



**MUNICIPALITE**

---

**RAPPORT-PREAVIS N° 18/2012  
AU CONSEIL COMMUNAL**

**Réponse aux  
motions et postulas en suspens en relation avec le PMU**

**Séance de la commission :**

**mardi 11 septembre 2012, 19h00  
Hôtel de Ville, salle n°6**

Vevey, le 16 août 2012

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

## **Réponses à motions et postulats en relation avec PMU**

Lors de la séance de la commission chargée de préavisier sur les demandes de prolongation de délais pour les motions et postulats en suspens, la Municipalité a fait savoir qu'elle avait l'intention de présenter en septembre 2012 un rapport-préavis sur la manière dont elle considérait que plusieurs de ces objets avaient en réalité été traités lors de la publication du Plan de mobilité et d'urbanisme (PMU), en avril 2011.

En effet, ce document contient pour l'essentiel les lignes directrices de l'action municipale pour ces prochaines années dans les matières traitées par ces motions et postulats. Il paraît donc inutile de refaire des études ponctuelles sur chacun de ces objets et la Municipalité regroupe dans le présent rapport les réponses et intentions figurant dans le PMU sur ces différents sujets. Elle y associe les stratégies et mesures prévues par le projet d'agglomération Rivelac, qui est en quelque sorte une extension du PMU et dont les projets veveysans constituent le cœur.

### **RAPPEL PMU ET PROJET D'AGGLOMÉRATION RIVELAC**

Depuis le milieu des années 2000, plusieurs études très poussées ont été réalisées afin de déterminer les stratégies à mettre en œuvre pour assurer le bon développement de la ville de Vevey. Nous en évoquons deux pour mémoire, dont les résultats nourrissent également les choix opérés dans le cadre du PMU et de Rivelac.

Enquête sur l'accessibilité à la Grand-Place: réalisée selon la méthode Albatros par l'institut universitaire Estia, elle devait permettre de trancher quant aux choix stratégiques concernant l'aménagement de la Place du Marché. Elle a permis de rédiger le préavis 22/2008 à propos du parking souterrain, mais a été ensuite mise en veilleuse en raison du refus par le Conseil de toute solution autre que le statu quo lors de sa séance du 22 janvier 2009.

Enquête sur le développement du commerce du centre-ville (Place du Marché – Entre-Deux-Villes): réalisée par le collectif Gestion Cité, elle devait permettre de proposer des solutions en vue de la dynamisation économique de la Vieille Ville de Vevey. Présentée lors des Assises du commerce du 3 mai 2010, elle n'a pas soulevé l'enthousiasme des commerçants et les solutions qu'elle proposait sont pour le moment en sommeil.

Les grandes stratégies régionales déterminées par le projet d'agglomération Rivelac s'imposeront avec d'autant plus de force à notre ville qu'elles seront, de manière plus ou moins importantes, cofinancées par le Canton et la Confédération. Il est donc d'autant plus intéressant que notre PMU d'une part ait été réalisé avant Rivelac, et d'autre part que le mandataire désigné par la région pour établir Rivelac ait été le même que celui qui avait réalisé le PMU. De ce fait, nous pouvions être certains qu'il y aurait totale concordance entre les deux documents, et que, finalement, les projets PMU de Vevey pouvaient espérer obtenir une subvention cantonale et fédérale en étant repris comme projets Rivelac.

### ***Le Plan de Mobilité et d'Urbanisme (PMU)***

Le Conseil communal en séance du 7 mai 2009 a décidé d'accorder un crédit de Fr. 161'500.— pour financer l'étude d'un plan de mobilité et d'urbanisme intégré. Elle a été conduite par nos mandataires MRS et Transitec, qui avaient pour tâche d'examiner les stratégies de développement de l'ensemble de la Ville. L'objectif était d'avoir une vision globale des flux de circulation et des développements urbains souhaitables ces 15 à 20 prochaines années.

Présenté le 19 mai 2011 à la population, ce PMU a suscité peu d'intérêt et n'a pas été perçu comme ce qu'il était: l'outil de pilotage des autorités veveysannes. Dorénavant, les projets devront s'inscrire dans cette perspective générale.

