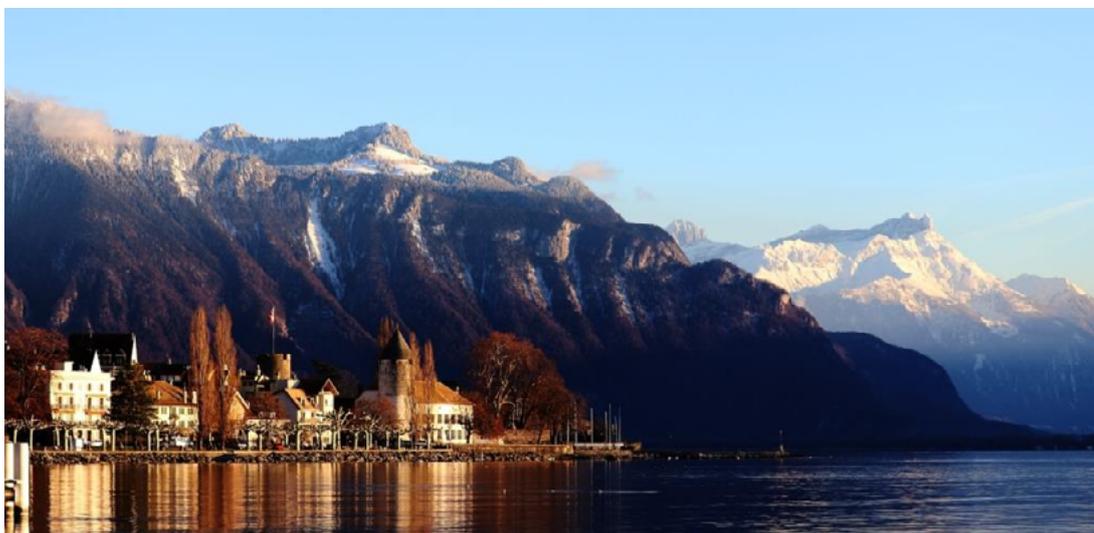


Ville de La Tour-de-Peilz

Plan Directeur de la Mobilité

Volet stratégique



1. Objet
2. Calendrier de projet
3. Volet stratégique
 - 3.1 Thématiques transversales
 - 3.2 Introduction
 - 3.3 Mobilité douce
 - 3.4 Transports publics
 - 3.5 Transports individuels motorisés

Version du 14 décembre 2022

Impressum

Mandant



Direction de projet

Mathilde Geiges, Ingénieure civile EPFL

Damian Seoane Gomez, M.Sc. en Urbanisme durable et aménagement des territoires (UNIL)

Collaboration au projet

Sylvain Badan, M. Sc. en développement territorial (UNIGE)

Photo de titre

r-eal.ch

Table des matières

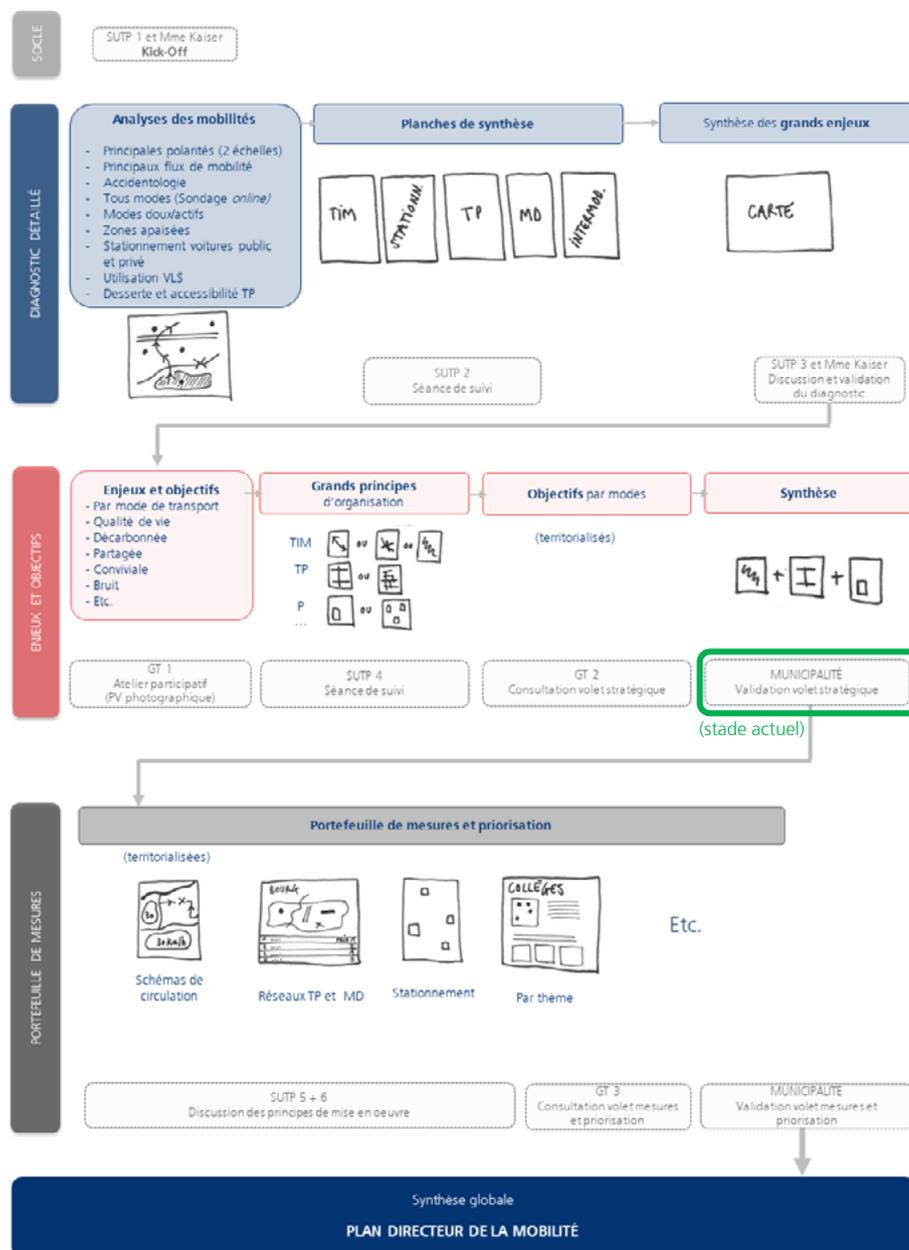
1	Objet	4
2	Calendrier de projet	4
3	Volet stratégique	5
3.1	Thématiques transversales	5
3.2	Stratégie de mobilité douce	7
3.3	Stratégie des transports publics	12
3.4	Stratégie du transport individuel motorisé	14
3.5	Stratégie stationnement	17

