

**mrs**  
Planification en transport  
Développement territorial  
Concepts  
Analyses  
Conseils

 **van de wetering**  
atelier d'urbanisme

 **TRANSITEC**

Ville de Vevey  
Office de l'Urbanisme (OUrb)

# Plan de mobilité et d'urbanisme intégré

## PMU

Rapport



16 mai 2011 (v4)

## **Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU)**

Rapport

16 mai 2011 (v4)

N:\Projekte ms\302-303.130\_Vevey\_Plan-mobilite+Sect\_gare\3\_Ber\PMU\Rapport\Vevey\_PMU\_rapport\_v3.doc

### **Mandant**

Ville de Vevey  
Office de l'Urbanisme (OUrb)  
Rue du Simplon 16  
CH-1800 Vevey 2  
Renée-Laure Hitz

Tél +41 (0)21 925 52 82  
Fax +41 (0) 21 925 52 70  
www.vevey.ch  
renee-laure.hitz@vevey.ch

### **Mandataires**

mrs partner sa  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich  
Michel Schuppisser  
Lionel Fer

Tél +41 (0)44 245 46 08  
Fax +41 (0)44 245 46 05  
www.mrspartner.ch  
michel.schuppisser@mrspartner.ch  
lionel.fer@mrspartner.ch

Van de Wetering atelier d'urbanisme Sàrl  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich  
Han van de Wetering

Tél +41 (0)245 46 09  
Fax +41 (0)44 245 46 05  
www.wetering.ch  
han@wetering.ch

Transitec Ingénieurs Conseils SA  
4, avenue Auguste-Tissot  
CH -1006 Lausanne  
Florian Meyer  
Jonathan Maret

Tél +41 (0)21 652 55 55  
Fax +41 (0)21 652 32 22  
www.transitec.net  
florian.meyer@transitec.net  
jonathan.maret@transitec.net

## Table des matières

<b>Lexique</b> .....	<b>1</b>
<b>Avant-propos</b> .....	<b>3</b>
<b>PARTIE I : CONSTATS ET ENJEUX</b> .....	<b>5</b>
<b>Vevey dans l'agglomération</b> .....	<b>7</b>
Vevey dans le contexte de l'agglomération .....	7
Données habitants / emplois.....	9
Schémas de mobilité et parts modales .....	10
Synthèse.....	12
<b>Vevey-ville</b> .....	<b>14</b>
Structure et composition urbaine.....	14
Transformations urbaines projetées et en cours .....	18
Répartition des commerces, services, équipements et activité .....	18
Réseaux urbains et espaces publics .....	20
Stationnement.....	28
Environnement .....	31
Synthèse.....	34
<b>PARTIE II : VOLET STRATEGIQUE</b> .....	<b>37</b>
<b>Objectifs généraux</b> .....	<b>39</b>
<b>Image directrice</b> .....	<b>41</b>
Eléments majeurs .....	42
<b>A. Stratégie urbaine</b> .....	<b>43</b>
A1 Requalification et densification des tissus industriels de la croix de Vevey .....	45
A2 Requalification et densification des corridors urbains majeurs.....	45
A3 Valorisation des quartiers d'habitation .....	46
A4 Développement et requalification générale du secteur stratégique de la gare.....	46
A5 Développement du secteur stratégique de Vevey-Funi.....	47
<b>B. Stratégie des espaces publics</b> .....	<b>49</b>
B1 Principes d'aménagement généraux de l'espace-rue.....	50
B2 Réaménagement des espaces publics emblématiques de la croix de Vevey .....	53
<b>C. Stratégie pour la mobilité douce (MD)</b> .....	<b>57</b>
C1 Réseau MD.....	59
C2 Stationnement des cycles .....	60

C3	Promotion de la MD .....	61
<b>D.</b>	<b>Stratégie pour les transports publics (TP) .....</b>	<b>63</b>
D1	Transport ferroviaire .....	65
D2	Réseau bus structurant .....	65
D3	Réseau bus inter-quartiers .....	66
D4	Interfaces .....	66
<b>E.</b>	<b>Stratégie pour les transports individuels motorisés (TIM).....</b>	<b>67</b>
E1	Schéma de circulation hiérarchisé .....	68
E2	Politique de régulation des accès au centre-ville et de maîtrise des flux .....	78
E3	Modération de la circulation dans les quartiers .....	78
<b>F.</b>	<b>Stratégie pour le stationnement du TIM .....</b>	<b>81</b>
F1	Stationnement des pendulaires .....	84
F2	Stationnement des visiteurs .....	85
F3	Stationnement des habitants .....	87
<b>PARTIE III :</b>	<b>VOLET OPERATIONNEL .....</b>	<b>89</b>
<b>Chantiers et cellules opérationnelles .....</b>	<b>91</b>	
Chantier :	Valorisation du Secteur Gare .....	92
Chantier :	Valorisation de la croix de Vevey .....	93
Chantier :	Valorisation de la vieille-ville et du secteur central place du Marché – secteur Ceresole .....	94
Chantier :	Valorisation de Vevey Funi.....	94
Chantier :	Valorisation des quartiers .....	95
Chantier :	Mise en avant de la MD .....	96
Chantier :	Amélioration du réseau TP .....	96
Chantier :	Modification du schéma de circulation .....	97
Chantier :	Gestion du stationnement.....	98
<b>Annexes .....</b>	<b>99</b>	
Plan de l'image directrice .....	1	
Plan de la typologie des axes routiers selon leur fonction et le contexte urbain .....	2	
Principes d'aménagement de l'espace-rue .....	3	
Principes d'aménagement des carrefours et embranchements .....	4	
Illustration d'un principe d'aménagement : exemple de la rue de Lausanne .....	5	
Illustration d'un principe d'aménagement : exemple de la rue du Clos .....	6	

---

Illustration d'un principe d'aménagement : exemple de la rue Paul-Ceresole .....	8
Plan des zones 30 recommandées .....	9
Plan de la politique de stationnement de la commune actuel .....	10
Plan de la politique de stationnement de la commune recommandé .....	11
Traduction de la stratégie E (TIM) en concept d'exploitation .....	12
Analyse des effets sur le trafic de la coupure de l'avenue de Gilamont (coupure non souhaitée par la Municipalité).....	26
Tableaux du système d'objectifs (objectifs généraux, stratégies, objectifs stratégiques, mesures) .....	27
Plans des mesures à chaque horizon temporel.....	33



## Lexique

B+R	Bike & Ride
P+R	Parking Relais ou Park & Ride
P+Rail	Parking Relais attaché à une gare et accueillant des usagers occasionnels
CO	Cellule opérationnelle
PDCom	Plan directeur communal
MD	Mobilité douce
MRT	Micro-recensement des transports
PME	Plan de mobilité d'entreprise
PMU	Plan de mobilité et d'urbanisme
PA Rivelac	Projet d'agglomération Rivelac (Riviera – Veveyse – Haut-Lac)
RF	Recensement fédéral
TIM	Transport individuel motorisé
VLS	Vélos en libre service





## Avant-propos

### Mandat

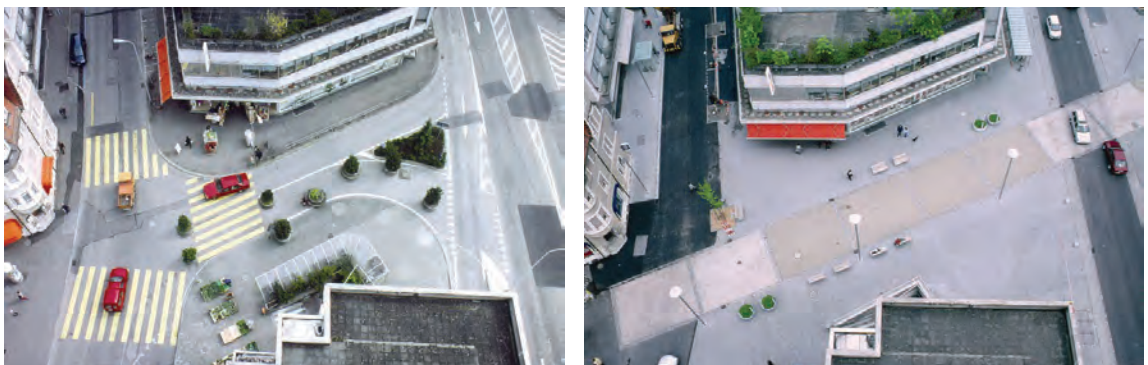
Etant donné sa situation privilégiée dans le réseau des villes, sa forme urbaine favorable à la mobilité de proximité et la concentration des commerces et services au centre, la Ville de Vevey a souhaité établir un plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU). Il ne s'agit pas uniquement de proposer un schéma de circulation déconnecté de la problématique urbaine mais de considérer avant tout la structure de la ville, son bâti et ses espaces publics pour élaborer une vision de développement sur laquelle on développe une accessibilité multimodale.

### Philosophie

Vevey est une ville compacte et relativement dense qui a réussi à développer en son sein de grands équipements commerciaux bien intégrés à sa structure urbaine. Cette structure est formée d'un réseau viaire et d'espaces publics cependant toujours plus sous pression du trafic automobile. Vevey, de par un territoire limité, n'a pas souffert de planifications de type "zoning" avec comme résultat des secteurs commerciaux ou d'activités totalement déconnectés de leur structure urbaine. Comme cela s'est vu ailleurs, elle n'a pas non plus été défigurée par des infrastructures de transport imposées et non intégrées à sa structure urbaine.

Vevey entend aujourd'hui continuer non seulement à intégrer ses infrastructures dans l'espace public mais aussi à valoriser ce dernier en visant une haute qualité environnementale. Il s'agit pour cela de favoriser la ville des courtes distances et par conséquent un modèle de mobilité combinant transports publics et mobilité douce.

Les photos présentées ci-dessous illustrent bien cette philosophie visant à traiter conjointement mobilité et urbanisme. Il ne s'agit pas uniquement de gérer les flux techniquement mais de tenir compte du contexte urbain et des fonctions riveraines.



**Figure 1 : Granges (SO)**

avant réaménagement

Le langage routier est prédominant, les flux piétons sont dirigés (passages piétons et passage sous-voies) et peu de place est laissée aux activités riveraines (rencontre, devantures de cafés et magasins).

après réaménagement

L'aménagement tient compte du contexte urbain (type de l'aménagement), met l'accent sur les fonctions principales du lieu (espace de rencontre et de flânerie, transversalité piétonne) tout en permettant les flux de circulation.



**Figure 2 : Vevey**

Rue du Clos (RC780a) non réaménagée

L'aménagement a considéré principalement la fonction circulatoire sans tenir compte du contexte urbain et des éventuelles fonctions riveraines.

Av. Général-Guisan (RC780a) réaménagée

L'aménagement tient compte du contexte urbain et des fonctions riveraines (commerces, etc.) tout en permettant les flux de circulations tous modes.

## Démarche

Le PMU propose un rapport en trois parties :

- **Partie I : Constats et enjeux**  
Cette partie décrit la situation de Vevey à l'échelle de l'agglomération et la commune et les enjeux dans les domaines de l'urbanisme et de la mobilité
- **Partie II Volet stratégique**  
Cette partie énonce des objectifs généraux à viser dans ces mêmes domaines. Une vision pour le développement de Vevey est proposée, il s'agit de l'image directrice, permettant de répondre aux objectifs généraux. Pour arriver à la concrétisation de cette vision, des stratégies thématiques sont proposées (dans les domaines de la mobilité douce, des transports publics, du traitement des espaces publics, etc.) desquelles découlent des objectifs stratégiques qui débouchent chacun sur une série d' mesures à mettre en œuvre. Cette approche systématique est résumée dans un tableau en annexe.
- **Partie II Volet opérationnel**  
Cette partie vise à former des lignes de mesures regroupant les mesures à mettre en œuvre par idée phare (Revalorisation du secteur gare par exemple) et par horizon temporel. Chaque chantier devrait dans le futur être suivi par une cellule opérationnelle à mettre en place au sein de l'administration.

## Portée

Cette volonté est traduite par le PMU ce plan se veut être un complément au Plan directeur communal (PDCoM) de 1997. Il répond notamment aux buts généraux exposés dans ce document principalement dans le chapitre traitant des réseaux des déplacements et espaces publics mais également ceux traitant du cadre vie et de l'organisation de l'espace territorial.

Ce document présente *in fine*, comme l'envisage d'ailleurs le PDCoM, une actualisation des mesures dans le domaine des déplacements et espaces publics, dans la perspective du développement de ces dernières en parallèle à la mise en place du projet d'agglomération.

## **PARTIE I : CONSTATS ET ENJEUX**



## Vevey dans l'agglomération

### Vevey dans le contexte de l'agglomération

Au sein du paysage remarquable de la Riviera, Vevey fait partie de la première strate qui est la "ville des deltas", soit la ville linéaire littorale s'étendant de Corseaux à Villeneuve. Cette structure territoriale est mise en exergue dans le projet d'agglomération (PA Rivelac). Dans une perspective de coordination Transports/Urbanisation, mais en intégrant également les valeurs paysagères et environnementales, le projet d'agglomération vise à renforcer le caractère urbain de cette première strate et cherche un développement compact, mixte, prioritairement autour des gares et haltes ferroviaires. Il vise à mettre en place un réseau TP urbain, connecté à l'axe fort du littoral et aux gares pour structurer le développement en ville. Il vise surtout à valoriser les centralités principales de l'agglomération (Vevey, Montreux) avec une importante mise en valeur de l'espace public central (rues, places, quais, etc.).

La strate suivante surplombant la ville des deltas est le parc de la Riviera ou parc de l'entre deux (entre la ville des deltas et les villages des coteaux, voir plus loin). Le PA Rivelac vise à pérenniser cette entité paysagère en maintenant les fonctions en place (sport, loisirs, etc.). De nouvelles activités aux Toveyres ou à La Veyre peuvent se développer mais de façon précise et sensible en respectant une forte intégration paysagère complétant les zones présentes comme des îles dans le paysage du parc de l'entre-deux.

Dans la strate suivante, composée des villages des coteaux, l'enjeu consiste également à préserver les qualités paysagères fortement identitaires de la région, et par là-même à définir des limites à l'urbanisation. Il faut aussi renforcer et restructurer l'urbanisation autour des haltes des chemins de fer et des bus structurants d'agglomération les reliant à la ville des deltas et Vevey plus particulièrement comme centre principal.

La dernière strate, le grand paysage, doit être avant tout protégée, ce qui est déjà le cas aujourd'hui. Les activités de loisirs et de tourisme doivent être orientées sur les transports publics et notamment les chemins de fer de montagne.

Châtel-St-Denis est encore un satellite de l'agglomération dont les vastes zones d'activités peuvent être développées en complémentarité avec celles de l'agglomération. Une liaison par bus express doit être envisagée pour relier la gare de Châtel-St-Denis à ses zones d'activités puis à la Veyre et finalement à la gare de Vevey (ville des deltas). Seule une telle ligne peut s'avérer concurrentielle au transport individuel motorisé.

Aide de lecture de la figure 3 ci-après :

Vevey est un centre urbain de la ville des deltas (en rouge foncé) avec un espace public majeur qui s'étend de la gare au lac (en jaune). Vevey est une ville compacte par excellence vu la petite taille de la commune et les contraintes topographiques. L'extension de Vevey et des communes limitrophes (en rouge clair) vers le plateau où se situe l'autoroute (parc de l'entre-deux, en vert) doit être strictement contenue pour garantir à Vevey un arrière-pays de respiration. Le secteur des activités de La Veyres-Fenil constitue un territoire extra-communal de Vevey qui profite de la jonction autoroutières, mais lié à la présence du centre de Vevey et très proche de ce dernier (en violet).



Figure 3 : Schéma d'agglomération du PA Rivelac (état mars 2011)

## Données habitants / emplois

Avec Montreux, Vevey est l'un des centres urbains majeurs de la ville des deltas et de toute l'agglomération. Les données habitants-emplois nous enseignent aussi que Vevey est le pourvoyeur d'emplois principal pour l'agglomération, avec un ratio habitants/emplois des plus élevés au sein de l'agglomération : 0.64 emploi pour 1 habitant. Vevey se démarque clairement des autres communes de la Riviera, plutôt résidentielles, y compris Montreux qui n'offre "que" 0.43 emploi pour 1 habitant, soit la moyenne de l'agglomération.

Le développement de l'accessibilité TP est important à Vevey pour éviter une congestion importante du TIM et les problèmes environnementaux. Vevey n'est en effet pas uniquement une ville piétonne mais un centre d'agglomération et d'emplois au bassin de vie (visiteurs, pendulaires, etc.) élargi bien au-delà des limites communales et dont l'accès à Vevey se fait de façon motorisée (TIM ou TP).

	Commune	Population	Emplois	Ratio Hab/Emp
		2008	2008	
Riviera	Blonay	5'552	1'111	0.20
	Chardonne	2'809	544	0.19
	Corseaux	2'066	405	0.20
	Corsier-sur-Vevey	3'197	1'270	0.40
	Jongny	1'428	168	0.12
	Montreux	24'496	10'526	0.43
	St-Légier	4'749	1'646	0.35
	La Tour-de-Peilz	10'677	2'607	0.24
	<b>Vevey</b>	<b>17'653</b>	<b>11'336</b>	<b>0.64</b>
	Veytaux	796	167	0.21
	<b>Total</b>	<b>73'423</b>	<b>29'780</b>	<b>0.41</b>
Vev.	Châtel-St-Denis	5'517	2'835	0.51
	<b>Total</b>	<b>5'517</b>	<b>2'835</b>	<b>0.51</b>
Haut-Lac	Noville	706	336	0.48
	Rennaz	609	421	0.69
	Roche	946	474	0.50
	Villeneuve	4'578	2'522	0.55
	<b>Total</b>	<b>6'839</b>	<b>3'753</b>	<b>0.55</b>
	<b>Total agglo</b>	<b>85'779</b>	<b>36'368</b>	<b>0.42</b>

**Tableau 1 : Données habitants emplois**

Les autres pôles d'emplois de l'agglomération sont répartis entre les zones d'activités et industrielles de Châtel-St-Denis, La Veyre-Fenil, et le Haut-Lac (Villeneuve et les Fourches). Vevey demeure le centre tertiaire ou *business center* majeur de l'agglomération sur lequel s'orientent les pendulaires des autres communes plus résidentielles. Le développement d'emplois à haute valeur ajoutée (high tech, services, etc.) est poursuivi à La Veyre et à Fenil, étant donné leur proximité directe de Vevey et moyennant une bonne desserte TP avec la ville.

## Schémas de mobilité et parts modales

Vevey fournit non seulement des emplois à l'agglomération mais aussi une offre culturelle, commerciale et de loisirs importante. En effet, les données du micro-recensement de 2005 nous enseignent que dans le canton de Vaud, les loisirs représentent même 39% des motifs de déplacement (en termes de fréquences, c-à-d le nombre de déplacements), contre seulement 21% pour l'emploi. Le nombre de déplacements générés dans toute l'agglomération à destination de Vevey est par conséquent important et ne concerne pas uniquement les heures de pointe (déplacements liés à l'emploi) mais également la journée (visites, services, commerces) le samedi (shopping) et le soir (loisirs).

Il est important de développer une offre TP continue sur la journée, le soir et le week-end. Il s'agit de privilégier la confection d'un horaire régulier et lisible sur lequel se greffent les différents usagers selon leur temporalité plutôt que de privilégier un horaire "sur mesure" privilégiant une seule catégorie d'usagers (par exemple les scolaires).

<b>Motifs de déplacements (fréquences) dans le canton de Vaud</b>		
	2000	2005
Loisirs	38%	39%
Travail	26%	21%
Achats	20%	20%
Formation	9%	9%
autres	7%	11%
Source : MRT GE-VD 2005		

**Tableau 2 : Motifs de déplacements par rapport au nombre de déplacements (2005)**

Les données du recensement fédéral (RF 000) confirment le rôle prépondérant de Vevey dans son agglomération. Si l'on considère la commune de la Tour-de-Peilz, par exemple, 25% des actifs se déplacent à Vevey alors que seuls 20% d'entre eux restent sur la commune.

Vevey est aussi l'une des deux gares centrales de l'agglomération sur laquelle convergent les pendulaires à destination de Lausanne principalement. À Vevey, si 43% des actifs restent dans leur commune, 13% pendulent sur Lausanne. À la Tour-de-Peilz, cette proportion de pendulaires à destination de Lausanne est identique.

L'agglomération présente des comportements en matière de mobilité qui varient fortement d'une partie à l'autre du territoire, entre des tissus compacts, avec tous les commerces et services comme Vevey, et les quartiers des coteaux, peu denses et fonctionnant sur l'usage de la voiture. La part voiture en terme de fréquence de déplacement peut varier de 40% pour une ville (commune centre) à près de 80% pour une commune rurale (périurbain), selon le MRT 2000. La différence se fait au niveau de la part de la marche à pied et non au niveau de la part des TP qui avoisine les 10% pour tous les types de communes hors grande agglomération.

Faits marquants, les analyses du MRT 2005 indiquent que la part de la voiture, toujours en termes de fréquence de déplacements, a augmenté dans les communes centres (dont Vevey et Montreux) au détriment des TP qui ont régressé. Dans les communes suburbaines (La Tour-de-Peilz, Veytaux, Ville-neuve) et périurbaines (autres communes de l'agglomération), la part de la voiture augmente mais celle des TP également. La part TP des communes périurbaines est en moyenne désormais supérieure



à celle des communes centres. Ceci s'explique certainement par la forte concurrence de la mobilité douce au sein des communes centres et de par une offre TP vraisemblablement jugée insuffisante par les usagers (boucles, "trous" dans les horaires, etc.)

On constate une augmentation forte ces dix dernières années de l'usage des chemins de fer, sur les lignes principales vers Lausanne et sur les lignes secondaires GoldenPass (GP) comme l'indiquent des comptages CFF et GP. Il n'existe pas encore de comptages pour l'utilisation des bus urbains VMCV, mais on peut estimer qu'elle est relativement faible, vu que l'offre actuelle est orientée, surtout vers les captifs.

Au niveau routier, on note un fléchissement de la croissance du trafic sur les routes cantonales le long du littoral, qui arrivent à saturation aux heures de pointe. Par contre, le trafic autoroutier continue à augmenter, de même que sur les routes régionales en direction des agglomérations.

Dans l'agglomération Rivelac, ces différents constats permettent d'affirmer que l'usage de la voiture reste globalement élevé (tissu urbain pavillonnaire dominant, réseau routier encore peu saturé, offre TP urbaine insuffisante), l'usage des TP n'évolue que faiblement dans les communes sub- et périurbaines. Les centres des villes le long du littoral, dont Vevey, se démarquent avec une très forte part de piétons et un faible usage des TP (attractivité insuffisante?). Il existe certainement un fort potentiel de report modal, grâce notamment aux "petits trains" qui pourraient fonctionner comme des trams, mais qui doivent être absolument accompagnés d'un réseau de desserte de bus attractif (diamétrales directes vers les centres au lieu de boucles, comme le prévoit d'ailleurs le plan directeur des VMCV). En outre, le stationnement relativement abondant et bon marché n'incite actuellement pas au report modal.

Parts modales en nombre de déplacements								
Commune centre			Commune suburbaine			Commune périurbaine		
3.3 déplacements / pers. / jour			3.3 déplacements / pers. / jour			3.3 déplacements / pers. / jour		
	2000	2005		2000	2005		2000	2005
marche	36%	36%	marche	25%	28%	marche	19%	22%
Voiture conducteur	36%	40%	Voiture conducteur	43%	45%	Voiture conducteur	51%	53%
TP	9%	7%	TP	8%	11%	TP	7%	8%
Source : MRT GE-VD 2005, RFP 2000								

**Tableau 3 : Parts modales en nombre de déplacements (2000-2005)**

Destination des personnes actives					
Vevey		La Tour-de-Peilz		St-Légier	
	2000		2000		2000
Restent à Vevey	43%	Restent à La T-d-P	20%	Restent à St-Légier	20%
		Vont à Vevey	25%	Vont à Vevey	20%
Vont à Lausanne	13%	Vont à Lausanne	14%	Vont à Lausanne	17%
Vont à Montreux	7%	Vont à Montreux	10%	Vont à Montreux	9%
Autres destinations	37%	Autres destinations	31%	Autres destinations	34%
Source : RF 2000					

**Tableau 4 : Destination des personnes actives (2000)**

## Synthèse

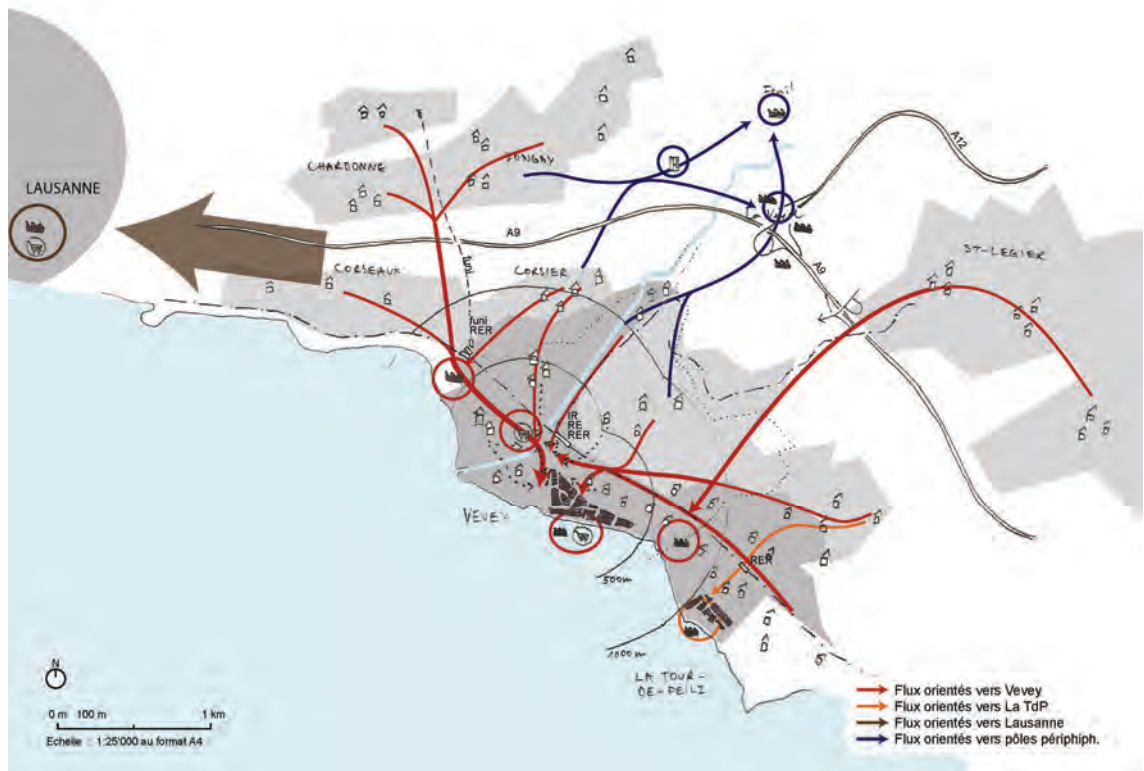
La vision territoriale développée dans le PA Rivelac ainsi que les chiffres des déplacements pendulaires montrent le rôle attracteur de Vevey dans l'agglomération, rôle qui devrait d'ailleurs à l'avenir encore augmenter. La part modale piétonne est forte à Vevey même et plus faible dans les communes périurbaines (comme La Tour-de-Peilz) ou suburbaines (St-Légier ou Corseaux par exemple). Mais surtout, les parts TP sont partout faibles voire diminuent tandis que les parts TIM restent majoritaires voire augmentent, même dans les communes centres comme Vevey. Comme pôle attracteur majeur de son agglomération, les comportements de mobilité observés à Vevey dépendent donc non seulement des Veveysans mais également des habitants de toute l'agglomération voire d'au-delà (Veveysse fribourgeoise rurale par exemple).

