

## COMMUNICATION MUNICIPALE N° 29/2023

le 1<sup>er</sup> novembre 2023

Publication et mise en œuvre du Plan directeur de la mobilité

10.03.02-2310-Comm29-Plan-directeur-mobilite.docx

Au Conseil communal de  
1814 La Tour-de-Peilz

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

La Municipalité a récemment approuvé son Plan directeur de la mobilité, qui lui servira de fil rouge dans ce domaine. Composé de deux volets, stratégique et opérationnel, ce document établi par un mandataire spécialisé ayant accompagné les services communaux est disponible sur le site internet communal et est annexé à la présente communication.

Démarré en février 2022, le processus d'établissement de ce plan directeur a été réalisé avec une large consultation des milieux concernés, par le biais d'un groupe de travail dont faisaient également partie des membres de votre Conseil. En outre, la population a été consultée par le biais d'un sondage sur le sujet et la mise en place de plusieurs balades participatives à destination de différents publics.

La mise en œuvre des différentes mesures préconisées par le plan directeur se fera selon l'ordre de priorité défini dans le volet opérationnel. Certaines mesures sont d'ores et déjà lancées. Un mandat concernant l'établissement d'un plan de mobilité scolaire pour les différents sites d'accueil des enfants vient par exemple d'être adjugé. Les mesures nécessitant un financement pourront l'être par voie budgétaire ou par voie de préavis à votre Conseil. Une ligne au plan des investissements est prévue à cet effet. Par ailleurs, la mise en œuvre du plan directeur a été coordonnée avec les études en cours au sujet du projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération ; les grands projets de requalification de l'espace public pourraient ainsi bénéficier d'importants co-financements fédéraux.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

La syndique :

Le secrétaire :

Sandra Pasquier

Pierre-A. Dupertuis

Adopté par la Municipalité : le 9 octobre 2023

Annexes : Plan Directeur de la Mobilité, volets stratégique et opérationnel (*uniquement en format numérique*)



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

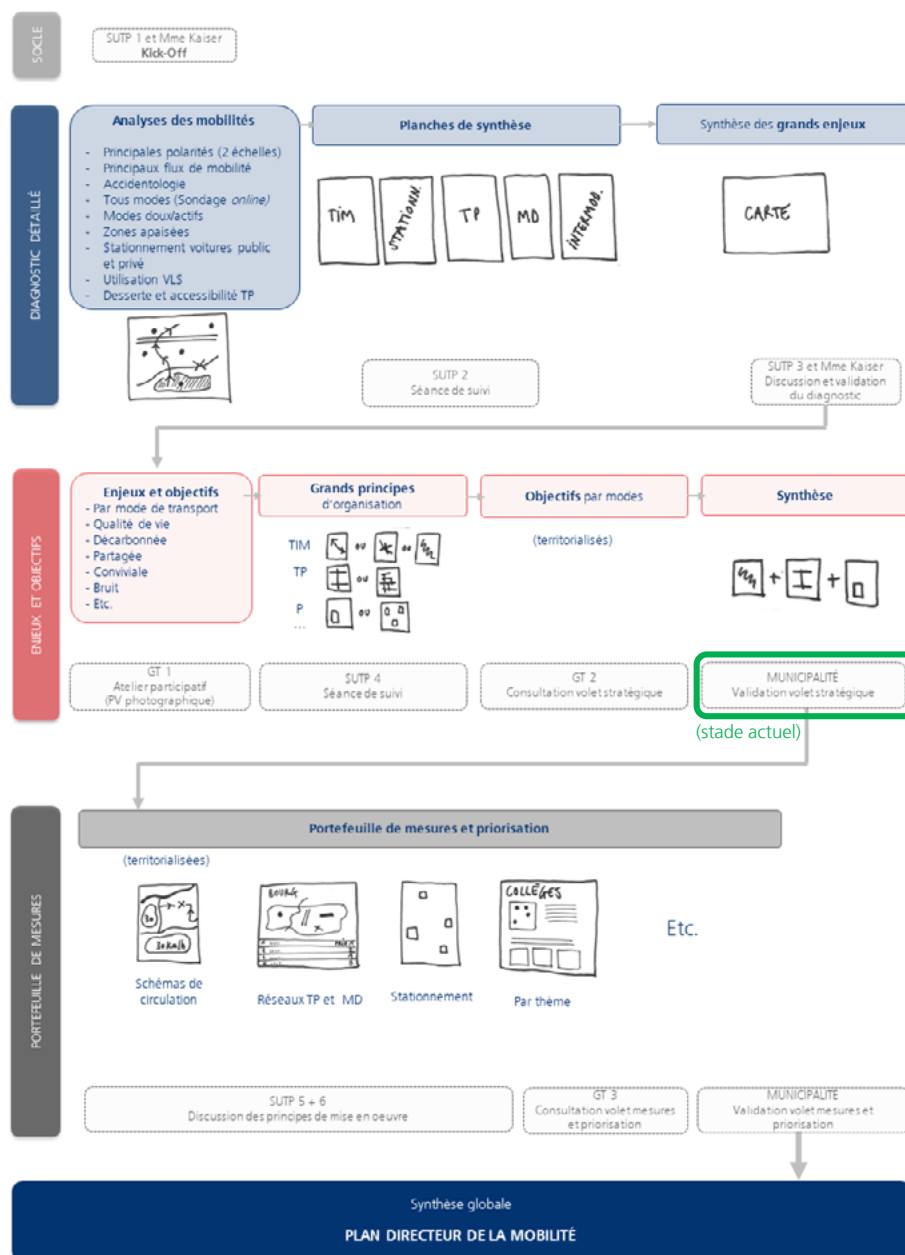
<b>1</b>	<b>Objet</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Calendrier de projet</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Volet stratégique</b>	<b>5</b>
3.1	Thématiques transversales	5
3.2	Stratégie de mobilité douce	7
3.3	Stratégie des transports publics	12
3.4	Stratégie du transport individuel motorisé	14
3.5	Stratégie stationnement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

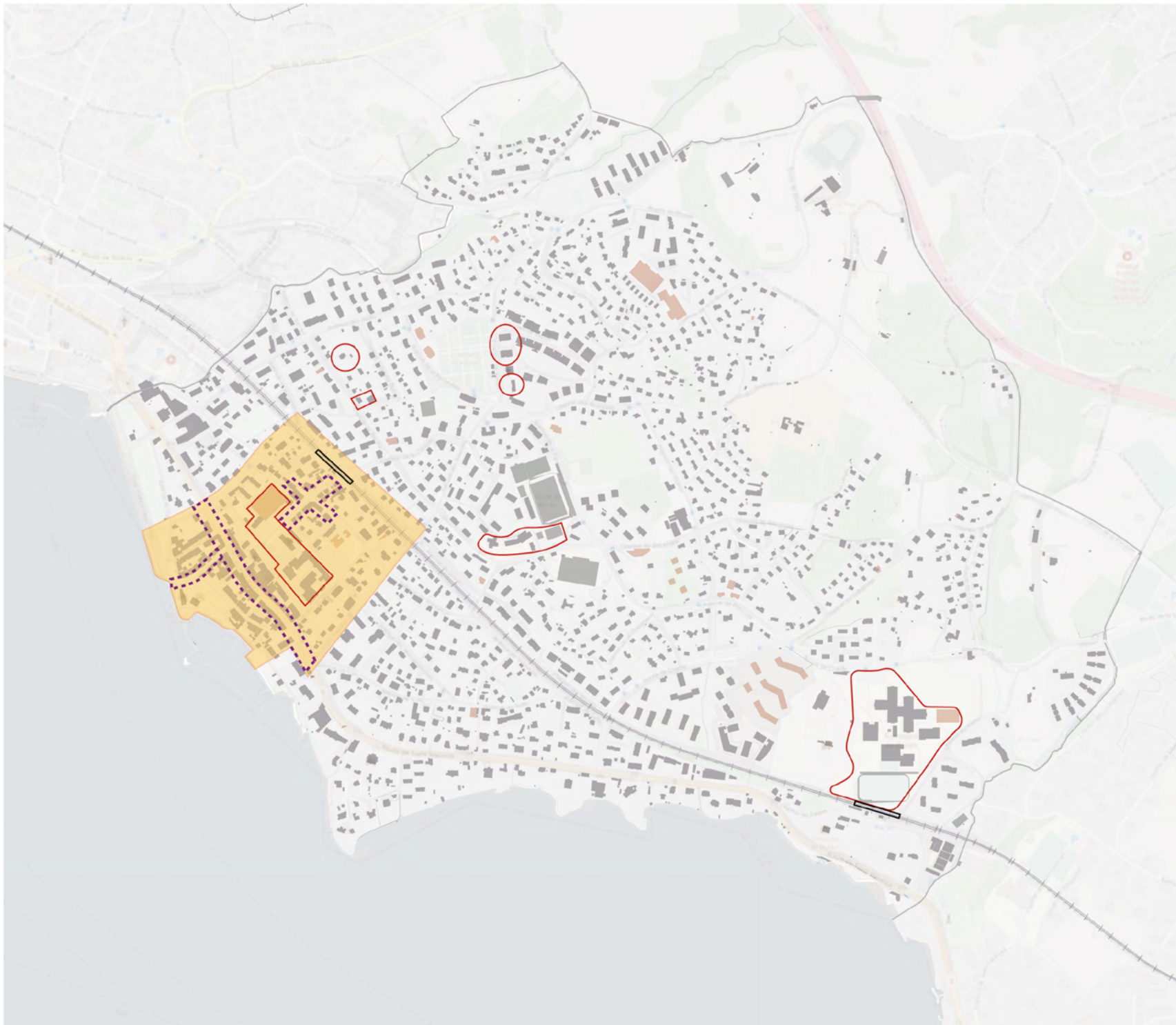
- Présentant à la fois des enjeux urbains et des enjeux de mobilité singuliers, ces secteurs nécessitent des réflexions et études approfondies. Les interventions sises au sein de ces secteurs nécessitent une attention toute particulière à l'intégration et à la cohabitation des modes de déplacements,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