1 Objet

Un Plan Directeur de la Mobilité (PDM) est un outil de planification et opérationnel pour anticiper, orienter et accélérer la planification des réseaux, infrastructures et services de mobilité. Dans ce cadre, la Commune de La Tour-de-Peilz souhaite se doter d'un document de planification et de priorisation de la mobilité multimodale. Le document orientera la politique communale en matière de mobilité et constituer un tableau de bord des différentes mesures. Il contribuera également à la planification intercommunale de la mobilité de l'Agglomération Rivelac

Afin de répondre au besoin d'élaboration d'un Plan Directeur de la Mobilité, le SUTP a approché le Büro für Mobilität AG afin d'accompagner la Ville de La Tour-de-Peilz dans ce processus. Le projet a débuté en février 2022.

2 Calendrier de projet



Le diagnostic de mobilité multimodale a été réalisé entre février et juin 2022. Ce dernier a été présenté au Groupe de Travail (GT) en première partie de l'atelier participatif (1^{er} septembre 2022). En seconde partie de l'atelier participatif, les participant-es ont pu, sur la base des enjeux identifiés, réfléchir et formuler des mesures phares à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de mobilité des boéland-es. La synthétisation des discussions a permis de dresser des objectifs et des principes d'actions. Le présent document présente la vision stratégique consolidée par mode de déplacement.

3 Volet stratégique

Le volet stratégique du PDM est l'expression des ambitions de La Tour-de-Peilz en matière de mobilité urbaine. Quatre thématiques ont été identifiées, à savoir : la mobilité douce, les transports publics, le trafic individuel motorisé et le stationnement voitures. Pour chacune de ces thématiques, un texte introduit les principaux objectifs. Pour ces derniers, des principes viennent préciser la manière dont l'objectif doit être atteint. Enfin, par thématique, une carte traduit spatialement les principales orientations stratégiques.

3.1 Thématiques transversales

Lors de l'atelier participatif, trois thématiques transversales ont été soulevées :

