements tous modes, 17% des trajets domicile – travail s'effectuent en bus et 12 % en train.

En fait, le principal enjeu en termes de déplacements pour le Montreux des années à venir réside dans ses potentiels de développement (et inversément). Si ceux-ci ne semblent pas devoir poser de problèmes particuliers, hormis parfois d'accessibilité locale, dans les secteurs des Hauts, de Clarens, de Rambert - Colondalles et de Baugy, la génération potentielle du centre-ville, "énorme" et concentrée, dans des zones sensibles, va encore accentuer les problèmes actuels d'accessibilité au centre-ville. La capacité d'accès à celui-ci par l'Ouest est en effet déterminée par deux seuls axes : la RC 780 et le "goulet" de l'Avenue de Belmont. Ces deux axes ne laissent aujourd'hui qu'une réserve de capacité faible pour l'avenir.

8.2 Objectifs

- Garantir une bonne accessibilité à la ville, et en particulier au centre-ville, en relation avec les activités commerciales, notamment.
- Permettre le développement de la commune, en maîtrisant la demande de déplacements découlant de la réalisation des projets urbanistiques sur le territoire communal.
- Maîtriser l'écoulement des flux de trafic par une hiérarchisation définie du réseau routier et par des mesures d'aménagement et d'exploitation adéquates.
- Protéger les quartiers d'habitation des nuisances du trafic.
- Améliorer la qualité de vie dans le centre-ville, par des reports modaux et des reports de circulation sur des itinéraires appropriés.
- Améliorer les interfaces de transports pour valoriser les échanges entre les différents modes de déplacement.
- Assurer une exploitation optimale des transports publics, visant à leur garantir une vitesse commerciale et une fiabilité élevées (en particulier la ligne 1 des VMCV en traversée de la ville).

- Donner aux modes doux (piétons et 2 roues) des conditions de cheminements offrant confort et sécurité.
- En termes de stationnement, mettre en place une politique adaptée aux besoins des divers usagers (habitants, clients, emplois) selon les secteurs considérés.

8.3 Principes directeurs pour les déplacements et le stationnement

- **Définir un concept de déplacements et d'accessibilité au centre-ville** qui permette d'assurer le développement de la ville dans le respect des contraintes environnementales et avec l'objectif d'améliorer la qualité de vie dans la ville.
- Sur la base de ce concept, **définir une hiérarchisation du réseau routier** qui vise à limiter le trafic dans les secteurs sensibles, à assurer les besoins de déplacements par des axes routiers adaptés et moins sensibles à ses nuisances, et qui mette en place des cheminements adaptés aux piétons et deux roues.
- Consolider le **système de régulation du trafic qui permette de favoriser les transports publics** et maîtriser le trafic individuel.
- **En termes de stationnement, mettre en place une nouvelle gestion des places publiques** visant à favoriser la clientèle dans les zones commerçantes, les habitants dans les quartiers d'habitation et au centre, tout en offrant aux usagers de longue durée des alternatives au déplacement en voiture particulière.

8.4 Concepts d'accessibilité

Face au potentiel de développement futur du centre-ville de Montreux, et à une offre de réseau routier pour l'accessibilité par l'Ouest qui ne peut plus répondre à la demande future, trois concepts d'accessibilité au centre ont été évalués.

Concept Transports Individuels (TI)

L'objectif du concept TI est de délester la RC 780 en traversée du centre en captant le maximum de trafic en transit, par la création d'un nouvel axe parallèle à la RC 780, à savoir un tunnel sous le lac. Deux variantes ont été envisagées : la première visant à écouler uniquement le trafic en transit à travers la ville, la deuxième ayant pour objectif de résorber, de plus, le trafic accédant au centre-ville par la création d'accès en souterrain vers les parkings de ce centre. L'analyse de ces 2 variantes a montré que le développement futur important du centre-ville ne bénéficie pas directement d'un tel tunnel et que le trafic futur généré par le centre aurait tendance à combler le délestage offert par le tunnel, mais surtout, que le coût d'un tel concept apparaît disproportionné à l'échelle d'une commune comme Montreux.

Le concept TI n'est donc pas réalisable à court-moyen terme, et même à long terme, ce d'autant plus que des solutions doivent être trouvées avant une telle échéance.