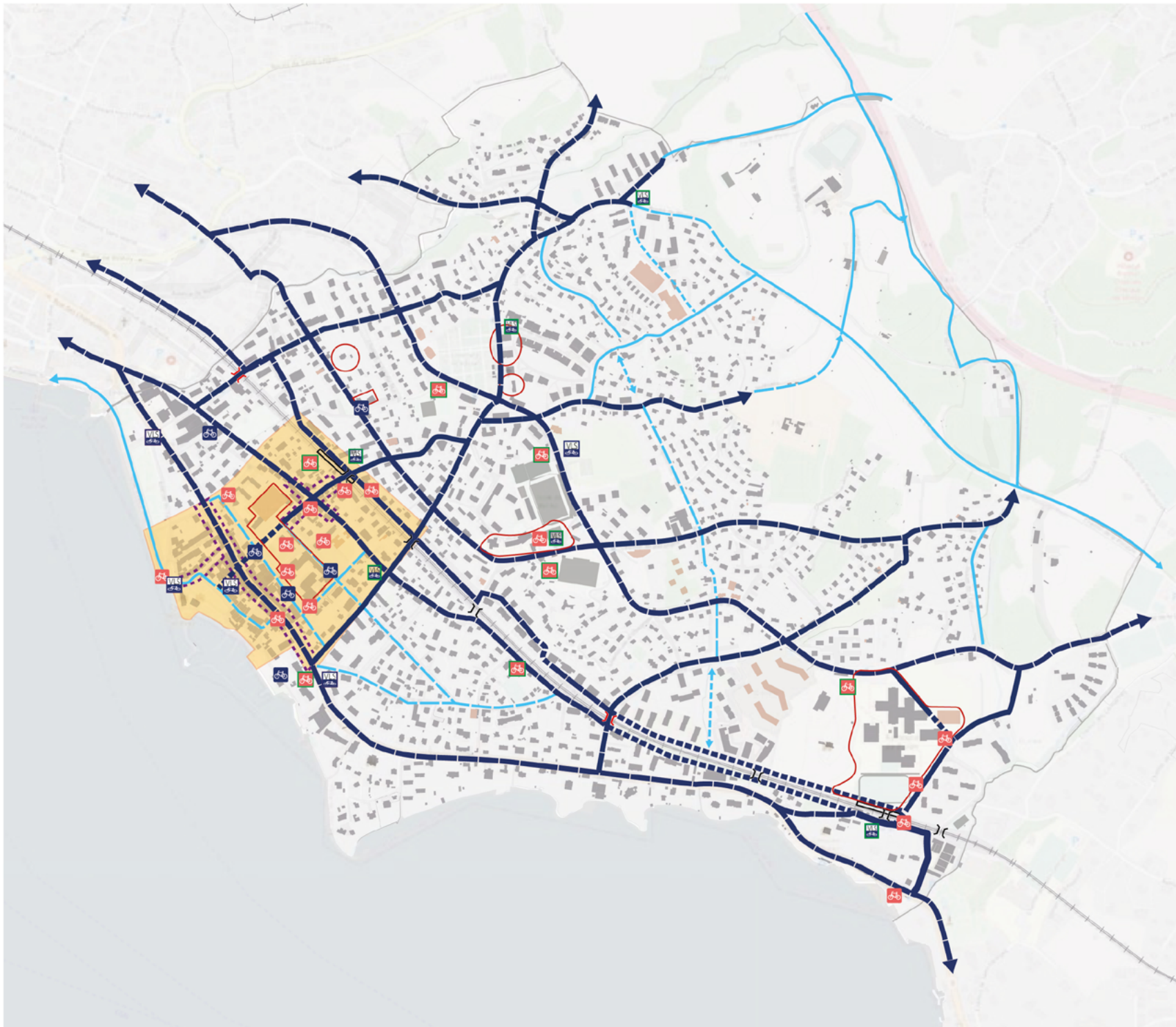
- Intégrer les besoins spécifiques de la population, particulièrement au sein du périmètre d'intensité piétonne, en évitant les décrochements verticaux, installant des bancs et favorisant des revêtements lisibles aux PMR

### 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	—	- - -

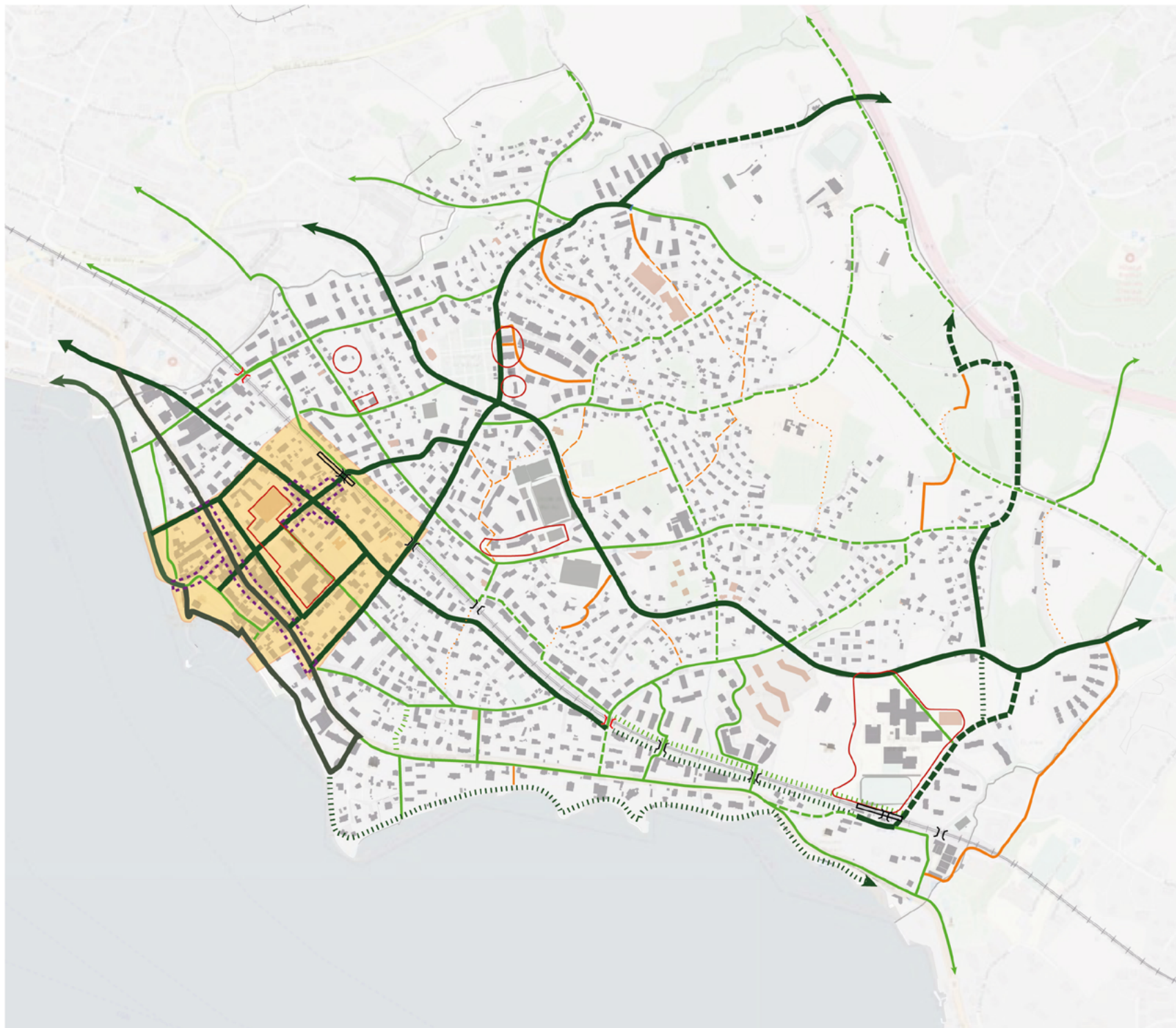
Stationnement vélo			
Station VLS (velospot)			
Secteur particulier			
Périmètre scolaire / de formation			
Périmètre d'intensité piétonne			

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

**Fond de plan : cartoriviera**

0 50 100 200 300





## 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	—
<b>Réseau TP</b>	
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**

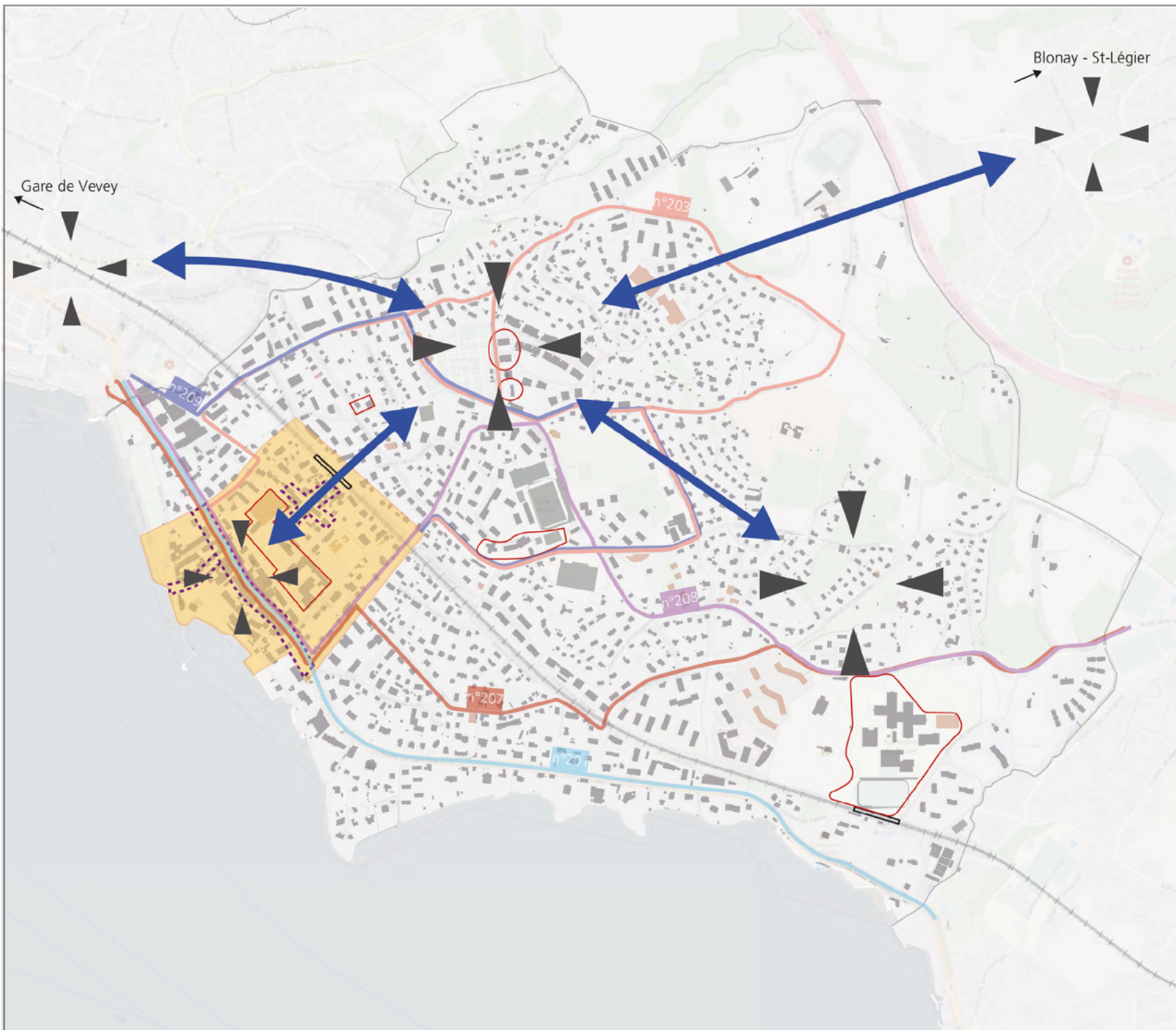
- En collaboration avec les partenaires concernés, élargir l'amplitude-horaire afin d'améliorer l'offre nocturne le vendredi, le samedi et le dimanche dès 23h00.
- Améliorer la progression des bus avec des infrastructures routières adaptées.
- En collaboration avec les partenaires concernés, étoffer 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 estimer<sup>1</sup>, 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 16'000m<sup>2</sup> 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.