Le PMU définit 6 stratégies:

- A. Développer une ville compacte et des courtes distances
- B. Renforcer la structure des espaces publics de la ville, en améliorant leur lisibilité, leur qualité et leur rôle identitaire.
- C. Constituer un maillage fin et continu de liaisons de mobilité douce directes et sûres.
- D. Faire des transports publics une alternative crédible à la voiture.
- E. Maîtriser les flux des transports individuels motorisés en contrôlant les quantités de trafic et en hiérarchisant le réseau.
- F. Favoriser le report modal et limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie.

Ces 6 stratégies se déclinent en 20 objectifs et 75 mesures concrètes, dont certaines ont déjà été mises en œuvre (parking deux roues à la gare, quartier des Moulins). Le PMU joue donc le rôle d'un Plan directeur et comporte le même type de projets clairement identifiés.

Cette politique vise à pacifier la circulation dans les quartiers, à concentrer le transit résiduel sur un seul axe est-ouest et à décharger progressivement la Vieille Ville et le bord du lac de la pression de la voiture. La première étape améliorera la lisibilité du plan des circulations et l'accès à la Place du Marché considérée comme parking central en attendant les développements prévus derrière la gare.

### ***Le Projet d'agglomération Rivelac***

A la demande du canton, la Région est entrée dans la démarche des projets d'agglomération. Le périmètre, défini selon les normes fédérales, englobe l'ancien district de Vevey, la commune de Châtel-St-Denis (FR) et quatre communes du Haut-Lac (Villeneuve, Rennaz, Noville, Roche). Le concept de Rivelac est identique à celui du PMU, simplement à une échelle plus vaste.

Le rapport final a été envoyé à la Confédération le 31 décembre 2012, et les décisions concernant un financement fédéral partiel des projets recensés devraient intervenir d'ici le printemps 2013. C'est un montant d'environ 160 millions qui est envisagé pour l'ensemble du programme, mais avec des échéances temporelles échelonnées entre 2015 (début officiel, mais des projets pourront démarrer avant) et 2025 environ.

Des priorités A ont été déterminées, dont le financement devrait intervenir entre 2015 et 2018.

## MOTIONS

### **1. Motion de M. Patrick Maday «Sachons ce que nous voulons»**

Classée par le Conseil lors de sa séance du 10 mai 2012.

### **2. Motion de M. Serge Ansermet «Révision du plan d'extension et de son règlement»**

La commission chargée d'étudier la prolongation des délais proposait de classer cette motion, la déclaration du Syndic à son propos lui paraissant suffisante. Le Conseil ne l'a pas suivie et a désiré la maintenir. Toutefois, un délai au 31 décembre 2012 a été octroyé, et il n'est donc pas prévu d'y répondre dans le cadre du rapport commun sur tous les objets en relation avec le PMU.

### **3. Motion de M. Eric Gavin «Densification et grands projets: pour une vision d'avenir au profit de tous les Veveysans»**

Classée par le Conseil lors de sa séance du 10 mai 2012.

### **4. Motion de M. Stéphane Molliat «Un parking souterrain derrière la gare»**

Prise en considération le 26 février 2008.

Dans sa motion, déposée avant même que le projet de parking sous la Grand-Place n'ait fait l'objet du préavis municipal et donc que le Conseil ne se soit prononcé à son propos, M. Molliat demande à la Municipalité d'étudier en priorité la réalisation d'un parking derrière la gare, «d'une capacité proportionnée au besoin de Vevey».

Le PMU répond très clairement de manière positive à cette question. C'est même le point principal qui ressort de la communication faite au Conseil communal en date du 19 mai 2011. Sur la première page figure le texte suivant:

«La possibilité de réaliser un parking au Nord de la Gare permet de tenir compte de besoins qui vont au-delà du simple projet immobilier. Outre la demande liée à la parcelle, la commune y voit l'intérêt de pouvoir offrir, pour les visiteurs de la ville, du stationnement à moins de 500 mètres du bord du lac.

Ce parking pourrait à terme permettre de diminuer le nombre de places de parc à la place du Marché afin de la revaloriser.

La réalisation d'un parking en relation avec le projet immobilier permet aussi d'envisager une relocalisation du P+Rail et le réaménagement de son emplacement actuel. Il s'agit encore de considérer si des fonctions d'accès à la Gare (taxi, dépose-minute, etc.) sont à développer sur cet espace au Nord, soit comme nouvelles offres, soit comme relocalisation de fonctions situées actuellement au Sud.»