La stratégie de développement de l'agglomération Rivelac vise une forte coordination Transports/Urbanisation/Paysage-Environnement, avec densification des centres et près des gares, développement d'un réseau TP structurant de niveau d'agglomération, etc. Cette stratégie vise à orienter les déplacements sur le système combiné TP/MD. Vevey, qui représente la destination d'un pourcentage important des mouvements d'agglomération, détient de nombreuses clefs permettant de réaliser cette stratégie. C'est en effet à Vevey que des projets de densification et de requalification urbaine vont voir le jour ces prochaines années ou que se trouve l'interface publique majeure de l'agglomération (la gare de Vevey). Les mesures permettant de viser cette stratégie sur le territoire de Vevey sont principalement comprises dans les domaines de la gestion du stationnement, de l'attractivité espaces publics et de la priorisation des TP sur la voirie.

**Enjeux**

Les enjeux du maintien pour Vevey de son rôle de centre majeur d'agglomération, d'une densification de qualité et d'une bonne accessibilité générale sont non seulement importants pour une ville qui souhaite maintenir une haute qualité de vie mais aussi pour le fonctionnement de l'agglomération. Vevey peut agir fortement sur son territoire communal pour infléchir la progression du TIM comme moyen de transport prédominant, favoriser le système TP/MD et offrir des espaces publics requalifiés, tout en préservant sa qualité environnementale. Vevey peut affirmer son rôle de centre d'agglomération tout en visant un saut qualitatif.

Les domaines de mesures concernent la mise en place conjointe de stratégies dans les domaines du développement urbain, des espaces publics, de la mobilité douce, des transports publics, des transports individuels motorisés et du stationnement.



La figure explicite des flux de déplacement (flèches rouges) depuis le domicile (ou origine, petite maison symbolique) vers une activité (ou destination, petite usine et caddy symboliques) ou une gare (caractérisée par son niveau de service RER, RE, IR). Un flux origine-destination pour une fonction donnée associée à un ou plusieurs modes de déplacement correspond à un schéma de mobilité. Depuis un quartier de la Tour-de-Peilz (TdP) par exemple, les flux sont orientés vers la gare RER de la TdP, le centre de la TdP, mais aussi vers le centre de Vevey et ses pôles d'emplois, ainsi que vers la gare de Vevey pour les pendulaires allant plus loin vers Lausanne.

**Figure 4 : Schémas de mobilité liés au rôle attracteur du centre de Vevey dans l'agglomération**

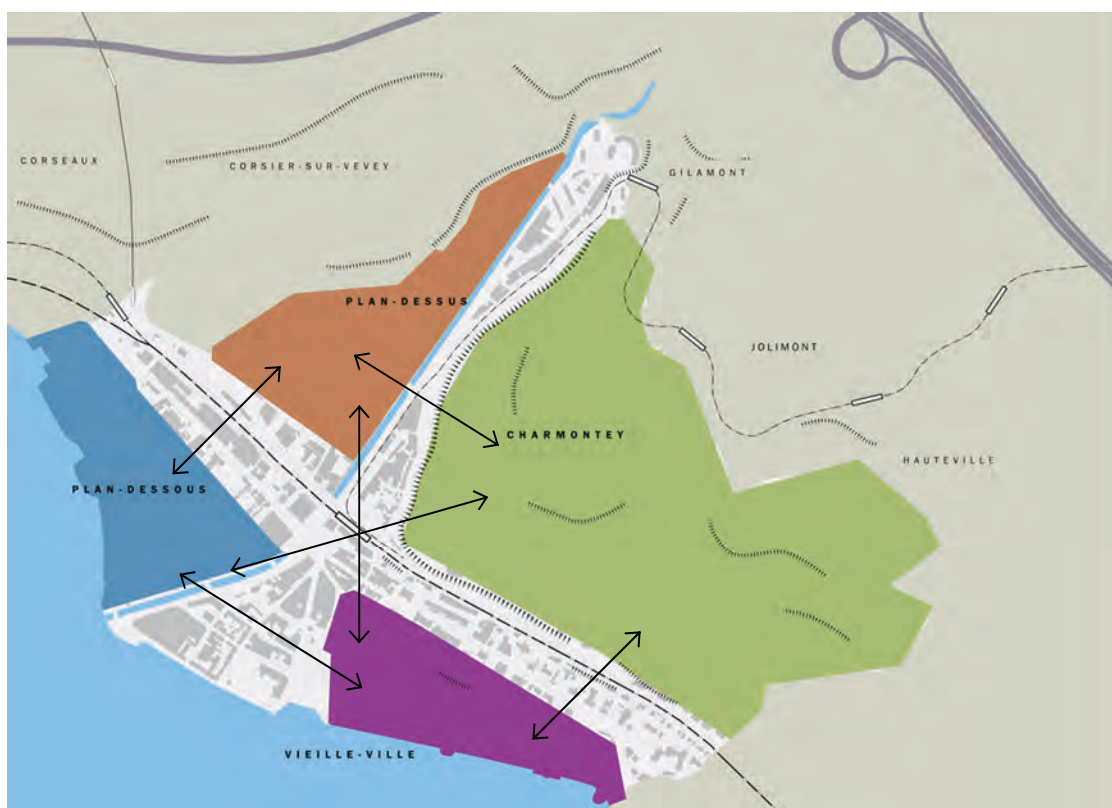
## Vevey-ville

### Structure et composition urbaine

Vevey est une ville compacte composée de quatre quadrants autour d'une structure en croix définie par la Veveysse (axe vertical) et les voies de chemin de fer (axe horizontal).

La gare se trouve au milieu du dispositif. Dans un cercle d'un kilomètre de rayon autour de celle-ci (aire des déplacements piétons) se trouvent tous les quartiers denses et sur un terrain plat. Seul le quadrant Nord-Est (Charmontey), moins dense, se trouve sur un promontoire. Le potentiel de développement de la mobilité douce pour l'accès à la gare et au centre est donc important dans la commune. La part modale piétonne est d'ailleurs déjà élevée à Vevey (voir chapitre précédent). L'infrastructure de transports principale est concentrée dans la croix de Vevey (chemins de fer CFF et GoldenPass, routes principales, parkings).

L'enjeu consiste à maintenir les fonctions de cette infrastructure tout en offrant de bonnes connexions entre les différents quadrants (coutures urbaines).



La structure urbaine de Vevey est constituée de quatre quadrants (différentes couleurs) autour de la croix de Vevey (en blanc) avec ses infrastructures lourdes de transports (chemin de fer) et ses routes principales. Les flèches indiquent de manière symbolique les relations entre les quadrants à assurer à travers la croix.

**Figure 5 : Structure urbaine : quatre quadrants autour de la croix de Vevey**

À l'intérieur des quatre quadrants se trouvent différentes entités urbaines distinctes avec une identité bien précise, une structure du bâti et des affectations claires :



Composition d'entités urbaines à Vevey avec la vieille ville commerçante, mais avec aussi de nombreux emplois et habitants (en violet), l'extension du centre (en gris), les quartiers urbains mixtes de Plan-Dessus (orange) et Plan-Dessous (bleu) et le quartier résidentiel de Charmontey. Le schéma fait apparaître des secteurs vides ou en transformation (pointillé gris).

**Figure 6 : Composition urbaine**

Les entités urbaines définissent des poches homogènes pouvant offrir une certaine concordance entre fonctions (habitat, mixité, commerces et services, etc.) et régime de circulation (selon la qualité urbaine nécessaire à la fonction) :



**Charmontey** (quadrant Nord-Est)

Quartier de villas et de petits locatifs

fonction habitat dominante, réseau viaire "tortueux" et non structuré, peu de liens entre le bâti et les rues, espace-rue bordé majoritairement par des jardins privés (haies), caractère vert

fonction de passage de la rue dominant



**Vieille-ville**

Centre-ville compact, structure viaire historique étroite, lien clair entre bâti et espace-rue, ville des courtes distances

fonction de centralité principale avec concentration des commerces et services

fonction de séjour dominante, domaine des piétons



**Plan-Dessus**

Quartier d'îlots avec structure en damier haute densité, lien clair entre bâti et espace-rue, caractère urbain, espace-rue pour tous les modes de transports

fonction habitat dominante

fonction de séjour et de rencontre de l'espace-rue



**Plan-Dessus** (Corsier)

Quartier des grands immeubles, haute densité, peu de liens entre bâti et espace-rue

fonction habitat dominante

fonction de passage dominante de l'espace-rue

**Plan-Dessous** (Sud, à proximité du lac)

Quartier de villas avec structure viaire claire, lien entre bâti et espace-rue, faible densité, espace-rue pour tous les modes de transports

fonction habitat dominante (à l'exception de Nestlé International)

fonction de séjour et de rencontre de l'espace-rue, proximité de la rive du lac résidentiel

**Plan-Dessous** (Nord, quartier dense)

Quartier avec ordre contigu et non contigu, haute densité, lien clair entre bâti et espace-rue, caractère urbain, espace-rue pour tous les modes de transports, fonction habitat dominante

fonction de séjour et de rencontre de l'espace-rue

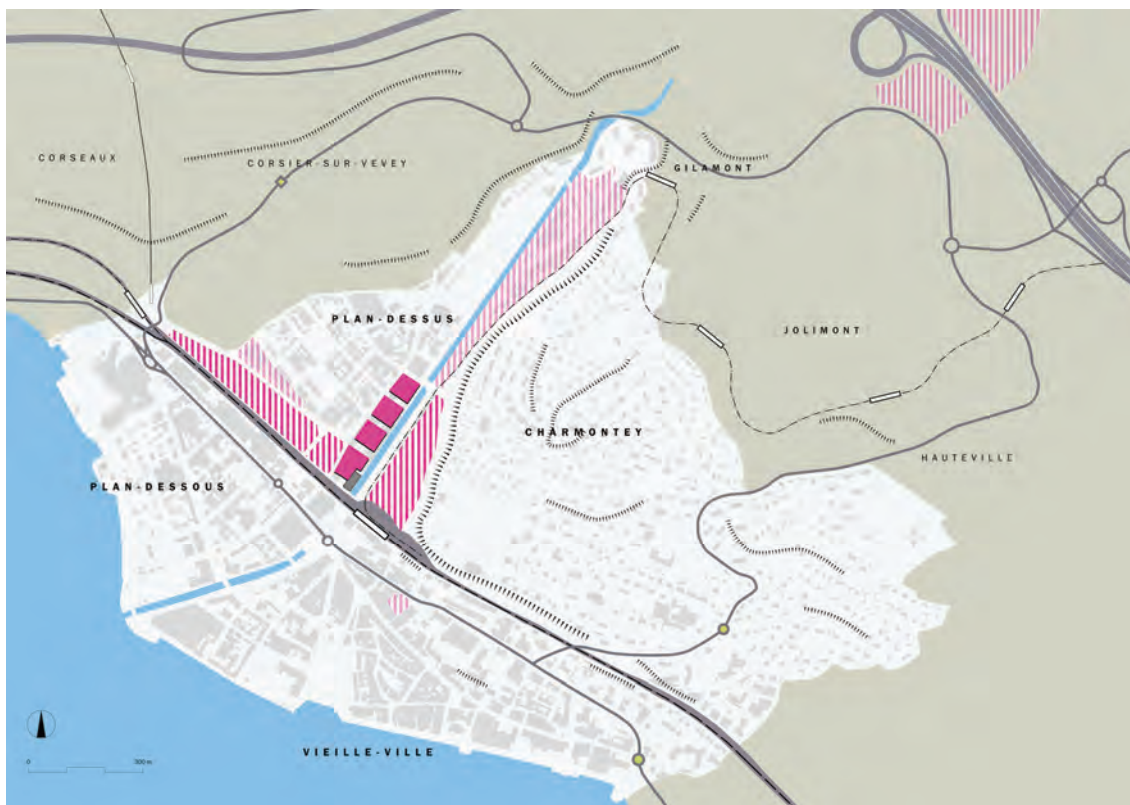
**Figure 7 : Définition des quartiers**

L'enjeu pour les quartiers est de tenir compte du contexte urbain dans le traitement de la rue et de l'espace public en général. Ceci implique de tenir compte de la typologie du bâti et des fonctions à assurer (fonctions de l'espace-rue et fonctions riveraines)

## Transformations urbaines projetées et en cours

Les requalifications et densifications urbaines projetées à Vevey sont toutes localisées dans la croix de Vevey, soit hors des quadrants définis ci-dessus. Il s'agit des projets de la Cour aux Marchandises, des Moulins de la Veveysse, des Bosquets et de l'avenue de Gilamont.

L'enjeu pour ces sites centraux concerne le développement d'affectations mixtes, la densification, les liens à aménager avec les quartiers voisins et les qualités spatiales et environnementales.



en rose plein : projet en cours de réalisation, en rose strié foncé : projet à l'étude, en rose strié clair : projet à faire

**Figure 8 : Transformations urbaines projetées**

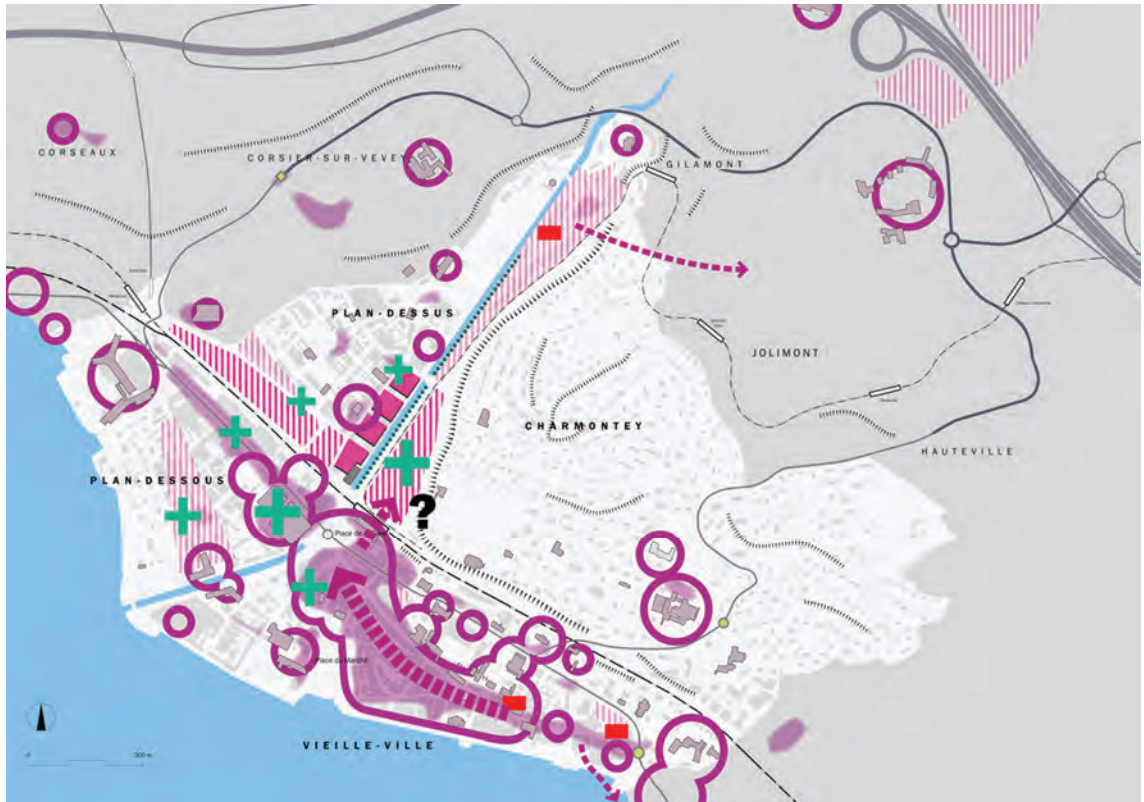
## Répartition des commerces, services, équipements et activité

Les commerces, services et équipements grands générateurs de déplacements sont concentrés en vieille-ville et le long de la route cantonale (RC780a) à l'Ouest de la gare, suite à l'implantation des centres commerciaux St-Antoine et Midi-Coindet à cet endroit. Une nouvelle dynamique de déplacement de la centralité de Vevey vers l'Ouest s'observe depuis quelques années avec une partie Est de la vieille-ville qui a vu plusieurs de ses commerces fermer (EPA par exemple).

Les équipements sont eux mieux répartis sur la commune (centres d'enseignements secondaire, hôpital du Samaritain, etc.). L'activité tertiaire est bien présente dans toute la ville dense (statut de mixité de toutes les zones) mais principalement dans la vieille-ville et aux entrées Est et Ouest avec les sièges de Nestlé Suisse et Nestlé International. Le départ de quelques activités traditionnelles artisanales de l'avenue de Gilamont s'est observé ces dernières années.



L'enjeu pour Vevey consiste à trouver des terrains d'accueil pour l'activité artisanale dont les nuisances ne sont pas compatibles avec les nouveaux quartiers d'habitation ou d'activité tertiaire et à planifier un centre-ville étendu vers les nouveaux quartiers mixtes de l'Ouest et du Nord (Cour aux Marchandises et Bosquets) tout en maintenant une vieille-ville attractive et dynamique (y compris à l'Est). Ces terrains peuvent être trouvés à l'extérieur du territoire communal. Il s'agit encore de garantir l'accessibilité, notamment TP, de ces nouvelles centralités.



Les grands équipements bâtis sont relevés par le dessin de bâtiments et entourés d'un cercle violet, de même que les concentrations de commerces et services (l'ensemble de ces points constituent les grands générateurs). Les cercles ou périmètres violets représentent les centralités et polarités de la ville. Le signe + en vert indique une augmentation des offres centrales, le - en rouge une diminution. Les grandes flèches violettes indiquent la direction du report des activités centrales.

**Figure 9 : Centralités et équipements à Vevey**



*Nestlé International*



*Centre commercial St-Antoine le long de l'avenue du Général-Guisan (RC 780a)*

**Figure 10 : Pôles générateurs**

## Réseaux urbains et espaces publics

### Typologie des rues

La hiérarchie du réseau viaire est assez claire à Vevey. On observe une grande boucle de distribution depuis la jonction autoroutière au Nord (routes de Rio-Gredon et Châtel-St-Denis à l'Ouest, routes de St-Légier et de Blonay à l'Est) et la route principale (RC780a) en traversée de localité sur l'axe horizontal. Quelques rues sont ensuite des routes collectrices, au gabarit plus important, comme l'avenue des Crosets par exemple, le reste appartient au réseau de desserte. L'avenue de Gilamont est une pénétrante de ville supplémentaire à la distribution en boucle.

La typologie de ces routes peut varier d'un tronçon à l'autre. L'axe formé de la route de St-Légier et de l'avenue de Blonay est de type "route cantonale hors localité" au Nord du giratoire avec le boulevard d'Arcangier et de type "axe routier en milieu urbain" au Sud de ce même carrefour. L'avenue de Gilamont est un axe de typologie urbaine (avenue plantée structurante). La RC780a est elle soit fortement marquée par un aménagement routier dominant (giratoires d'entrées Ouest et Est, tronçon rue du Clos – rue des Chenevères) soit de typologie très urbaine dans un tissu central commerçant et animé.

L'enjeu est de permettre la concordance entre type d'espace-rue et les fonctions riveraines et celles de l'axe de circulation. Un axe urbain fortement identitaire et support de vie publique (accès aux commerces, services, etc.) ne doit pas être réduit à un "tuyau à voitures" de même qu'un axe important pour la circulation ne peut pas être une aire de délasserment sans gestion des flux. Les axes routiers présents dans la croix de Vevey sont au centre des enjeux d'un aménagement leur permettant de connecter les différents quartiers entre eux, d'offrir des espaces publics de qualité (accès commerces, services, équipements) et d'assurer des fonctions circulatoires.



Figure 11 : Typologie des espaces rues



**Viaduc de Gilamont :**  
image d'une route express



**Route de St-Légier (commune de St. Légier)**  
situation hors zone bâtie



**Avenue de Gilamont**  
caractère urbain, espace-rue avec grand potentiel de requalification



**Avenue du Général Guisan (RC780a)**  
boulevard urbain, espace rue pour tous les modes de transport, concentration des commerces avec grand potentiel de qualification (prolongement du tronçon réaménagé Est)



**Route des Chênevières (RC 780a)**

route principale urbaine

**Figure 12 : Illustrations des espaces rues**

### Espaces publics emblématiques

Vevey comporte quelques espaces publics emblématiques, plus ouverts et dont la fonction de séjour piéton est forte, principalement situés dans la croix de Vevey, comme la place de la Gare, la place du Marché, le quai Perdonnet ou la vieille-ville. Certains d'entre eux souffrent d'un aménagement dominé par la fonction routière ou de stationnement, comme la place du Marché ou les entrées Ouest et Est de la ville, par exemple. Les rues connectant ces différents espaces emblématiques sont également dominées par la présence de l'automobile, notamment par une offre en places de stationnement importante (rue Ceresole par exemple). Les connexions entre ces espaces publics majeurs sont par conséquent peu mises en valeur.

L'enjeu consiste évidemment à valoriser ces espaces publics par des aménagements leur permettant de jouer leur rôle de support de la vie publique, d'offrir une bonne qualité de séjour. Il consiste également à mettre en valeur les rues les connectant afin de valoriser le maillage viaire et de rendre les déplacements piétons et cyclables attractifs.

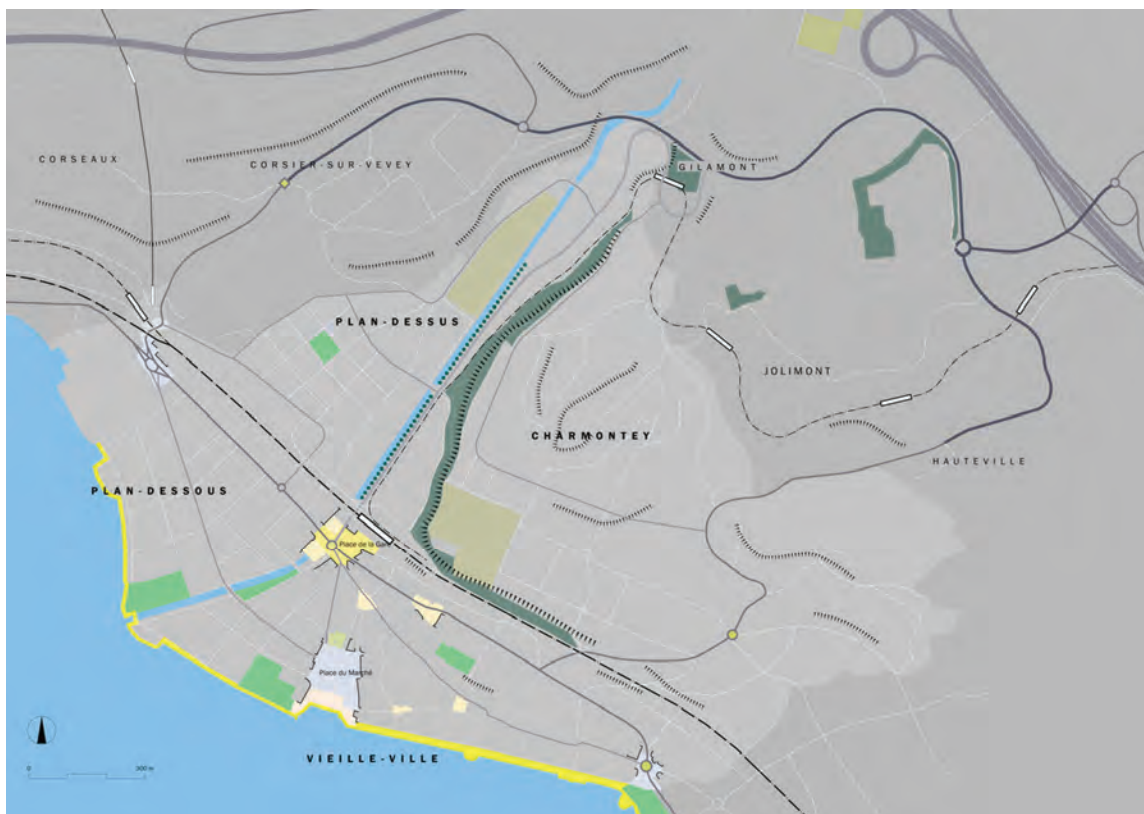


Figure 13 : Typologie des espaces publics emblématiques



**Entre deux villes**  
entrée Est de Vevey



**En Bergère**  
Entrée Ouest de Vevey



**Place du Marché**

dominée par le parking et les circulations



**Quai Perdonnet**

espace public de grande valeur mais limité par la fonction de trafic

**Figure 14 : Illustrations des espaces publics emblématiques**

**Réseau TIM**

Le TIM bénéficie d'une grande accessibilité générale en Ville de Vevey. En plus de la boucle de distribution depuis l'autoroute, l'avenue de Gilamont est une pénétrante de ville supplémentaire offrant un accès direct au centre-ville. Outre l'axe horizontal de la RC780a, l'avenue de Nestlé et la rue du Simplon offrent des accès directs à la vieille-ville et à la place du Marché.