Concept Transports en Commun (TC)

La mise en place de concepts TC très volontaristes qui impliqueraient l'interdiction complète ou partielle du centre-ville à la voiture s'est révélée impossible ou irréaliste. En effet, la structure du réseau routier régional d'une part (seule la RC 780 assurant les échanges régionaux en cas de problèmes sur l'A9), et du réseau routier local d'autre part (trafic interne Est-Ouest et accès au stationnement du centre à assurer), ne permet pas d'intervention forte de ce genre.

Un concept TC modéré cherchant à favoriser le transfert modal des transports individuels vers les transports en commun a donc été envisagé, par diverses actions sur le MOB (accroissement des fréquences, tarification adaptée, desserte renforcée), les VMCV (accroissement de la fréquence), le réseau ferroviaire (potentiel d'un RER vaudois), la mise en place de parkings d'échange P+R. L'analyse d'un tel concept a montré qu'il n'était pas suffisant pour répondre à lui seul aux problèmes de déplacements actuels et surtout futurs de Montreux, mais que les mesures décrites devraient cependant s'inscrire dans le concept de déplacements qui serait choisi.

Concept Mixte

Le concept mixte envisagé repose, comme vu plus haut, sur un ensemble de mesures en faveur des Transports en commun, sur une politique de stationnement cohérente avec ces mesures ainsi que sur une nouvelle approche longitudinale de la ville en matière de réseau routier. En effet, au vu des très fortes contraintes précitées et des objectifs visant à valoriser la rue de la Gare, l'avenue des Alpes et la Grand-Rue, seule une capacité routière "compensatoire" peut s'inscrire dans ces contraintes et objectifs. La seule solution envisageable dans ce sens réside dans la mise en place d'un nouvel axe nord (route des Colondalles, route Derrière le Collège). L'analyse de ce concept montre qu'il permettrait d'assurer l'accessibilité au centre ainsi qu'aux quartiers nord des CFF, tout en soulageant le réseau urbain sur les rues les plus sensibles (Grand-Rue, avenue des Alpes, avenue de Belmont et rue de la Gare).

Propositions

L'évaluation a démontré que le concept TI n'est pas réaliste à moyen, voire long terme et que le concept TC propose des mesures prometteuses mais ne peut pas être envisagé comme seule solution pour affronter le développement futur.

Les seules solutions envisageables sont donc :

- soit la limitation du développement urbain, solution qui n'est pas compatible avec les orientations du plan directeur;
- soit de viser un **concept multimodal, associant la réalisation d'un nouvel axe Nord visant à délester les rues du centre et la mise en œuvre du concept TC**. C'est cette solution qui a été retenue.