Ce projet figure en tant que tel dans le PMU, sous l'appellation «Parking des Bosquets». Il doit répondre à deux besoins:

1. Celles des pendulaires venant prendre le train: Mesure 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).
2. Celle des visiteurs, pour une demi-journée environ, qui irriguent le tissu économique de la ville: Mesure F2-1 – Construction du parking des Bosquets (partie publique) pour 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.

Ce parking est donc un des éléments de la stratégie de stationnement de la Municipalité, répondant à une offre de parking de proximité. Il est indissolublement lié à l'aménagement de la Place du Marché, que ce soit en matière de nombre de places de parc ou pour la liaison piétonne à établir entre la gare et le bord du lac.

Mais le PMU ne considère pas que ce parking soit le seul objet à édifier pour répondre aux besoins. Il prévoit également des parkings-silos aux deux entrées est et ouest afin de capter les visiteurs en périphérie (avec transfert éventuel sur les transports publics), ainsi qu'un parking de pendulaires à Hauteville (lorsque la liaison aura été rendue plus performante par les transports publics) et d'autres parkings de proximité du centre au Panorama (extension possible) et à l'av. de Blonay.

Le projet d'agglomération Rivelac reprend la même philosophie concernant le stationnement en ouvrage (hors de la voirie), en favorisant la courte durée au centre-ville par la tarification, en privilégiant la moyenne durée en première couronne et en reportant le stationnement de longue durée en périphérie.

Le parking des Bosquets fait l'objet d'une fiche spécifique, regroupant les mesures 30.01 (P+Rail) et 42.04 (places publiques). La description est la suivante: «*La mesure consiste en l'aménagement d'un nouveau parking souterrain servant de parking public pour la ville de Vevey (remplacement d'une partie des places en surface de l'hyper centre), de parking privé (places des nouveaux logements et activités) et de P+Rail (remplacement des 50 places en surface actuelles). Il s'agit au total d'un parking de 500 places, dont 300 pour la partie publique et P+Rail. Le coût indiqué dans cette mesure (Fr. 15'000'000.-) concerne la partie publique et P+Rail. Il ne s'agit pas d'étendre l'offre P+Rail mais de conserver les capacités existantes et d'offrir cette offre aux usagers occasionnels et non aux pendulaire réguliers.*».

Dans les faits, il y aura en réalité construction de deux parkings bien distincts par rapport à ce descriptif. En effet, les places nécessaires aux nouveaux immeubles et aux activités du quartier sont prévues dans le projet de nouveaux immeubles qui vient d'obtenir le permis de construire et inclut 110 places souterraines environ. Ce que nous appellerons le parking des Bosquets ne concerne donc que la partie P+Rail et places publiques, soit environ 350 places. Ce projet figure dans les objectifs à court terme de Rivelac, soit dans une fourchette de 2015-2018. La partie P+Rail, estimée à 2,5 millions, sera subventionnée par la Confédération et le canton et sera en principe assumée par les CFF. La partie publique est estimée à 12,5 millions et devra être financée par la commune dans la nomenclature de Rivelac, en réalité par un promoteur privé.

Mesures	Parking des Bosquets (partie publique et P+Rail)	
30.01 et 42.04		
Priorité : hors LFINfr A	Financement : Cantonal / Communal	Coût : 15'000'000 CHF
<b>Analyse de l'état actuel :</b> Le côté Nord de la gare de Vevey est aujourd'hui bordé par un P+Rail en surface de 50 places et de la rue des Bosquets (rampe et rue). Dans le cadre du développement de ce secteur stratégique, un réaménagement total y est prévu avec un nouveau quai CFF (cf. mesures 10.01, 10.02), une nouvelle gare Golden-Pass (cf. mesure 10.04), un nouveau passage sous-voies (cf. mesure 10.03) et le réaménagement de l'espace public (cf. mesures 15.06 et 15.07). Le quartier doit être reconstruit et densifié. Le P+Rail en surface doit disparaître.		
<b>Données techniques :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 places P+Rail actuelles en surface à intégrer à un nouveau parking</li> <li>• 180 à 230 places sur voirie (centre-ville, place du Marché) à intégrer à un nouveau parking</li> </ul>		
<b>Description de la mesure :</b> La mesure consiste en l'aménagement d'un nouveau parking souterrain servant de parking public pour la ville de Vevey (remplacement d'une partie des places en surface de l'hypercentre), de parking privé (places des nouveaux logements et activités) et de P+Rail (remplacement des 50 places en surface actuelles). Il s'agit au total d'un parking de 500 places dont 300 pour la partie publique et P+Rail. Le coût indiqué dans cette mesure concerne la partie publique et P+Rail. Il ne s'agit pas d'étendre l'offre P+Rail mais de conserver les capacités existantes et d'offrir cette offre aux usagers occasionnels et non aux pendulaires réguliers. Cette mesure est classée dans la catégorie "hors LFINfr".		
<b>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter l'usage de la voirie pour le stationnement pendulaire</li> <li>• Développer l'offre P+Rail uniquement pour les usagers exceptionnels</li> </ul>		