<sup>1</sup> <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.

**Ville de La Tour-de-Peilz**

# **Plan Directeur de la Mobilité**

## Portefeuille de mesures



1. Objet
2. Calendrier de projet
3. Mesures sur la mobilité cyclable et piétonne
4. Mesures sur les transports publics
5. Mesures sur le réseau routier
6. Mesures sur le stationnement voitures
7. Mesures de gestion et promotion de la mobilité durable

Version du 19 septembre 2023

*Approuvé le 26 juin 2023 par la Municipalité de La Tour-de-Peilz*

## Impressum

**Mandant**



**Direction de projet**

Mathilde Geiges, Ingénieure civile EPFL  
Damian Seoane Gomez, Géographe-urbaniste, M.Sc. en Urbanisme durable et aménagement des territoires (UNIL)

**Collaboration au projet**

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

**Photo de titre**

r-eal.ch

## Table des matières

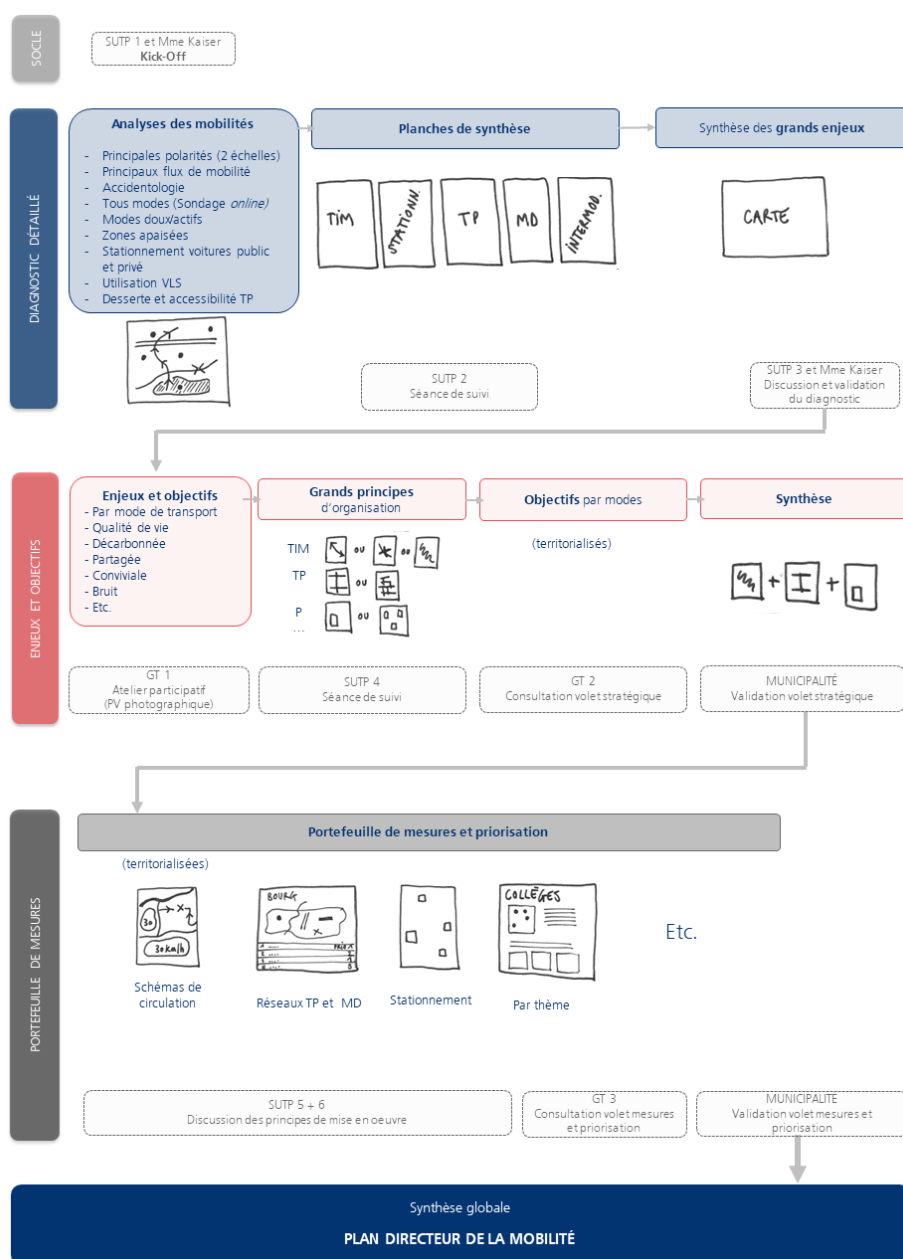
<b>1</b>	<b>Objet</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Calendrier de projet</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Mesures sur la mobilité cyclable et piétonne</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Mesures sur les transports publics</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Mesures sur le réseau routier</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Mesures sur le stationnement voitures</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Mesure de gestion et promotion de la mobilité durable</b>	<b>33</b>

# 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<sup>er</sup> 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. Ces objectifs ont été validés par la Municipalité de La Tour-de-Peilz en janvier 2023.

En dernier lieu, le volet opérationnel a pour but de détailler les mesures issues du volet stratégique. Dans ce cadre, les 24 fiches de mesures intègrent les différents éléments à tenir compte pour poursuivre la concrétisation des mesures à court, moyen et long terme.

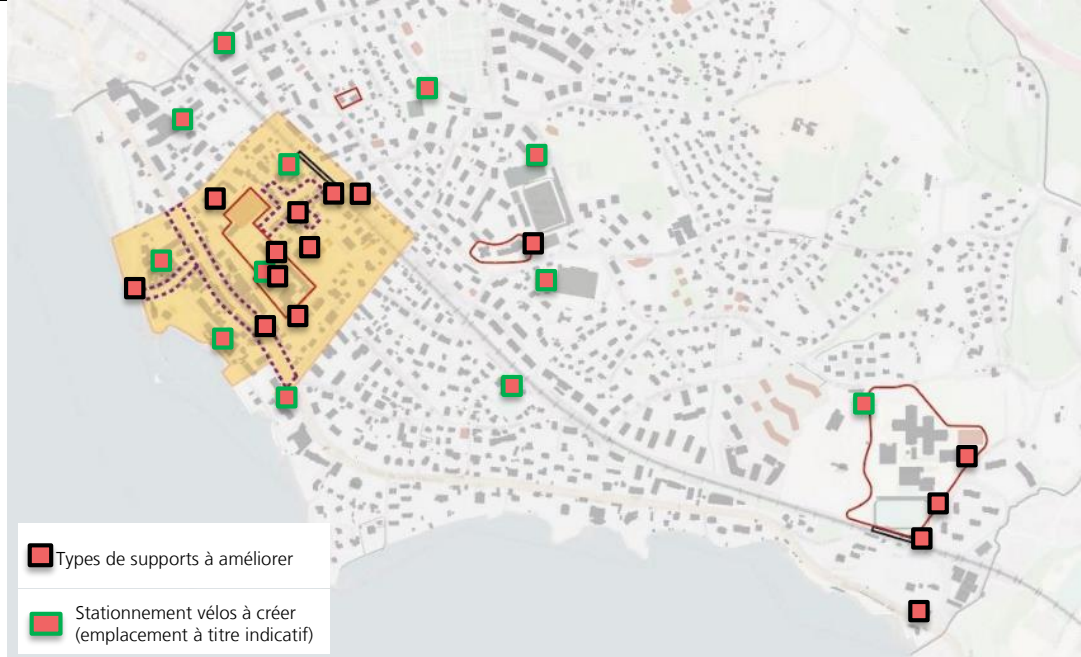
En termes de priorisation, la répartition est de :

- **12 mesures**, classées selon un degré de priorité **A (2023-2025)**
- **7 mesures**, classées selon un degré de priorité **B (2026-2029)**
- **5 mesures**, classées selon un degré de priorité **C (2030-2033)**

Les critères déterminants et objectifs choisis pour établir les degrés de priorité sont l'efficacité, la visibilité, l'horizon de réalisation et l'ordre de grandeur en termes financiers.