La croix de Vevey est dominée par la fonction trafic. À l'exception du tronçon réaménagé entre la rue des Entrepôts et la place de la Gare, l'aménagement de l'axe routier horizontal de la RC780a, datant des années 1960, privilégie avant tout l'écoulement des flux de circulation motorisée au détriment des déplacements piétonniers et cyclables (effet barrière important, traversées piétonnes en souterrain, etc.). L'avenue de Gilamont est une pénétrante de ville attractive pour tous les modes dont le TIM. De façon générale, la "percolation" du TIM au centre-ville est importante notamment afin d'assurer les accès multiples aux parkings, comme la place du Marché, le centre St-Antoine, etc. Cette percolation importante et l'aménagement à dominante routière mettent sous pression les espaces publics.

L'enjeu consiste ici à canaliser plus fortement le trafic sur des axes pouvant raisonnablement l'accueillir afin de garantir un bon niveau d'accessibilité par poche (accès aux différents quartiers et dissuasion du trafic de quartier) et aux parkings. Il faut délester le réseau de desserte des quartiers d'habitation et les espaces publics emblématiques pour les tranquilliser et les valoriser (fonction de support de la vie publique et des relations MD).

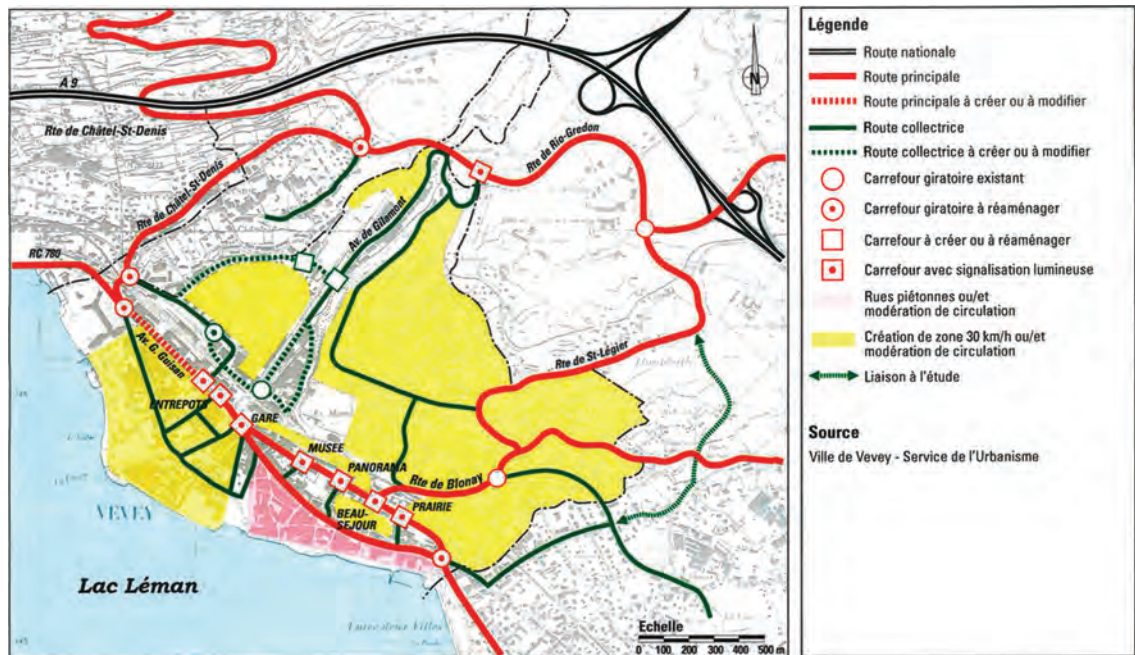


Figure 15 : Hiérarchie du réseau (selon plan directeur des circulations de 1994, Transitec)

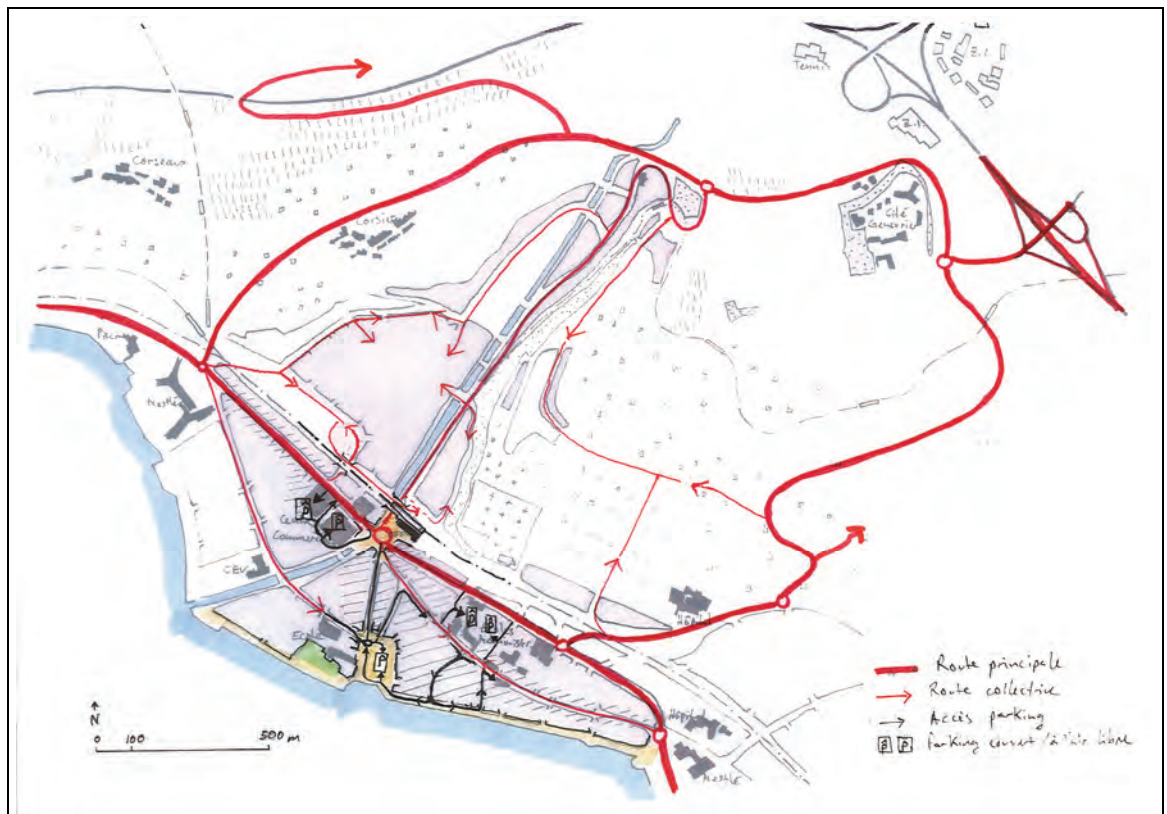


Figure 16 : Schéma d'accessibilité TIM actuel (2011)

## Réseau TP

Le réseau ferré est tout d'abord une composante majeure du système TP à Vevey avec la ligne CFF du Simplon, la ligne CFF en direction de Puidoux-Chexbres, le funiculaire du Mont-Pèlerin et la ligne du GoldenPass en direction de St-Légier, Blonay et les Pléiades. Cette infrastructure ferroviaire se situe elle aussi dans la croix de Vevey. La gare centrale de Vevey est de niveau national (IR) et régional (RER; RE, funi, GoldenPass). La halte de Vevey Funi ne concerne que la ligne RER vers Puidoux-Chexbres. Il n'existe pas de halte sur la ligne du Simplon qui pourrait appartenir au RER depuis Lausanne.

La gare de Vevey va subir de profondes mutations dans les années à venir. En effet, le réaménagement de la gare GoldenPass et l'extension des quais CFF impliquent de revoir la gestion de l'interface et des accès aux quais. Avec l'allongement des rames de trains vers l'Ouest, le passage sous-voies St-Antoine offrira dès 2013 de nouveaux accès aux quais. Avec la transformation du quartier des Bosquets au Nord de la gare et le réaménagement de la gare GoldenPass, le secteur Nord de la gare et ses relations avec la place de la Gare (passages sous-voies, accès aux quais, etc.) va être passablement modifié. Un concours de projet est d'ailleurs prévu pour ce secteur

Le réseau routier est composé de la ligne de trolleybus 201 reliant Vevey-Funi à Villeneuve (l'entier de la ville des deltas) ainsi que des lignes de desserte des quartiers 202 (boucle de Charmontey), 211 (boucle de Corseaux) et 212 (Corsier, Nant, Fenil, Moille-Saulaz) ainsi que de la ligne régionale 213 (Attalens, Châtel-St-Denis).

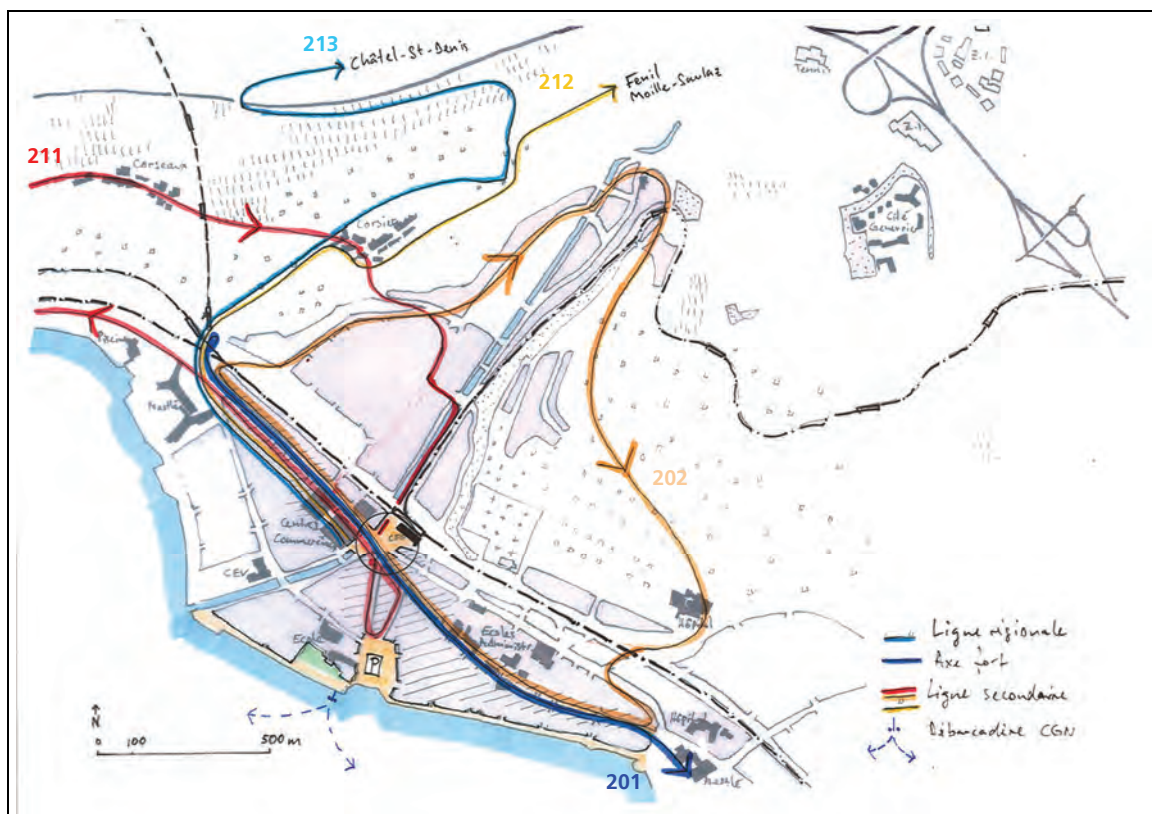
À l'exception de la ligne de trolleybus, qui est l'axe fort urbain de la Riviera, les lignes de desserte en boucle unidirectionnelle ne sont pas attractives et n'attirent principalement que les captifs. Les fréquences sont souvent insuffisantes (notamment en soirée et le weekend) pour offrir une alternative à la voiture. En outre, le temps de trajet entre Vevey et Châtel-St-Denis sur la ligne 213 via la route de Châtel-St-Denis (25 minutes) n'est pas concurrentiel au temps de trajet en TIM via l'autoroute (15 minutes).

Il n'existe pas de desserte TP sur l'avenue de Gilamont (à l'exception de l'arrêt GoldenPass dans le haut du quartier de Gilamont) ni au Sud de l'axe fort trolleybus (axe RC780a). Seule la ligne de desserte 211 fait encore un crochet par la place du Marché et elle sera bientôt supprimée.

Les interfaces de transports : Vevey Gare (interface de tous les niveaux : national, régional, urbain, entre CFF, GoldenPass et VMCV) et Vevey Funi (interface de niveaux régional et urbain) ne sont pas lisibles et ne favorisent pas les correspondances entre différents moyens de transports.

L'enjeu réside à rendre les transports urbains et régionaux (autres que l'axe fort trolleybus) attractifs afin de permettre une alternative crédible à la voiture non seulement pour les habitants de la ville mais pour ceux de toute l'agglomération et de la région qui se rendent à Vevey. Ceci passe par une réorganisation du réseau afin d'amener les TP directement vers et à travers le centre et les quartiers (au cœur des quartiers) par des liaisons tendues.





**Figure 17 : Réseau TP actuel (2011)**

Une première étape est déjà franchie avec une réorganisation du réseau prévue en étape jusqu'à fin 2012 avec le cassage de la boucle de la ligne 202 et son prolongement jusqu'aux zones d'activités de la Veyre où une petite boucle terminale est tout d'abord envisagée. L'itinéraire de la ligne 211 est lui aussi modifié afin de diminuer l'ampleur de la boucle actuelle.

La réorganisation du secteur de la Gare est également annoncée avec le réaménagement des quais du GoldenPass lié à la requalification et densification du quartier des Bosquets et avec de nouveaux accès aux quais CFF à prévoir : depuis le passage-inférieur St-Antoine et depuis un nouveau passage inférieur à aménager entre la Coop et le bâtiment de la gare.

Aucune liaison n'est toutefois proposée au Sud de l'axe fort trolleybus. Une modification profonde a été envisagée afin de repenser le système global de l'agglomération par l'image directrice des VMCV (RR&A 2007). Le PA Rivelac reprend les propositions de l'image directrice VMCV et les adapte. Le concept TP développé dans le PA Rivelac est repris dans le volet stratégique.

L'enjeu visé est la création d'un réel réseau d'agglomération orienté sur les usages et les besoins plutôt que sur des logiques de territoires communaux.

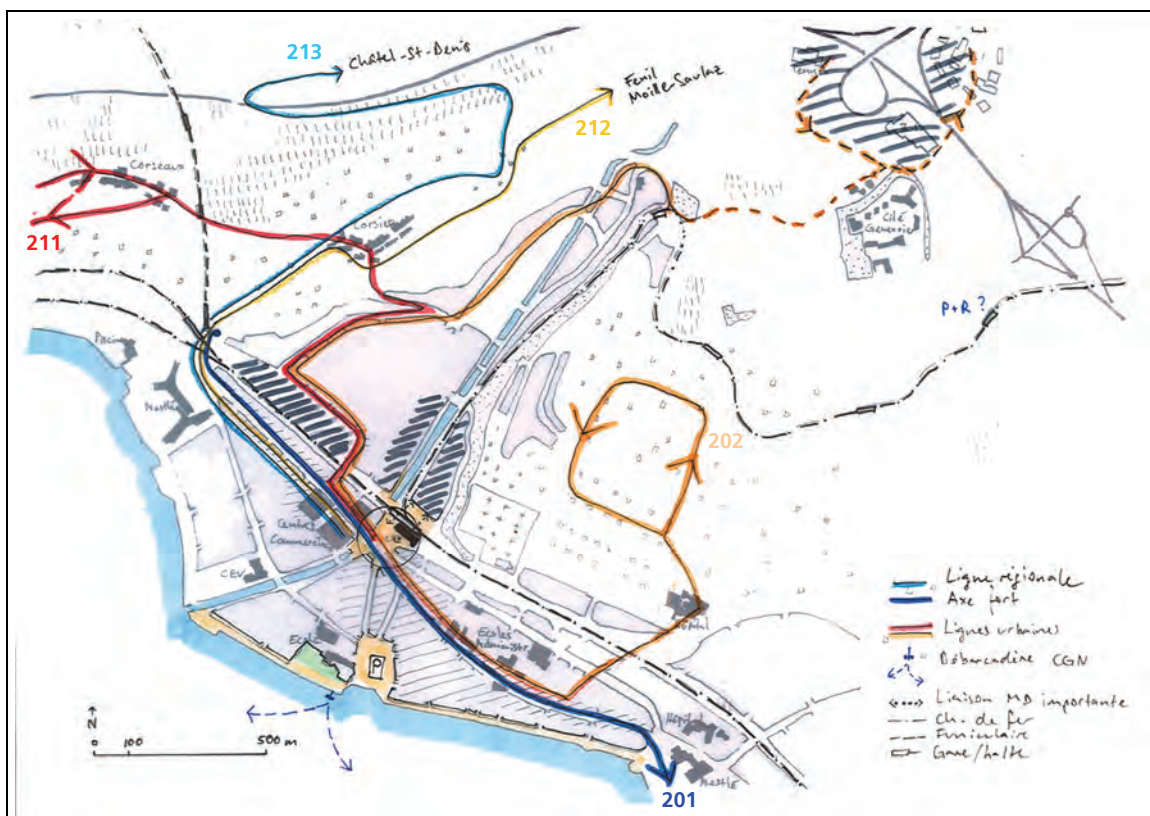


Figure 18 : Réseau TP planifié à court terme (fin 2012)

## Stationnement

### Offre

Avec 3'280 places publiques sur voirie et 17'977 habitants en 2009, Vevey offre un ratio de 182 places pour 1'000 habitants, l'un des ratios les plus élevés parmi les villes vaudoises.

Ville	Nombre de places de stationnement public total	Nombre d'habitants	Ratio places de stationnement / 1'000 habitants
Morges	2'800	14'391	195
<b>Vevey</b>	<b>3'280</b>	<b>17'977</b>	<b>182</b>
Yverdon	3'450	26'592	130
Montreux	1'950	14'732	79
Pully	2'579	17'079	151

Tableau 5 : Offre publique de stationnement, comparatif vaudois (2009)

À cette offre sur voirie il est nécessaire de rajouter encore les parkings privés mais ouverts au public qui totalisent encore 1'252 places supplémentaires. Au total, on recense environ 4'500 places à destination du public en ville de Vevey dont la moitié en centre-ville. Avec ces parkings privés ouverts au public, le ratio monte à 250 places pour 1'000 habitants (valeurs habitants de 2009)

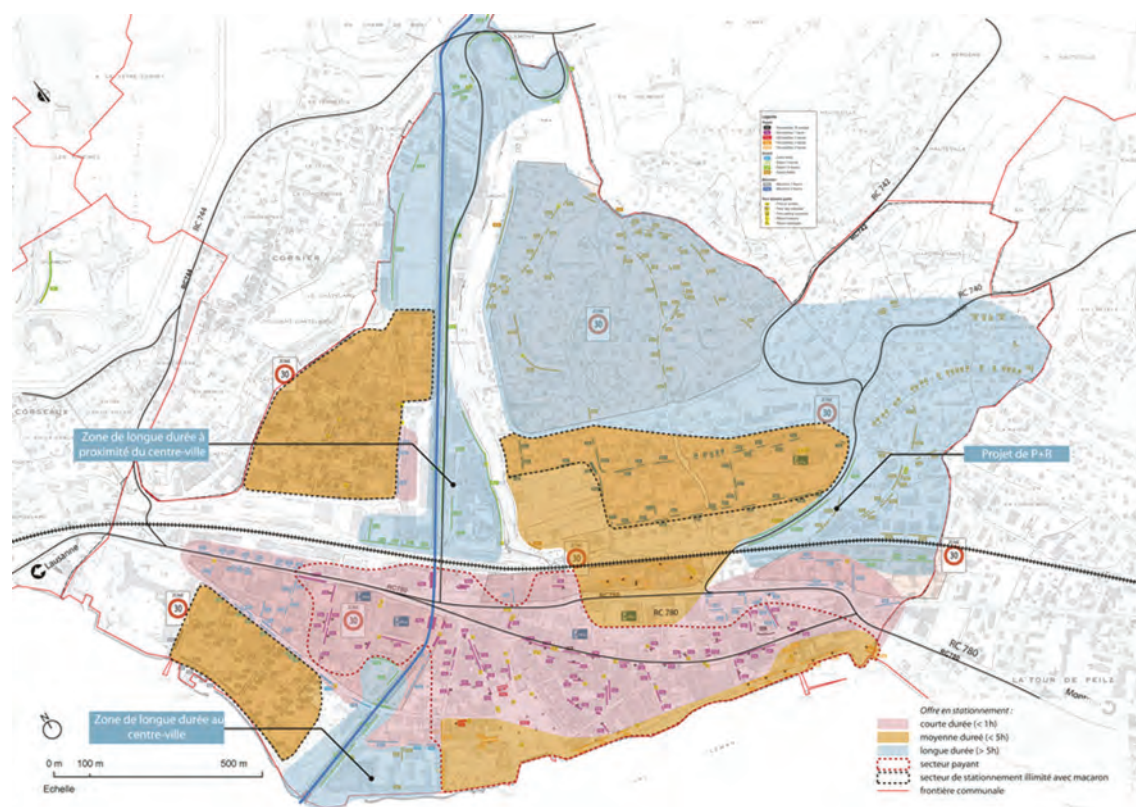
Emplacement	Nombre de places	
Sur voirie	3'280	72%
<i>dont centre-ville</i>	<i>1'011</i>	<i>22%</i>
<i>dont place du Marché</i>	<i>465</i>	<i>10%</i>
Parking Midi-Coindet	315	7%
Parking St-Antoine	389	9%
Parking Coop Simplon	178	4%
Parking Panorama	370	8%
<b>Total</b>	<b>4'532</b>	<b>100%</b>
Total centre-ville	2'263	50%

**Tableau 6 : Offre totale du stationnement au public en ville de Vevey (2011)**

### Gestion du stationnement

Vevey a déjà mis en place une politique de gestion du stationnement sur l'ensemble de la commune en définissant des zones courte, moyenne et longue durée autour du centre-ville ainsi qu'un secteur payant, correspondant à peu près au centre-ville. Des secteurs macarons permettent aux habitants des quartiers concernés par des zones dont la durée de parcage est limitée de pouvoir stationner leurs véhicules sur la longue durée également.

Le plan ci-après présente cette politique en place. Ce plan est également présenté au format A3 en annexe.



**Figure 19 : Politique de stationnement actuelle**

## **Demande en stationnement en regard de l'offre et de la politique en place**

Le centre-ville est logiquement le lieu sur lequel la pression sur le stationnement est la plus importante. L'étude de stationnement et d'accessibilité de la place du Marché (Transitec 2005) fait état des problèmes suivants au centre-ville :

- saturation du samedi en journée (effets du shopping)
- forte pression en soirée (effets des loisirs)
- situation peu confortable pour les résidents

Depuis, l'ouverture des parkings Midi-Coindet et Coop-Simplon a permis de détendre la situation. Plusieurs mesures de gestion sont encore possibles pour améliorer la situation notamment en ce qui concerne les habitants, les visiteurs des commerces, etc. selon les objectifs à fixer.

En outre, un certain nombre de places du centre-ville sont "squattées" par des usagers de longue durée, entre 25-30% selon l'étude Estia menée sur la place du Marché, soit la part de consommation des places par les usagers de moyenne-longue durée selon l'étude Transitec de 2005. La modification du tarif à la Place du marché a permis de corriger partiellement la présence de voitures ventouses.

Un meilleur contrôle permet d'optimiser l'utilisation de ces places pour des usagers de courte durée.

## **Enjeux**

L'offre et la politique de stationnement en place semblent satisfaire la demande. Toutefois, le stationnement est un levier d'action important pour inciter les usagers à utiliser les TP et favoriser ainsi les reports modaux. L'enquête Estia menée sur les origines des automobilistes stationnant sur la place du Marché a permis de relever que 14% des usagers provenaient de Vevey, 35% des communes directement limitrophes et 19% des autres communes de la région soit plus de 60% de visiteurs bénéficiant également d'une offre TP à destination de Vevey. Le potentiel de report est donc important.

La présence massive d'une offre en stationnement en surface répartie aux portes de la vieille-ville pèse non seulement les espaces publics pourtant emblématiques du centre-ville mais favorise fortement l'accès TIM au centre au détriment d'un accès combinant TP-MD.