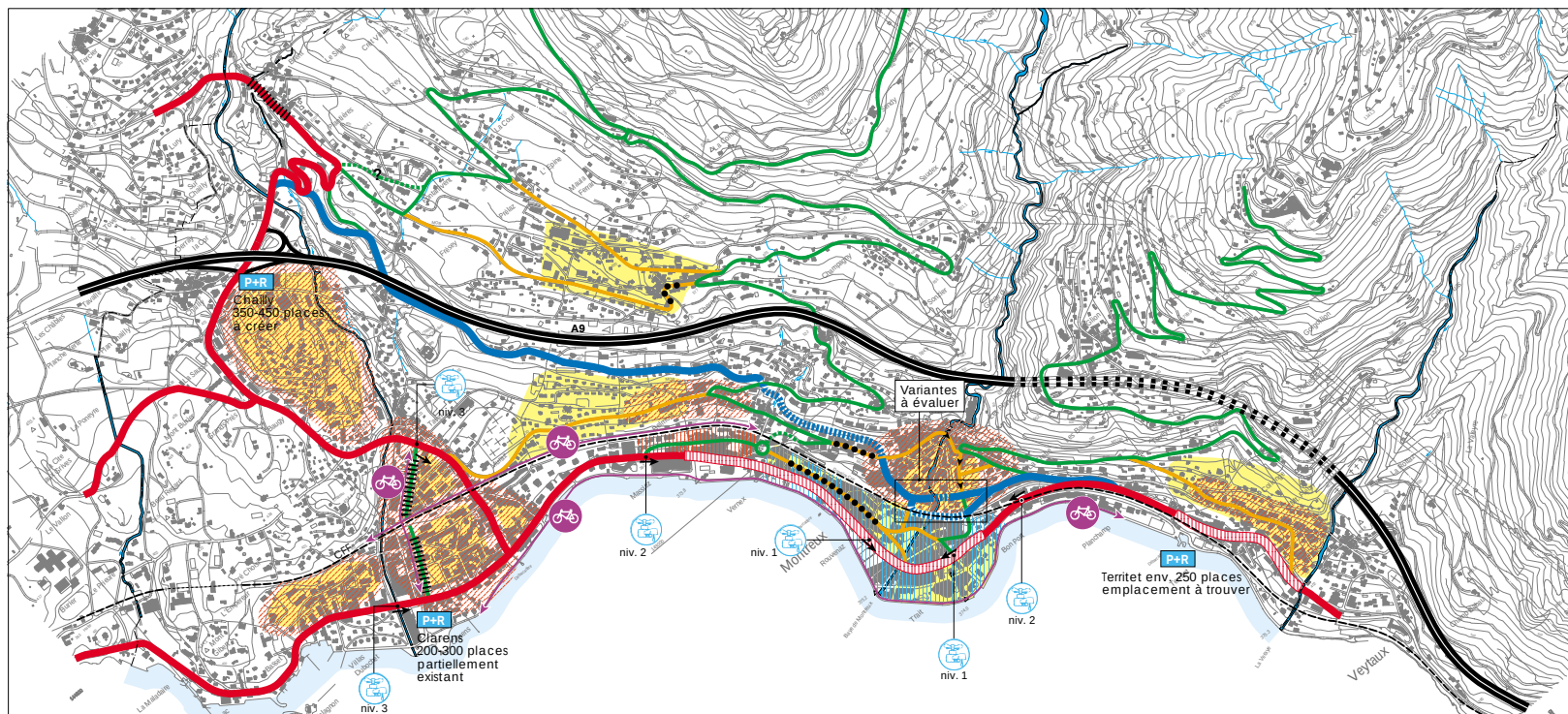
Toutefois, le concept TC est prioritaire. Après la mise en œuvre de celui-ci, on procédera à une réévaluation. Le nouvel axe Nord ne sera réalisé qu'après cette réévaluation.

Le schéma directeur des transports individuels ainsi que le schéma directeur des transports collectifs présentés ci-après concrétisent le choix de ce concept multimodal.

- autoroute A9
- réseau principal régional
- réaménagement de l'espace public
- nouvel axe nord : tronçons existants
- nouvel axe nord : tronçons à créer
- réseau collecteur
- réseau de desserte
- zone 30
- modération dissuasion
- modération sécurité
- voies cyclables
- contrôle d'accès
- nouvelle politique de stationnement
- zone macarons
- parking d'échange