### 3 Mesures sur la mobilité cyclable et piétonne

<p><b>Mesure 1</b></p> <p>Développer et améliorer l'offre en places de stationnement vélos à des emplacements centraux</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>A</b></p>
<p><b>Mesure infrastructurelle de mobilité cyclable</b></p>	
 <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Types de supports à améliorer  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Stationnement vélos à créer (emplacement à titre indicatif)         </p>	
<p><b>Objectif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire communal avec une offre de stationnement dense et de qualité</li> <li>- Permettre un haut niveau de qualité pour le stationnement des cycles</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Le mode de transport avec le vélo est « porte-à-porte », c'est-à-dire que le cycliste cherche à stationner au plus proche de sa destination. Afin de compléter l'offre en stationnement existante, il est nécessaire de densifier le nombre d'emplacement centraux où il est possible de stationner le vélo.</p> <p>De nombreux supports à vélos ne répondent pas aux standards de qualité optimaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adapter l'infrastructure du stationnement vélos si nécessaire (mise à niveau du type de support, couverture, redimensionnement de l'offre)</li> <li>- Prévoir une offre de places de stationnement pour les vélos spéciaux à la gare et où le besoin est avéré</li> <li>- Vérifier le dimensionnement de l'offre en places de stationnement vélos aux haltes et arrêts TP</li> </ul>	
<p>Zones concernées</p>	<p>- Gare CFF de La Tour-de-Peilz, face Sud</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parking voitures du gymnase de Burier (domanialité : cantonale)</li> <li>- Pôles sportifs</li> <li>- Secteur <i>En la Poteylaz</i></li> <li>- Av. de Traménaz</li> <li>- Secteur <i>En la Perrausaz</i></li> <li>- Clos d'Aubonne</li> <li>- L'Escale</li> <li>- Bourg</li> <li>- Place des Anciens-Fossés</li> <li>- Secteur de Burier</li> <li>- Avenue des Alpes (secteur Denner)</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b> Responsables de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz Etat de Vaud
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir le besoin en places de stationnement vélos par emplacement
Coordination :	Etat de Vaud / propriétaires privés
Financement et sources:	Source de financement communal et cantonal (parking du gymnase de Burier) Coûts* par place vélo à l'air libre : CHF 300 – 500.- Coûts* par place vélo couvert : CHF 1'000 – 2'000.- <i>*Source : Stationnement des vélos, OFROU, 2008</i>
Mesures liées :	-

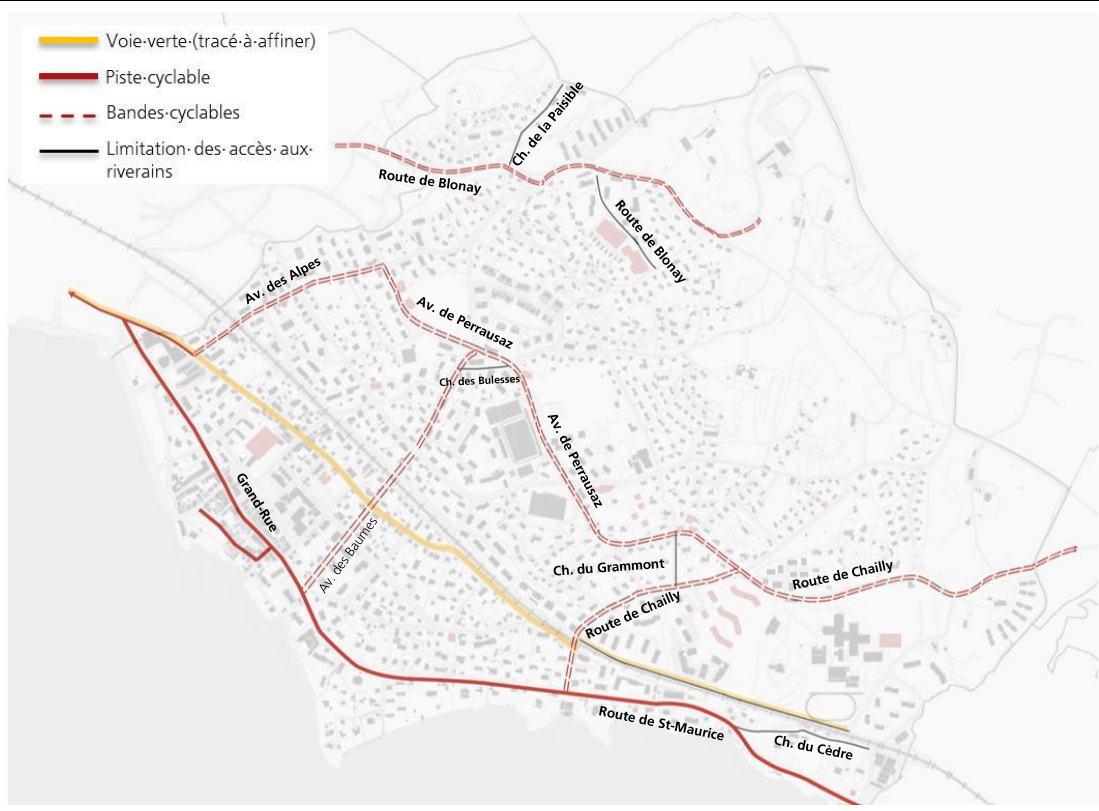
**Mesure 2**

Renforcer la cyclo-conformité des axes routiers

**Niveau de priorité**

**B**

**Mesure infrastructurelle de mobilité cyclable**



**Objectifs**

- Sécuriser les cyclistes sur des axes routiers majeurs
- Encourager la pratique du vélo au quotidien et pour les loisirs

**Opportunité**

La création et le renforcement des standards d'aménagements cyclables rendent possible la pratique du vélo par tous les publics-cibles.

Recommandation 1 : Séparation des cycles sur le tronçon de la RC 780, si techniquement possible (lors de l'étude faisabilité et/ou d'avant-projet)

Recommandation 1bis : Apaisement des vitesses à 30km/h en localité


Recommandation 2 : Aménagement de bandes cyclables de 1.80m. des deux côtés de la chaussée, si les gabarits sont suffisants.


Recommandation 3 : Intégrer les besoins de protection des cycles aux aménagements en cours de planification.

Recommandation 4 : Etudier la faisabilité d'ouvrir des contre-sens cyclables sur les tronçons où cela est techniquement possible.

Sur le reste des tronçons, le régime à 30km/h satisfait les conditions de sécurité des cycles.

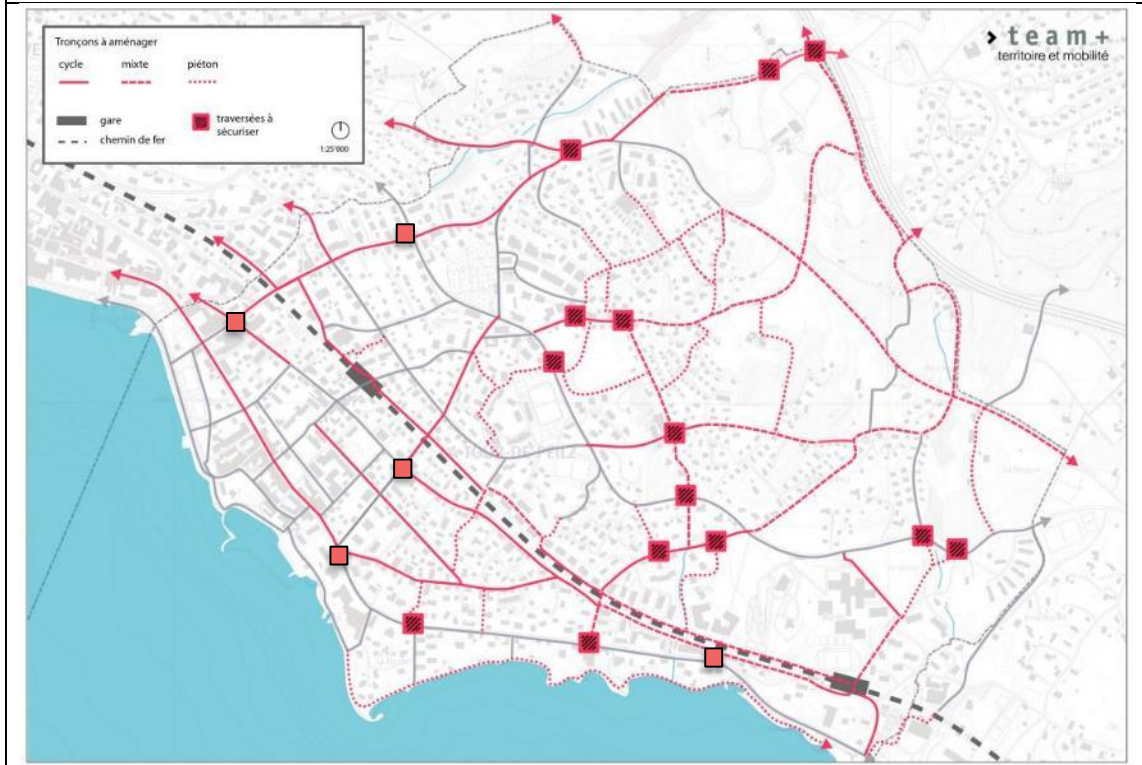
Zones concernées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grand-Rue/St-Maurice/D'Entre-Deux-Villes</li> <li>- Av. des Baumes</li> <li>- Route de Blonay</li> <li>- Av. des Alpes</li> <li>- Av. de la Perrausaz</li> <li>- Av. de Pérouge</li> <li>- Route de Chailly</li> <li>- Ch. de la Paisible</li> <li>- Ch. du Cèdre</li> <li>- Rue du Bourg-Dessous</li> </ul>
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsables de la mise en œuvre :</p>	<p>Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p> <p>Agglo Rivelac</p>
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir des études préliminaires pour les aménagements des tronçons
Coordination :	Services cantonaux de l'Etat de Vaud (DGMR)
Financement et sources:	<p>Source de financement communal sur le réseau routier communal (&gt; CHF 50'000.-)</p> <p>Source de financement cantonal sur le réseau routier cantonal (&gt; CHF 50'000.-)</p>
Mesures liées :	-