L'enjeu consiste à relocaliser en ouvrage une partie du stationnement actuellement en surface et à diminuer le stationnement en surface occupé par les pendulaires. Ceci permet de rendre les espaces publics attractifs pour la MD, de prioriser la circulation des bus et de viser un report modal.



**Figure 20 : Place du Marché : forte dominance du stationnement dans l'espace public**

## Environnement

### Air

Les données du PA Rivelac, permettent d'estimer, sur la base d'une station fixe du réseau Vaud'Air ainsi que neuf sites exploités par des capteurs passifs, que les concentrations de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub> sont proches voire au-dessus de la valeur limite (20-35 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>, près de 20 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> en moyenne annuelle et plusieurs dépassements de la moyenne horaire) dans les noyaux denses des villes, donc Vevey, en raison du réseau routier dense et chargé, des nombreux chauffages ainsi que de conditions locales ne permettant pas une bonne dispersion des émissions. La qualité de l'air n'est donc pas critique mais nécessite une réduction des émissions de polluants par des mesures de gestion du trafic et des améliorations au niveau des bâtiments et de leur chauffage.

L'enjeu consiste à diminuer la quantité de trafic et à modérer les vitesses globalement dans le centre

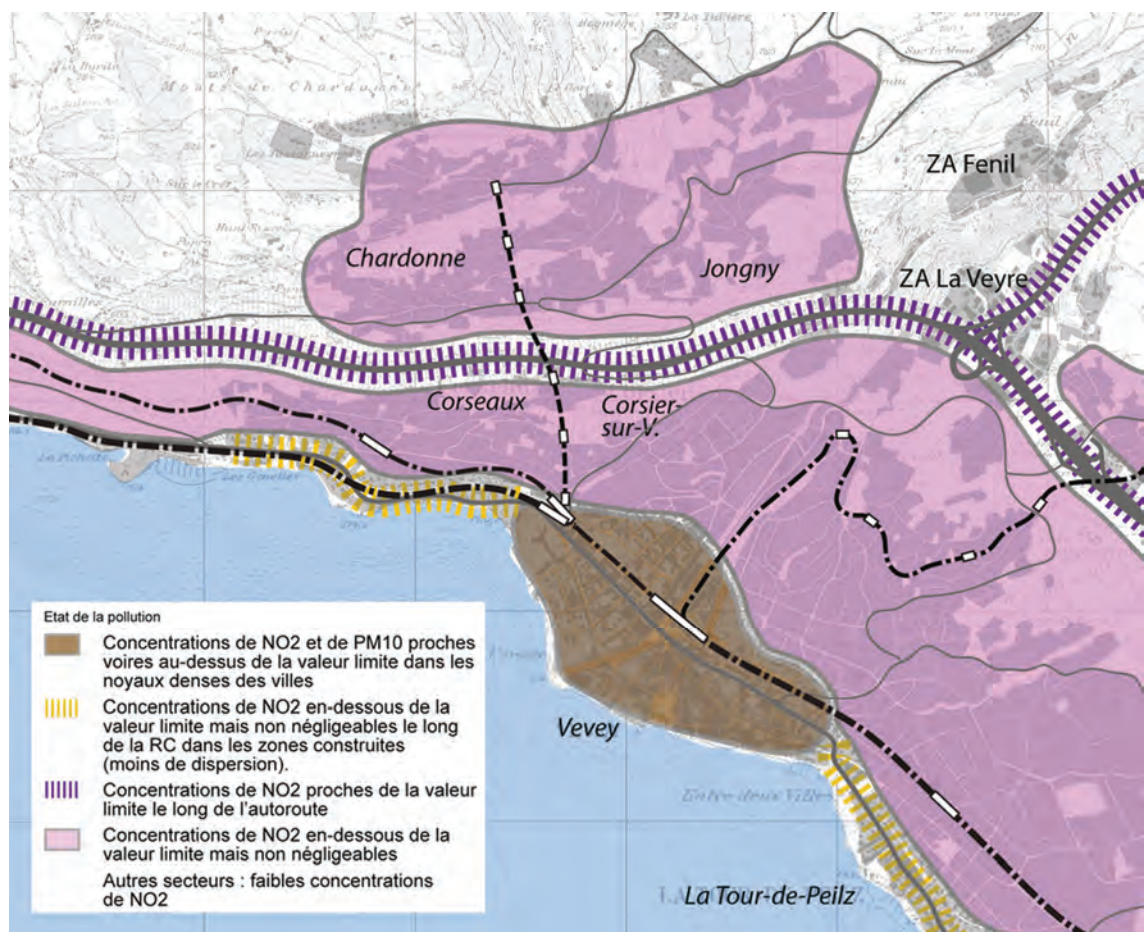


Figure 21 : Extrait de la carte d'analyse de la qualité de l'air (PA Rivelac, 2011) – valeurs estimatives

### Bruit

Les sources de bruit principales dans l'agglomération sont constituées de l'autoroute A9 et A12, des routes du réseau principal et secondaire ainsi que de la voie de chemin de fer Lausanne-Brigue. L'autoroute, en raison des fortes charges de trafic et de la topographie, représente la contrainte principale en termes d'émissions sonores avec toutefois un réseau routier principal et secondaire égale-

ment problématique au niveau du bruit. De nombreux axes sont en effet non conformes à l'Ordonnance sur la Protection contre le bruit (OPB) en raison de leurs émissions sonores élevées dans des zones habitées. En ce qui concerne le bruit ferroviaire, l'assainissement de la ligne Lausanne-Brigue est en cours pour les zones à bâtir existantes.

Quatre types de secteurs ont été définis en fonction des niveaux sonores diurnes auxquels il est possible de s'attendre :

- secteurs dont le niveau sonore est inférieur à 55 décibels<sup>1</sup> : ces secteurs peuvent être considérés comme des zones calmes dans lesquelles il fait bon vivre ;
- secteurs dont le niveau sonore se situe entre 55 et 60 décibels<sup>2</sup> : ces secteurs sont soumis à des nuisances considérées comme peu gênantes ;
- secteurs dont le niveau sonore se situe entre 60 et 70 décibels<sup>3</sup> : ces secteurs sont soumis à des nuisances incommodes ;
- secteurs dont le niveau sonore est supérieur à 70 décibels : ces secteurs sont soumis à des nuisances difficilement supportables.

Les zones calmes (niveau sonore inférieur à 55 décibels) représentent une opportunité de créer des zones à haute qualité environnementale dans lesquelles il fait bon vivre. Elles peuvent ainsi attirer les habitants dans les zones urbanisées ou à potentiel d'urbanisation. Les objectifs liés à ces zones varient selon deux types de zones :

- les zones calmes avec potentiel d'urbanisation : dans ces zones, on veillera à dissuader le trafic de transit, les accès aux nouveaux quartiers seront soigneusement étudiés, les nouveaux quartiers seront aménagés de manière agréable et seront conçus avec une haute qualité environnementale ;
- les zones calmes déjà urbanisées : pour ces zones, l'objectif consiste à conserver leur avantage en termes de niveau sonore, tout en veillant à ne pas générer un nouveau trafic de transit avec les projets d'urbanisation situés à l'extérieur de ces zones.

Les zones calmes sont cependant peu représentées dans les secteurs urbanisés dont Vevey. L'emprise des secteurs dont le niveau sonore se situe entre 55 et 70 décibels est très importante. Une réduction des charges de trafic par l'incitation au report modal ou par d'autres mesures dont le but est similaire est par conséquent nécessaire pour réduire l'emprise de ces zones moins ou peu favorables pour une bonne qualité de vie.

L'enjeu consiste à diminuer la quantité de trafic, à modérer les vitesses, à canaliser et moins disperser le trafic. Il s'agit également de faire attention avec les vitesses qui peuvent être plus élevées la nuit (mises en place de mesures spécifiques la nuit).

---

<sup>1</sup> 55 dB : valeur de planification définie par l'OPB pour les zones de degré de sensibilité II (zones d'habitation)

<sup>2</sup> 60 dB : valeur limite d'immission définie par l'OPB pour les zones de degré de sensibilité II

<sup>3</sup> 70 dB : valeur d'alarme définie par l'OPB pour les zones de degré de sensibilité II et III

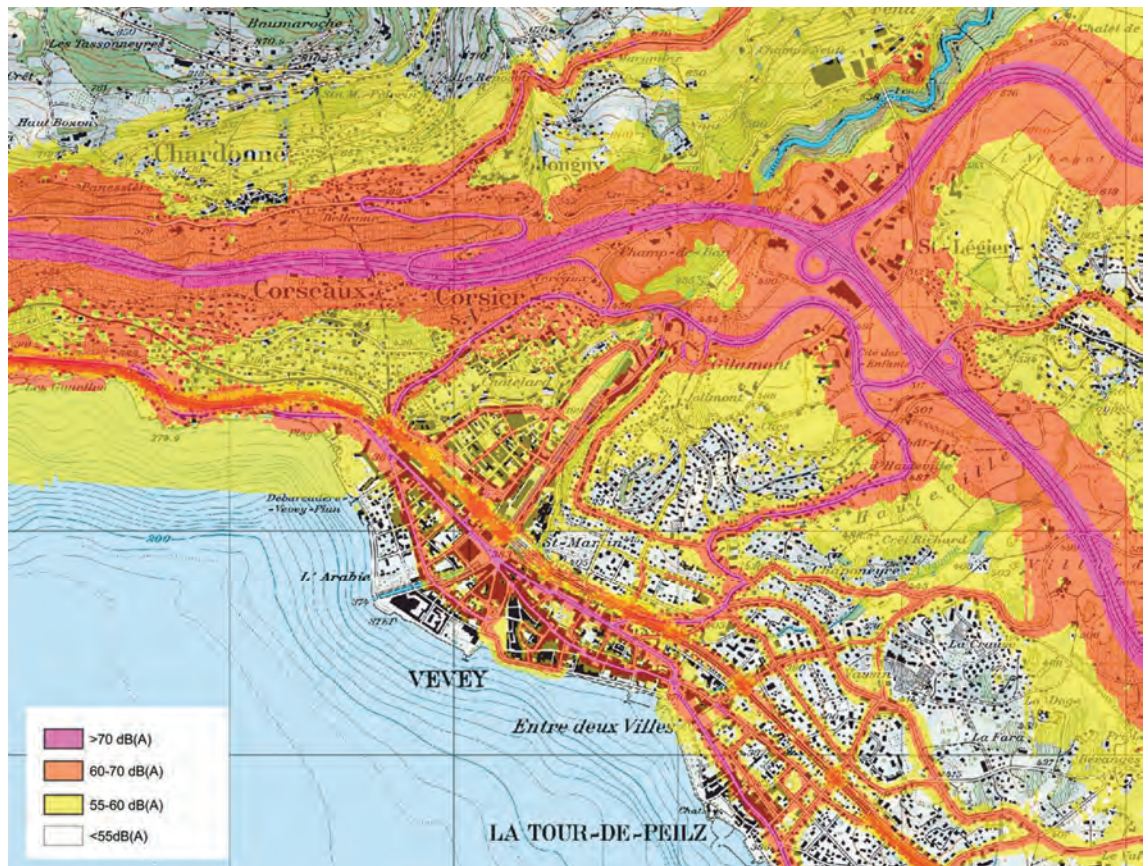


Figure 22 : Extrait de la carte d'analyse de l'état sonore (PA Rivelac, 2011)

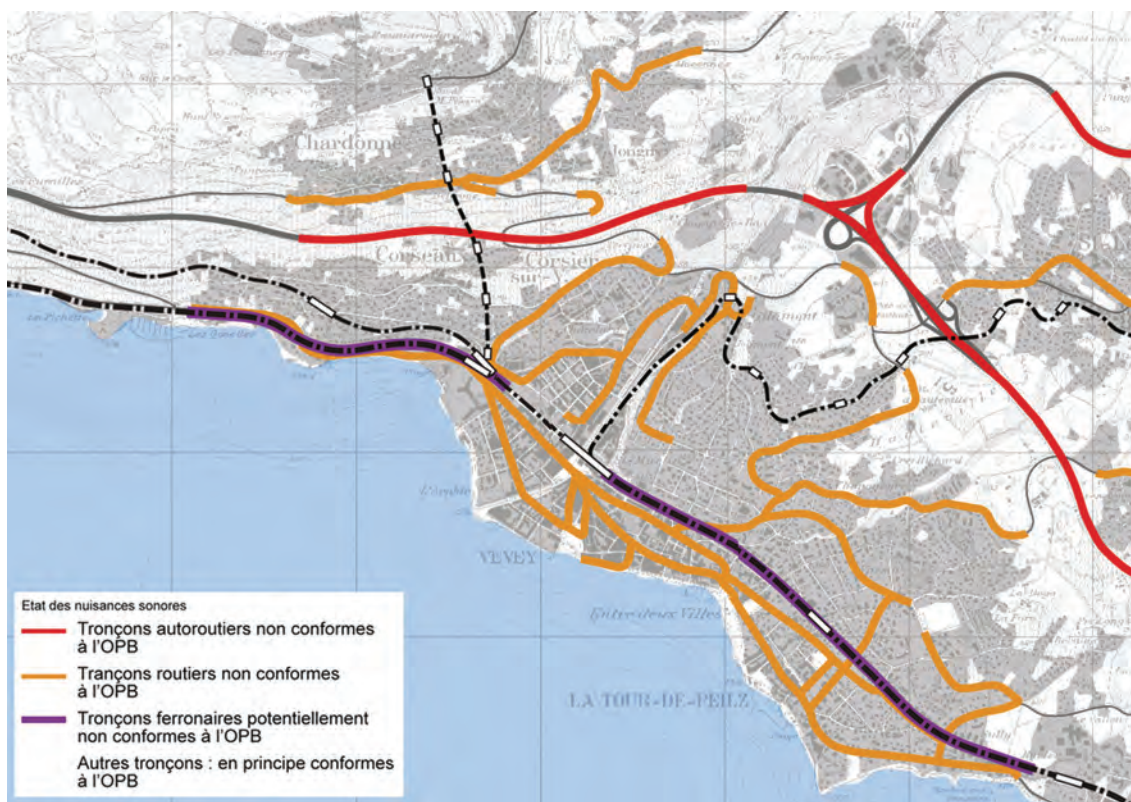


Figure 23 : Extrait de la carte d'analyse de la conformité sonore (PA Rivelac, 2011)

## Synthèse

Vevey bénéficie de bonnes conditions de départ avec une structure et une composition urbaine cohérentes et claire, une certaine compacité, la présence au centre de tous les équipements publics et centres commerciaux, etc. Il n'y pas de problèmes majeurs à résoudre, notamment en termes de circulation. Toutefois, la dominance du TIM se ressent fortement au centre-ville et dans les espaces publics emblématiques, ce que les valeurs environnementales démontrent également. La perméabilité au trafic motorisé est importante dans beaucoup d'endroits au centre, y compris à travers la vieille-ville. Le stationnement est abondant au centre-ville et les TP ne sont pas attractifs.

C'est dans la croix de Vevey que la pression est la plus forte. C'est en effet là que se trouvent les infrastructures de transports principales ainsi que les espaces publics emblématiques. Le TIM y occupe aujourd'hui la place la plus importante, du point de vue des espaces dévoués à la circulation (par exemple la route des Chenevières) et au stationnement (par exemple la place de la Gare et la place du Marché).

Les projets de requalification et de densification à venir, également dans la croix de Vevey, vont être les éléments déclencheurs à une réorganisation de la mobilité et de la mise en valeur des espaces publics.



## Enjeux

Les enjeux de réorganisation de la mobilité et de la mise en valeur des espaces publics concernent l'ensemble de la commune et auront un impact sur l'ensemble de l'agglomération et de la région, en parallèle à une organisation des réseaux de mobilité élargie dans l'agglomération et la région (PA Rivelac). Il s'agit aussi d'adapter le réseau routier au contexte urbain. Le périmètre central où agir en priorité est la croix de Vevey. C'est là que les effets seront les plus importants et permettront un saut qualitatif majeur.

À l'échelle communale, le schéma de circulation doit être revu et clarifié afin de maîtriser les accès aux quartiers et au centre-ville, privilégier des "zones calmes" et limiter les nuisances (y compris au centre-ville), tout en priorisant une accessibilité TP forte et plus fine, jusqu'au cœur des quartiers et du centre, combinée à un réseau MD attractif.

Ceci doit se faire en parallèle à la mise en valeur de l'espace public, et principalement de l'espace public central entre la place de la Gare et la place du Marché. C'est en effet là que se situe l'interface TP majeure (gare de Vevey). Il s'agit de l'entrée de ville pour tous les usagers TP provenant de la région et d'au-delà. L'interface entre les transports ferrés et routiers doit être attractive en offrant des correspondances aisées et les espaces publics doivent être suffisamment attractifs pour favoriser les déplacements à pied vers le centre-ville. Ceci passe par une adaptation du réseau viaire et de l'espace-rue en général au contexte urbain.

Une densification qualitative de l'urbanisation peut être envisagée avec une meilleure attractivité des espaces publics. Cette densification dans un espace "contraint" demande plus d'efforts que dans un terrain vierge et encore non fréquenté mais est possible.



## **PARTIE II : VOLET STRATEGIQUE**



## Objectifs généraux

Les objectifs généraux énoncés ci-dessous sont la base d'un système d'objectifs et de mesures. Pour réaliser ces objectifs, des stratégies thématiques sont proposées avec des objectifs stratégiques pour aboutir ensuite à une série de mesures. Dans le volet opérationnel, ces mesures sont ensuite regroupées en chantiers dans une perspective de mise en œuvre (mesures liées et étapes).

Le tableau récapitulatif de ce système d'objectifs est présenté en annexe.

### Objectifs généraux d'urbanisme

Renforcer l'attractivité et l'image de Vevey, centre de l'agglomération.

Qualifier l'espace urbain pour offrir un cadre de vie de haute qualité pour les habitants et visiteurs.

### Objectifs généraux de mobilité

Maintenir une bonne accessibilité globale et locale tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé.

Favoriser le système de transports combinant TP et MD et maîtriser le TIM.

Viser un report modal du TIM vers les TP et la MD.





## Éléments majeurs

### Axe Nord-Sud de la croix de Vevey

L'avenue de Gilamont, axe majeur urbain Nord-Sud, est mis en valeur. Une nouvelle liaison TP Nord-Sud est mise en place, liant Gilamont, la gare et le centre-ville (place du Marché). Les liens des quartiers limitrophes existants et nouveaux (Moulins de la Veveyse et Bosquets) avec cet axe sont valorisés, permettant de relier les quartiers entre eux, aux arrêts TP et aux centralités locales à créer : passerelles sur la Veveyse, ascenseurs depuis Charmontey au-dessus de la butte des Bosquets, etc.

La gestion de la mobilité et du stationnement est clarifiée et modifiée au Sud de la gare. Le nouveau parking des Bosquets permet de délester ces espaces publics d'une partie de l'offre en stationnement (notamment la place du Marché et le secteur Ceresole). L'espace public central entre les Bosquets, la gare, le centre-ville et les bords du lac, intégrant la place de la gare, le secteur Ceresole et la place du Marché est fortement mis en valeur. Ce secteur devient ainsi très attractif pour la MD ce qui est indispensable à un développement privilégiant le système TP-MD. L'interface de la gare devient ainsi plus lisible et offre des correspondances attractives.

### Axe est-Ouest de la croix de Vevey

Le carrefour d'entrée Ouest de ville est réaménagé en place, en lien avec le développement du secteur de Vevey Funi et d'une éventuelle nouvelle halte RER (à tester) et le réaménagement de l'espace public offrant de bonnes conditions à l'interface TP sans supprimer pour autant la fonction circulatoire importante du carrefour. Les liaisons piétonnes entre le funiculaire, le trolleybus, le RER et le bord du lac sont ainsi rendues plus attractives, toujours dans une perspective de favoriser le système TP-MD. La route de la Crottaz devient un axe réservé à la desserte du quartier et à la MD.

Les tronçons encore non réaménagés de l'avenue Général-Guisan le deviennent, offrant un espace public de qualité pour cette artère commerçante.

L'avenue Nestlé, axe collecteur structurant de Plan-Dessous est réaménagée en avenue urbaine et est desservie par une nouvelle liaison TP.

Les rues du Clos et des Chenevières, aujourd'hui fortement dominées par la fonction circulatoire, sont réaménagées en boulevard urbain, renforçant le caractère urbain et améliorant les conditions pour la MD. Le carrefour avec l'avenue de Blonay est mis en valeur.

L'entrée de ville Est est valorisée, intégrée au parc et offrant de meilleures conditions pour la MD (traversées en surface notamment).

L'axe commerçant de la vieille-ville (rues de Lausanne, Simplon, Italie) perd sa dominance de la fonction de circulation TIM est réaménagé afin d'offrir des conditions optimales au support de la vie publique, à la circulation des TP et à la MD. Le schéma de circulation est revu afin de clarifier et maîtriser les accès au TIM à la vieille-ville et d'apaiser cet axe.

Le quai Perdonnet est fortement mis en valeur en promenade offrant un espace public de haute qualité. La circulation du TIM peut y être à long terme supprimée avec la réorganisation des accès à la place du Marché et la diminution de l'offre en stationnement sur celle-ci



## A. Stratégie urbaine

### Stratégie A

#### Développer une ville compacte et des courtes distances

Affirmer la structure urbaine de Vevey, requalifier et densifier des secteurs stratégiques pour permettre à Vevey d'assurer son rôle de ville-centre d'agglomération, c'est-à-dire offrir les emplois, commerces et services pour l'agglomération tout en offrant un cadre de vie de haute qualité.

Cette stratégie se réalise avant tout dans les projets de transformation dans les secteurs situés dans la croix de Vevey. Elle vise des programmes de développement qui offrent des emplois, des équipements, des commerces et des services, utiles à la ville et à toute la région.

Ces terrains stratégiques bénéficient d'une accessibilité optimale depuis toute l'agglomération et bien au-delà avec le système ferroviaire et autoroutier. Cette accessibilité TP permet d'envisager l'implantation d'emplois tertiaires, fort générateurs de déplacements dans un bassin territorial s'étendant bien au-delà de la ville voire de la région.

Cette stratégie vise également à questionner le secteur de Vevey Funi, stratégiquement placé sur une interface de transports, et d'y envisager aussi une transformation et une densification (étude-test)



Figure 25 : schéma urbain

Les objectifs stratégiques sont développés pour les lieux suivants :

A1 Requalification et densification des tissus industriels de la croix de Vevey

A2 Requalification et densification des corridors urbains majeurs

A3 Valorisation des quartiers d'habitation

A4 Développement et requalification générale du secteur stratégique de la gare

A5 Développement du secteur stratégique de Vevey Funi

## A1 Requalification et densification des tissus industriels de la croix de Vevey

### Objectif A1

Requalification et densification des secteurs stratégiques en mutation le long des voies CFF et de l'avenue de Gilamont en adéquation avec l'infrastructure de transports pour permettre d'affirmer pour Vevey le rôle de ville centre d'agglomération (développement d'un programme mixte, accent sur l'activité possible).

Mesures	Type de mesure
A1-1 Développer le quartier du secteur de la Cour-aux-Marchandises	Projet en cours
A1-2 Développer le quartier du secteur des Moulins de la Veveyse	Projet en cours
A1-3 Promouvoir le développement du tissu autour de l'axe structurant de l'avenue Gilamont	Projet en cours

## A2 Requalification et densification des corridors urbains majeurs

### Objectif A2

Requalification et densification des corridors urbains de la croix de Vevey (axe RC780a Guisan-Clos-Chenevières et axe Gilamont) favorisant la transversalité et les connexions entre les quartiers, la mixité de haute densité et les affectations commerciales et de services.

Mesures	Type de mesure
A2-1 Concept d'aménagement coordonné tenant compte du bâti existant, des circulations et des affectations	Etude d'avant-projet

### A3 Valorisation des quartiers d'habitation

#### Objectif A3

Valorisation des quartiers d'habitation (Plan-Dessus, Plan-Dessous, Charmontey zone villas) : renforcement de l'identité, densification du quartier de la zone villas. Affirmation de quartiers d'habitation attractifs et calmes pour différents types d'habitat (logements familiaux abordables, logements urbains haut de gamme, logements pour personnes âgées, etc.). Affirmation d'une centralité locale à proximité de l'hôpital avec des services de proximité.

Mesures	Type de mesure
A3-1 Etude de potentiels de densification des quartiers et de renforcement de centralités; adaptation du plan de zones et des densités autorisées	Mise à jour du PGA (suppression de plans de quartiers)
A3-2 Développement d'un plan des plantations pour renforcer la trame verte structurante des quartiers	Réalisation d'un plan général des plantations (étude à préciser)

### A4 Développement et requalification générale du secteur stratégique de la gare

#### Objectif A4

Développement stratégique du secteur gare selon les principes suivants : Amélioration des accès et de la visibilité de la gare, intégration du développement des Bosquets dans le tissu urbain, densification qualitative et mixité (commerces, loisirs, logements) et requalification générale du secteur.

Mesures	Type de mesure
A4-1 Etudier le développement du secteur Gare et sa requalification	Etude préliminaire Concours

## A5 Développement du secteur stratégique de Vevey-Funi

### Objectif A5

Développement du secteur stratégique de Vevey-Funi selon les principes suivants : amélioration de l'unité et de la lisibilité des espaces libres et des connexions, densification des dents creuses.

Mesures	Type de mesure
A5-1 Etudier avec les communes limitrophes de Corsier et Corseaux la possibilité de transformer et densifier les parcelles entourant l'interface de transport (emplacement du P+Rail par exemple). Etudier l'opportunité d'implanter une nouvelle halte RER sur la ligne du Simplon Requalifier l'espace public	Etude préliminaire et études-test



## B. Stratégie des espaces publics

### Stratégie B

#### **Renforcer la structure des espaces publics de la ville, en améliorant leur lisibilité, leur qualité et leur rôle identitaire**

Traiter de manière spécifique l'aménagement des lieux emblématiques et des centralités, l'aménagement du système viaire visant l'adéquation entre les fonctions riveraines des axes, de la circulation et de l'espace public.