NOVEMBRE 1998



PLAN DIRECTEUR COMMUNAL
SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

ECHELLE 1:10'000



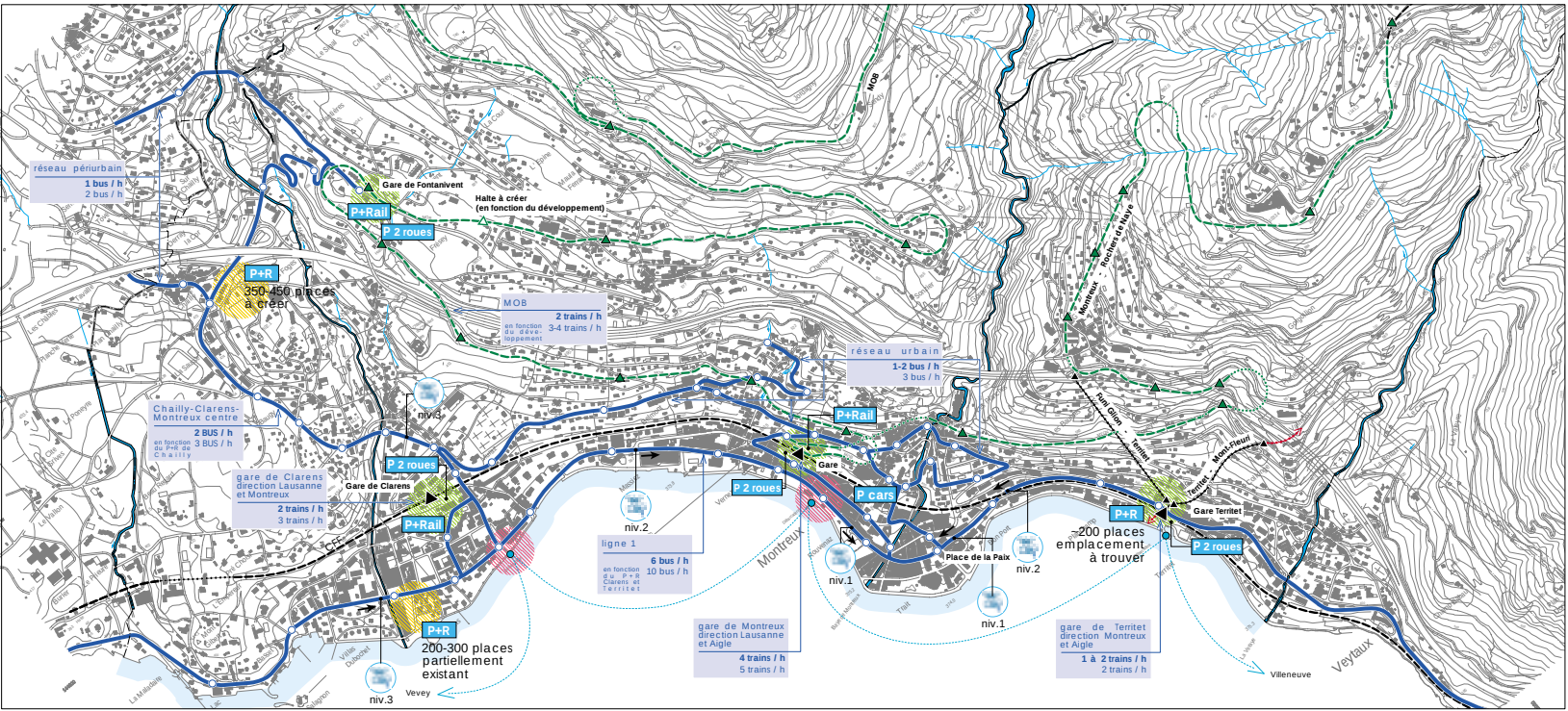
LEGENDE

- interface T1 / T C et TC / TC
- interface TC / TC
- interface T1 / T C
- P+Rail** parking d'échange (P et train)
- P+R** parking d'échange (P et bus)
- P.2 roues** parking pour les 2 roues
- P+cars** parking pour les cars (à réaliser)
- contrôle d'accès et by-pass TC
- CFF
- MOB / Montreux - Rochers de Naye
- funiculaire Glion - Termitet et Mont-Fleuri - Termitet
- prolongement
- bus (VMCV)
- bateau (CGN)
- haltes, arrêts, débarcadères
- fréquence actuelle (en heure de pointe)
- objectif (en heure de pointe)

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT



NOVEMBRE 1998



8.5 Commentaires et recommandations

1 Nouvel axe Nord (cf fig. ci-après)

Le concept multimodal appliqué au nouveau plan directeur est essentiellement basé sur la réalisation d'un nouvel axe Nord reliant la jonction autoroutière de Montreux avec le centre-ville et la RC 780, en passant par la Route des Colondalles, la Route Derrière le Collège (à créer), une nouvelle liaison à trouver dans le secteur Etraz/Planches, puis le raccord, via l'Avenue du Midi, à la RC 780 en entrée Est.

Ce nouvel axe Nord doit en premier lieu servir aux intérêts locaux; il vise :

- à améliorer l'accessibilité locale et riveraine;
- à assurer l'accessibilité à l'Hôpital et à Montreux-centre Sud;
- à mieux desservir Les Planches, Caux-Glion ainsi que les Hauts de Montreux;
- et à raccorder les quartiers au Nord des voies CFF à la RC 780 et l'Est Riviera.