– **Secteur particulier**

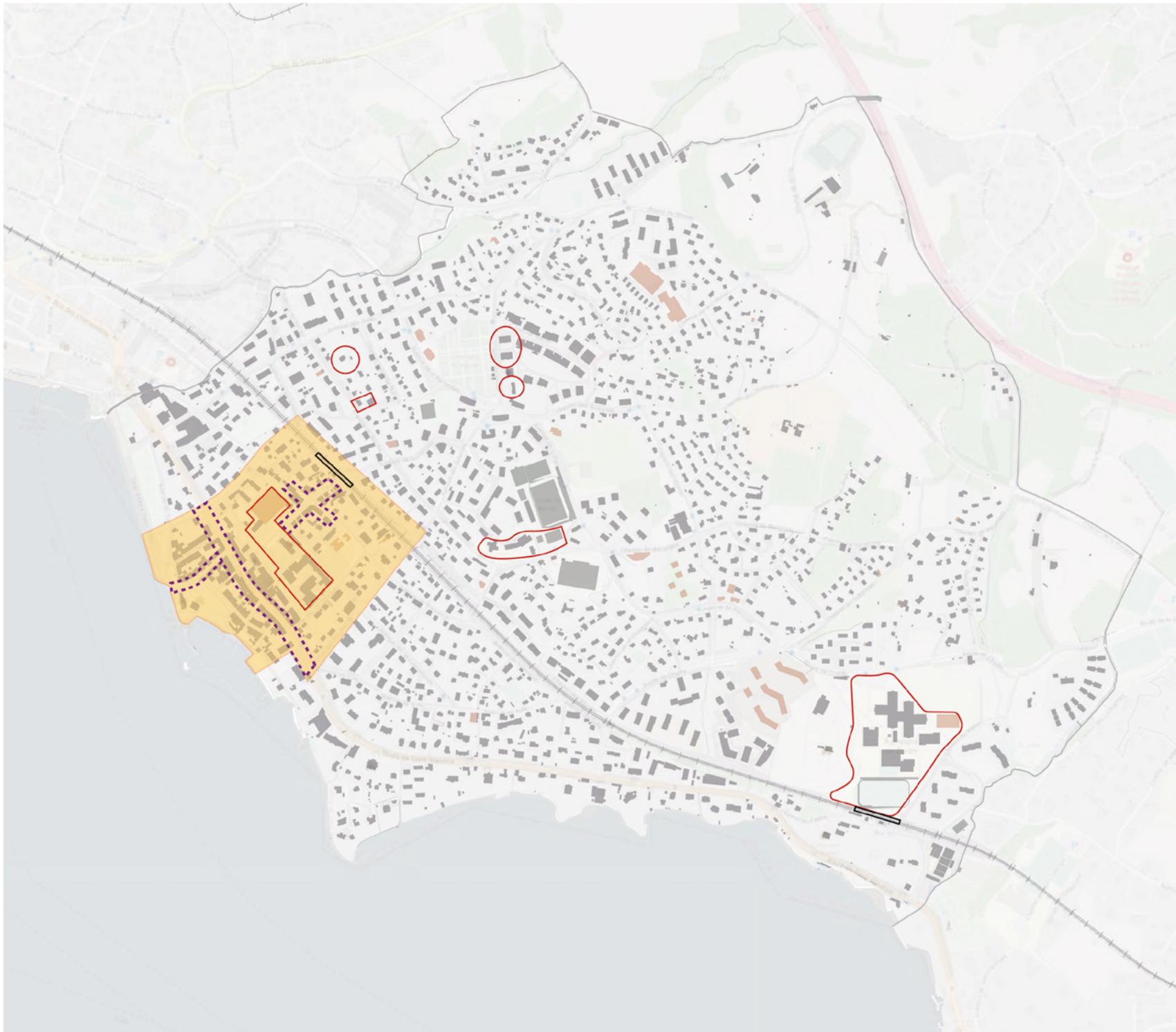
- Présentant à la fois des enjeux urbains et des enjeux de mobilité singuliers, ces secteurs nécessitent des réflexions et études approfondies. Les interventions sises au sein de ces secteurs nécessitent une attention toute particulière à l'intégration et à la cohabitation des modes de déplacements, ainsi qu'à la qualité urbaine.

– **Périmètre scolaire / de formation**

- Présentant des aspects de sécurité routière (régimes de circulation, aménagements routiers, parents-taxis, dépose-minute, etc.), tant les parcours et les abords des écoles que les centres de formation sont à considérer avec soin.

– **Périmètre d'intensité piétonne** (=centre-ville)

- Le trafic piétonnier est important en raison de son caractère central, de la mixité des usages et de la vitalité commerciale. Les interventions sises au sein de ce périmètre nécessitent une attention toute particulière du point de vue des déplacements piétons.



Plan Directeur de la Mobilité

Secteurs et périmètres spécifiques

- Secteur particulier 
- Périmètre scolaire / de formation 
- Périmètre d'intensité piétonne 

Fond de plan

- Bâtiment projeté 
- Limites communales 
- Lac et cours d'eau 
- Réseau ferroviaire: haltes et lignes 

Fond de plan : cartoriviera



3.2 Stratégie de mobilité douce

Cycles et piéton·e·s

L'attractivité et la qualité des liaisons piétonnes et cyclistes dépendent majoritairement de leur niveau de sécurité par rapport au trafic motorisé. Afin de développer ces deux modes qui présentent des avantages pour l'environnement et pour la santé, les cyclistes et piéton·ne·s doivent pouvoir se déplacer sur l'ensemble des routes, rues et cheminements du territoire communal avec un niveau de sécurité suffisant, particulièrement pour les publics-cibles vulnérables (enfants, PMR, seniors). Toutefois, certains tronçons revêtent d'un degré d'utilité supérieur et nécessitent des infrastructures de haute qualité.

Objectif 1

Développer et garantir des réseaux de haute qualité pour les cycles et piéton·ne·s en les rendant plus sûrs, continus, attrayants et confortables.

Principe

- Concrétiser la hiérarchie des réseaux structurants et secondaires de mobilité douce.

Objectif 2

Privilégier la pratique des mobilités douces au centre-ville.

Principes

- Déclencher des réflexions urbanistiques au sein des *secteurs particuliers* identifiés.
- Porter une attention particulière sur l'articulation entre les réseaux de mobilité douce, le trafic lié aux TP et les destinations.

Objectif lié : Développer l'offre en stationnement vélo

Objectif 3

Favoriser l'intermodalité entre les transports publics et la mobilité douce.