Cette stratégie se concrétise graduellement sur le long terme. Des espaces publics emblématiques peuvent rapidement être valorisés, il s'agit des espaces publics de la croix de Vevey. L'espace-rue des quartiers et autres axes est aménagé au gré des opportunités.

- L'espace central entre les Bosquets, la place de la Gare, le secteur Ceresole, la place du Marché et les bords du lac (quai Perdonnet).
- L'axe Est-Ouest : entrée Ouest, av. Général-Guisan, rues des Chenevières et du Clos, rues du Simplon et d'Italie, entrée Est.
- L'axe-Nord : avenue de Gilamont
- L'espace-rue des quartiers, des axes collecteurs et principaux restants (av. de Nestlé par exemple).

Cette stratégie vise à rendre visible le saut qualitatif important pour Vevey en améliorant considérablement la qualité de séjour et de déplacements MD sur les espaces publics centraux et structurants fortement fréquentés. La qualité des espaces publics permet d'optimiser le système TP-MD puisque les cheminements piétonniers deviennent attractifs, agréables et simplement logiques à la sortie du bus ou du train.

Les objectifs stratégiques sont développés pour les thématiques suivantes :

B1 Principes d'aménagements généraux de l'espace-rue

B2 Réaménagement des espaces publics emblématiques de la croix de Vevey

## B1 Principes d'aménagement généraux de l'espace-rue

### Objectif B1

Aménagement général lisible de l'espace-rue selon la morphologie de quartier et la hiérarchie du réseau routier permettant d'assurer et d'adapter les fonctions de l'axe au contexte urbain.

Des principes d'aménagement de l'espace-rue différents sont proposés selon :

- le type et la fonction de l'axe : route principale, route collectrice, rue résidentielle.
- le contexte morphologique urbain : urbain orthogonal, urbain historique, périphérique orthogonal, périphérique libre

Un plan de la typologie des axes en fonction de leur fonction et du contexte urbain est présenté ci-après ainsi qu'en annexe au format A3.



Figure 26 : Plan des typologies des axes selon le contexte urbain et leur fonction

Les principes d'aménagement proposés se veulent relativement simples, lisibles et surtout systématiques. Ils donnent des indications sur les largeurs à prévoir, la vitesse, l'organisation du stationnement, la gestion des flux cyclables, l'organisation du mobilier urbain, etc. Ces aménagements doivent contribuer à accentuer le rôle prédominant joué par l'espace rue selon le contexte urbain pour faciliter la lisibilité et l'usage de la ville.

À titre d'exemples, l'aménagement d'une rue résidentielle dans un contexte historique doit privilégier les qualités de séjour et mettre en valeur les accès aux commerces, cafés, services, etc. ainsi que les façades des bâtiments en évitant de hauts candélabres, l'arborisation, etc. L'aménagement d'une



route principale en périphérie doit en revanche assurer des fonctions de circulations dans des conditions de sécurité optimale (séparation des flux cyclables, trottoirs, etc.) tout en s'adaptant au contexte urbain variable (candélabres et arborisation pas forcément des deux côtés de la route, selon le lieu.

Deux tableaux sont présentés au format A3 en annexe indiquant ces principes d'aménagement de l'espace-rue et des carrefours.

Quelques exemples d'une réalisation possible de ces principes d'aménagement sont présentés ci-dessous :



*Vevey, av. de la Gare, route cantonale principale en traversée de localité  
Forte dominance de la fonction trafic*



*Viège (VS), route cantonale principale en traversée de localité avec charges de trafic similaires  
Contexte historique et espace public valorisé malgré les charges de trafic importantes*



Vevey, av. Nestlé, route collectrice  
Aménagement routier fonctionnel peu attractif



Horw (ZH), route collectrice  
Aménagement mettant en valeur le caractère structurant de l'axe y compris pour les MD, sans bandes cyclables, ainsi que la qualité d'espace public



Vevey, av. des Tilleuls, rue résidentielle  
Aménagement fonctionnel, dominance du stationnement même sur les trottoirs



Zurich, Kanzleistrasse, rue résidentielle  
Aménagement mettant en valeur l'espace public et le sentiment d'espace à disposition pour les piétons : les places inoccupées à gauche agrandissent le trottoir et non la chaussée centrale.

**Figure 27 : Exemples de réalisation des principes d'aménagement**

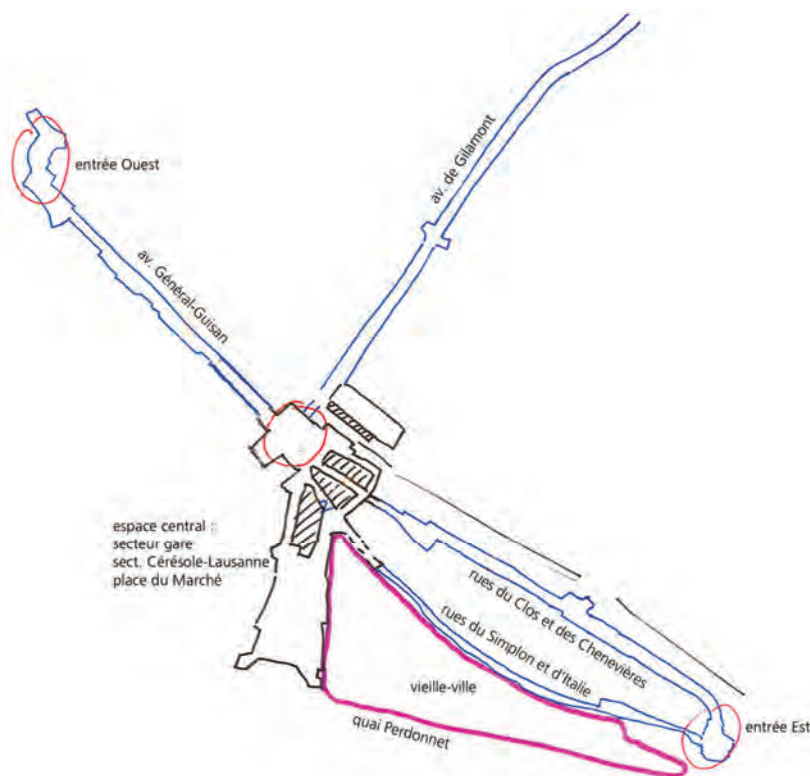
Mesures	Type de mesure
B1-1 Réaménagement des rues, des carrefours selon l'opportunité (réfection des canalisations)	Mesure infrastructurelle

## B2 Réaménagement des espaces publics emblématiques de la croix de Vevey

### Objectif B2

Mise en valeur de tronçons de rues importants, places emblématiques afin de valoriser leur fonction d'espace public majeur.

La figure suivant indique les espaces publics à traiter en priorité :



**Figure 28 : Requalification des espaces publics structurants**  
 en noir : l'espace public central (place Gare Nord, place Gare Sud, Ceresole, pl. Marché)  
 en bleu : les axes Nord-Sud et Est-Ouest  
 en rouge : les espaces publics à réaménager autour de carrefours importants  
 en rose : la vieille-ville, haute qualité environnementale

Les illustrations suivantes montrent des exemples de réaménagement possibles, selon les principes d'aménagement généraux de l'espace-rue (objectif B1). Ces illustrations sont présentées au format A3 en annexe.



Rue du Clos (RC780a) aujourd'hui

Rue du Clos (RC780a) demain?  
Exemple de la Schwarzenburgstrasse, Köniz (BE)

**Figure 29 : Exemple de réaménagement possible de la rue du Clos**

<b>Mesures</b>	<b>Type de mesure</b>
B2-1 Réaménagement de la place du Marché Étape 1 (réaménagement léger) Étape 2 (réaménagement lourd)	Mesure infrastructurelle
B2-2 Réaménagement des rues du secteur central (rue Ceresole, rue de Lausanne)	Mesure infrastructurelle
B2-3 Réaménagement de la place de la Gare	Mesure infrastructurelle
B2-4 Aménagement de la place des Bosquets (Nord de la Gare)	Mesure infrastructurelle
B2-5 Réaménagement du quai Perdonnet	Mesure infrastructurelle
B2-6 Réaménagement de l'entrée de ville Ouest	Mesure infrastructurelle
B2-7 Réaménagement de tronçon Ouest de l'avenue du Général-Guisan (RC780a)	Mesure infrastructurelle
B2-8 Réaménagement de l'entrée de ville Est	Mesure infrastructurelle
B2-9 Réaménagement de l'axe Gare-Clos-Chenevières (RC780a)	Mesure infrastructurelle
B2-10 Réaménagement de l'avenue de Gilamont	Mesure infrastructurelle
B2-11 Réaménagement de l'avenue de Nestlé	Mesure infrastructurelle
B2-12 Réaménagement de l'espace public à Vevey-Funi	Mesure infrastructurelle
B2-13 Réaménagement de l'axe de vieille-ville rues du Simplon et d'Italie	Mesure infrastructurelle
B2-14 Réaménagement de l'axe av. de Blonay et route de St-Légier	Mesure infrastructurelle



## C. Stratégie pour la mobilité douce (MD)

### Stratégie C

#### Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD directes et sûres

Lier les quartiers, les arrêts TP, les équipements, les centralités et les grands générateurs (achats, emplois, etc.).

Rendre attractif l'usage de la MD grâce à la structuration et la valorisation de l'espace public et de l'espace-rue en général.

L'attractivité de la MD est fortement liée à la qualité et à la continuité des liaisons proposées qui forment en milieu urbain et compact un réseau fin et dense. La stratégie exposée est fortement liée à la stratégie des espaces publics. Elle repose sur le maillage existant du réseau viaire de la ville. Ce maillage est le support des déplacements piétons et cyclables. L'espace public doit être par conséquent généreux et sûr pour rendre la MD attractive, notamment dans le secteur central de la croix de Vevey (entre la gare, le centre-ville et les quais). Le réseau de liaisons MD est constitué de ce maillage. La suppression des discontinuités du réseau est importante. Un maillage fin et ininterrompu est garant d'une MD aisée. La stratégie s'appuie sur diverses mesures visant à constituer un réseau continu et à supprimer les "barrières" : franchissements des voies CFF, franchissement de la Veveyse, ascenseurs urbains, etc.

Offrir suffisamment de stationnement pour les vélos à proximité de la gare, des arrêts TP est indispensable pour favoriser le système de mobilité combinant TP et MD. L'offre en stationnement doit également être conséquente à proximité des grands générateurs (centres commerciaux, écoles, etc.). La stratégie exposée vise également à augmenter considérablement l'offre en stationnement des cycles.

Enfin, un troisième aspect de cette stratégie passe par la communication et la promotion de la MD.

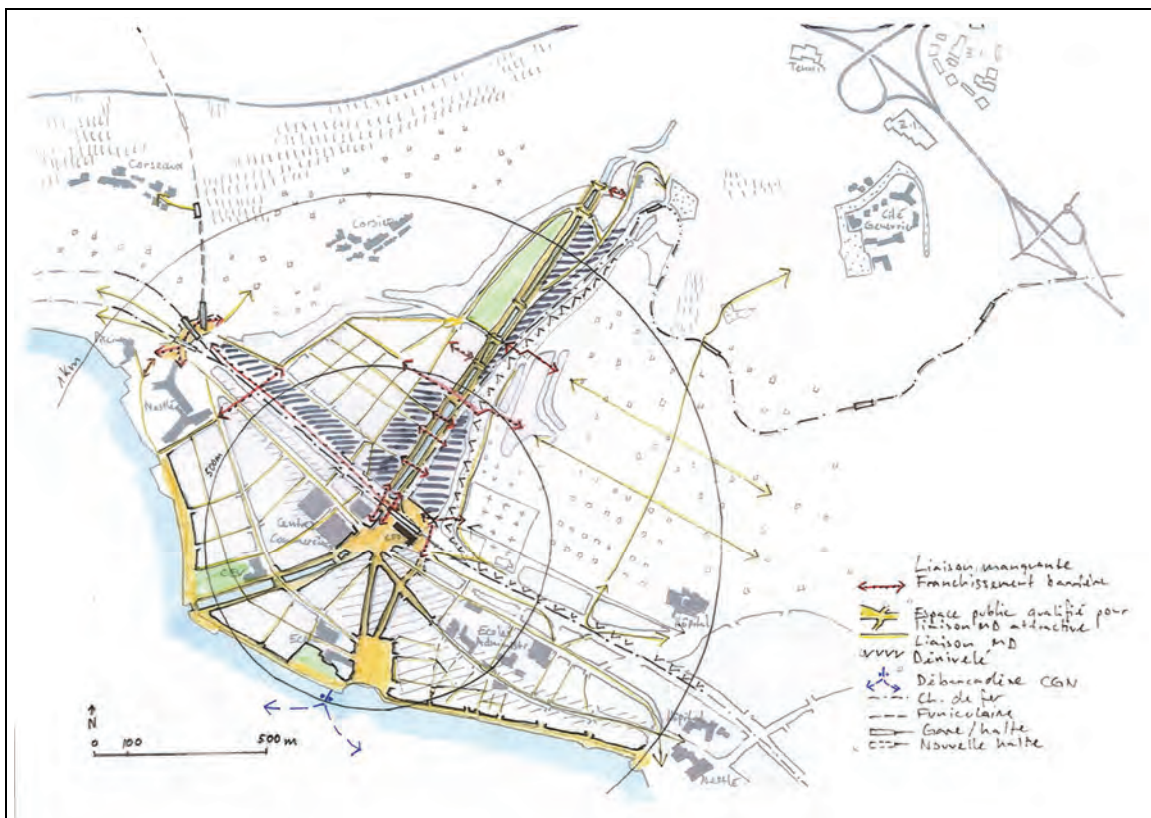


Figure 30 : schéma mobilité douce

Les objectifs stratégiques sont développés pour les thématiques suivantes :

- C1 Réseau MD
- C2 Stationnement des cycles
- C3 Promotion de la MD



## C1 Réseau MD

### Objectif C1

Continuité et qualité du réseau (en lien avec la qualité d'aménagement de l'espace public)

La création de franchissements de barrières est une des mesures permettant de réaliser cet objectif de continuité du réseau. L'aspect qualitatif du réseau est lui fortement lié aux objectifs B1 et B2 visant le réaménagement de l'espace public.



Figure 31 : Exemple d'un franchissement de barrière : ascenseur urbain à Baden en prolongation d'une passerelle sur la Limmat

Mesures	Type de mesure
C1-1 Franchissement voies entre av. Reller et av. G.-Guisan	Mesure infrastructurelle
C1-2 Franchissement voies CFF (cheminement Moulins de la Veveyse à place de la Gare)	Mesure infrastructurelle
C1-3 Franchissement Veveyse, rue du Jura	Mesure infrastructurelle
C1-4 Franchissement Veveyse, rue des Marronniers	Mesure infrastructurelle
C1-5 Franchissement Veveyse, rue des Tilleuls	Mesure infrastructurelle
C1-6 Ascenseur urbain esplanade St-Martin – gare	Mesure infrastructurelle
C1-7 Ascenseur urbain Charmontey – Gilamont	Mesure infrastructurelle
C1-8 Ascenseur urbain viaduc Gilamont-halte Gilamont	Mesure infrastructurelle
C1-9 Contresens cyclables : av. Coindet, rue Steinlen, rue Hôtel-de-Ville, rue du Collège, rue Collet	Mesure infrastructurelle
C1-10 Aménagement pour les cycles au passage sous-voie Est de la gare	Mesure infrastructurelle
C1-11 Nouvelle liaison horizontale Nord voies CFF de Vevey-Funi à Vevey Gare	Mesure infrastructurelle

## C2 Stationnement des cycles

### Objectif C2

Développement du stationnement deux-roues à proximité des arrêts TP, des centralités et des grands générateurs

Une offre en stationnement suffisante est importante mais également la qualité et la diversité de l'offre. Des abris couverts sont nécessaires au stationnement moyenne à longue durée (pendulaire, à proximité des écoles, etc.). À la gare, trois types d'offres en stationnement doivent permettre de toucher trois types d'usagers :

- Usagers pressés : stationnement dispersé, à proximité des guichets, de la poste, des commerces, etc.
- Usagers pendulaires occasionnels : stationnement en grand nombre et couvert à proximité des accès aux quais (B+R)
- Usagers pendulaires réguliers : stationnement protégé et sécurisé à proximité directe des accès aux quais principaux, avec offre de services annexes (B+R vélostation)

Le dimensionnement de l'offre en stationnement aux abords de la gare doit être particulièrement important et sera une donnée à prendre en compte dans le réaménagement de la place de la gare. L'offre totale y est estimée à 500 places dont 150 en vélostation (étude préliminaire pour la revalorisation du secteur gare, 2011).

Une offre complémentaire de vélos en libre service (VLS) permet aux usagers des TP, pendulaires ou non, d'utiliser un vélo pour le dernier kilomètre de leur trajet et ainsi favoriser le système combiné TP-MD. Ce système déjà en place à Vevey peut être étendu.



*Stationnement dispersé pour usagers pressés*



*Stationnement couvert en nombre pour pendulaires occasionnels*



*Vélostation pour pendulaires réguliers*

**Figure 32 : Typologie de stationnement**

Mesures	Type de mesure
C2-1 Places, arceaux supplémentaires (selon priorité)	Mesure infrastructurelle
C2-2 Vélostation à la gare	Mesure infrastructurelle
C2-3 Développement de stations de vélos en libre service	Mesure infrastructurelle
C2-4 Parking deux-roues motorisés à la gare	Mesure infrastructurelle

### C3 Promotion de la MD

**Objectif C3**

Développement des outils de promotion de la mobilité douce pour la population

Les outils de promotion de la MD sont déjà développés par l'intermédiaire de l'agenda 21 notamment. Les mesures consistent au subventionnement pour l'achat de vélos électriques ainsi que la diffusion de documents informatifs et promotionnels comme les plans du réseau MD, etc. Ces mesures peuvent s'étoffer.

Mesures	Type de mesure
C3-1 Subvention à l'achat d'un vélo électrique	Mesure de gestion
C3-2 Diffusions d'informations à la population	Mesure de gestion
C3-3 Actions incitatives à l'activité physique	Mesures de gestion



## D. Stratégie pour les transports publics (TP)

### Stratégie D

**Faire des TP une alternative crédible à la voiture pour relier directement les quartiers d'habitat aux centralités et aux grands générateurs (achats, emplois, etc.) de la ville et de l'agglomération**

Amener les TP au cœur des lieux de vie des habitants et usagers de la ville.

Cette stratégie s'appuie fortement sur le concept TP mis en place par le PA Rivelac. Ce concept vise principalement à améliorer les relations dans l'agglomération. Vevey est la destination principale de la ville des deltas pour les lignes routières et ferroviaires régionales voire suprarégionales. La stratégie TP développée ici vise à la concrétisation du concept TP d'agglomération et l'affinement de ce concept à l'échelle communale.

L'offre TP s'adresse à tous les motifs, elle est hiérarchisée et les horaires cadencés ("confection" par opposition au "sur-mesure"). Les lignes de chemin de fer représentent le socle de la mobilité et de l'accessibilité TP à Vevey. Les liaisons routières régionales et les lignes structurantes d'agglomération mises en place desservent les axes majeurs de la croix de Vevey et offrent des liaisons sans détours des points centraux (centre-ville, gare) avec les pôles de l'agglomération (la Veyre et Fenil sur une seule liaison : l'axe "activités"). Le système de desserte inter-quartiers est prolongé et étendu dans l'agglomération en cassant les boucles communales. Toutes les liaisons desservent le centre-ville de Vevey (place du Marché) et la gare. Ceci permet, à l'échelle de l'agglomération, d'offrir de liaisons porte-à-porte concurrentielles à une accessibilité TIM.

L'attractivité d'un réseau TP maillé et du système TP-MD en général réside notamment à rendre aisés les transbordements. Les interfaces doivent être lisibles et permettre des connexions rapides. L'interface de la gare de Vevey est l'interface la plus importante pour toute l'agglomération. Son réaménagement doit être particulièrement soigné (lien avec l'objectif B2 sur les espaces publics).

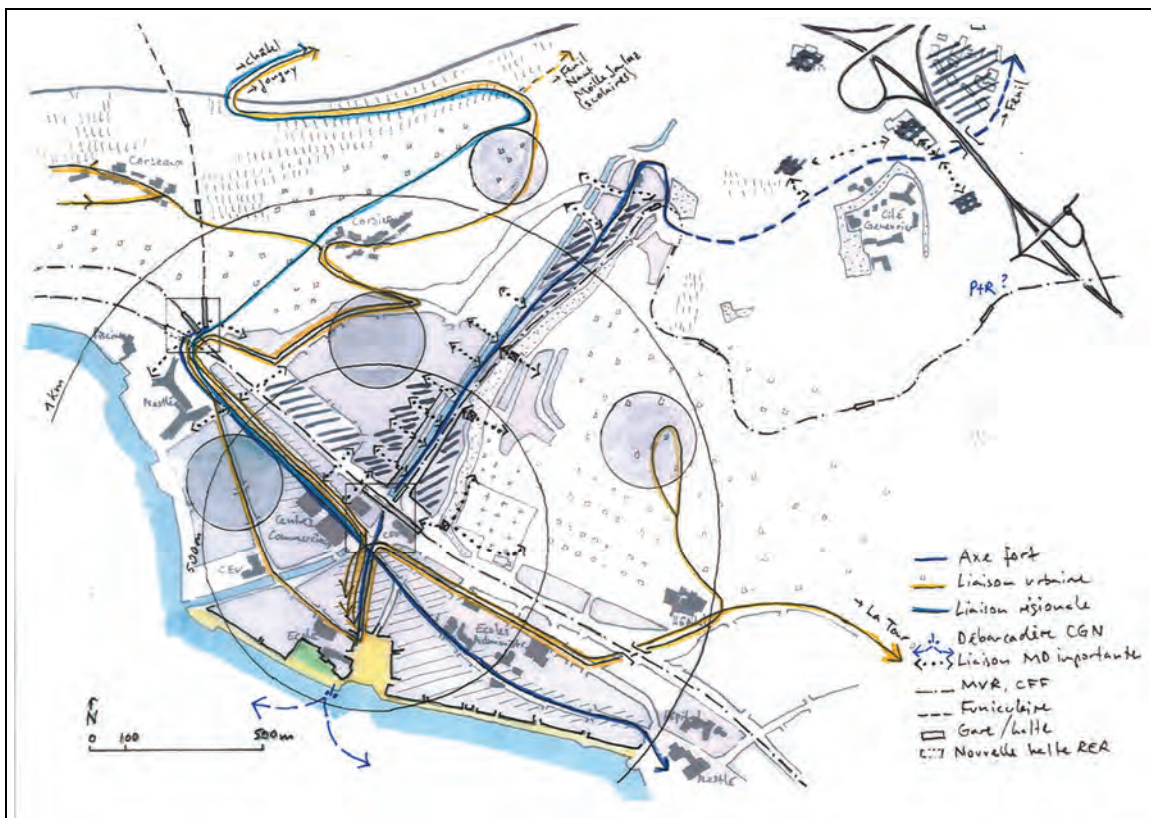


Figure 33 : schéma transports publics, vision long terme

Les objectifs stratégiques sont développés pour les thématiques suivantes :

- D1 Transport ferroviaire
- D2 Réseau bus structurant
- D3 Réseau bus inter-quartiers
- D4 Interfaces

## D1 Transport ferroviaire

### Objectif D1

Renforcement de l'usage du système ferroviaire

Le RER est la colonne vertébrale structurant de l'agglomération. À l'échelle de la ville, les accès à la gare et aux quais peuvent être améliorés, l'interface TP de la gare peut être rendu plus lisible et attractif, en lien avec la valorisation de l'espace public. L'étude d'opportunité et de faisabilité d'une halte RER sur la ligne du Simplon peut être menée à Vevey Funi, secteur stratégique en entrée de ville Ouest à proximité de Nestlé International et d'une interface TP déjà présente (RER Puidoux-Vevey, funiculaire du Mont-Pèlerin et trolleybus VMCV). Cette étude doit être menée avec l'étude urbaine de valorisation urbaine.

Mesures	Type de mesure
D1-1 Opportunité / faisabilité d'une nouvelle halte RER à Vevey-Funi	Etude préliminaire
D1-2 Nouveaux accès aux quais au PI St-Antoine	Mesure infrastructurelle
D1-3 Nouveau PI et accès aux quais entre ancienne Poste et Gare	Mesure infrastructurelle
D1-4 Réaménagement de la gare GoldenPass	Mesure infrastructurelle

## D2 Réseau bus structurant

### Objectif D2

Mise en place d'un réseau bus structurant urbain axé sur les axes principaux de développement de Vevey (croix de Vevey).

Le réseau bus structurant permet la réalisation de liaisons directes sur les axes principaux de Vevey (croix de Vevey). Ceci permet de drainer les flux principaux de façon sans détours et de desservir les points stratégiques (gare et place du Marché). L'axe horizontal existe déjà (ligne de trolleybus du littoral de la ville des deltas). La mise en place d'une liaison sur l'axe vertical (av. de Gilamont) permet d'offrir une liaison directe entre Gilamont, la gare et la place du Marché. Les nouveaux quartiers sont orientés sur cet axe de même que les quartiers denses de Charmontey via les ascenseurs MD. À l'échelle de l'agglomération, cette liaison est poursuivie vers la Veyre et Fenil. Il s'agit de l'axe "activités" qui bénéficie d'un itinéraire tendu depuis la gare sans détours dans les quartiers.

Mesures	Type de mesure
D2-1 Nouvelle liaison sur l'axe Gilamont – place du Marché	Etude d'opportunité et d'exploitation en lien avec le PA Rivelac

### D3 Réseau bus inter-quartiers

#### Objectif D3

Mise en place ou amélioration des liaisons directes entre quartiers, la gare, le centre-ville et les centres d'intérêts, au niveau de Vevey et dans le prolongement de l'agglomération.