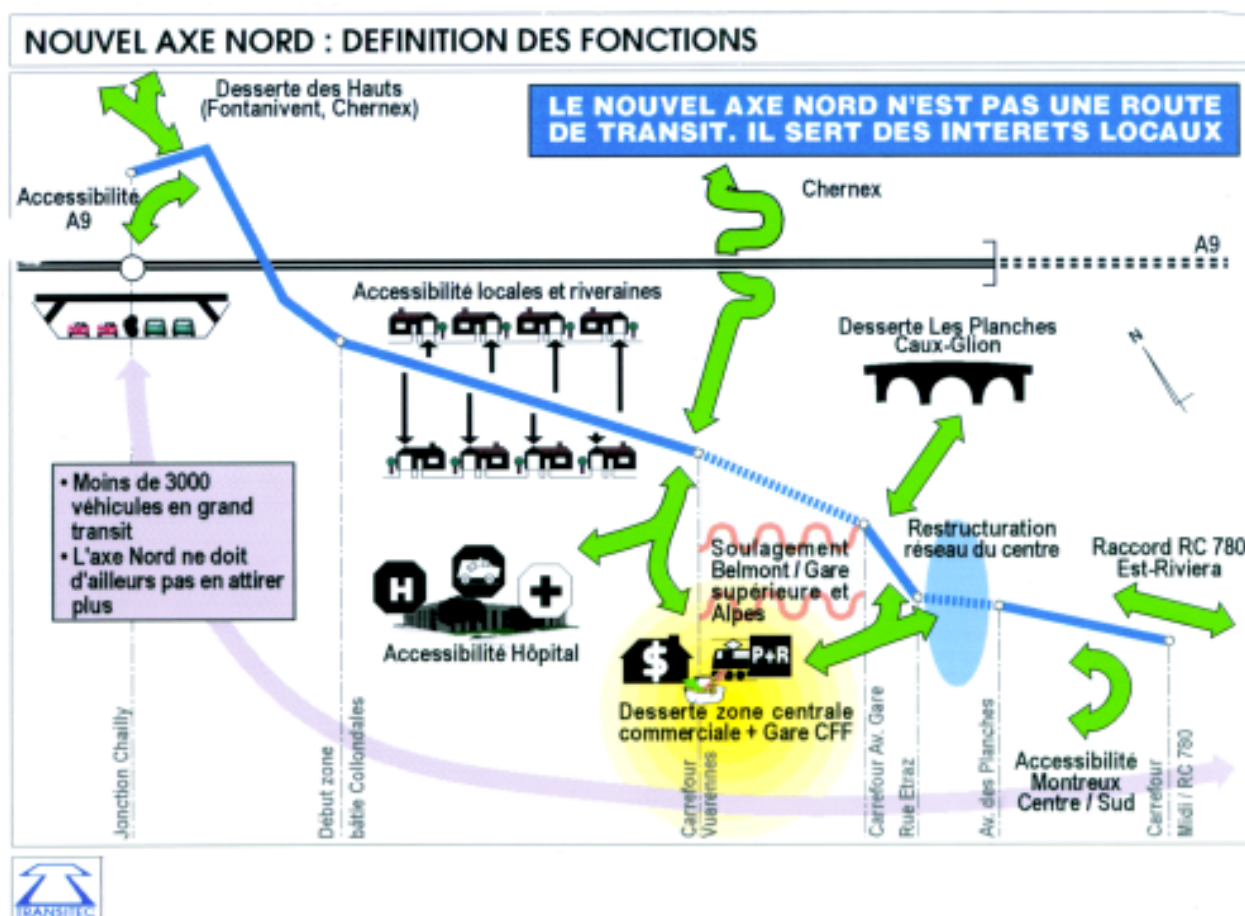
Ce nouvel axe ne doit pas être une nouvelle route de transit à travers de Montreux; seul une petite partie du trafic de transit actuellement sur la RC 780 sera reporté sur la nouvelle liaison.

La Route Derrière le Collège, élément central de l'axe Nord, doit permettre d'assurer les principales fonctions suivantes :

- soulager et sécuriser l'Avenue de Belmont et l'Avenue de la Gare;
- améliorer la desserte des quartiers au Nord des voies CFF;
- assurer le développement futur, notamment du centre, en termes de capacité suffisante du réseau routier.