Principes

- Mettre en conformité les haltes et arrêts de TP pour les personnes à mobilité réduite (LHand).
- Soigner l'accessibilité des haltes et arrêts de TP, particulièrement ceux situés sur les réseaux structurants de mobilité douce.

Objectif lié : Développer l'offre en stationnement vélo

Objectif 4

Promouvoir la mobilité douce auprès de la population communale.

Principe

- Mettre en place une promotion spécifique (événements, communication) à destination de différents groupes-cibles et porter des messages positifs tournés vers l’avenir.

Cycles

Pour les cycles, des itinéraires directs séparés du réseau routier principal d’agglomération et du réseau routier urbain doivent être aménagés pour connecter l’ensemble des quartiers de La Tour-de-Peilz et les communes limitrophes.

Objectif 5

Aménager qualitativement le réseau cyclable structurant et secondaire.

Principes

- Planifier des voies cyclables séparées du trafic motorisé (dans la mesure où les conditions techniques sont remplies et les situations spatiales sont favorables).
- Garantir *ad minima* des largeurs de bandes cyclables généreuses sur le réseau cyclable structurant.
- Porter une réflexion sur la diminution du régime de vitesse, notamment dans les secteurs particuliers et au sein des périmètres - d’intensité piétonne – scolaire / de formation.
- Optimiser la fluidité du trafic cycliste (p.ex. : tourner-à-droite cyclable au feu rouge).
- Questionner le stationnement voiture implanté le long du réseau structurant vélo.

Objectif 6

Développer l’offre en stationnement vélo.

Principes

- Améliorer quantitativement et qualitativement l’offre en stationnement vélo existante.
- Créer de nouvelles offres de stationnement vélo à proximité des générateurs de trafic et des arrêts de TP ainsi qu’au centre-ville (périmètre d’intensité piétonne).
- Se doter de supports de haut niveau de qualité permettant d’attacher le cadre du vélo et de protéger le protéger contre les intempéries .

Objectif 7

Développer le réseau de stations de vélos en libre-service (VLS)

Principe

- Implanter de nouvelles stations VLS aux emplacements stratégiques tels que les zones denses (habitats et emplois) et les zones à faible niveau de desserte en transports publics.

Piéton-ne-s

L'accessibilité universelle aux principaux services et espaces publics de la ville doit être garantie. En ce sens, outre les éléments stipulés dans l'objectif 1, une attention spécifique doit être accordée aux besoins des piéton-ne-s dans le secteur particulier de la Grand-Rue et dans le périmètre d'intensité piétonne. L'intégration de ces deux espaces au sein du réseau de mobilité piétonne est essentielle. De même, outre la sécurisation des périmètres scolaires et de formation, le maillage fin du réseau de mobilité piétonne au sein des quartiers résidentiels de la commune est à renforcer.

Objectif 8

Rendre la ville accessible à tous (en particulier : PMR, seniors, enfants).

Principe

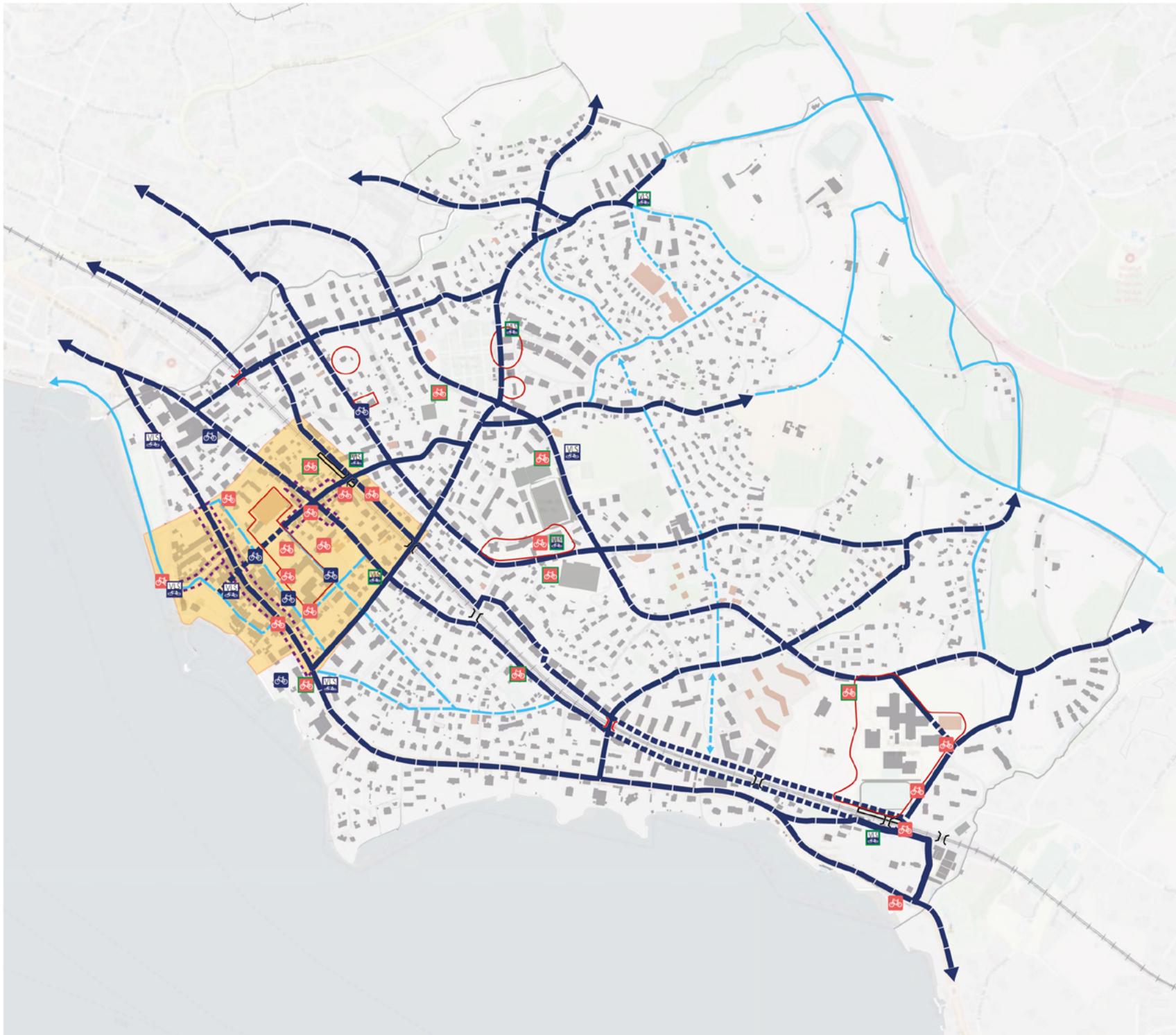
- Intégrer les besoins spécifiques de la population, particulièrement au sein du périmètre d'intensité piétonne, en évitant les décrochements verticaux, installant des bancs et favorisant des revêtements lisibles aux PMR