Le but est de casser les "boucles" TP inattractives et d'offrir des lignes diamétrales avec continuité dans l'agglomération. La mise en place de ce système permet de connecter les quartiers et communes voisines à Vevey. Une nouvelle liaison TP pourrait voir le jour au sein du quartier de Plan-Dessous qui bien que peu éloigné de l'axe du trolleybus n'est aujourd'hui pas du tout desservi par les TP; ceci dans un but de desserte au cœur des quartiers seule capable de concurrencer la voiture. Toutes ces lignes doivent idéalement desservir le centre-ville (place du Marché) et la gare de Vevey.

Mesures	Type de mesure
D3-1 Nouvelle liaison TP au cœur du quartier de plan-Dessous	Etude d'opportunité et d'exploitation
D3-2 Réorganisation du réseau selon le projet d'agglomération	Etude d'approfondissement du Concept TP

### D4 Interfaces

#### Objectif D4

Amélioration du fonctionnement des interfaces TP améliorant la lisibilité et l'attractivité générale du système TP-MD.

Le bon fonctionnement des interfaces TP est essentiel à l'attractivité du système combiné TP-MD. Ceci passe obligatoirement par l'aménagement d'espaces publics lisibles et attractifs.

La réorganisation de l'interface de la gare de Vevey doit considérer toutes les améliorations de l'infrastructure ferroviaire, les nouveaux accès aux quais mais aussi la nouvelle conception du réseau de bus présentée ci-dessus. Cette réorganisation doit également se faire en parallèle avec une mise en valeur importante de l'espace public central (objectif B2).

Le réaménagement de l'interface de Vevey Funi doit également tenir compte de la reconfiguration à long terme du réseau TP et dépendra des résultats de l'étude sur le développement de ce secteur stratégique, de l'opportunité et de la faisabilité d'implanter une nouvelle halte RER sur la ligne du Simplon.

Mesures	Type de mesure
D4-1 Réaménagement de l'interface de la Gare de Vevey (en lien avec le réaménagement de la place de la Gare, et des nouveaux accès aux quais, passages inférieurs, etc.)	Etude préliminaire Concours Mesure infrastructurelle
D4-2 Réaménagement de l'interface de Vevey Funi (en lien avec l'étude de développement stratégique du secteur)	Etude préliminaire



## E. Stratégie pour les transports individuels motorisés (TIM)

### Stratégie E

#### Maîtriser les flux TIM en contrôlant les quantités de trafic et en hiérarchisant le réseau

Répartir l'espace-rue plus équitablement en faveur des TP et de la MD afin d'optimiser l'utilisation du système, de limiter les flux de transit, de favoriser le report modal et de préserver les quartiers des nuisances du trafic.

Cette stratégie vise à maîtriser le trafic et favoriser l'usage d'un réseau hiérarchisé. Elle ne laisse pas les flux de voitures s'engouffrer dans toutes les rues et espaces libres. L'infrastructure n'étant pas extensible, cette stratégie vise à optimiser le réseau en place. La définition d'un schéma de circulation hiérarchisé permet de maximiser l'usage d'axes routiers importants et de délester des zones sensibles du trafic et de ses nuisances afin d'offrir plus de place aux TP et à la MD. L'accessibilité en poches depuis le réseau supérieur permet de limiter les flux de transit à l'échelle du quartier. La mise en place d'un système de contrôle du trafic en entrée de ville permet d'assurer des conditions de circulation optimales au centre-ville et d'éviter une surcharge des zones.

Cette stratégie est fortement corrélée à la stratégie du stationnement (stratégie F). L'offre et la gestion du stationnement doivent également être pensées en fonction du réseau et de sa hiérarchie afin d'accueillir les automobilistes en amont des zones sensibles centrales (place du Marché, av. Ceresole, etc.) qui sont elles déchargées d'une part du trafic et du stationnement qui génère le trafic justement.

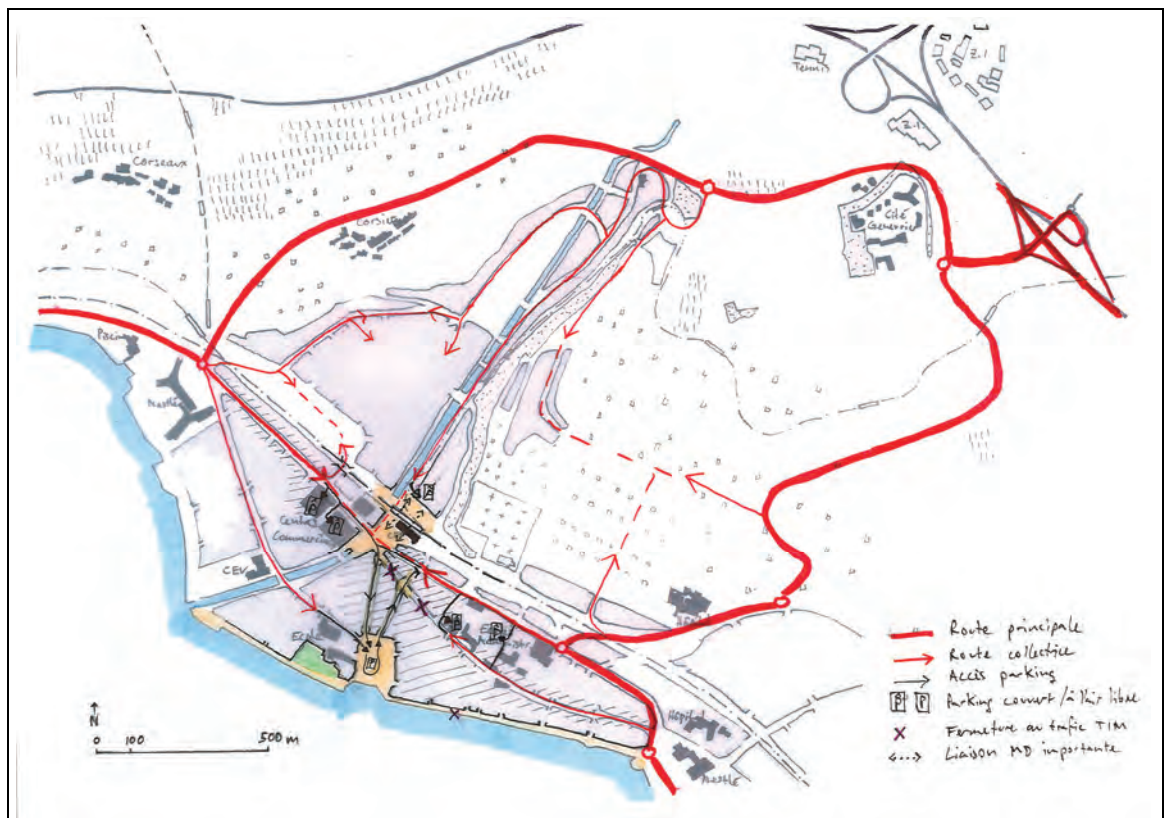


Figure 34 : schéma transports individuels

Les objectifs stratégiques sont développés pour les thématiques suivantes :

E1 Schéma de circulation hiérarchisé

E2 Politique de régulation des accès au centre-ville et de maîtrise des flux

E3 Modération de la circulation dans les quartiers

## E1 Schéma de circulation hiérarchisé

### Objectif E1

Mise en place d'un schéma d'accessibilité à Vevey, à son centre et à ses quartiers, depuis le réseau hiérarchique supérieur (autoroute, routes cantonales), favorisant l'usage du niveau hiérarchique supérieur (routes principales et routes collectrices) et permettant de préserver de grandes poches urbaines des nuisances du trafic motorisé (haute qualité environnementale pour les quartiers).

Le schéma de circulation proposé à long terme vise à répondre à tous les objectifs urbanistiques et concernant les TP et la MD en concentrant le trafic sur le réseau supérieur soit sur la RC780a en traversée de localité et sur la boucle de distribution entourant Vevey en limitant l'attractivité de la pénétrante de l'avenue de Gilamont pour aller au Sud de la place de la Gare. L'accessibilité aux quartiers et aux parkings est maintenue depuis ce réseau supérieur (accessibilité par poches). Les quartiers d'habitation et les zones sensibles du centre-ville et de la croix de Vevey sont ainsi préservés au maximum des flux de circulation. Les conditions de circulation des TP s'en trouvent fortement améliorées et l'espace public peut être fortement valorisé, offrant des conditions proposées à la MD. La concrétisation de cet objectif est fortement liée à l'adaptation de l'offre et de la gestion du stationnement qui est placé judicieusement sur le réseau TIM (cf. objectifs F1, F2, F3). Le nouveau parking des Bosquets au bas de l'avenue de Gilamont permet de capter les automobilistes en provenance du nord sans qu'ils ne doivent circuler dans l'espace sensible de la place de la Gare. Un report de l'offre en stationnement de la place du Marché vers ce nouveau parking permet de diminuer la pression du trafic dans la zone sensible du centre-ville et d'y favoriser le système TP-MD.

La mise en place de ce schéma de circulation est proposée en trois étapes à partir d'un état actuel via la fermeture au TIM de deux rues secondaires au centre-ville, permettant de hiérarchiser les flux TIM et de mettre en valeur l'espace public du secteur sensible et central de la croix de Vevey au fur et à mesure : d'abord la rue de Lausanne, puis le quai Perdonnet ou la rue du Simplon, puis tout.

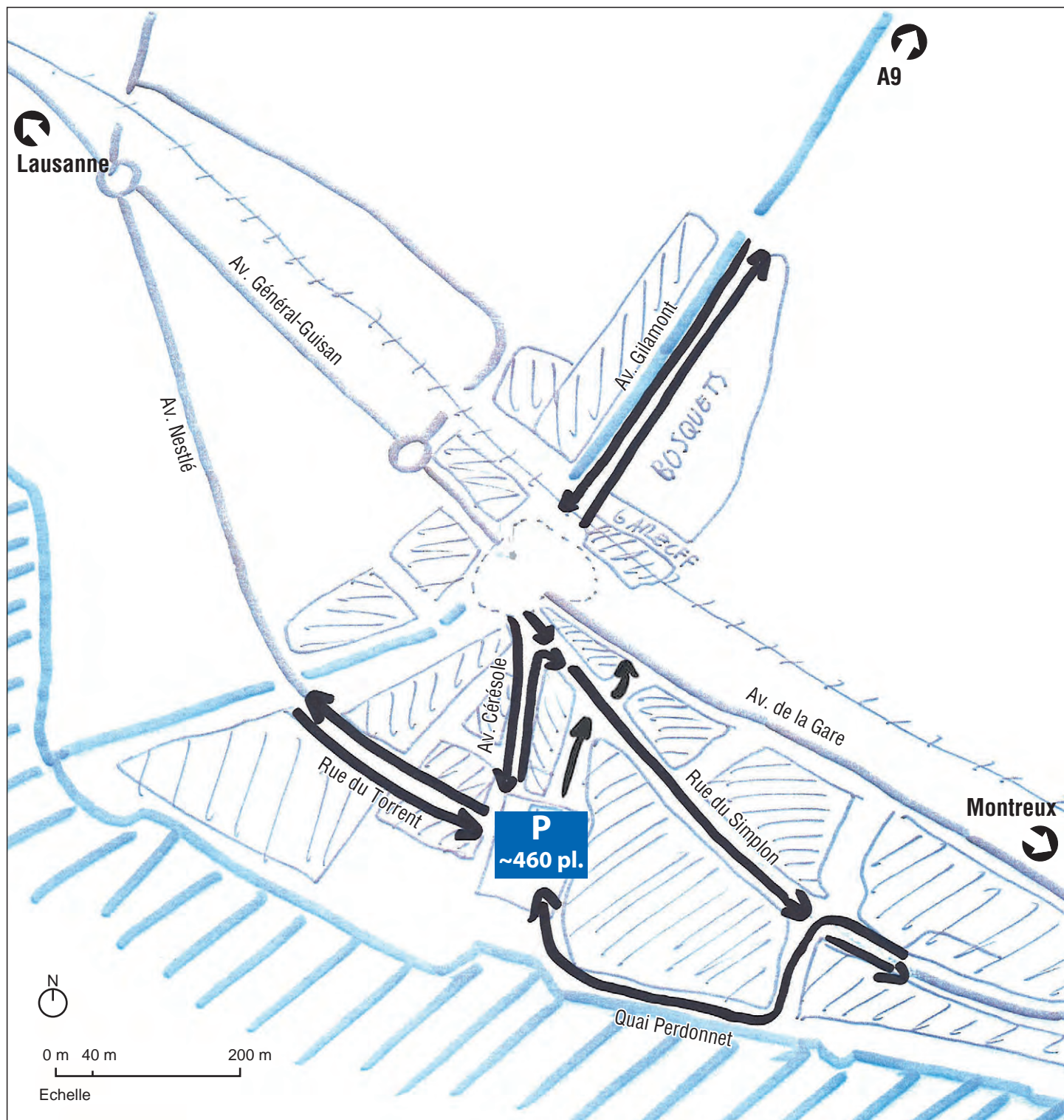
1. Accessibilité en boucle à la place du Marché depuis l'Est  
Valorisation de la rue de Lausanne
2. a) Accessibilité bidirectionnelle à la place du Marché depuis la rue du Simplon depuis l'Est  
Valorisation des quais Perdonnet  
b) Accessibilité en boucle à la place du Marché depuis l'Est  
Valorisation des rues de Lausanne et du Simplon
3. Accessibilité à la place du Marché depuis la place de la Gare par la rue Ceresole, avec mise en place du parking des Bosquets et réduction du stationnement dans le secteur central.  
Valorisation de tout le secteur central.

Les effets de cette stratégie sur le fonctionnement du système, les charges de trafic et les capacités des carrefours sont présentés en annexe.

La variante long terme proposée initialement envisageait la fermeture du bas de l'avenue de Gilamont, au-delà de l'accès au parking des Bosquets. Cette mesure reste envisageable et peut représenter un objectif à long terme. Son impact sur le système global de circulation a été calculé et est présenté en annexe. L'avantage de cette mesure résidait à simplifier le carrefour de la place de la Gare, permettant une requalification maximale de cet espace public et à libérer le passage sous-voies du TIM en faveur des TP (future liaison bus) et de la MD.





A ce jour, la Municipalité n'y est pas favorable.

## ■ Phasage du plan de circulation – Etat début 2010



Seuls les mouvements concernés par les modifications du plan de circulation prévues par le PMU sont présentés ici.

La génération de trafic de la place du Marché est déterminante pour la mise en place du PMU.

-  Sens de circulation actuel
-  Sens de circulation modifié
-  Forte requalification possible (sans trafic VP)
-  Requalification possible (avec trafic VP)

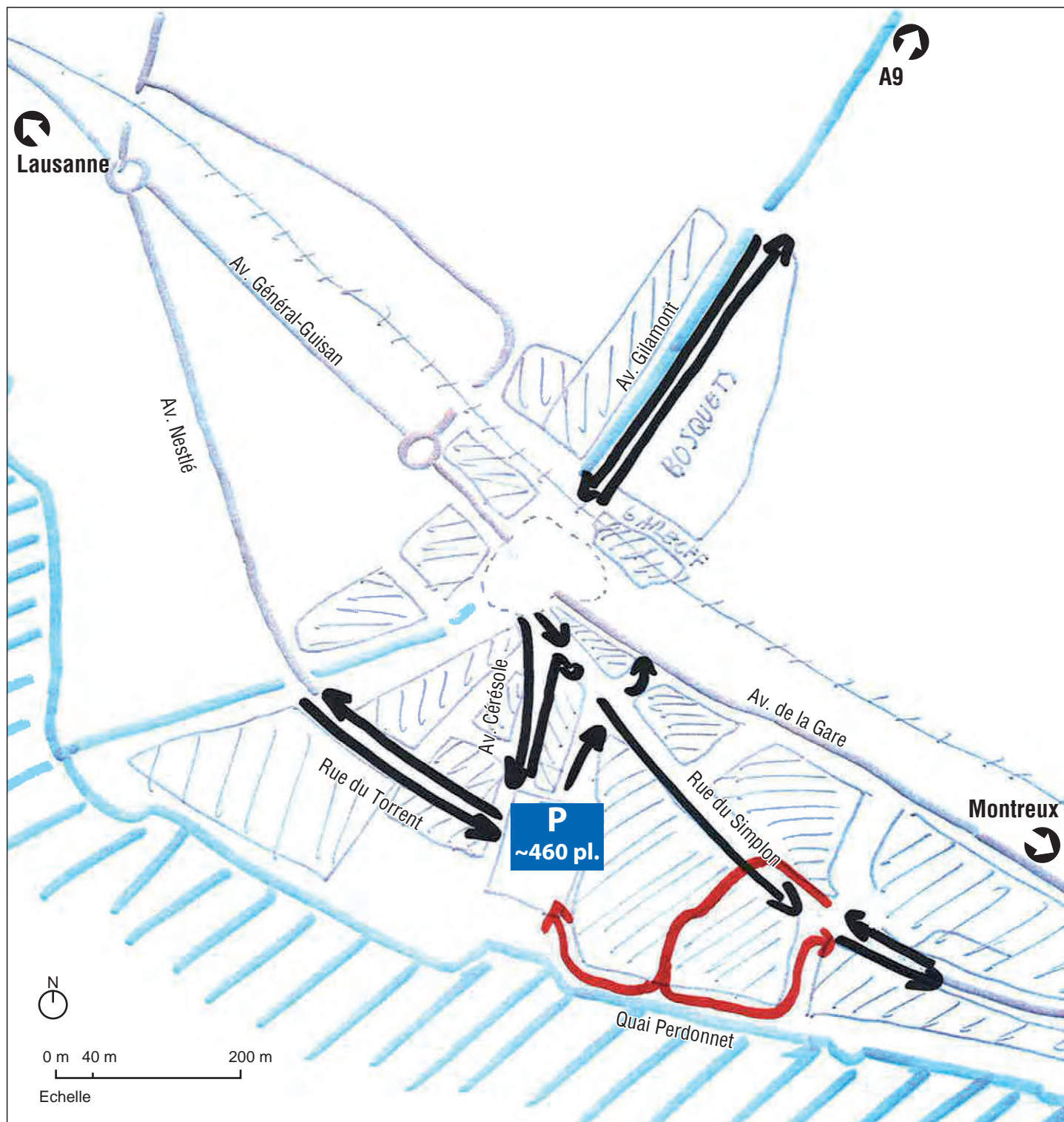
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs  
wetering  
transitec

**Phasage du plan de circulation  
Etat début 2010**

05.04.2011 / nz  
8004\_091-f01-mt





## ■ Phasage du plan de circulation – Etat début 2011



Le plan de circulation a été proposé par la Police Rivera et validé par la municipalité.

La lisibilité de l'accessibilité à la place du Marché est péjorée par rapport à l'état 2010 depuis l'Est en raison de la nécessité de traverser le centre-ville, notamment via la rue du centre.

Cet état ne répond pas aux objectifs de requalification urbaine du PMU.

-  Sens de circulation actuel
-  Sens de circulation modifié
-  Forte requalification possible (sans trafic VP)
-  Requalification possible (avec trafic VP)

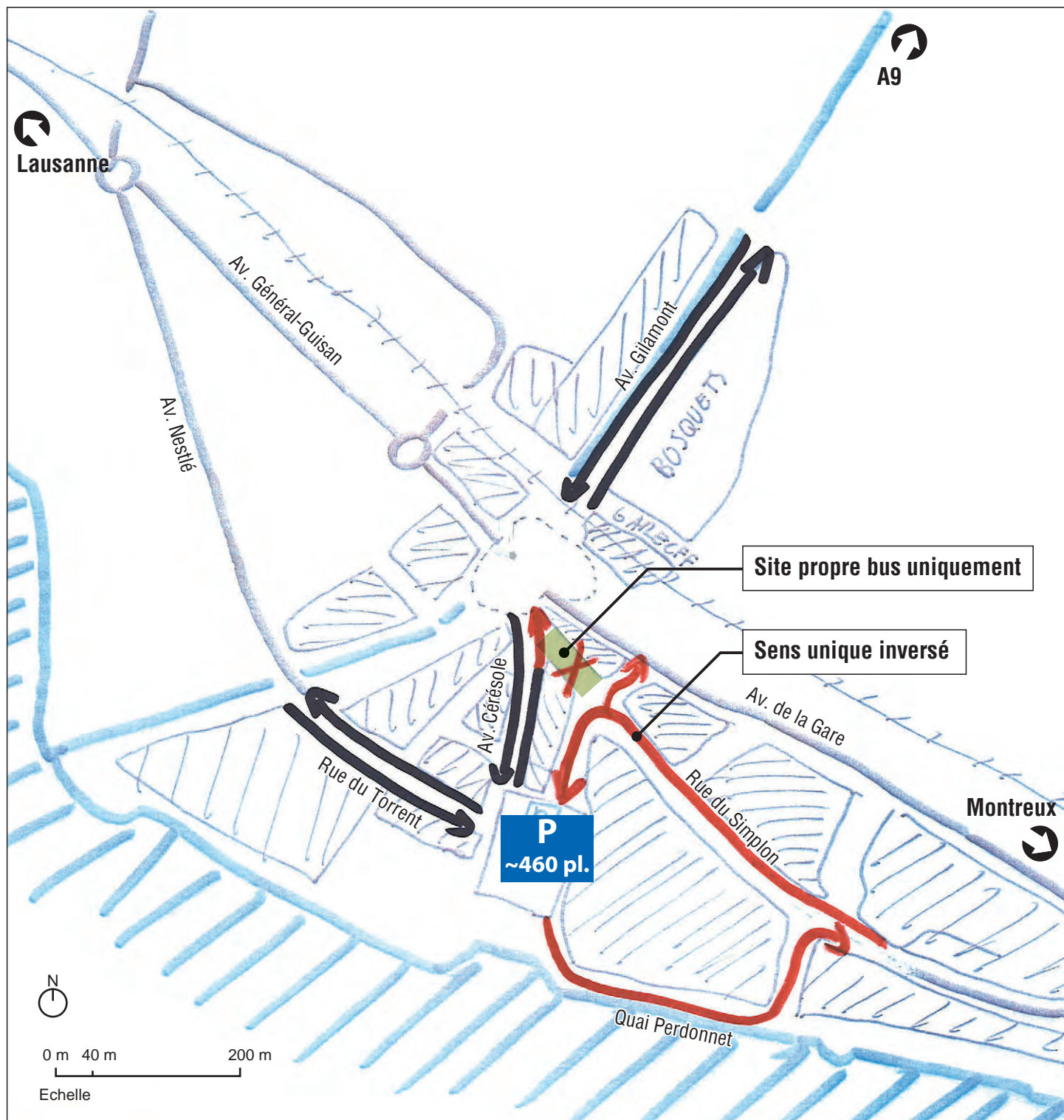
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs  
wetering  
transitec

**Phasage du plan de circulation  
Etat début 2011**

05.04.2011 / ty  
8004\_091-f02-mt





## ■ Phasage du plan de circulation – Etape 1



Avec l'inversion du sens unique pour les véhicules privés sur la rue du Simplon, le problème du mouvement de tourner-à-gauche sur la place de la gare est corrigé.

Une fermeture au trafic automobile (exceptés bus) est nécessaire sur la rue de Lausanne et permet de réduire le trafic sur la rue du Simplon.

Le nombre d'accès à la place du Marché est conservé.

-  Sens de circulation actuel
-  Sens de circulation modifié
-  Forte requalification possible (sans trafic VP)
-  Requalification possible (avec trafic VP)

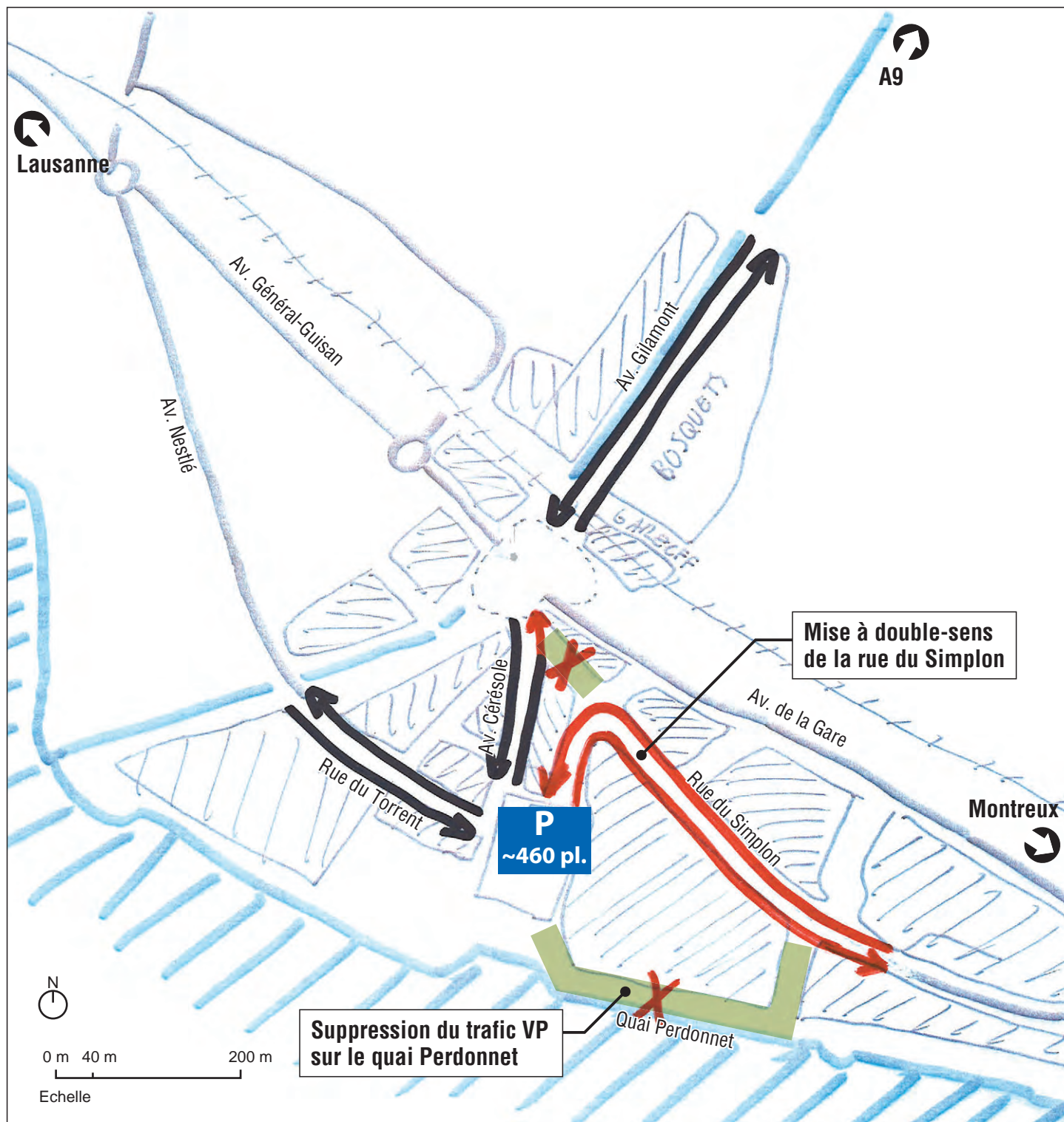
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs  
wetering  
transitec

### Phasage du plan de circulation Etape 1

05.04.2011 / nz  
8004\_091-f03-mt





## ■ Phasage du plan de circulation – Etape 2 : variante quai Perdonnet



Ce plan de circulation correspond aux recommandations de l'étude du centre-ville de 2005.