Le secteur Pont-Planches est fortement en liaison avec la problématique de l'accessibilité Est. Actuellement l'accessibilité et les échanges du secteur sont peu favorisés en raison :

- d'un réseau "tortueux" et étroit;
- de sens de circulation contraignants;
- d'un manque de liaisons horizontales.



Par ailleurs, l'accessibilité actuelle depuis l'Est est marquée par :

- trois axes qui se dédoublent;
- une absence de hiérarchie;
- des itinéraires d'évitement des feux sur la RC 780.

Une nouvelle liaison "horizontale" dans le secteur Pont-Planches permettrait ainsi la restructuration du réseau et l'orientation des accès depuis l'Est. Deux variantes sont envisageables :

- Variante A : Une nouvelle liaison sur les voies CFF, Planches-Florimont-Etraz)
- Variante B : Une nouvelle liaison Corsaz-Moulins (par un pont)

Le choix de l'une ou l'autre de ces variantes est fonction de l'avancement des projets d'urbanisme dans le secteur et ne peut pas être fait à ce stade d'avancement du plan directeur.

Vu l'importance de l'impact du projet de nouvel axe Nord, une étude d'impact paysagère devra faire partie du cahier de charges du projet routier.

2 Hiérarchie du réseau routier

La hiérarchisation du réseau routier, telle que présentée sur le plan ci-avant, a pour but d'attribuer aux axes du réseau routier des fonctions différentes.

Le *réseau principal* assure les liaisons entre la ville et l'extérieur et favorise l'accès au réseau autoroutier. L'objectif principal est d'assurer un écoulement fluide du trafic, tout en assurant aux transports publics des conditions de progression visant à leur donner la priorité par des sites réservés (voies ou couloirs bus) et aux usagers plus vulnérables (piétons et 2 roues) des aménagements de sécurité (trottoirs, passages piétons protégés, bandes ou pistes cyclables).

Le *réseau collecteur* assure l'accessibilité aux villages et aux quartiers ainsi que les liaisons entre eux. Ces tronçons sont caractérisés par leur capacité limitée et la présence possible d'éléments modérateurs. Les aménagements de sécurité pour les deux roues et piétons sont moins lourds que sur le réseau principal.

Le *réseau de desserte* assure les liaisons à l'intérieur des quartiers vers les éléments du réseau collecteur. Le trafic motorisé est modé-

ré, les rues sont de caractère résidentiel. On y recherche une mixité d'usage.

3 Réaménagement de l'espace public

Le réaménagement de l'espace public sur la RC 780 en traversée du centre de Montreux vise à diminuer l'effet de coupure de cet axe entre le bâti du centre-ville et le bord du lac (voir ch. 7 consacré aux espaces publics et ch. 14 Vernex-Rouvenaz). Ce réaménagement a également pour objectif de maîtriser le trafic sur cet axe, afin de redistribuer l'accessibilité au centre-ville, notamment par l'utilisation de l'axe Nord.

4 Modération

Les éléments modérateurs ont pour but de sécuriser les usagers les plus vulnérables, les deux roues et les piétons, et /ou d'agir comme moyen visant à orienter le trafic.

La *zone 30 km/h* s'applique dans des secteurs homogènes de caractère résidentiel. Le trafic motorisé est contraint de réduire sa vitesse par des mesures d'aménagements de la voirie (carrefours surélevés, obstacles latéraux qui coupent les trajectoires rectilignes des véhicules,...) et par la signalisation en place. Plusieurs zones 30 km/h sont proposées dans les quartiers résidentiels et les centres de Montreux et Clarens.

La *modération de dissuasion* vise à réduire le volume de trafic sur un axe. Ceci peut être atteint en rendant un itinéraire peu attractif pour l'automobiliste, l'incitant à passer par un autre cheminement. De tels aménagements sont proposés en traversée de Chernex (pour reports des itinéraires sur le réseau collecteur), sur l'Avenue des Alpes (pour ne conserver que le trafic lié à la zone de la gare et des commerces voisins), ainsi que sur la rue de la Gare supérieure, devant le collège (pour inciter au report maximal sur la Route Derrière le Collège). Une éventuelle coupure de cette rue, devant le collège, pourrait même être envisagée en cas de trafic résiduel trop élevé.