Objectif 9

Soigner la qualité des infrastructures piétonnes et des espaces de séjours.

Principes

- Limiter les effets de coupures et concevoir un aménagement de façade à façade dans la mesure du possible.
- Valoriser le patrimoine architectural et paysager par des interventions sur l'espace public visant son appropriation par la population.



Plan Directeur de la Mobilité

Stratégie cyclable

Réseau vélo Existant à améliorer à créer

Franchissements		
Réseau structurant		
Réseau secondaire quotidien ou de loisir important		

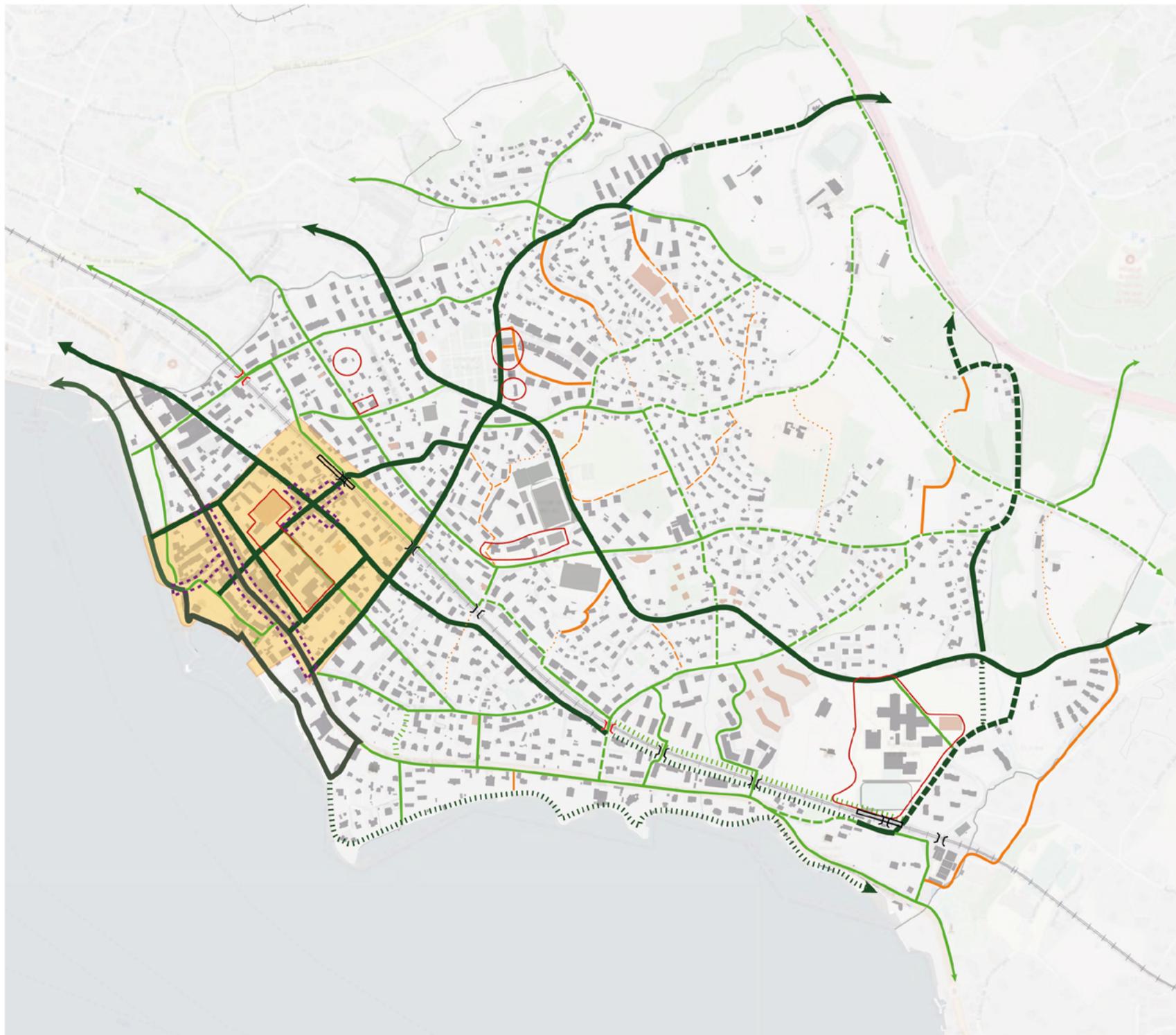
Stationnement vélo			
Station VLS (velospot)			
Secteur particulier			
Périmètre scolaire / de formation			
Périmètre d'intensité piétonne			