Il permet de requalifier fortement le quai Perdonnet et un tronçon de la rue de Lausanne.

Le nombre d'accès à la place du Marché est maintenu.

-  Sens de circulation actuel
-  Sens de circulation modifié
-  Forte requalification possible (sans trafic VP)
-  Requalification possible (avec trafic VP)

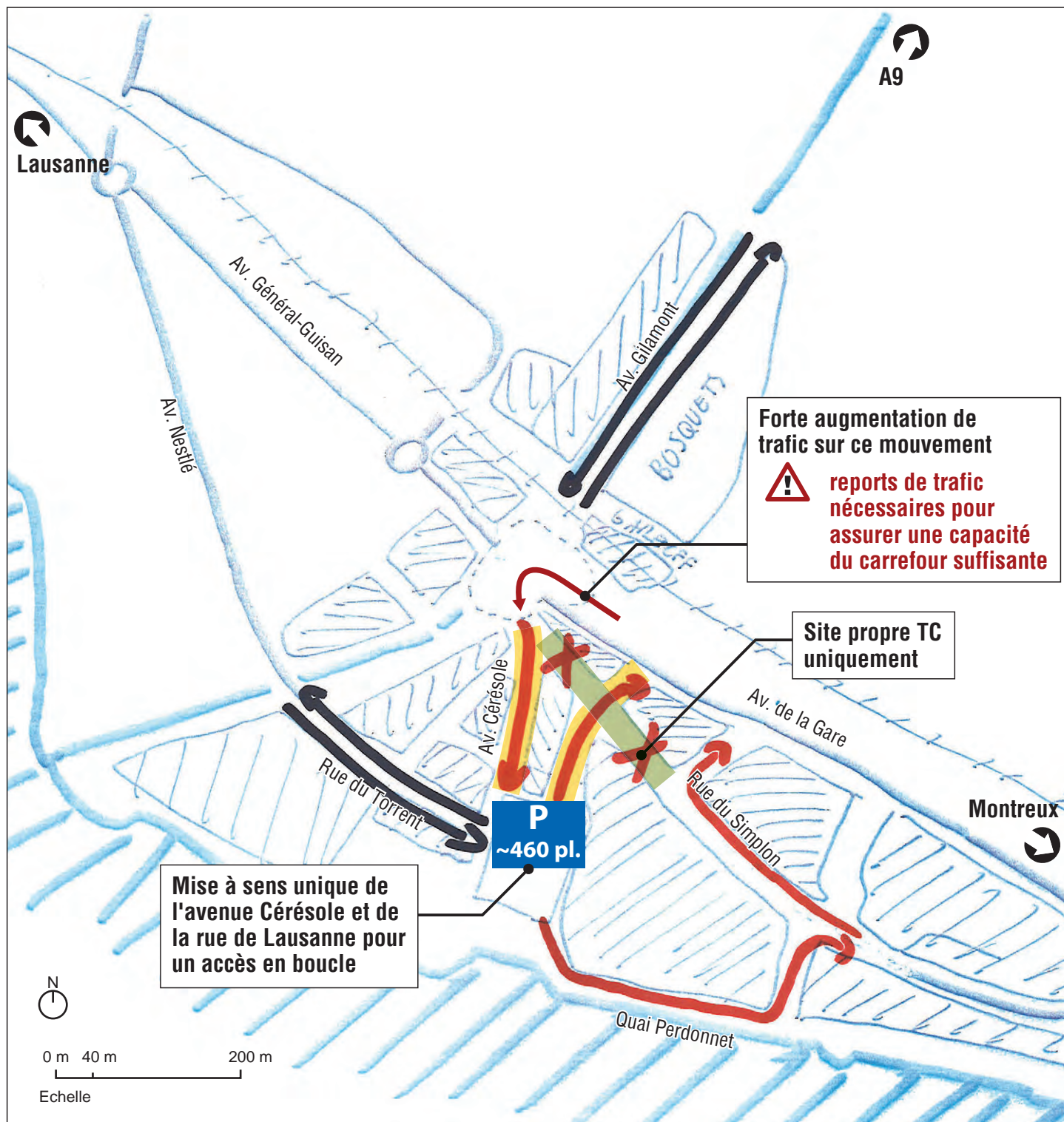
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs  
wetering  
transitec

**Phasage du plan de circulation  
Etape 2 : variante quai Perdonnet**

05.04.2011 / nz  
8004\_091-f04-mt

## ■ Phasage du plan de circulation – Etape 2 : variante rue du Simplon



La mise à sens unique de l'avenue Cérésolle et de la rue de Lausanne permet une requalification de ces espaces urbains.

Avec la mise en place d'une politique de stationnement encore plus volontariste, la capacité du carrefour de la place de la gare pourrait suffire à accueillir le tourner-à-gauche vers la place du Marché.

- Sens de circulation actuel
- Sens de circulation modifié
- Forte requalification possible (sans trafic VP)
- Requalification possible (avec trafic VP)

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

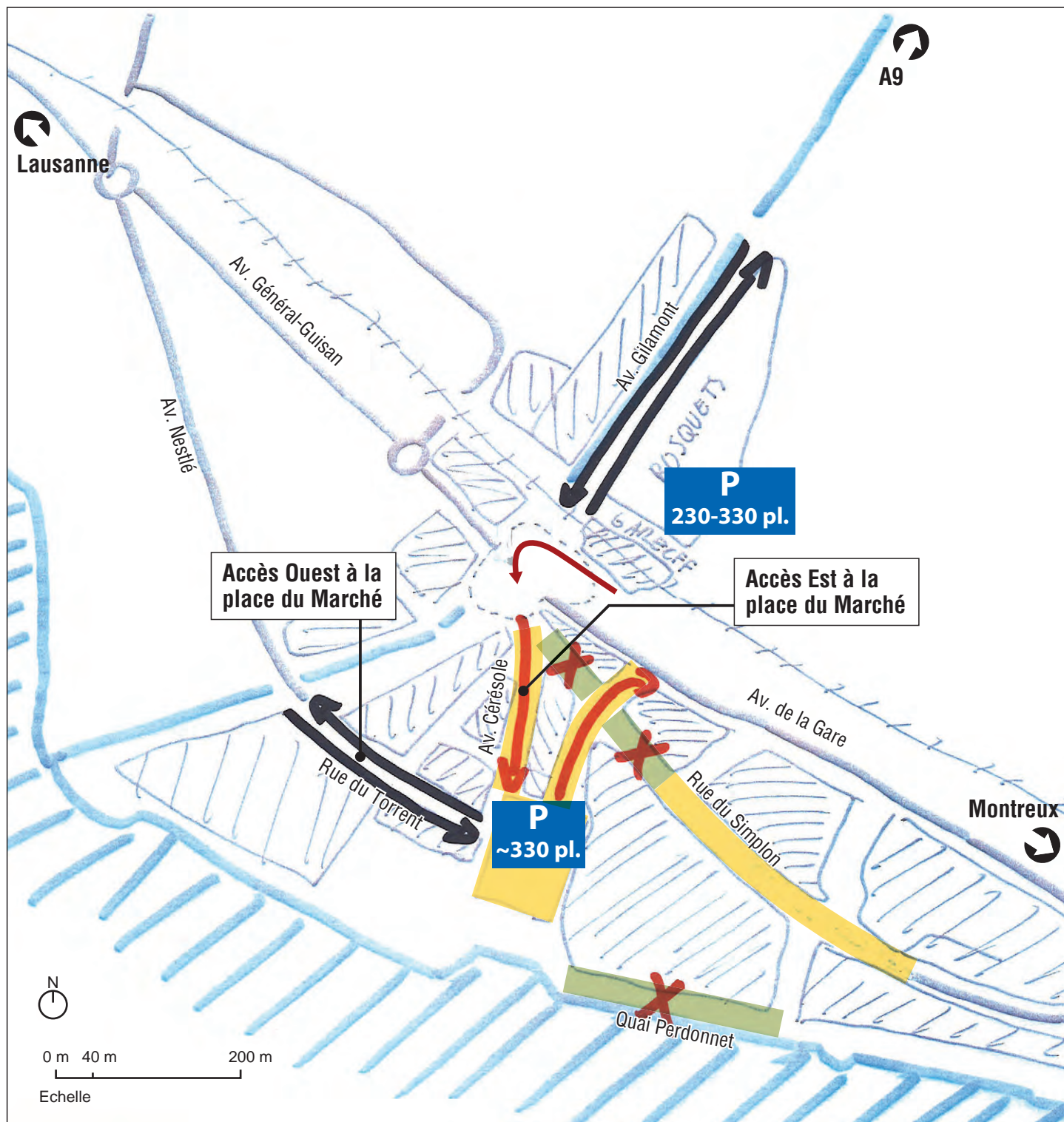
mrs  
wetering  
transitec

**Phasage du plan de circulation  
Etape 2 : variante rue du Simplon**

05.04.2011 / nz  
8004\_091-f05-mt







## ■ Phasage du plan de circulation – Etape 3



Grâce à la réduction de trafic au centre-ville par la diminution de l'offre en stationnement sur la place du Marché et mise en service du Parking des Bosquets, l'avenue Cérésolle et la rue de Lausanne sont requalifiées.

Le nombre d'accès la place du Marché est réduit à 2.

Dans une vision plus volontariste, une plus forte réduction de l'offre sur la place du Marché est recommandée.

-  Sens de circulation actuel
-  Sens de circulation modifié
-  Forte requalification possible (sans trafic VP)
-  Requalification possible (avec trafic VP)

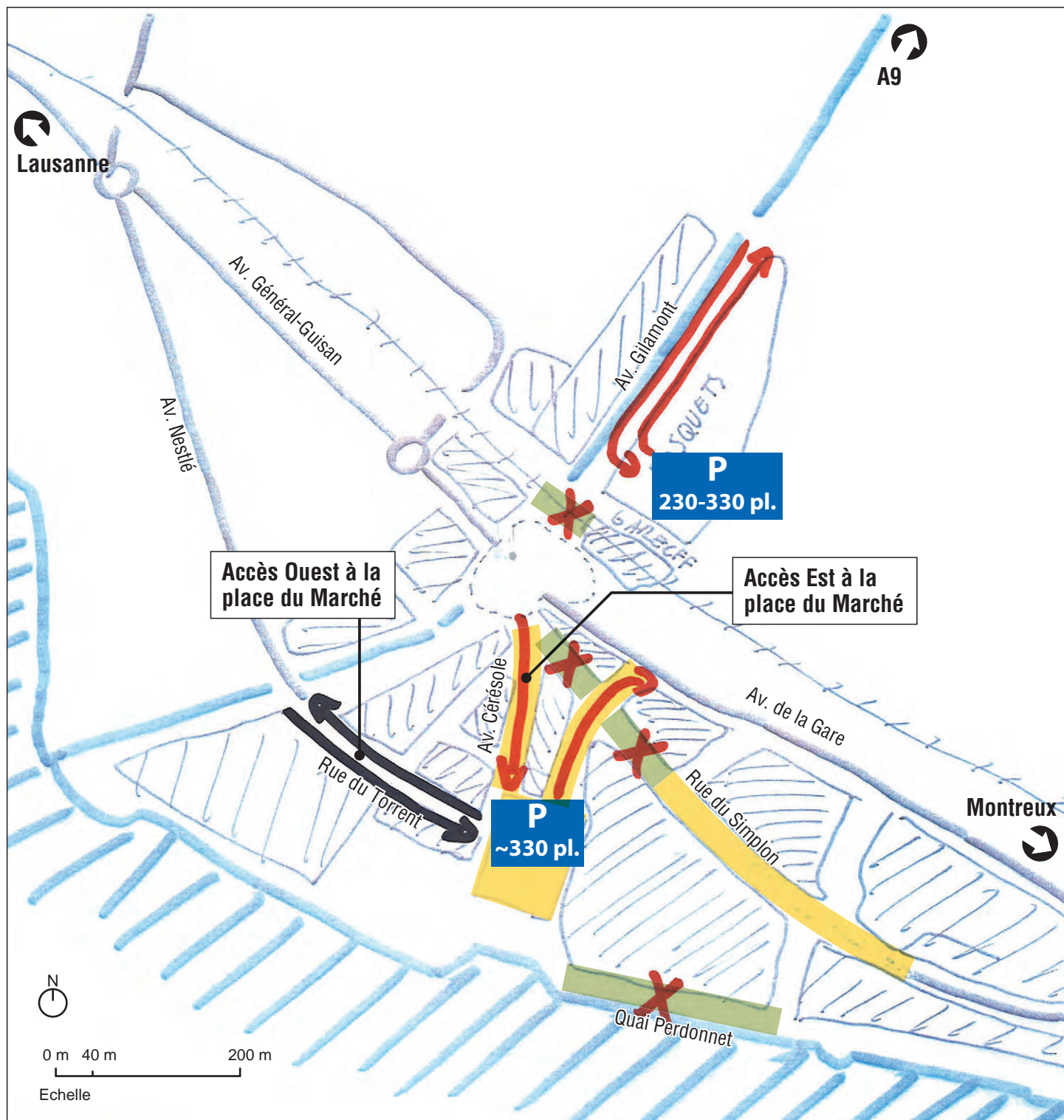
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs  
wetering  
transitec

### Phasage du plan de circulation Etape 3

05.04.2011 / ty  
8004\_091-f06-mt

## ■ Phasage du plan de circulation – Etape 4







Grâce à la réduction de trafic par la diminution de l'offre en stationnement sur la place du Marché, l'avenue Cérésolle et la rue de Lausanne sont requalifiées.

Ce schéma de circulation permet la mise en place complète de la vision à long terme du PMU.

Le nombre d'accès la place du Marché est réduit à 2.

Dans une vision plus volontariste, une plus forte réduction de l'offre sur la place du Marché est recommandée.

-  Sens de circulation actuel
-  Sens de circulation modifié
-  Forte requalification possible (sans trafic VP)
-  Requalification possible (avec trafic VP)

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme  
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs  
wetering  
transitec

### Phasage du plan de circulation Etape 4

30.06.2010 / nz  
8004\_091-fxx-mt

<b>Mesures</b>	<b>Type de mesure</b>
<p>E1-1 Modification du schéma de circulation, Etape 1</p> <p>Accès place du Marché depuis l'Est via rue du Simplon (avec sens inversé) et fermeture d'un tronçon de la rue de Lausanne, retour vers l'Est via quai Perdonnet.</p> <p>Accès au parking St-Antoine à revoir pour limiter le trafic sur la place de la Gare.</p>	Etude d'exploitation
<p>E1-2 Modification du schéma de circulation, Etape 2</p> <p>Var a) Valorisation quai Perdonnet</p> <p>Accès place du Marché depuis <u>ET</u> vers l'Est via rue du Simplon (bidirectionnelle) et fermeture du quai Perdonnet</p> <p>Var b) Valorisation rue du Simplon</p> <p>Accès place du Marché depuis l'Est via place de la Gare, retour vers l'Est via quai Perdonnet et rue de l'Hôtel-de-Ville ou rues de Lausanne et Clergère puis tourner à droite route Chenevières. Fermeture tronçons Ouest rue de Lausanne et rue du Simplon</p>	Etude d'exploitation
<p>E1-3 Modification du schéma de circulation, Etape 3</p> <p>Valorisation quai Perdonnet <u>ET</u> rue du Simplon, combinaison des variantes a et b de l'étape 2.</p>	Etude d'exploitation

## E2 Politique de régulation des accès au centre-ville et de maîtrise des flux

### Objectif E2

Mise en place d'une politique de régulation et de dosage des accès au centre-ville (contrôle d'accès) pour assurer un fonctionnement optimal du réseau urbain.

L'objectif d'une telle politique est de maintenir des conditions de circulation optimales au centre-ville y compris aux heures de pointe et le weekend. Ceci en faveur des automobilistes utilisant le réseau mais également pour prioriser les véhicules TP et leur offrir de bonnes conditions de circulation pour pouvoir respecter leurs horaires. Cet objectif se concrétise notamment par la mise en place de dosages aux entrées de ville :

- Entrée Ouest : RC780a, carrefour Bergère
- Entrées Nord : av. de Gilamont, entrée du parking des Bosquets  
av. de Blonay, carrefour Clos / Blonay / Chenevières
- Entrée Est : RC780a, carrefour Entre-deux-Villes

Le dosage du trafic injecte le trafic en ville jusqu'aux limites de fonctionnement du réseau interne, notamment le fonctionnement du carrefour de la place de la Gare. Ce dosage a des effets principalement aux heures de pointe en semaine et les weekends.

Mesures	Type de mesure
E2-1 Dosage des flux de trafic en entrées de ville Ouest, Est, Nord	Etude d'exploitation Mesure de gestion

## E3 Modération de la circulation dans les quartiers

### Objectif E3

Modération de la circulation dans les quartiers en lien avec l'aménagement de l'espace-rue en vue d'offrir des poches urbaines tranquillisées et un espace public de qualité pour les habitants.

L'adaptation du régime de circulation est fortement dépendante du contexte urbain et du rôle social que l'espace-rue a à jouer. Les principes d'aménagement de l'espace-rue présentés sous l'objectif B1 proposent également de régimes de circulation. De façon générale, le régime modéré en zone 30 s'applique pour les rues de desserte de quartiers qui forment de grandes poches urbaines. Cette modération se justifie également par le besoin de limiter les nuisances sonores et atmosphériques du trafic dans un souci de haute qualité environnementale garant de bonnes conditions de vie pour les habitants.

La majeure partie des rues de dessertes de Vevey font déjà partie d'une zone 30. Seuls quatre secteurs ne bénéficient aujourd'hui pas d'un tel régime soit les secteurs de Subriez-Oyonne, Sainte-Claire, vieille-ville et Ceresole comme le montre la carte ci-après.

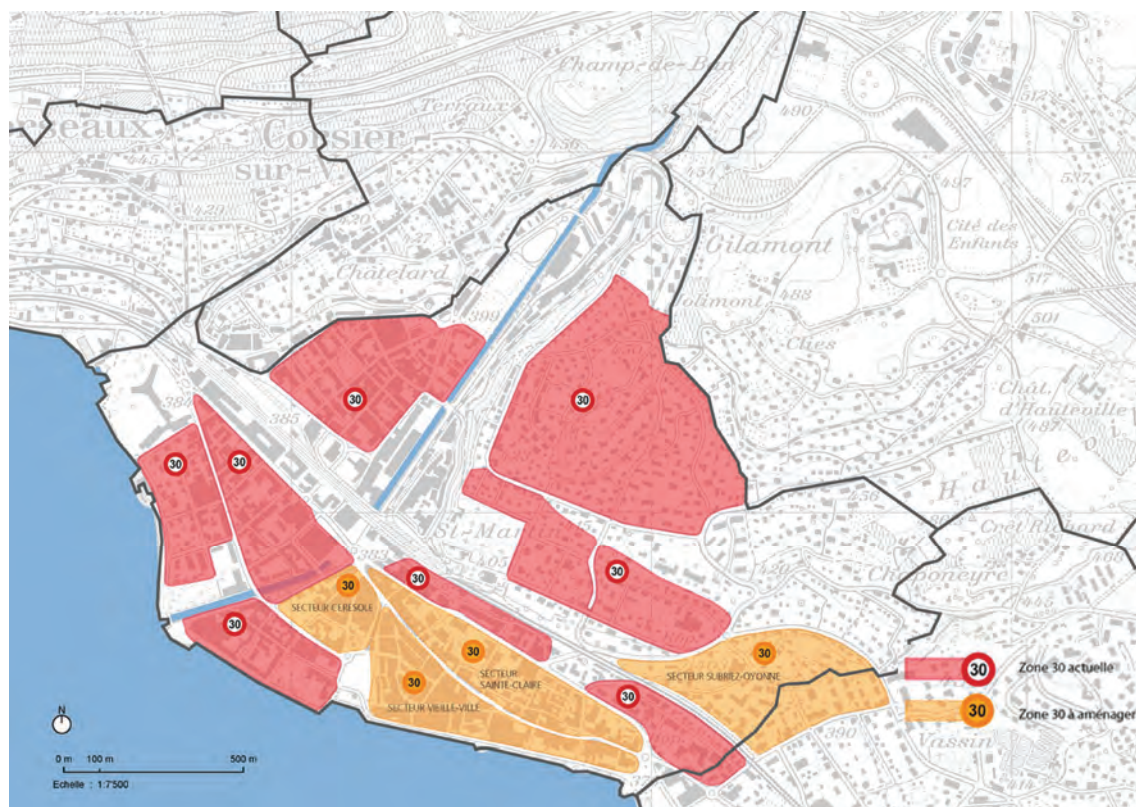


Figure 35 : plan des zones 30 actuel et recommandé

Mesures	Type de mesure
E3-1 Zone 30 secteur Subriez-Oyonne	Etude d'avant-projet
E3-2 Zone 30 secteur Sainte-Claire	Etude d'avant-projet
E3-3 Zone 30 secteur vieille-ville	Etude d'avant-projet
E3-4 Zone 30 secteur Ceresole	Etude d'avant-projet
E3-5 Mise en place d'aménagements sécurisés pour les espaces partagés	Etude globale



## F. Stratégie pour le stationnement du TIM

### Stratégie F

#### Favoriser le report modal et limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie

Renforcer la politique actuelle afin et diminuer l'emprise du stationnement sur voirie principalement dans les espaces publics emblématiques (place du Marché, tissu historique), favoriser le système TP-MD tout en favorisant la vitalité économique du centre-ville.

La stratégie confirme et développe la politique de stationnement aujourd'hui en place. Cette stratégie vise à favoriser le report modal et à optimiser le stationnement au centre-ville en faveur de l'attractivité économique (achats, loisirs, etc.). En même temps, cette stratégie vise à concentrer l'offre en stationnement au maximum dans les parkings, situés sur le réseau TIM supérieur, afin de limiter la pression sur l'espace public et la génération de trafic dans les quartiers et le centre-ville (lien avec objectif espaces publics B1-B2 et objectif schéma de circulation E1).

Le nouveau parking prévu aux Bosquets ainsi que l'extension du parking du Panorama permettent de "déplacer" une partie de l'offre en surface présente au centre-ville.

De manières synthétique, la politique de stationnement est la suivante :

- **La courte durée au centre-ville** permet de valoriser au maximum un nombre de places restreint par un taux de rotation élevé en faveur des activités, achats et loisirs. Les parkings publics situés dans cette zone adaptent leur tarification pour favoriser cette courte durée. Les abonnements mensuels sont limités et la politique d'attribution des places adaptées afin de ne pas attirer les pendulaires et ne pas prêter les places utiles à l'attractivité économique du centre-ville.
- **La première couronne de moyenne durée** est utile pour les visiteurs de demi-journée. La réglementation et la tarification des parkings en place ou à venir (silo Hauteville, av. de Blonay, piscine de Corseaux) sont adaptées afin d'éviter les voitures ventouses stationnant toute la journée, principalement dans les zones à proximité directe de la zone centrale courte durée et qui supporte par conséquent une certaine pression de recherche de stationnement à proximité du centre-ville.
- **L'offre de longue durée à l'extérieur** est prévue pour les quartiers périphériques résidentiels qui ne subissent pas de pression de recherche de stationnement en lien avec l'activité ou le centre-ville. Un P+R y est aménagé sur la ligne Goldenpass (Hauteville).