*Fiche récapitulative de Rivelac concernant le Parking des Bosquets.*

financée par la commune dans la nomenclature de Rivelac, en réalité par un promoteur privé.

La Municipalité a d'ores et déjà pris de nombreux contacts, en raison déjà de la multitude de projets qui sont en cours d'élaboration au nord des voies de chemin de fer (Quartier Cour aux marchandises, Temps modernes, Halle Inox, Immeubles des Bosquets, gare MVR, réaménagement des quais CFF). La recherche de partenaires est en cours et la Municipalité a bon espoir que le parking des Bosquets puisse être réalisé rapidement.

Le problème est que, dans sa version maximale répondant aux besoins P+Rail et places publiques, il nécessite une emprise relativement large. Il est prévu que le MVR supprime ses voies en courbe et reconstruise un double quai perpendiculaire aux voies CFF le long de l'av. Gilamont. Mais, pour ce faire, il est nécessaire que MVR obtienne le financement de ce projet par la Confédération.

Il sera donc peut-être nécessaire de procéder à la construction de ce parking en deux étapes, l'une en n'utilisant que l'espace actuellement occupé par le P+Rail et le tronçon de rue au nord (déjà déclassée en domaine privé de la commune à cet effet), la seconde en excavant l'espace sous les actuelles voies MVR en courbe, lorsque les nouveaux quais auront été construits. Mais cela dépend de la stratégie qu'adoptera la Confédération, et nous avons incité MVR à demander un subventionnement rapide afin de pouvoir faire ces travaux dès 2013/2014.

En conclusion, la Municipalité considère que les lignes directrices illustrées par des mesures concrètes figurant dans le PMU ainsi que les objectifs et mesures de Rivelac indiquent clairement qu'elle entend aller dans le sens du motionnaire.

Elle prie de ce fait le Conseil de considérer la motion de M. Stéphane Molliat comme réglée.

## POSTULATS

### **5. Postulat de M. Roland Rapin «Une zone piétonne d'envergure à Vevey»**

Pris en considération le 6 novembre 2008, délai prolongé au 30 septembre 2012.

Le PMU fixe les stratégies et les objectifs à atteindre dans le développement urbain de la ville. Cela englobe bien évidemment les flux de transport dans la plus large acception du terme.

Dans sa définition des différents quartiers veveysans, le PMU écrit ce qui suit sur la 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.»*

Il est donc clair que, selon cette définition, on ne saurait imaginer d'augmenter la présence de la voiture dans la Vieille Ville, ni même considérer celle-ci comme un lieu de transit ou de parcage. Mais il est également nécessaire de conserver une accessibilité résiduelle, que ce soit pour des clients contraints de charger du matériel dans un magasin ou pour des résidents ayant à effectuer un transport lourd.

Vevey a la particularité, par rapport à la plupart des autres villes romandes, d'avoir pu conserver ses principaux centres commerciaux au centre -ville. Dans cet ordre d'idée, la zone de la Vieille Ville est à considérer comme un centre commercial à part entière, et il doit disposer à ce titre d'un espace de parking et d'une accessibilité pour les clients automobilistes.