Fond de plan	
Bâtiment projeté	
Limites communales	
Lac et cours d'eau	
Réseau ferroviaire: haltes et lignes	

Fond de plan : cartoriviera

0 50 100 200 300 m





Plan Directeur de la Mobilité

Stratégie mobilité piétonne

Réseau mobilité piétonne Existant à améliorer à créer

Franchissements	⌋	⌋
Réseau structurant	—	—
Réseau complémentaire	—	—
Réseau fin	—	—

Stratégie mobilité piétonne

Secteur particulier	⋯
Périmètre scolaire / de formation à sécuriser	▭
Périmètre d'intensité piétonne	◇

Fond de plan

Bâtiment projeté	■
Limites communales	—
Lac et cours d'eau	—
Réseau TP	
Réseau ferroviaire: haltes et lignes	⊕

Fond de plan : cartoriviera



3.3 Stratégie des transports publics

Orientation stratégique transports publics VMCV

La Tour-de-Peilz est très bien desservie en transports publics le long de l'axe ferroviaire, tant en terme d'offre ferroviaire (avec 2 gares) que de bus urbains et régionaux. L'orientation stratégique des transports publics VMCV passe principalement par l'approche régionale du réseau, c'est-à-dire avec les relations quotidiennes aux communes limitrophes. L'augmentation de l'attractivité des bus urbains et régionaux nécessite l'amélioration de l'offre le weekend et le soir. Par ailleurs, il existe aujourd'hui plusieurs secteurs de la ville qui sont mal ou non-desservis en transports publics. L'amélioration de la desserte dans ces zones passe par une restructuration du réseau de lignes en desservant mieux le nord de la commune. Les liaisons ferroviaires sont actuellement performantes et La Tour-de-Peilz jouit de l'implantation de deux gares CFF. L'offre ferroviaire actuelle est à pérenniser afin de bénéficier de relations performantes à l'échelle de l'agglomération et régionale.

Objectif 1

Augmenter l'attractivité de l'offre de bus urbains et régionaux VMCV.