La *modération de sécurité* vise essentiellement à assurer la sécurité des piétons et des deux roues, où la modération de dissuasion n'est pas possible (pas d'autre itinéraire possible). Ce type de modération est notamment proposé à Clarens, sur l'Avenue du Châtelard.

5 Les deux-roues

Comme moyen de transport doux et de courte à moyenne distance, les deux-roues se prêtent idéalement comme alternative de transport sur les axes horizontaux de Montreux. Il est notamment proposé des itinéraires cyclables au bord du lac et le long des voies de chemin de fer entre les hypercentres de Montreux et Clarens (notamment pour des cheminements écoliers). Verticalement, des itinéraires propres à ce moyen de transport ne sont proposés qu'à Clarens, en raison de la topographie accidentée et de la voirie étroite ne permettant pas ce genre d'aménagement ailleurs dans la ville.

6 Les Transports en commun

Les interventions pour l'amélioration du réseau TC portent sur les points suivants :

- Valorisation des échanges entre les modes de déplacements aux interfaces

Il s'agit de développer un bon niveau de service à ces endroits d'échange, englobant non seulement une bonne offre en transports collectifs (fréquences élevées, bonnes correspondances), une offre suffisante de stationnement pour les voitures (Parking d'échange, dépose minute) et pour les deux roues, mais également le confort de l'utilisateur (proximité des haltes/arrêts des transports collectifs assurant les correspondances, équipement des interfaces, aspect visuel, ...).

Trois types d'interfaces peuvent être distingués :

- interface TI/TC et TC/TC (notamment les gares de Montreux, Clarens, Territet et Fontanivent) qui doit assumer le rôle majeur de point d'accrochage entre l'ensemble des modes de déplacement (train, bus, voiture, deux roues, piétons);
- interface TC/TC (débarcadères CGN, parking cars de tourisme) qui doit principalement faciliter les conditions d'échange entre les différentes lignes de transports collectifs;
- interface TI/TC (en particulier les parkings d'échange de Chailly et Clarens)

qui doit viser à attirer principalement le trafic pendulaire à destination du centre-ville en facilitant le transfert voiture – bus.

Les principales mesures suivantes sont à mettre en œuvre :

- Gare de Montreux : les conditions d'échange actuelles étant favorables (Parc & Rail, récente rénovation de la gare), les mesures à prendre concernent l'amélioration du stationnement des deux roues et des cheminements piétons en liaison avec la ville;
- Gare de Clarens : amélioration des liaisons train - bus (arrêt VMCV à rapprocher de la gare), création de quelques places de Parc & Rail et de bonnes conditions de stationnement deux roues; à long terme création d'une place de la Gare (voir schéma directeur sectoriel de Clarens) et renforcement de l'interface;
- Gare de Territet : amélioration des conditions d'échange entre les funiculaires et les lignes TC du littoral (train, bus, bateau), recherche d'un site de parking d'échange à moyen terme; à long terme, étude d'un éventuel prolongement du funiculaire Territet - Mont Fleuri en liaison avec l'urbanisation et réaménagement de l'espace public (voir schéma directeur sectoriel Territet - Collonge);
- Gare de Fontanivent : création de quelques places de Parc & Rail et de bonnes conditions de stationnement deux roues;
- Parking d'échange de Chailly : mise en valeur du parking utilisé provisoirement lors des manifestations et mise en place d'une liaison TC attractive vers le centre-ville (voir ci-dessous);
- Parking d'échange de Clarens : renforcement de la capacité d'accueil actuelle et de la liaison TC vers le centre-ville (voir ci-dessous).