<p><b>Mesure 3</b>                  Diagnostiquer et analyser les besoins d'offre de bancs publics</p>		<p><b>Niveau de priorité</b>   <b>B</b></p>
<p><b>Mesure infrastructurelle de mobilité piétonne</b></p>		
 <p style="text-align: right; font-size: small;">©Bankkultur</p>		
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforter et rendre attrayant les itinéraires pédestres</li> <li>- Améliorer la qualité de séjour dans l'espace public</li> </ul>		
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Favoriser et conforter la mobilité piétonne des seniors en aménageant un réseau de bancs suffisamment dense et attrayant.</p>		
Zone concernée	Territoire communal	
<p><b>Mise en œuvre</b></p>		
Responsable de la mise en œuvre	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz	
Première étape pour les travaux de planification :	Établir un diagnostic de l'offre de bancs public sur le territoire communal	
Coordination :	-	
Financement et sources:	Source de financement communal (< CHF 50'000.-)	
Mesures liées :	-	

<b>Mesure 4</b> Sécurisation des abords des sites d'accueils des enfants	<b>Niveau de priorité</b> <b>A</b>
<b>Mesure infrastructurelle de mobilité piétonne</b>	
 <p>© Bureau ATE-ROMAND</p>	
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforter et sécuriser les itinéraires à pied des écoliers-ères</li> <li>- Encourager la pratique de la marche auprès des enfants et jeunes</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> <p>Garantir la sécurité des itinéraires vers les établissements scolaires permet aux enfants et jeunes de pouvoir s'y rendre sans l'appui des parents. De plus, l'élaboration d'un Plan de mobilité scolaire permet également de répondre à des enjeux de qualité de vie de santé et d'environnement. Cette mesure a fortement été sollicité lors du sondage en ligne (cf. diagnostic).</p>	
Zones concernées	Garderie et UAPEs de Vassin Garderie Croq'lune Garderie Vilarose Collège et école enfantine de Bel-Air Ecole Cadet-Rousselle et garderie Yakari Collège de Courbet Collège des Mousquetaires Collège des Marroniers UAPE Terreaux / UAPE Grand-Rue
<b>Mise en œuvre</b>	
Responsable de la mise en œuvre	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir un diagnostic de la situation et des besoins pour chaque site d'accueil des enfants <i>NB : un besoin peut être un plan de mobilité scolaire</i>
Coordination :	Etat de Vaud (Ecoles de La Tour-de-Peilz), FSAT (Structures d'accueil pré et para-scolaires)
Financement et sources:	Source de financement communal (< CHF 50'000.-)

<b>Mesure 5</b>	<b>Niveau de priorité</b>
Sécurisation de cheminements, traversées et carrefours pour les modes doux	A

**Mesure infrastructurelle de mobilité douce**



**Objectifs**

- Conforter et sécuriser les itinéraires à pied et à vélo des écoliers-ères
- Encourager la pratique de la marche et du vélos pour tous

**Opportunité**


Une traversée insécurisée constitue un frein pour la pratique de la marche et du vélo au quotidien. Afin d’offrir le plus de sécurité, notamment aux publics les plus vulnérables, certaines traversées sont à assainir en priorité.

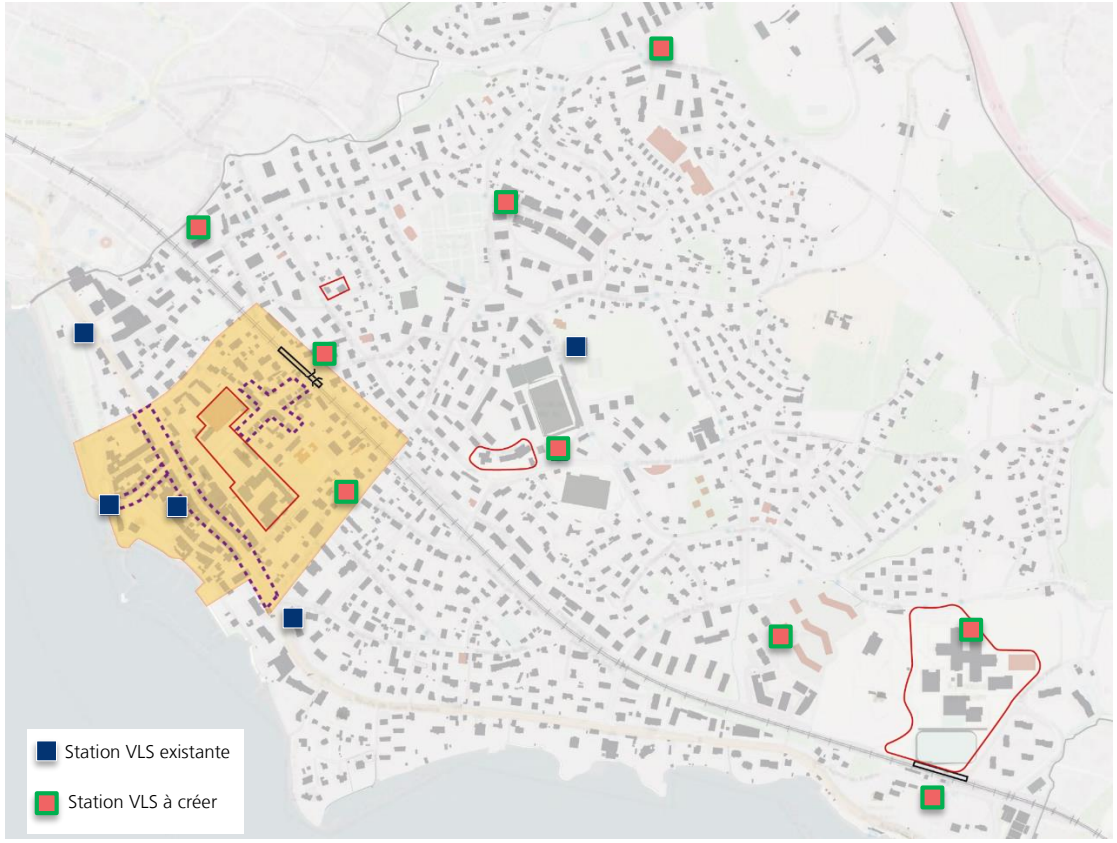
Les carrefours et les giratoires sont des points durs dans la circulation et la sécurité des cyclistes et piétons. L’attractivité des itinéraires à vélo et piétons passe par la sécurisation des carrefours ma-jeurs de La Tour-de-Peilz.

Zones concernées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carrefour : Route de St-Maurice / Ch. de la Becque</li> <li>- Carrefour : Route de St-Maurice / Route de Chailly</li> <li>- Carrefours : Routes de Chailly / Routes de Chailly</li> <li>- Carrefour : Ch. du Grammont / Av. de Pérouge</li> <li>- Carrefour : Ch. des Vignes / Ch. de Béranges</li> <li>- Carrefour : Ch. des Vignes / Ch. des Bulessees</li> <li>- Carrefour : Av. des Beaumes / Av. de Bel-Air</li> <li>- Carrefour : Route de Blonay / Ch. de l’Auverney</li> </ul>
------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Giratoire : Route de Blonay / Ch. des Boulingrins</li> <li>- Carrefour : Ch. des Murs-Blancs / Route de Blonay</li> <li>- Carrefour Alpes/Oyonne/Clos-d'Aubonne</li> <li>- Carrefour St-Maurice/Baumes/Sully</li> <li>- Carrefour St-Maurice/Cèdre</li> <li>- Carrefour Vignes/Pérrouge</li> <li>- Giratoire Baumes/Traménaz</li> <li>- Giratoire Baumes/Perrausaz</li> <li>- Giratoire Arcangier/Murs-Blancs</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
Responsable de la mise en œuvre	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir des études d'avant-projet pour la sécurisation des carrefours et giratoires
Coordination :	Services cantonaux de l'Etat de Vaud (DGMR)
Financement et sources:	<p>Source de financement communal sur le réseau routier communal</p> <p>Source de financement cantonal sur le réseau routier cantonal</p>
Mesures liées :	Mesure 4 - Sécurisation des abords des sites d'accueils des enfants



<p><b>Mesure 6</b></p> <p>Financement des livraisons à vélo à domicile en faveur des boéland e s</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>B</b></p>
<p><b>Mesure de gestion de la mobilité douce</b></p>	
<div style="text-align: center;">  <p>©Dring Dring Riviera</p> </div>	
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire le réflexe de la voiture dans les déplacements liés aux achats</li> <li>- Diminuer les émissions de GES sur le territoire communal</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>En Suisse, environ trois quarts des trajets pour faire des achats sont inférieurs à 5 kilomètres et 40 % de ces trajets sont effectués en voiture. Il existe un potentiel important d’effectuer les achats sans voiture afin de diminuer les émissions de GES.</p> <p>Le service de livraison à vélo à domicile nommé Dring Dring Riviera est déjà disponible au sein de La Tour-de-Peilz, en tant que lieu de livraison et partenaire du réseau. Le financement gratuit des livraisons à vélo pour les habitants de La Tour-de-Peilz permettrait de diminuer les émissions de GES et de contribuer à des achats plus durables.</p>	
<p>Zone concernée</p>	<p>Territoire communal</p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsable de la mise en œuvre</p>	<p>Service de l’Administration générale</p> <p>Service de l’Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz (rôle de coordination)</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>	<p>Etudier la faisabilité de financement de la gratuité des livraisons à domicile pour les habitants de la ville de La Tour-de-Peilz et le montant possible à allouer</p>
<p>Coordination :</p>	<p>vélocité riviera Sàrl</p>
<p>Financement et sources:</p>	<p>Source de financement communal (Degré de financement variable selon les besoins et les ambitions de la Ville de La Tour-de-Peilz)</p>
<p>Mesures liées :</p>	<p>-</p>

<b>Mesure 7</b> Réseau de minimum 10 stations de vélos (électriques) en libre-service	<b>Niveau de priorité</b> <b>A</b>
<b>Mesure de gestion de mobilité douce</b>	
 <p>■ Station VLS existante ■ Station VLS à créer</p>	
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Réduire le réflexe de la voiture dans les déplacements</li><li>- Diminuer les émissions de GES sur le territoire communal</li></ul>	
<b>Opportunité</b> <p>Les vélos (électriques) en libre-service sont un moyen de transport flexible (24h./24h. et 7j. sur 7j.) et durable. Il joue un rôle important dans le dernier kilomètre. Son déploiement est déjà établi à certains emplacements centraux à La Tour-de-Peilz.</p> <p>Ce service de mobilité s'inscrit dans la stratégie de mobilité douce de La Tour-de-Peilz et permet d'étoffer une offre de mobilité multimodale, durable et inclusive.</p>	