Principes

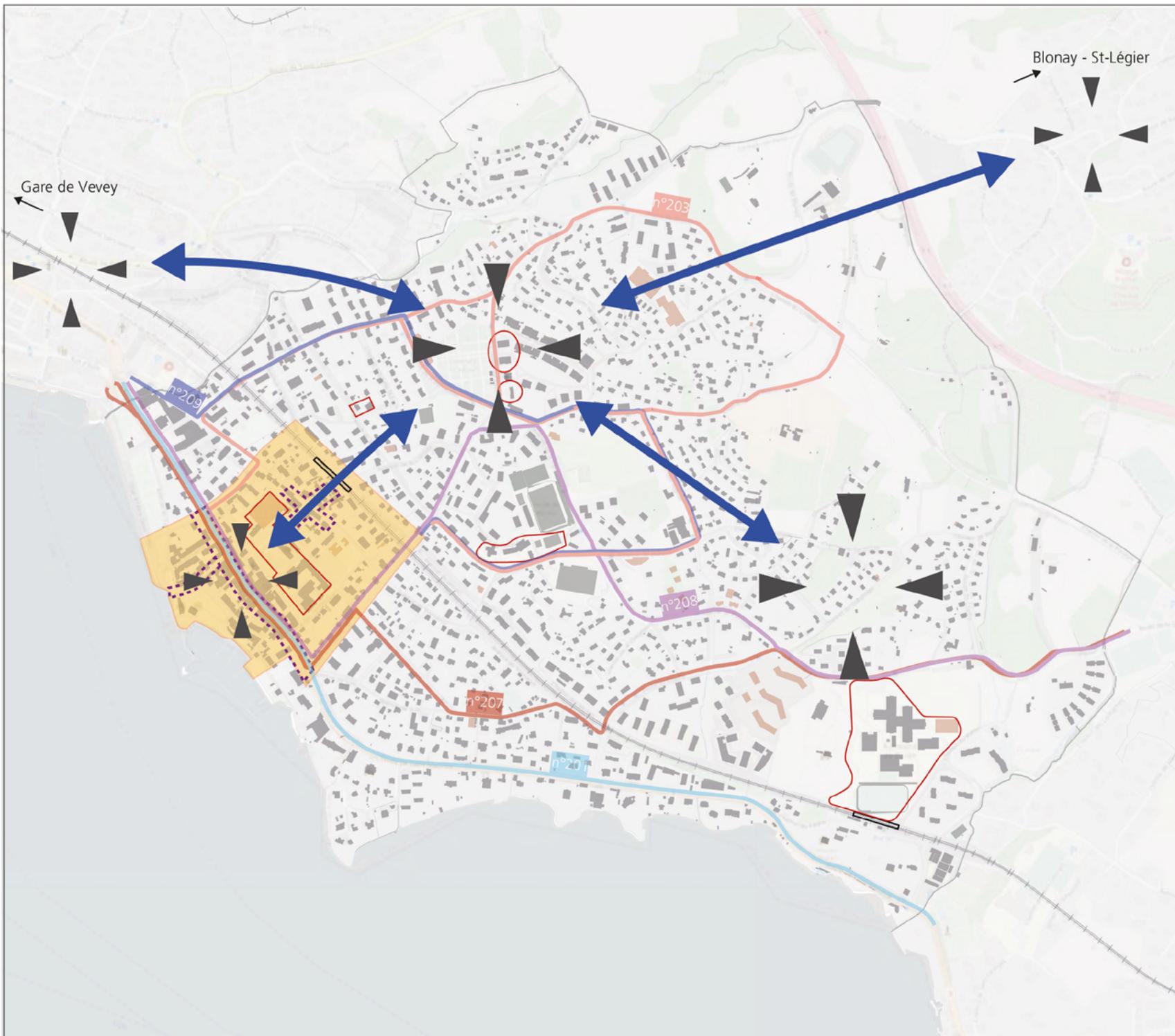
- En collaboration avec les partenaires concernés, élargir l'amplitude-horaire afin d'améliorer l'offre nocturne le vendredi, le samedi et le dimanche dès 23h00.
- Améliorer la progression des bus avec des infrastructures routières adaptées.
- En collaboration avec les partenaires concernés, étoffer l'offre le weekend et les jours fériés.
- Restructurer le réseau des lignes afin d'améliorer la desserte du nord de la commune et de Burier (en cours d'étude avec les communes limitrophes « Réseau VMCV 2030 »).
- Desservir les secteurs densifiés ayant une qualité de desserte de niveau D et sans niveau (ARE) (état 2022).
- Pérenniser les cours « Être et rester mobile » auprès des seniors.
- Sensibiliser les jeunes à l'usage des transports publics.
- Améliorer les accessibilités aux haltes et arrêts des TP (Objectif 3 lié à la mobilité douce).

Objectif 2

Améliorer la desserte ferroviaire à la gare CFF de La Tour-de-Peilz et Burier

Principe

- En collaboration avec les CFF, augmenter la cadence ferroviaire du RER au ¼ d'heure à l'horizon 2035, notamment aux heures de pointe.



Plan Directeur de la Mobilité Stratégie transports publics

Lignes de bus VMCV (2022)

201
203
207
208
209

Liaisons structurantes à renforcer / à développer

Destination des liaisons structurantes à renforcer / à développer

Secteur particulier

Périmètre scolaire / de formation à sécuriser

Périmètre d'intensité piétonne

Fond de plan

Bâtiment projeté

Limites communales

Lac et cours d'eau

Réseau ferroviaire: haltes et lignes

Fond de plan : cartoriviera

0 50 100 200 300 m

N

3.4 Stratégie du transport individuel motorisé

La Tour-de-Peilz est un passage direct pour les automobilistes se déplaçant au sein de l'agglomération RiveLac. Excepté l'autoroute qui se situe au nord du territoire communal, deux axes routiers principaux traversent la commune d'ouest en est :

- La route cantonale n°9, colonne vertébrale de l'agglomération ;
- L'axe constitué de l'Avenue de la Perrausaz, l'Avenue de Pérouge et la Route de Chailly.

Et du nord au sud :

- L'Avenue des Baumes ;
- L'Avenue des Alpes.

En périphérie de ces axes routiers, des poches de destination du trafic individuel motorisé sont identifiées. Elles visent à préserver la qualité de vie dans les quartiers d'habitations ainsi que le centre-ville du trafic de transit, sans toutefois péjorer leur accessibilité. Les tronçons routiers au sein des périmètres scolaires, d'intensité piétonne et des secteurs particuliers doivent faire l'objet d'une réflexion portant sur la sécurité des modes doux ainsi que sur leur pluralité d'usages.

Objectif 1

Orienter et distribuer les flux de trafic motorisé sur les niveaux hiérarchiques adaptés.