- Amélioration de l'offre TC

Il s'agit principalement de renforcer les fréquences des transports collectifs ainsi que la desserte des Hauts de Montreux. Les

mesures à mettre en place sont les suivantes :

- renforcement des liaisons régionales des CFF aux heures de pointe, notamment depuis les gares de Montreux et Clarens (passage de 4, respectivement 2 à 5, respectivement 3 trains par heure);
- en fonction du développement des Hauts de la commune, fréquence accrue (3 à 4 trains par heure) pour le MOB entre Montreux et Sonzier et création d'une halte supplémentaire entre Fontanivent et Chernex;
- augmentation de la fréquence des bus : 3 bus par heure pour le réseau urbain et 2 bus par heure pour le réseau périurbain (notamment les Hauts);
- pour la liaison du parking d'échange de Chailly, réorganisation de la ligne 4 VMCV, créant ainsi une liaison forte passant par Chailly – Clarens – centre-ville de Montreux, avec une fréquence de 10 bus par heure aux heures de pointe;
- pour la liaison du parking d'échange de Clarens, renforcement de la fréquence de la ligne 1 VMCV à 10 bus par heure aux heures de pointe.

- Amélioration de l'exploitation de la RC 780

Actuellement, la congestion de la RC aux heures de pointe provoque des retards importants pour les bus. Pour y remédier, il est proposé de mettre en place des moyens régulateurs des volumes de trafic entrant au centre-ville pour, d'une part, maîtriser le trafic sur le réseau urbain, et d'autre part accorder une priorité absolue aux transports publics par l'intermédiaire de by-pass pour les bus leur permettant de dépasser les files d'attente de voitures devant les feux (voir principes de fonctionnement sur le schéma directeur des transports collectifs).

- Recherche d'une communauté tarifaire

Afin de faciliter l'utilisation de tous les réseaux de transport collectifs, il est néces-

saire de regrouper les transporteurs dans une communauté tarifaire permettant des tarifs compétitifs, en priorité pour les détenteurs d'abonnements.

8.6 Politique de stationnement

Le **diagnostic** de la situation actuelle du stationnement a soulevé les points suivants :

- Une offre en places publiques (sur voirie et en ouvrage) peu importante en comparaison d'autres villes, donc une saturation quasi permanente des places, notamment des places gratuites;
- Une réserve de capacité faible de places sur voirie mais très importante en garage-parc;
- Une demande essentiellement de courte à moyenne durée (clients);
- Un mauvais respect des durées de stationnement (un tiers des usagers dépasse le temps réglementaire);
- Les résidents ne trouvent des places que dans des circonstances difficiles (gestion défavorable).

Les **objectifs** à atteindre sont les suivants :

- Amélioration de l'offre au centre pour les clients et pour les résidents, notamment en termes de gestion.
- Augmentation de l'attractivité des parkings en ouvrage existants, publics ou privés.
- Limitation du stationnement de longue durée au centre, tout en offrant une alternative en périphérie.
- Récupération de l'espace public au centre-ville (requalification).
- Diminution du stationnement illicite dans le temps.

Les **mesures à mettre en place au centre-ville** portent sur trois points principaux :

- La *gestion des places publiques* doit viser une durée de stationnement plus limitée, notamment de la courte durée (moins d'une heure), proche des parkings en ouvrage, de la moyenne durée (moins que 2 heures) dans un périmètre un peu plus éloigné des parkings, et de la moyenne-longue durée (3 à 4 heures) en bordure du centre. A l'ou-

verture du parking Forum la suppression de 50 à 100 places en surface pour le réaménagement d'espace public devient possible.

En termes de *tarification*, toutes les places seront payantes. La tarification doit se faire de manière cohérente entre le stationnement sur voirie et en parking (tarif courte durée sur voirie, attractif, néanmoins équivalent au tarif en ouvrage).

Pour les *résidents*, des abonnements préférentiels dans les parkings en ouvrages la nuit (voire le week-end), ou une tarification meilleur marché sur certaines places payantes sont à rechercher.

Les mesures à mettre en place en périphérie sont :

- Pour les usagers de longue durée, chassés du centre, des *parkings d'échange* sont à mettre en place dans les secteurs de Chailly, Clarens et Territet.
- En termes de *gestion*, et afin de favoriser les résidents et les usagers de courte à moyenne durée, une limitation de la durée de stationnement à Clarens et en périphérie du centre doit être recherchée en transformant la majorité des places de longue durée en courte à moyenne durée.
- Les *résidents* doivent pouvoir bénéficier d'un système de macarons leur permettant de stationner en longue durée sur des places de courte durée, à mettre en place dans les secteurs de Clarens, Chailly, Territet et au périmètre du centre-ville (Ouest Av. des Alpes, Rambert-Belmont, Nord centre-ville).