Zones concernées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gare CFF de La Tour-de-Peilz, face Nord</li> <li>- Secteur <i>En Traménaz / Es Baumes</i></li> <li>- Secteur <i>Entre deux Crêts</i></li> <li>- Secteur <i>En Bécheresse</i></li> <li>- Secteur <i>L'Auverney</i></li> <li>- Gare CFF de Burier, face Sud</li> <li>- Quartier En Sully</li> <li>- Secteur Burier Nord</li> <li>- Secteur Denner</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
Responsable de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Planification du déploiement de nouvelles stations VLS avec le partenaire de prestations concerné et AggloRiviera Définir un contrat de concession
Coordination :	AggloRiviera et Publibike
Financement et sources:	Source de financement communal / (Degré de financement variable selon les clés de répartition financière)
Mesures liées :	-

## 4 Mesures sur les transports publics


<p><b>Mesure 8</b></p> <p>Mettre en conformité l'ensemble des arrêts de bus et ses accès</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>A</b></p>
<p><b>Mesure infrastructurelle de transports publics</b></p>	
	
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser l'intermodalité entre les transports publics et la mobilité douce</li> <li>- Être en conformité avec l'article 22 de la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Au stade d'avant-projet des futures requalifications routières et lors de la prochaines refonte du réseau de lignes de bus, une prise en compte de l'article 22 LHand doit être effectuée.</p>	
<p>Zones concernées</p>	<p>Arrêts et haltes des bus VMCV</p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsables de la mise en œuvre :</p>	<p>Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p> <p>VMCV</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>	<p>Etablir des plans d'exécution pour la mise en conformité des haltes et arrêts</p>
<p>Coordination :</p>	<p>VMCV</p>
<p>Financement et sources:</p>	<p>Source de financement communal</p>
<p>Mesures liées :</p>	<p>-</p>

<b>Mesure 9</b>		<b>Niveau de priorité</b>
Desservir la gare CFF de La Tour-de-Peilz et de Burier au ¼ d'heure aux heures de pointe		C
<b>Mesure de gestion de transports publics</b>		
-		
<b>Objectif</b>		
- Améliorer le niveau de qualité de desserte en train sur le territoire communal		
<b>Opportunité</b>		
Afin d'encourager le report modal, l'amélioration de la cadence des trains pour tous les publics-cibles (pendulaires, jeunes, aînés, etc.) favorise l'usage des transports publics.		
Zones concernées	Gare CFF de La Tour-de-Peilz et Burier	
<b>Mise en œuvre</b>		
Responsables de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz CFF Services cantonaux de l'Etat de Vaud (DGMR)	
Première étape pour les travaux de planification :	Inscrire au projet d'agglomération PA5 la mesure	
Coordination :	CFF Agglo Rivelac Services cantonaux de l'Etat de Vaud (DGMR)	
Financement et sources:	Financement fédéral, cantonal et éventuellement communal (participation au financement des transports publics régionaux)	
Mesures liées :	-	

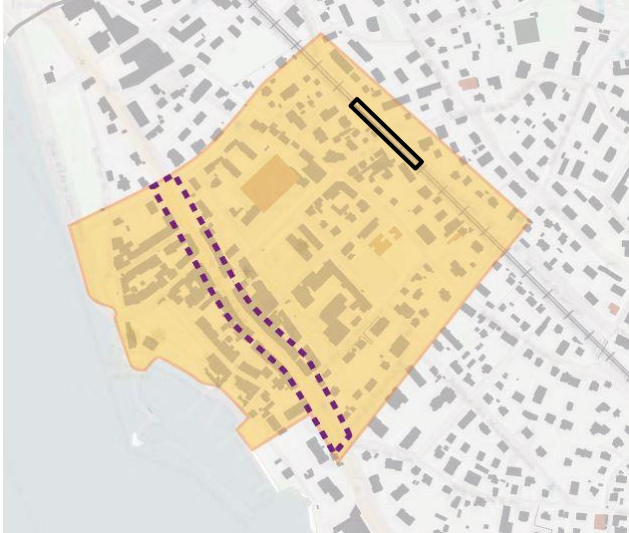
<p><b>Mesure 10</b></p> <p>Restructurer l'architecture des lignes de bus VMCV sur le territoire communal</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>B</b></p>
<p><b>Mesure de gestion de transports publics</b></p>	
<p><b>Objectif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la qualité de la desserte des bus VMCV sur le territoire communal</li> <li>- Améliorer la connectivité entre les liaisons de bus et CFF grandes lignes (gare de Vevey)</li> <li>- Etudier l'opportunité et faisabilité de desservir la gare de La Tour-de-Peilz avec une nouvelle ligne de bus</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Avec une desserte en bus renforcée sur le territoire (inter-)communal, l'usage des transports publics devient plus attractif pour les différents publics-cibles (pendulaires, jeunes, âgés, etc.).</p>	
<p>Zone concernée</p> <p>Territoire communal</p>	
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsables de la mise en œuvre :</p>	<p>Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p> <p>VMCV</p> <p>Agglo Rivelac</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>	<p>Etude VMCV intercommunale en cours, coordonnée avec le projet d'agglomération de 5ème génération</p>


Coordination :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz VMCV Agglo Rivelac
Financement et sources:	Sources de financement : communal et VMCV
Mesures liées :	Mesure 8

## 5 Mesures sur le réseau routier

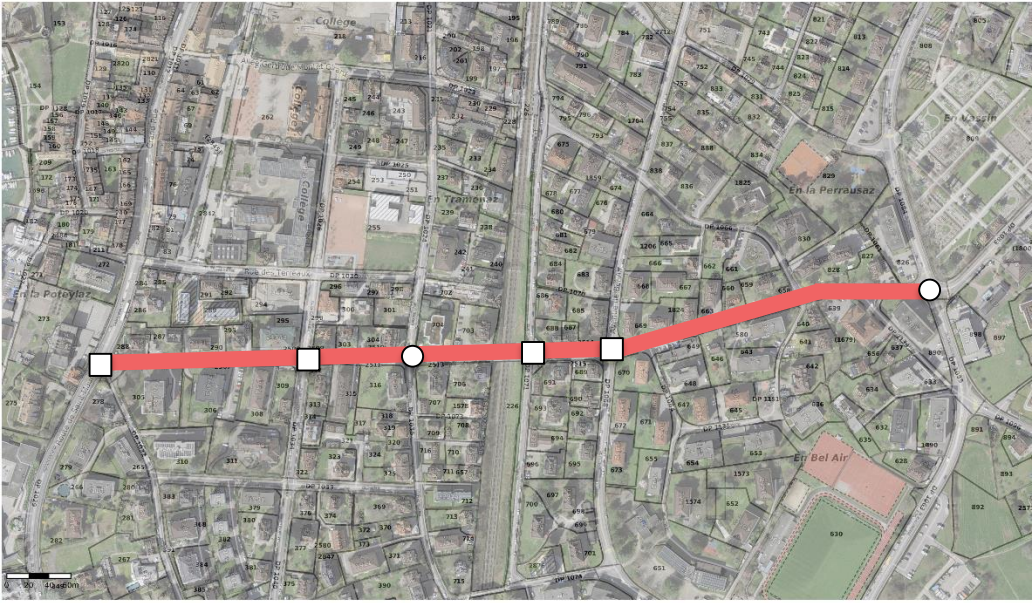
<b>Mesure 11</b> Requalification routière du secteur sud de la gare (Av. de la gare, Av. du Clos-d'Aubonne et Traménaz)	<b>Niveau de priorité</b> <b>A</b>
<b>Mesure infrastructurelle</b>	
	
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pacifier et rééquilibrer l'espace dévolu aux différents modes de déplacement</li> <li>- Améliorer la qualité de l'espace public</li> <li>- Privilégier la pratique des mobilités douce dans le centre-ville</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> Le secteur sud de la gare CFF de La Tour-de-Peilz présente un espace encore fortement dévolu à l'automobile. La population estime important a plus de 50% d'aménager une zone de rencontre au sud de la gare afin d'améliorer la qualité de l'espace public et les mobilités douces.	
Zones concernées	Avenue de la Gare, Avenue du Clos-d'Aubonne et Avenue de Traménaz
<b>Mise en œuvre</b> Responsables de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir un concept de requalification de l'espace public dans le secteur sud de la gare CFF
Coordination :	Services communaux
Financement et sources:	Source de financement communal (estimations) : Av. de la Gare : CHF 1'500'000.- / Av. du Clos-d'Aubonne : CHF 1'000'000.- / Av. de Traménaz 1-29 : CHF 1'000'000.-
Mesures liées :	-



<p><b>Mesure 12</b></p> <p>Requalification de la Grand-Rue</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p>C</p>
<p><b>Mesure infrastructurelle</b></p>	
	
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pacifier et rééquilibrer l'espace dévolus aux différents modes de déplacement</li> <li>- Améliorer la qualité de l'espace public</li> <li>- Privilégier la pratique des mobilités douce dans le centre-ville</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Le périmètre de la Grand-Rue concentre de nombreuses activités commerciales, de loisirs et récréatives. Du point de vue de la mobilité, le régime de vitesse actuel est de 50km/h et compte un trafic journalier moyen de 12'000 véh./jour. Une requalification de la Grand-Rue permettrait d'apaiser le trafic journalier et d'améliorer la qualité de l'espace public.</p>	
<p>Zone concernée</p>	<p>Grand-Rue</p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p>	
<p>Responsables de la mise en œuvre :</p>	<p>Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>	<p>Etablir un concept de requalification de l'espace public routier</p>
<p>Coordination :</p>	<p>Services communaux / Canton de Vaud / Agglo Rivelac</p>
<p>Financement et sources:</p>	<p>Source de financement communal, cantonal, agglomération (env. CHF 1'300'000.-)</p>
<p>Mesures liées :</p>	<p>-</p>