Le quadrant de la ville englobant la Place du Marché et l'av. Paul-Ceresole, la Vieille Ville ainsi que les accès depuis l'est par les rues d'Italie et du Simplon constitue un des chantiers recensés par le PMU:

- Mesure B2-1 – Réaménagement de la Place du Marché (étape 1 : réaménagement léger) (infrastructure)
- Mesure B2-13 – Réaménagement de l'axe de Vieille Ville rues du Simplon et d'Italie (infrastructure).
- Mesure E1-1/2/3 – Modification du schéma de circulation autour de la Vieille Ville (exploitation).

- Mesure F2-2 – Réaménagement du parking de la Place du Marché (étape 1 : réaménagement léger) (infrastructure)

Avec ses 238 hectares, Vevey ne peut guère imaginer de réserver des espaces à l'usage exclusif d'un type de mobilité unique. Ville des distances courtes et des activités concentrées, elle doit viser à faire cohabiter les usagers sur la voirie afin d'assurer le maintien et le développement des fonctions de chaque quartier. La Vieille Ville étant, selon l'analyse du PMU, à fonction essentiellement d'habitat, de commerce et de service, on doit en extraire les nuisances automobiles sans en limiter l'accessibilité. La solution est d'utiliser les méthodes de l'Espace Partagé (EP), qui prend la forme, dans la juridiction suisse, de la «zone de rencontre».

En étendant à l'ensemble de son périmètre la zone de rencontre actuellement limitée à la rue des Deux-Marchés, on maintiendra l'accessibilité aux commerces en cas de besoins, ainsi qu'aux habitants de la zone, tout en privilégiant l'usage convivial de l'espace public par les piétons et les cyclistes.

En application du PMU, un projet de requalification de tout l'axe Italie-Simplon-Lausanne sera publié dans la FAO durant l'automne 2012 afin d'introduire certaines notions d'EP dans la gestion de la circulation venant de l'est. L'accès à la Place du Marché par cet axe permettra la mise en place d'un aménagement destiné à terme (d'ici 2019) à pacifier l'usage de l'espace public. Constituant un vaste ensemble uniforme de la Place du Marché à Entre-Deux-Villes, cette zone répondra aux besoins progressivement décroissants d'accès à la Place du Marché, au maintien de l'irrigation de la Vieille Ville tout en offrant une revitalisation souhaitable à la rue d'Italie, en particulier la Place de l'Oriental et l'extrémité est du Quai Perdonnet.

La stratégie ainsi définie par le PMU, et reprise assez largement dans Rivelac, ne correspond pas exactement à la demande de l'auteur du postulat, qui envisageait une zone piétonne stricte dans la Vieille Ville. Par contre, la Municipalité considère que les lignes directrices définies par le PMU garantissent mieux l'intégration du quartier dans un ensemble visant les mêmes but que M. Roland Rapin, notamment lorsqu'il demandait une mixité complète avec les cyclistes et également un accès en voiture pour les livreurs-fournisseurs ainsi que les habitants. De plus, la Municipalité considère comme un plus le fait d'envisager d'étendre cette zone au-delà de la Vieille Ville, sur les rues du Simplon et d'Italie en particulier, afin de dynamiser Vevey-Est.

Dans ces conditions, la Municipalité prie le Conseil communal de considérer le postulat de M. Roland Rapin comme réglé.

#### **6. Postulat de MM. Vincent Matthys, Stéphane Molliat, Alain Gonthier et Roland Rapin «Pour des lignes directrices en matière de mobilité en ville de Vevey»**

Pris en considération le 26 février 2009, délai prolongé au 30 septembre 2012.

Il paraît évident que le titre même du PMU indique qu'il répond pleinement à l'intention des auteurs de ce postulat. La Municipalité espère que son contenu correspond également à leurs attentes. Formellement, il aurait même été normal que la Municipalité propose de le considérer comme traité au moment, le 7 mai 2009, où le Conseil a accepté le montant destiné à financer l'étude du PMU.

#### **7. Postulat de M. Jean-Daniel Tenthorey «Pour un parking public veveysan - important – d'accès facile – économique en énergie – d'un coût de construction raisonnable – avec une possibilité d'extension»**

Pris en considération le 7 mai 2009.

Le postulat de M. Tenthorey ne pose pas de question et ne demande pas d'étude particulière, mais présente sa propre analyse d'un projet de parking en élévation sur la parcelle de l'av. de Blonay propriété de la ville, là où se situe la Villa Gérard.