Principes

- Concrétiser la hiérarchie du réseau routier pour assurer l'écoulement et la maîtrise du trafic sur les réseaux principaux d'agglomération et urbain.
- Réduire les nuisances dues au trafic routier par un abaissement du régime de vitesse.
- Réduire le trafic de transit au sein des poches de destination du trafic individuel motorisé, en poursuivant la mise en place de zones modérées par exemple.
- Maintenir les accès routiers au centre-ville et aux parkings en ouvrage.

Objectif 2

Pacifier et partager l'espace-rue des secteurs particuliers.

Principes

- Etudier l'opportunité de réaliser des aménagements pour le partage de l'espace-rue en zone de rencontre.
- Apaiser le trafic motorisé pour une meilleure cohabitation des modes, améliorer la sécurité des usager·ère·s de la route et limiter les nuisances environnementales.

Objectif 3

Sécuriser les périmètres scolaires et de formation.

Principe

- Etudier des mesures de régulation et d'exploitation du réseau routier autour et vers les écoles et centres de formation.

Objectif 4

Développer la transition vers l'électromobilité.

Principes

- Etudier l'implantation des bornes de recharge électrique pour véhicules sur la voirie.
- Convertir la flotte actuelle de véhicules communaux vers l'électrique.

Objectif 5

Développer l'offre de *carsharing*.

Principe

- Densifier l'offre de véhicules Mobility aux localisations stratégiques.

VILLE DE LA TOUR- DE-PEILZ

Plan Directeur de la Mobilité

Stratégie TIM

Réseau routier

Autoroute A9



Réseau principal d'agglomération

Relier les secteurs urbains de l'agglomération entre eux et avec les secteurs "hors agglomération" n'étant pas accessibles par le réseau autoroutier

Assurer la liaison entre les secteurs urbains de l'agglomération et le réseau autoroutier



Réseau principal urbain

Collecter et distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération

Assurer les liaisons entre les quartiers

Protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit



Risque de trafic motorisé de transit



Poche de destination du trafic motorisé



Potentielle zone à apaiser



Secteur particulier



Périmètre scolaire / de formation



Périmètre d'intensité piétonne



Fond de plan

Bâtiment projeté



Limites communales



Lac et cours d'eau



Réseau TP

Réseau ferroviaire: haltes et lignes



Fond de plan : cartoriviera



3.5 Stratégie stationnement

La gestion du stationnement voitures est un des leviers d'actions les plus forts pour agir sur le report modal et diminuer les nuisances environnementales engendrés par le trafic motorisé.

Si le bon dimensionnement du stationnement voitures sur domaine public est techniquement difficile à estimer¹, certains constats permettent d'entreprendre une restructuration de ce dernier et de restituer ainsi de l'espace public pour d'autres modes et usages. Il existe aujourd'hui déjà plus de places de stationnement voitures sur le domaine privé que de véhicules en circulation appartenant à la population communale, et environ 300 macarons ont été octroyés aux habitants sur les 385 macarons disponibles (22% de surplus de macarons).

Outre son dimensionnement et l'espace public qu'il occupe (plus de 16'000m² à La Tour-de-Peilz), la question des règles d'utilisation des places de stationnement doit être en adéquation avec l'effet recherché. En centre-ville, le stationnement sur domaine public doit être de courte à très courte-durée, pour garantir l'accessibilité des commerces et des services. Pour le stationnement longue durée, il doit être satisfait en ouvrage (Parking des Remparts), facilement accessible.

Par ailleurs, le dimensionnement du stationnement voitures sur domaine privé se base actuellement sur la norme VSS 40 281 qui définit des valeurs spécifiques indicatives pour l'offre en cases de stationnement.

Objectif 1

Réaliser une étude spécifique pour définir le stationnement minimum nécessaire sur le domaine public.

Principes

- Profiter des opportunités de projet sur le domaine public pour étudier la possibilité de suppression de cases de stationnement voitures.
- Centraliser les besoins en stationnement dans les parkings en ouvrage existant.

Objectif 2

Réglementer le stationnement sur domaine public d'après les niveaux de qualité de la desserte en TP et de l'effet recherché.

Principes

- Réglementer l'ensemble du stationnement voitures sur domaine public en surface à de la courte ou très courte durée au centre-ville (périmètre d'intensité piétonne).
- Hors du centre-ville, réglementer l'ensemble du stationnement voitures sur domaine public en surface à 2h00 maximum.

¹ <https://www.local-energy.swiss/fr/programme/mobilitaet/parkierung-in-gemeinden.html#/>

Objectif 3

Réduire le réflexe de la voiture dans les déplacements occasionnels et pendulaires.

Principes

- Communiquer auprès des acteurs via de la documentation ou des événements sur la thématique du stationnement.
- Doper l'élaboration de plans de mobilité d'entreprises et la mutualisation des places de stationnement privé-public.
- Développer un système de livraison d'achats à vélo à domicile.
- Montrer l'exemple à travers un plan de mobilité de l'administration communale.

Objectif 4

Pérenniser la pratique actuelle de calcul selon les conditions locales particulières en matière de création de places de stationnement dans les nouveaux logements ou activités.

Principe

- Inscrire la pratique au règlement communal en matière de police des constructions la pratique au règlement communal en matière de police des constructions.