<p><b>Mesure 13</b></p> <p>Harmoniser les régimes de vitesse à 30km/h</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>A</b></p>
<p><b>Mesure infrastructurelle</b></p>	
 <p>Zone 30 existante</p> <p>Zone 30 ou 30km/h projeté</p>	
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire les nuisances du trafic motorisé sur une majorité des axes routiers de desserte locale</li> <li>- Orienter les flux motorisés sur les niveaux hiérarchiques du réseau routier appropriés</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Afin d'apaiser le trafic motorisé dans les quartiers et aux abords des établissements scolaires, le régime de vitesse à 30km/h améliore la sécurité et les nuisances environnementales.</p>	
<p>Zones concernées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteur de Béranges / Gregnolet</li> <li>- Secteur des Bulesse / Vignes / Croton</li> <li>- Secteur de Vassin</li> <li>- Secteur de Burier</li> <li>- Secteur sud des voies CFF (Av. des Mousquetaires, Av. de Traménaz, Av. de Sully, Av. de la Paix)</li> </ul>

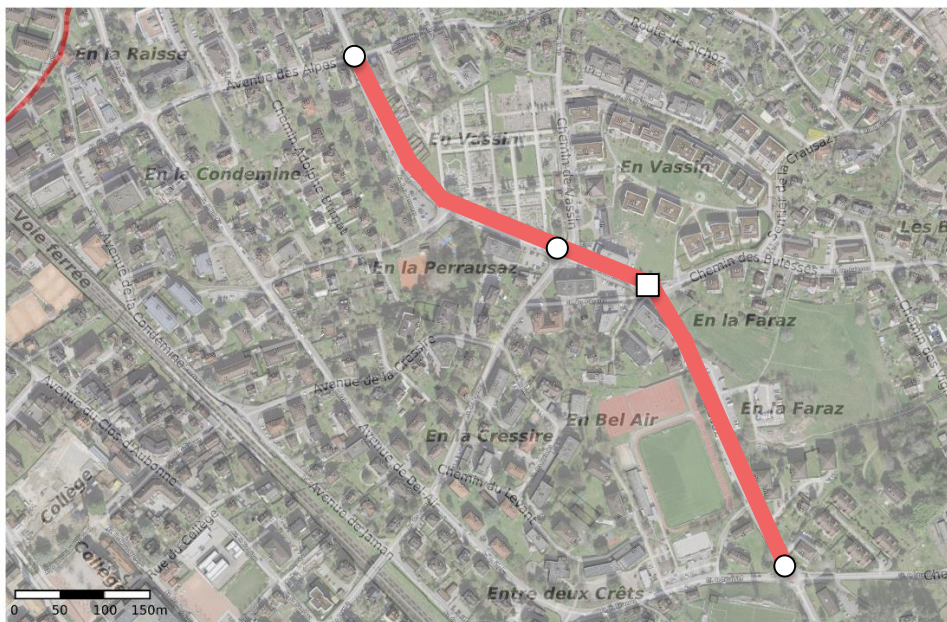
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteur Blvd. d’Arcangier et av. de Bel-Air Ouest (à coordonner avec la Ville de Vevey)</li> <li>- Secteur de la Chaumény, d’Entre-deux-Crêts, de Généraz</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
Responsable de la mise en œuvre :	Service de l’Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Mettre en place un plan de mise en œuvre des zones 30 ou axes à 30km/h
Coordination :	-
Financement et sources:	Source de financement communal (> CHF 50'000.-)
Mesures liées :	-

<p><b>Mesure 14</b></p> <p>Requalification de l’Avenue des Baumes</p>		<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p>C</p>
<p><b>Mesure infrastructurelle</b></p>		
		
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pacifier et rééquilibrer l’espace dévolu aux différents modes de déplacement</li> <li>- Améliorer la qualité de l’espace public</li> </ul>		
<p><b>Opportunité</b></p> <p>L’avenue des Baumes assure une connectivité entre le nord et le sud de la commune. Il constitue l’un des axes des plus fréquentés en termes de charges de trafic motorisés (données ASR 2015). La requalification permettra d’améliorer la sécurité des modes doux et de fluidifier le trafic.</p>		
<p>Zone concernée</p>		<p>Avenue des Baumes</p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsables de la mise en œuvre :</p>		<p>Service de l’Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>		<p>Etablir un concept de requalification de l’espace public routier</p>
<p>Coordination :</p>		<p>Services communaux / Canton de Vaud / Agglo Rivelac / CFF</p>
<p>Financement et sources:</p>		<p>Sources de financement communal et agglomération (env. CHF 1'700'000.-)</p>
<p>Mesures liées :</p>		<p>-</p>

<p><b>Mesure 15</b></p> <p>Requalification de l'Avenue des Alpes</p>		<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p>C</p>
<p><b>Mesure infrastructurelle</b></p>		
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pacifier et rééquilibrer l'espace dévolu aux différents modes de déplacement</li> <li>- Améliorer la qualité de l'espace public</li> </ul>		
<p><b>Opportunité</b></p> <p>L'avenue des Alpes assure une connectivité entre le nord et le sud de la commune et de l'agglomération Rivelac et constitue l'un des axes des plus fréquentés en termes de charges de trafic motorisés (données ASR 2015). L'avenue des Alpes est définie comme axe principal urbain. La requalification permettra d'améliorer la sécurité des modes doux et de fluidifier le trafic.</p>		
<p>Zone concernée</p>	<p>Avenue des Alpes</p>	
<p><b>Mise en œuvre</b></p>		
<p>Responsables de la mise en œuvre :</p>	<p>Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p>	
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>	<p>Etablir un concept de requalification de l'espace public routier</p>	
<p>Coordination :</p>	<p>Services communaux / Canton de Vaud / Agglo Rivelac / CFF</p>	
<p>Financement et sources:</p>	<p>Sources de financement communal et agglomération (env. CHF 2'600'000.-)</p>	

<p><b>Mesure 16</b></p> <p>Requalification de l’Avenue de Perrausaz</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p>C</p>
---	---

**Mesure infrastructurelle**



**Objectifs**

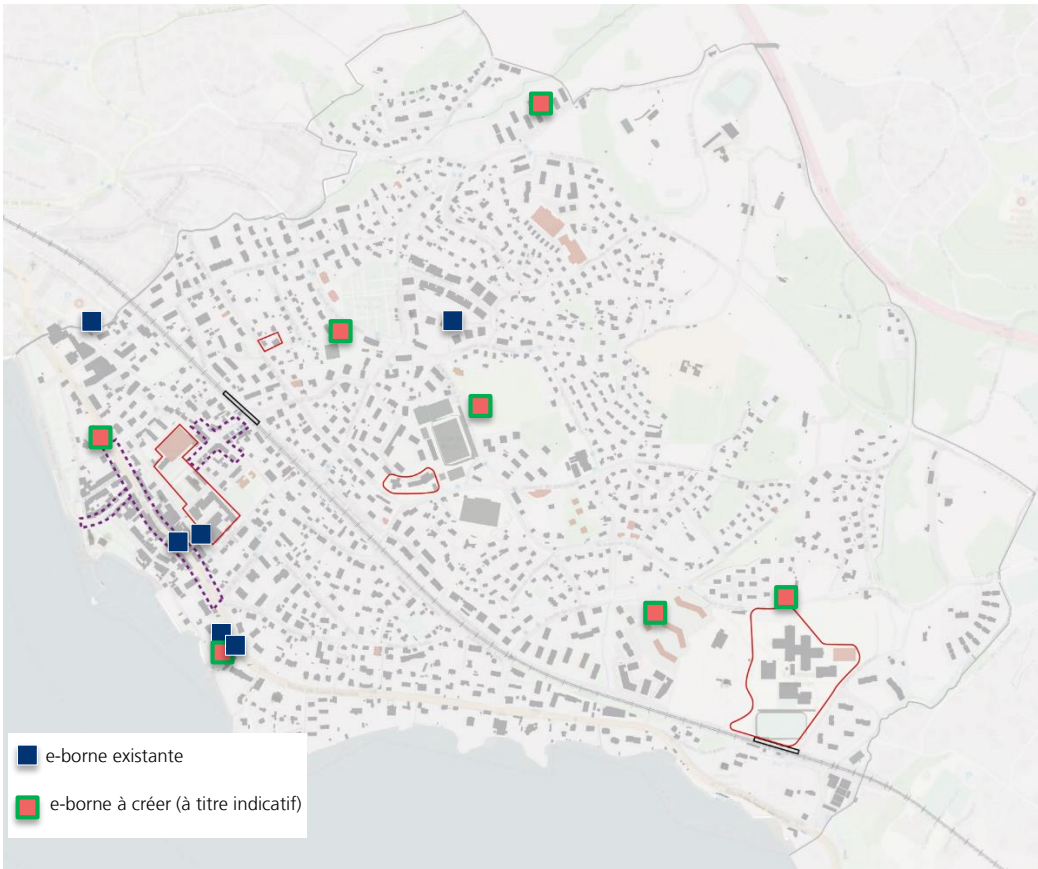
- Pacifier et rééquilibrer l’espace dévolus aux différents modes de déplacement
- Améliorer la qualité de l’espace public

**Opportunité**

L’avenue de Perrausaz est l’un des axes les plus fréquentés de La Tour-de-Peilz en termes de trafic motorisé (données ASR 2015) et assure une connectivité entre l’Est et l’Ouest de la commune et de l’agglomération Rivelac. L’avenue de Perrausaz est définie comme axe principal urbain. La requalification permettra d’améliorer la sécurité des modes doux et de fluidifier le trafic.