Il faut remarquer tout d'abord que la Municipalité a d'ores et déjà englobé cette parcelle dans sa stratégie de parcage puisqu'elle y a aménagé en 2010 une quarantaine de places de parc privées qu'elle met en location.

Cela va même plus loin, puisque ces locations sont en réalité un outil de la Ville dans sa politique de mobilité douce. Elle les réserve en effet aux entreprises de l'est de la ville qui signent des accords avec la commune sous la forme de plans de mobilité. Il est donc évident que cette possibilité de parcage est très importante pour la stratégie de parcage et de mobilité que développe la ville, mais qu'on ne peut pas la considérer actuellement comme du parking public ainsi que l'entend l'auteur du postulat.

La réponse de la Municipalité s'appuie largement sur ce qu'elle a expliqué en détail au point 4 à propos de la Motion de M. Stéphane Molliat concernant le parking derrière la Gare, le Parking des Bosquets.

Sans vouloir refaire toute la démonstration figurant à la fois au point 4 et, de manière beaucoup plus détaillée, dans le PMU, il faut mettre en évidence que la stratégie de stationnement de Vevey doit segmenter le marché selon la distance du parcage par rapport au centre, et que cela doit s'accompagner d'une politique tarifaire privilégiant différents types de présence des automobilistes sur leur place de parc.

Le stationnement des pendulaires doit être assuré par des parkings de périphérie, qui sont envisagés à Vevey aux entrées est et ouest sous forme de parkings en silo. Ils sont destinés à la longue durée et bénéficient de tarifs avantageux, mais nécessitent le recours ensuite aux transports publics ou à la mobilité douce pour accéder à l'hyper-centre.

Le stationnement de moyenne durée doit trouver place en bordure du centre, et c'est là que le projet de Parking des Bosquets trouve son sens, en précisant toutefois qu'il est surtout destiné à libérer à terme la Place du Marché. Il convient donc de continuer à étudier les possibilités d'un autre parking de proximité, et le parking demandé par le postulant fait partie des possibilités envisagées par le PMU, tout comme l'extension du Parking du Panorama, ce dernier répondant mieux à la définition de proximité du centre.

Enfin, le stationnement de courte durée, essentiellement pour des courses ou pour des activités commerciales, peut trouver place au cœur de l'hyper-centre, notamment du fait de la notion d'Espace Partagé, et même en surface sur la voirie. C'est dans cet esprit que la Place du Marché conservera à long terme, de toute évidence, un espace de parcage, mais certainement à un tarif élevé et pour une durée courte.

Considérant que le PMU, dans sa stratégie concernant le stationnement, laisse ouverte la possibilité de création d'un parking de moyenne proximité à l'av. de Blonay et qu'il est donc évident que cette éventualité sera étudiée lors de la mise en œuvre de ladite stratégie, la Municipalité demande au Conseil communal de considérer le postulat de M. Jean-Daniel Tenthorey comme réglé.

### **8. Postulat de M. Bastien Schobinger «Circulation en Vieille Ville, évitons le calvaire»**

Pris en considération le 17 juin 2010.

M. Schobinger a déposé son postulat à un moment où des modifications de la circulation étaient mises en œuvre de manière provisoire et entraînaient, il faut le reconnaître, des perturbations ainsi que des récriminations de la population. Depuis, les habitudes ont un peu changé et la situation n'est plus aussi paroxystique, mais la Municipalité est bien consciente que l'état actuel n'est pas satisfaisant. Elle avait d'ailleurs voulu mettre en place une mesure transitoire permettant l'accès à la Vieille Ville et à la Place du Marché depuis l'est en passant par la rue du Centre, mais des oppositions ont rendu cette démarche impossible et ensuite inapplicable en raison de la poursuite des travaux à la rue du Simplon.

Comme indiqué au point 5 en réponse au postulat de M. Roland Rapin, l'ensemble de la circulation dans cette zone va faire l'objet d'une modification correspondant pleinement à la

stratégie définie dans les PMU, en particulier l'étape 1 pour le moment. C'est d'ailleurs le schéma que M. Schobinger préconise dans son postulat.