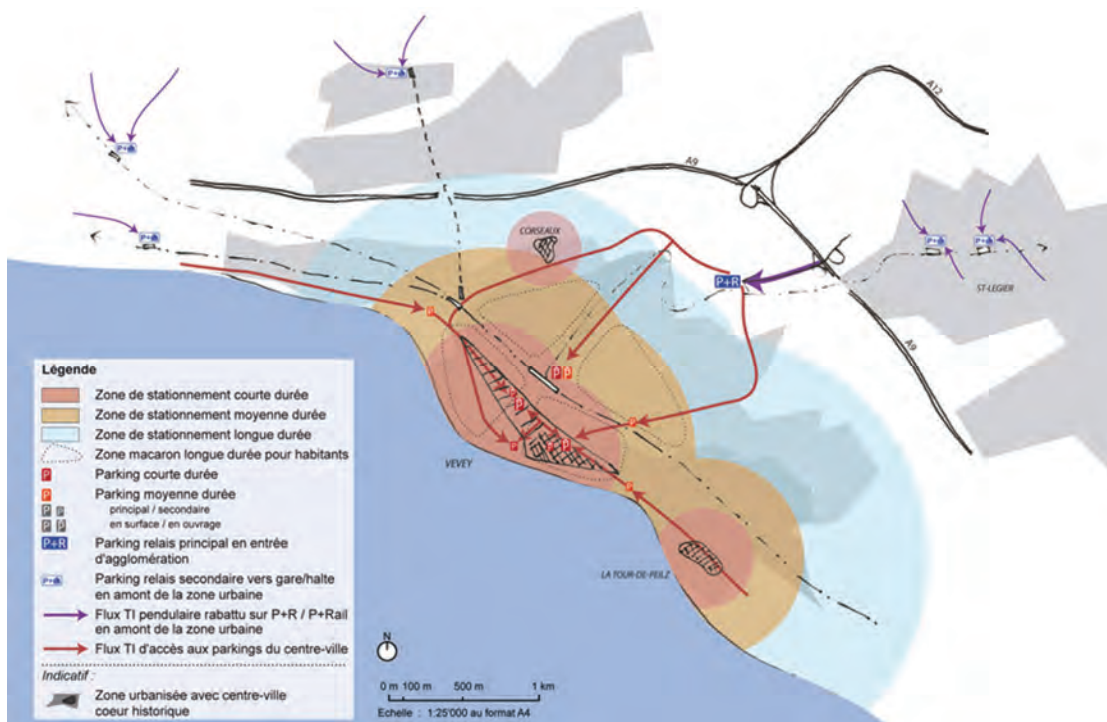


Figure 36 : schéma stationnement

Le plan de la politique de stationnement recommandée est présenté ci-dessous et en annexe au format A3.

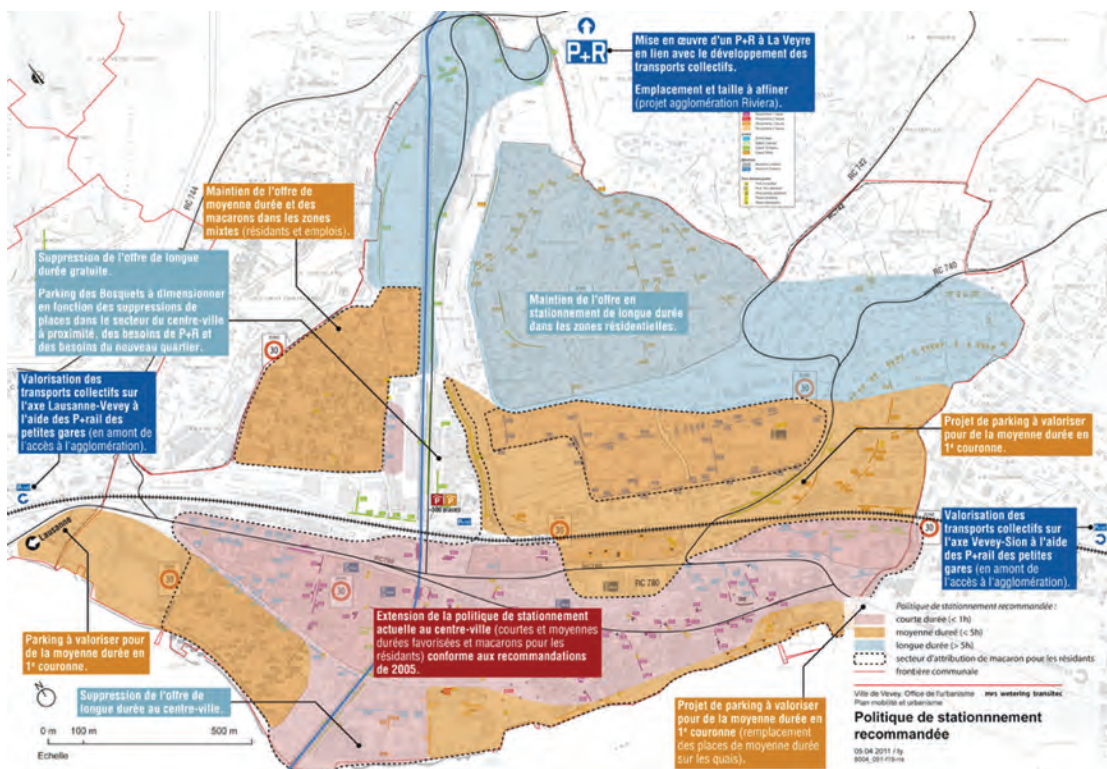


Figure 37 : politique de stationnement recommandée



Les objectifs stratégiques sont développés pour les thématiques suivantes :

F1 Stationnement des pendulaires

F2 Stationnement des visiteurs

F3 Stationnement des habitants

## F1 Stationnement des pendulaires

### Objectif F1

Report modal des pendulaires avec proposition d'une offre en stationnement au plus proche du domicile pour maximiser l'usage des TP.

Le stationnement pendulaire est limité au centre-ville. Le report modal est recherché pour cette catégorie. Pour les usagers dépendants du TIM, les P+R en amont sont favorisés (dans les communes de domicile, en bout de ligne TP, sur les lignes ferroviaires, etc.) afin de maximiser l'usage des TP. Les zones de stationnement en surface longue durée sont bannies du centre-ville (extension du système macarons pour habitats). Un P+R à Hauteville permet d'offrir une possibilité de stationnement et de rabattement TP sur le centre-ville aux usagers ne bénéficiant pas d'alternative. La ville incite les entreprises à lancer des démarches de plans de mobilité d'entreprise et adapte ses règlements d'attribution des places. Les pendulaires ne devraient pas occuper de places dans les parkings du centre-ville. Ces places doivent servir avant-tout à l'attractivité économique du centre-ville (motifs achats, loisirs, etc.) ainsi qu'au stationnement des habitants ne disposant pas d'offre privée.

Mesures	Type de mesure
F1-1 Aménagement du P+R de Hauteville pour les pendulaires quotidiens sans desserte TP (en collaboration avec l'agglomération)	Mesure infrastructurelle et de gestion
F1-2 Aménagement d'un P+Rail à la gare de Vevey dans le parking des Bosquets pour les pendulaires occasionnels prenant le train (en collaboration avec l'agglomération)	Mesure infrastructurelle et de gestion
F1-3 Adaptation des règlements de mise à disposition de places de stationnement dans les parkings publics	Mesure de gestion
F1-4 Modification du règlement stationnement et étude pour l'attribution de macarons aux entreprises (sur justification de plans de mobilité d'entreprises)	Mesure de gestion
F1-5 Soutien aux plans de mobilité d'entreprises	Mesure de gestion

## F2 Stationnement des visiteurs

### Objectif F2

Concentration du stationnement visiteurs dans les zones et parkings qui leur sont destinés et en adéquation avec le schéma d'accessibilité.

La disposition des parkings correspond au schéma de circulation et permet d'offrir des capacités de stationnement en amont du centre-ville et de limiter la circulation dans la zone centrale de la croix de Vevey.

- **Pour les visiteurs du bassin versant Ouest** : Vevey-Corseaux-plage hors saison (moyenne durée), centres commerciaux et place du Marché (courte durée)
- **Pour les visiteurs du bassin versant Nord** : parking des Bosquets (moyenne et courte durée), av. de Blonay (moyenne durée)
- **Pour les visiteurs du bassin versant Est** : parking silo d'Entre-deux-Villes (moyenne durée), parkings du Panorama et de la Coop du Simplon, place du Marché (courte durée)

L'objectif est de capter les automobilistes dans les parkings le plus en amont possible afin de ne pas surcharger l'espace central, sensible, dont l'on souhaite requalifier l'espace public et préserver au maximum du trafic.

Les usagers motorisés de courte durée (achat en ville par exemple) vont cependant continuer à rechercher une place de stationnement au plus proche de leur destination. Les zones de stationnement de longue durée au centre-ville sont remplacées par des zones de courte durée. Le stationnement des habitants doit être garanti avec l'extension du système macarons (voir objectif F3). Les parkings offrant la courte durée sont disponibles sur chaque axe d'entrée de ville pour les accueillir et permettent de diminuer le stationnement sur voirie (place du Marché, secteur Ceresole). Ces parkings ne doivent par conséquent pas être squattés par les pendulaires afin que les visiteurs y trouvent une place. La tarification progressive favorise la courte durée.

Les visiteurs de moyenne durée (motif : une séance de travail, un après-midi shopping) peuvent être attirés par une place un peu moins chère mais nécessitant un petit trajet à pied ou en bus jusqu'à destination. Les parkings situés sur le réseau TIM et en couronne, aux portes du centre-ville, sont idéalement placés pour offrir du stationnement de moyenne durée. À nouveau, ces parkings ne doivent pas être occupés par les pendulaires journaliers afin que l'offre soit suffisante. Il est nécessaire en parallèle d'étendre la zone de stationnement de moyenne durée pour le stationnement sur voirie.

<b>Mesures</b>	<b>Type de mesure</b>
F2-1 Construction du parking des Bosquets (partie publique) : courte durée, moyenne durée, P+Rail  Remplacement d'une partie de l'offre en surface de la place du Marché et du secteur Ceresole. Gestion tarifaire favorisant le parking des Bosquets par rapport aux parkings du centre	Mesure infrastructurelle et de gestion
F2-2 Réaménagement du parking de la place du Marché courte durée  Etape 1 (réaménagement léger) Etape 2 (réaménagement conséquent)	Mesure infrastructurelle  2011-2014 2019 2022
F2-3 Extension du parking du Panorama	Mesure infrastructurelle
F2-4 Parkings St-Antoine, Midi-Coindet, Coop-Simplon et Panorama courte durée  Gestion tarifaire favorisant la courte durée, abandon des abonnements pendulaires, ouverture nocturne	Mesure de gestion
F2-5 Parkings Vevey-plage, av. Blonay et Entre-deux-Villes moyenne durée  Gestion tarifaire à mettre en place.	Mesure de gestion
F2-6 Extension de la zone de courte durée dans les quartiers de l'Arabie et du Torrent	Mesure de gestion
F2-7 Extension de la zone de courte durée dans le quartier de l'avenue de la Prairie	Mesure de gestion
F2-8 Extension de la zone de moyenne durée dans les quartiers des Bosquets et Reller	Mesure de gestion
F2-9 Extension de la zone de moyenne durée dans le quartier Subriez-Oyonne	Mesure de gestion

### F3 Stationnement des habitants

#### Objectif F3

Gestion du stationnement des habitants avec encouragement au changement modal.

Le stationnement des habitants doit être assuré en ville. L'offre ne doit pas être monopolisée par les visiteurs ou les pendulaires. Le système macaron en place permet de concilier une offre orientée visiteurs courte à moyenne durée (durée de parcage limitée) avec une dérogation de parcage longue durée pour les habitants. Ce système doit être étendu aux quartiers des Bosquets, de l'Arabie et Subriez-Oyonne (lié à l'objectif E3 pour la mise en place de zones 30).

Offrir une alternative à la possession d'un véhicule privé ou au moins du deuxième véhicule peut se faire en incitant les habitants à l'achat d'abonnement TP et/ou Mobility.

Mesures	Type de mesure
F3-1 Extension et réorganisation de la zone macaron : - zone habitants étendue aux quartiers Prairie-Providence et Subriez-Oyonne - zone de parcage autorisée étendue au quartier de Subriez-Oyonne	Mesure de gestion
F3-2 Encouragement au report modal Subvention à l'achat d'abonnement TP et/ou Mobility suite à l'abandon d'un véhicule dans le ménage, etc.	Mesure de gestion



## **PARTIE III : VOLET OPERATIONNEL**





## Chantiers et cellules opérationnelles

Un tableau récapitulatif du volet stratégique avec le système d'objectifs et les mesures qui en découlent est présenté en annexe au format A3. Il présente les points suivants :

- Objectifs généraux
- Stratégies thématiques
- Objectifs stratégiques
- Mesures
- Type de mesure
- Horizon temporel

Sur la base de cet inventaire des mesures possibles sont définies des chantiers correspondant à un thème phare (par exemple "Valorisation du secteur gare"). Ces chantiers sont des paquets de mesures pouvant être pilotés par une cellule opérationnelle responsable au sein des services de la Ville de Vevey.

### Chantier : Valorisation du Secteur Gare

Cellule opérationnelle		
à créer		
Horizon	Mesure	Type de mesure
2011-2014	A4-1 Etudier le développement du secteur Gare et sa requalification	Etude préliminaire Concours
	C2-4 Parking deux-roues motorisés à la gare	Mesure infrastructurelle
	D1-2 Nouveaux accès aux quais au PI St-Antoine	Mesure infrastructurelle
2015-2018	B2-3 Réaménagement de la place de la Gare	Mesure infrastructurelle
	B2-4 Aménagement de la place des Bosquets (Nord de la Gare)	Mesure infrastructurelle
	C1-2 Franchissement voies CFF (cheminement Moulins de la Veveyse à place de la Gare)	Mesure infrastructurelle
	C1-6 Ascenseur urbain esplanade St-Martin – gare	Mesure infrastructurelle
	C1-10 Aménagement pour les cycles au passage sous-voie Est de la gare	Mesure infrastructurelle
	D1-3 Nouveau PI et accès aux quais entre ancienne Poste et Gare	Mesure infrastructurelle
	D1-4 Réaménagement de la gare GoldenPass	Mesure infrastructurelle
	D4-1 Réaménagement de l'interface de la Gare de Vevey (en lien avec le réaménagement de la place de la Gare, et des nouveaux accès aux quais, passages inférieurs, etc.)	Etude-préliminaire, concours Mesure infrastructurelle
	F1-2 Aménagement d'un P+Rail à la gare de Vevey dans le parking des Bosquets pour les pendulaires occasionnels prenant le train (en collaboration avec l'agglomération)	Mesure infrastructurelle
	F2-1 Construction du parking des Bosquets (partie publique) : courte durée, moyenne durée, P+Rail Remplacement d'une partie de l'offre en surface de la place du Marché et du secteur Ceresole. Gestion tarifaire favorisant le parking des Bosquets par rapport aux parkings du centre	Mesure infrastructurelle
2019-2022	C2-2 Vélostation à la gare	Mesure infrastructurelle

**Tableau 7 : Chantier : Valorisation du Secteur Gare**

**Chantier : Valorisation de la croix de Vevey**

<b>Cellule opérationnelle</b>		
à créer		
<b>Horizon</b>	<b>Mesure</b>	<b>Type de mesure</b>
2011-2014	A1-2 Développer le quartier du secteur des Moulins de la Veveyse	Projet en cours
2015-2018	A1-1 Développer le quartier du secteur de la Cour-aux-Marchandises	Projet en cours
	A1-3 Promouvoir le développement du tissu autour de l'axe structurant de l'avenue Gilamont	Projet en cours
	A2-1 Concept d'aménagement coordonné tenant compte du bâti existant des circulations, et des affectations	Etude d'avant-projet
	C1-3 Franchissement Veveyse, rue du Jura	Mesure infrastructurelle
	C1-7 Ascenseur urbain Charmontey – Gilamont	Mesure infrastructurelle
	C1-11 Nouvelle liaison horizontale au Nord des voies CFF de Vevey-Funi à Vevey Gare	Mesure infrastructurelle
2019-2022	B2-5 Réaménagement du quai Perdonnet	Mesure infrastructurelle
	B2-6 Réaménagement de l'entrée de ville Ouest	Mesure infrastructurelle
	B2-7 Réaménagement de tronçon Ouest de l'avenue du Général-Guisan (RC780a)	Mesure infrastructurelle
	B2-8 Réaménagement de l'entrée de ville Est	Mesure infrastructurelle
	B2-9 Réaménagement de l'axe Gare-Clos-Chenevières (RC780a)	Mesure infrastructurelle
	B2-10 Réaménagement de l'avenue de Gilamont	Mesure infrastructurelle
	B2-11 Réaménagement de l'avenue de Nestlé	Mesure infrastructurelle
	B2-12 Réaménagement de l'espace public à Vevey-Funi	Mesure infrastructurelle
	B2-13 Réaménagement de l'axe de vieille-ville rues du Simplon et d'Italie	Mesure infrastructurelle
	B2-14 Réaménagement de l'axe av. de Blonay et route de St-Légier	Mesure infrastructurelle
	C1-1 Franchissement voies entre av. Reller et av. G.-Guisan	Mesure infrastructurelle
	C1-4 Franchissement Veveyse, rue des Marronniers	Mesure infrastructurelle
	C1-5 Franchissement Veveyse, rue des Tilleuls	Mesure infrastructurelle
	Long terme	C1-8 Ascenseur urbain viaduc Gilamont-halte Gilamont

**Tableau 8 : Chantier : Valorisation de la croix de Vevey**

### Chantier : Valorisation de la vieille-ville et du secteur central place du Marché – secteur Ceresole

Cellule opérationnelle		
à créer		
Horizon	Mesure	Type de mesure
2011-2014	B2-1 Réaménagement de la place du Marché Étape 1 (réaménagement léger)	Mesure infrastructurelle
	F2-2 Réaménagement du parking de la place du Marché courte durée Etape 1 (réaménagement léger)	Mesure infrastructurelle
2019-2022	B2-1 Réaménagement de la place du Marché Etape 2 (réaménagement lourd)	Mesure infrastructurelle
	F2-2 Réaménagement du parking de la place du Marché courte durée Etape 2 (réaménagement conséquent)	Mesure infrastructurelle
	B2-2 Réaménagement des rues du secteur central (rue Ceresole, rue de Lausanne)	Mesure infrastructurelle

**Tableau 9 : Chantier : Valorisation de la vieille-ville et du secteur central place du Marché – secteur Ceresole**

### Chantier : Valorisation de Vevey Funi

Cellule opérationnelle		
à créer		
Horizon	Mesure	Type de mesure
2011-2014	A5-1 Etudier avec les communes limitrophes de Corsier et Corseaux la possibilité de transformer et densifier les parcelles entourant l'interface de transport (emplacement du P+Rail par exemple). Etudier l'opportunité d'implanter une nouvelle halte RER sur la ligne du Simplon Requalifier l'espace public	Etude préliminaire et études-test
	D1-1 Opportunité / faisabilité d'une nouvelle halte RER à Vevey-Funi	Etude préliminaire
	D4-2 Réaménagement de l'interface de Vevey Funi (en lien avec l'étude de développement stratégique du secteur)	Etude préliminaire

**Tableau 10 : Chantier : Valorisation de Vevey Funi**

**Chantier : Valorisation des quartiers**

<b>Cellule opérationnelle</b>		
à créer		
<b>Horizon</b>	<b>Mesure</b>	<b>Type de mesure</b>
2011-2014	A3-1 Etude de potentiels de densification des quartiers et de renforcement de centralités; adaptation du plan de zones et des densités autorisées	Mise à jour du PGA (suppression de plans de quartiers)
	A3-2 Développement d'un plan des plantations pour renforcer la trame verte structurante des quartiers	Réalisation d'un plan général des plantations (étude à préciser)
	E3-1 Zone 30 secteur Subriez-Oyonne	Etude d'avant-projet
	E3-2 Zone 30 secteur Sainte-Claire	Etude d'avant-projet
	E3-3 Zone 30 secteur vieille-ville	Etude d'avant-projet
	E3-4 Zone 30 secteur Ceresole	Etude d'avant-projet
	E3-5 Mise en place d'aménagements sécurisés pour les espaces partagés	Etude globale
	F2-6 Extension de la zone de courte durée dans les quartiers de l'Arabie et du Torrent	Mesure de gestion
	F2-7 Extension de la zone de courte durée dans le quartier de l'avenue de la Prairie	Mesure de gestion
	F2-8 Extension de la zone de moyenne durée dans les quartiers des Bosquets et Reller	Mesure de gestion
	F2-9 Extension de la zone de moyenne durée dans le quartier Subriez-Oyonne	Mesure de gestion
	F3-1 Extension et réorganisation de la zone macaron D :- zone habitants étendue aux quartiers Prairie-Providence et Subriez-Oyonne- zone de parcage autorisée étendue au quartier de Subriez-Oyonne	Mesure de gestion
opportunité	B1-1 Réaménagement des rues, des carrefours selon l'opportunité (réfection des canalisations)	Mesure infrastructurelle

**Tableau 11 : Chantier : Valorisation des quartiers**

### Chantier : Mise en avant de la MD

Cellule opérationnelle		
à créer		
Horizon	Mesure	Type de mesure
2011-2014	C1-9 Contresens cyclables : av. Coindet, rue Steinlen, rue Hôtel-de-Ville, rue du Collège, rue Collet	Mesure infrastructurelle
2015-2018	C2-1 Places, arceaux supplémentaires (selon priorité)	Mesure infrastructurelle
2019-2022	C2-3 Développement de stations de vélos en libre service	Mesure infrastructurelle
continu	C3-1 Subvention à l'achat d'un vélo électrique	Mesure de gestion
	C3-2 Diffusions d'informations à la population	Mesure de gestion
	C3-3 Actions incitatives à l'activité physique	Mesure de gestion

Tableau 12 : Chantier : Mise en avant de la MD

### Chantier : Amélioration du réseau TP

Cellule opérationnelle		
à créer		
Horizon	Mesure	Type de mesure
2011-2014	D2-1 Nouvelle liaison sur l'axe Gilamont – place du Marché	Etude d'opportunité et d'exploitation en lien avec le PA Rivelac
	D3-1 Nouvelle liaison TP au cœur du quartier de plan-Dessous	Etude d'opportunité et d'exploitation en lien avec le PA Rivelac
	D3-2 Réorganisation du réseau selon le projet d'agglomération	Etude d'approfondissement du Concept TP en lien avec le PA Rivelac

Tableau 13 : Chantier : Amélioration du réseau TP

**Chantier : Modification du schéma de circulation**

<b>Cellule opérationnelle</b>		
à créer		
<b>Horizon</b>	<b>Mesure</b>	<b>Type de mesure</b>
2011-2014	E1-1 Modification du schéma de circulation, Etape 1 Accès place du Marché depuis l'Est via rue du Simplon (avec sens inversé) et fermeture d'un tronçon de la rue de Lausanne, retour vers l'Est via quai Perdonnet. Accès au parking St-Antoine à revoir pour limiter le trafic sur la place de la Gare.	Etude d'exploitation
	E1-2 Modification du schéma de circulation, Etape 2 Var a) Valorisation quai Perdonnet Accès place du Marché depuis <u>ET</u> vers l'Est via rue du Simplon (bidirectionnelle) et fermeture du quai Perdonnet Var b) Valorisation rue du Simplon Accès place du Marché depuis l'Est via place de la Gare, retour vers l'Est via quai Perdonnet et rue de l'Hôtel-de-Ville ou rues de Lausanne et Clergère puis tourner à droite route Chenevières. Fermeture tronçons Ouest rue de Lausanne et rue du Simplon	Etude d'exploitation
2015-2018	E1-3 Modification du schéma de circulation, Etape 3 Valorisation quai Perdonnet <u>ET</u> rue du Simplon, combinaison des variantes a et b de l'étape 2.	Etude d'exploitation
	E2-1 Dosage des flux de trafic en entrées de ville Ouest, Est, Nord.	Etude d'exploitation Mesure de gestion

**Tableau 14 : Chantier : Modification du schéma de circulation**

## Chantier : Gestion du stationnement

Cellule opérationnelle			
à créer			
Horizon	Mesure	Type de mesure	
2011-2014	F1-3	Adaptation des règlements de mise à disposition de places de stationnement dans les parkings publics	Mesure de gestion
	F1-4	Modification du règlement stationnement et étude pour l'attribution de macarons aux entreprises (sur justification de plans de mobilité d'entreprises)	Mesure de gestion
	F2-4	Parkings St-Antoine, Midi-Coindet, Coop-Simplon et Panorama courte durée Gestion tarifaire favorisant la courte durée, abandon des abonnements pendulaires, ouverture nocturne	Mesure de gestion
	F2-3	Extension du parking du Panorama	Mesure infrastructurelle
	F2-5	Parkings Vevey-plage, av. Blonay et Entre-deux-Villes moyenne durée Gestion tarifaire à mettre en place.	Mesure de gestion
2015-2018	F1-1	Aménagement du P+R de Hauteville pour les pendulaires quotidiens sans desserte TP (en collaboration avec l'agglomération)	Mesure infrastructurelle et de gestion
continu	F1-5	Soutien aux plans de mobilité d'entreprises	Mesure de gestion
	F3-2	Encouragement au report modal Subvention à l'achat d'abonnement TP et/ou Mobility suite à l'abandon d'un véhicule dans le ménage, etc.	Mesure de gestion

Tableau 15 : Chantier : Gestion du stationnement

### Plans de mise en œuvre et phasage

Des plans présentant toutes les mesures envisagées à chaque horizon temporel sont présentées en annexe au format A3



## Annexes

Plan de l'image directrice

Plan de la typologie des axes routiers selon leur fonction et le contexte urbain

Principes d'aménagement de l'espace-rue

Principes d'aménagement des carrefours et embranchements

Illustration d'un principe d'aménagement : exemple de la rue de Lausanne

Illustration d'un principe d'aménagement : exemple de la rue du Clos

Illustration d'un principe d'aménagement : exemple de la rue Paul-Ceresole

Plan des zones 30

Plan de la politique de stationnement de la commune actuel

Plan de la politique de stationnement de la commune recommandé

Traduction de la stratégie E (TIM) en concept d'exploitation

Analyse des effets sur le trafic de la coupure de l'avenue de Gilamont (coupure non souhaitée par la Municipalité)

Tableaux du système d'objectifs (objectifs généraux, stratégies, objectifs stratégiques, mesures)

Plans des mesures à chaque horizon temporel