Zone concernée	Avenue de Perrausaz
<b>Mise en œuvre</b> Responsables de la mise en œuvre :	Service de l’Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir un concept de requalification de l’espace public routier
Coordination :	Services communaux / Canton de Vaud / Agglo Rivelac
Financement et sources:	Sources de financement communal et agglomération (env. CHF 2'000'000.-)

## 6 Mesures sur le stationnement voitures

<p><b>Mesure 17</b></p> <p>Bornes de recharge électrique pour véhicules sur le domaine public à des emplacements centraux</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>A</b></p>
<p><b>Mesure infrastructurelle de stationnement</b></p>	
 <p> <span style="color: blue;">■</span> e-borne existante  <span style="color: red;">■</span> e-borne à créer (à titre indicatif)         </p>	
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer les émissions de GES sur le territoire communal et la pollution locale</li> <li>- Encourager la transition vers l'électromobilité</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>La transition vers l'électromobilité est un objectif majeur pour atteindre les objectifs climatiques défini au niveau communal, cantonal et national.</p> <p>L'implantation de bornes de recharge électrique sur le domaine public favorise la transition vers des véhicules électriques tant pour les habitants que les visiteurs.</p> <p>La Tour-de-Peilz compte actuellement 6 emplacements à usage public équipés avec des bornes de recharge électrique. L'objectif est de densifier le réseau existant en créant de nouveaux emplacements et en augmentant le nombre de bornes au emplacements existants.</p>	

Zones concernées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parking des Remparts</li> <li>- Rue du Château</li> <li>- Parkings du pôle sportif</li> <li>- Parking du Gymnase de Burier</li> <li>- Parking devant l'Av. de Perrausaz n°26-32</li> <li>- Garage ENI (carrefour Entre-deux-Villes / Ch. du Paradis)</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b> Responsable de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz Etat de Vaud
Première étape pour les travaux de planification :	Réaliser une étude stratégique et opérationnelle pour le développement de bornes de recharges électriques pour véhicules (nombre exact, type de recharge, investissements, calendrier de mise en œuvre, etc.)
Coordination :	Service domaines & bâtiments - Secteur énergie Propriétaires privés
Financement et sources:	Source de financement communal *e-Borne de recharge publique : CHF 1'500 – 15'000.- *e-Borne de recharge publique rapide : CHF 30'000 – 80'000.- *tiré de : « Créer le contact, Mobilité électrique et infrastructure », UPSA, Electrosuisse, e'mobile, Forum suisse de la mobilité électrique, opi2020, AES, USIE, 2012 <b><i>NB : La longueur et le mode de pose du câble d'alimentation peuvent avoir un impact majeur sur les coûts d'investissement.</i></b>
Mesures liées :	-



<b>Mesure 18</b> Préciser dans le règlement du plan général d'affectation (RPGA) les bases de détermination du dimensionnement des places de stationnement voitures et vélos	<b>Niveau de priorité</b>  <b>B</b>
<b>Mesure de gestion du stationnement</b>	
-	
<b>Objectif</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> La méthode du dimensionnement des places de stationnement voitures et vélos appliquée actuellement se base sur la norme VSS 40 281 (éd. 2019) et VSS 40 065 (éd. 2019). Afin de clarifier l'interprétation de la norme, via la prise en compte des facteurs de réductions en fonction de la desserte en TP, il est nécessaire de l'inscrire dans le RPGA.	
Zone concernée	Territoire communal
<b>Mise en œuvre</b> Responsable de la mise en œuvre :	
Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz	
Première étape pour les travaux de planification :	Inscrire les bases de détermination du dimensionnement des places de stationnement voitures et vélos dans le règlement du plan général d'affectation (RPGA)
Coordination :	-
Financement et sources:	-
Mesures liées :	-

<p><b>Mesure 19</b></p> <p>Tarifier la zone de parcage B1/A2 à CHF 2.-/h. et à une durée max. de 02h00</p>		<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>B</b></p>
<p><b>Mesure de gestion du stationnement</b></p>		
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer le volume de trafic motorisé non-nécessaire dans le territoire communal</li> <li>- Encourager le parcage de longue durée dans les parkings en ouvrage</li> </ul>		
<p><b>Opportunité</b></p> <p>La zone macaron B1 / A2 compte plus de 50 places de stationnement gratuites avec une durée maximale hétérogène allant de 02h. à 03h. Ce secteur est à proximité immédiate du centre-ville et peut être considéré comme à vocation commerciale. Il est recommandé d’harmoniser cette zone avec une tarification similaire au centre-ville (zone macaron A1/A2).</p>		
<p>Zone concernée</p>		<p>Zone macaron B1/A2</p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsable de la mise en œuvre :</p>		<p>Service de l’Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p> <p>ASR – Association Sécurité Riviera</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>		<p>Adaptation et installer des nouveaux horodateurs</p>
<p>Coordination :</p>		<p>-</p>
<p>Financement et sources:</p>		<p>Financement communal : env. CHF 8'000.-/nouvel horodateur</p>
<p>Mesures liées :</p>		<p>-</p>

<b>Mesure 20</b> Se doter d'une vision communale axée le dimensionnement du stationnement voitures sur le domaine public adéquat	<b>Niveau de priorité</b>  <b>A</b>
<b>Mesure de gestion du stationnement</b>	
-	
<b>Objectif</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer l'emprise foncière du stationnement voitures sur le domaine public</li> <li>- Maîtriser la génération des volumes de trafic motorisé sur le territoire communal</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> Au vu du nombre de places de stationnement voitures sur le domaine privé et de la sous-exploitation du nombre de macarons de stationnement, il paraît probable que le stock de places de stationnement voitures sur domaine public n'est pas en adéquation avec les besoins. Afin de mettre en adéquation l'offre et la demande en places de stationnement voitures sur le domaine public à moyen et long terme et de limiter les volumes de trafic, il est recommandé de se doter d'une vision communale sur le « juste » dimensionnement du stationnement voitures sur domaine public.	
Zone concernée	Territoire communal
<b>Mise en œuvre</b>	
Responsable de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz
Première étape pour les travaux de planification :	Etablir une étude stratégique sur le dimensionnement du stationnement voitures sur domaine public à moyen et long terme
Coordination :	Association Sécurité Riviera (ASR)
Financement et sources:	Source de financement communal (> CHF 50'000.-)
Mesures liées :	-

## 7 Mesure de gestion et promotion de la mobilité durable

<b>Mesure 21</b> Elaborer un Plan de mobilité des employés de l'Administration communale	<b>Niveau de priorité</b>  <b>A</b>
<b>Mesure de gestion multimodale</b>	
-	
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire le réflexe de la voiture individuelle des employés de l'Administration communale dans les déplacements pendulaires et professionnels</li> <li>- Diminuer les émissions de GES au sein de l'Administration communale</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> A travers un Plan de mobilité, l'Administration communale est exemplaire en termes de mobilité durable et se montre à la hauteur des enjeux de durabilité.	
Zone concernée	Territoire communal
<b>Mise en œuvre</b>	
Responsable de la mise en œuvre :	Service de l'Administration générale
Première étape pour les travaux de planification :	Élaborer un Plan de mobilité de l'Administration communale avec l'appui du Canton de Vaud et d'un bureau de mobilité spécialisé
Coordination :	-
Financement et sources:	Source de financement communal (< CHF 50'000.-)
Mesures liées :	-

<b>Mesure 22</b> Sensibiliser la population à la mobilité durable	<b>Niveau de priorité</b> <b>B</b>
<b>Mesure de promotion multimodale</b>	
-	
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire le réflexe de la voiture individuelle dans les déplacements occasionnels et pendulaires</li> <li>- Sensibiliser et promouvoir auprès de la population des comportements de mobilités alternatifs à la voiture individuelle</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> A travers la promotion de la mobilité durable, La Tour-de-Peilz encourage ses habitants à se déplacer autrement et met en lumière des initiatives innovantes en termes de mobilité, comme par exemple : Journée du vélo, Parking Day, Journée sans voitures, Semaine de la mobilité, cours pour les seniors « Être et rester mobile », etc.	
Zone concernée	Territoire communal
<b>Mise en œuvre</b> Responsable de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz L'Escale (Centre de loisirs pour seniors) Service domaines & bâtiments - Secteur énergie
Première étape pour les travaux de planification :	Définir les actions à mettre en place et leur temporalité
Coordination :	-
Financement et sources :	Source de financement communal (< CHF 20'000.-)
Mesures liées :	-

<b>Mesure 23</b> Diagnostiquer et analyser les besoins de la flotte de véhicules communaux vers des modes de propulsion alternatifs	<b>Niveau de priorité</b>  <b>A</b>
<b>Mesure de gestion</b>	
-	
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer les émissions de GES sur le territoire communal et la pollution locale</li> <li>- Encourager la transition vers des modes décarbonnés de la flotte communale</li> </ul>	
<b>Opportunité</b> Afin d'être exemplaire en matière de mobilité durable, La Tour-de-Peilz remplacera au fur et à mesure des besoins nécessaires les véhicules communaux thermiques à des modes de propulsion décarbonnés.	
Zone concernée	Territoire communal
<b>Mise en œuvre</b>  Responsable de la mise en œuvre :	Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz  Autres Services communaux
Première étape pour les travaux de planification :	Identifier les véhicules communaux thermiques  Déterminer un plan d'action pour remplacer la flotte de véhicule actuelle par des véhicules à propulsion alternative en fonction du renouvellement du parc de véhicules, des besoins et de la faisabilité (disponibilité sur le marché des véhicules)
Coordination :	-
Financement et sources:	Source de financement communal (> CHF 50'000.-)
Mesures liées :	-

<p><b>Mesure 24</b></p> <p>Créer min. 2 nouveaux emplacements pour une offre d'autopartage à des emplacements à fort potentiel</p>	<p><b>Niveau de priorité</b></p> <p><b>A</b></p>
<p><b>Mesure de gestion</b></p>	
	
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer l'offre d'autopartage électrique sur le territoire communal</li> <li>- Limiter la possession de voitures au sein des ménages</li> </ul>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>En convertissant les véhicules thermiques à des modes de propulsion décarbonnés, La Tour-de-Peilz réduit ses émissions de GES et promeut une mobilité plus durable. La population a également manifesté son fort intérêt d'accroître le nombre de véhicules en autopartage.</p>	
<p>Zones concernées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gare de Burier</li> <li>- Centre-ville</li> <li>- Parking au carrefour Av. de Perrausaz / ch. Adolphe-Burnat</li> <li>- En Sully</li> <li>- En La Crausaz, route de Blonay</li> </ul>
<p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Responsable de la mise en œuvre :</p>	<p>Service de l'Urbanisme et travaux publics de La Tour-de-Peilz</p>
<p>Première étape pour les travaux de planification :</p>	<p>En collaboration avec la société Mobility, déterminer les emplacements exacts pour 2 nouveaux véhicules à courte terme et le financement</p>
<p>Coordination :</p>	<p>Société Mobility SA Propriétaires privés</p>
<p>Financement et sources:</p>	<p>Source de financement communal (&lt; CHF 50'000.-)</p>