En ce qui concerne l'aménagement de la Place du Marché, l'implantation du parcage et la circulation interne sur cet espace, certaines idées de M. Schobinger sont reprises dans le PMU, notamment la suppression de tout axe de transit est-ouest à cet emplacement. Par contre, les mesures envisagées sont moins brutales et n'envisagent pas une séparation physique complète entre l'est et l'ouest de la place. Mais il est certain que l'aménagement de surface léger prévu sur la Place du Marché (mesure PMU B2-1) visera également cet objectif.

Considérant que les attentes de l'auteur du postulat correspondent largement à la stratégie définie par le PMU et à ce que la commune s'apprête à publier dans la FAO, la Municipalité demande au Conseil communal de considérer le postulat de M. Bastien Schobinger comme réglé.

### **9. Postulat de M. Bastien Schobinger «Place de la Gare, une solution durable»**

Pris en considération le 27 janvier 2011.

La Place de la Gare, appelée dans le PMU «la Croix de Vevey», est considérée comme le point focal de toute la stratégie de mobilité de la ville et fait l'objet de plusieurs propositions de mesures. Elle joue le même rôle pour Rivelac, qui la considère également comme un élément essentiel du bon fonctionnement de l'agglomération.

L'auteur du postulat trouvera sans peine toutes les informations sur la stratégie envisagée, et il ne semble pas nécessaire de revenir en détail sur ce sujet. L'image directrice centrale du PMU s'articule d'ailleurs autour de la croix de Vevey, le traitement de ses deux axes Nord-Sud et Est-Ouest étant à la base de toutes les stratégies évoquées.

Sur le plan de la voirie, l'objectif B2 – Réaménagement des espaces publics emblématiques de la croix de Vevey, qui se décline en pas moins de 14 mesures infrastructurelles, vise à améliorer l'entier des rues convergeant et nourrissant ce carrefour.

Sur le plan fonctionnel, la mesure A2 s'intitule «Requalification et densification des couloirs urbains de la croix de Vevey favorisant la transversalité et les connexions entre les quartiers, la mixité de haute densité et les affectations commerciales et de services».

La mesure A4-1 évoque une étude préliminaire et un concours, ce que le Conseil a d'ores et déjà accepté avec le montant de Fr. 800'000.- prévu pour l'étude avec concours pour le réaménagement de la Place de la Gare sud. Comme indiqué plus haut, cette réflexion nécessite toutefois que le Parking des Bosquets ait été construit et qu'une partie de la circulation venant du nord puisse ainsi être interceptée avant de passer sous les voies de chemin de fer.

Le récapitulatif du «Chantier: Valorisation de la croix de Vevey» (p. 93 du PMU) évoque 21 mesures en relation avec cette zone, et n'y figurent pourtant même pas d'autres mesures citées sous les points 4 et 7 ci-dessus concernant le stationnement et les parkings souterrains, thèmes également abordés par M. Schobinger dans le présent postulat. Ce tableau de marche s'échelonne sur trois législatures.

En ce qui concerne le projet d'agglomération Rivelac, la plupart des mesures prioritaires pour Vevey (prévues pour la législature 2011-2016) concernent la mobilité douce et le réaménagement des alentours de la gare de Vevey. Mais il est évident qu'elles auront également un impact sur la modération du trafic individuel si elles parviennent à convertir des automobilistes à cette autre forme de mobilité. C'est dans la deuxième phase, 2016-2021, que sont envisagées les deux mesures lourdes concernant la zone évoquée par le postulat: Mesure 15.07 – Réaménagement interface principale gare de Vevey – place de la gare (9 millions avec subventionnement CH-VD); Mesure 41.28 – Réaménagement urbain axe structurant Vevey RC 780a Bergère – Entre-deux-Villes (10,4 millions avec subventionnement CH-VD).



### **10. Postulat de Mme Sabrina Dalla Palma Zahar «Pour un accompagnement dynamique et concerté du PMU de la ville de Vevey»**

Pris en considération le 15 décembre 2011, ce postulat a un délai normal de réponse au 15 décembre 2012. La Municipalité considère toutefois que le présent rapport est le bon moyen d'y répondre et d'apporter sa propre vision de la mise en œuvre du PMU.

Dans son postulat, Mme Dalla Palma Zahar fait part de l'approbation du groupe des Verts au contenu du PMU et de son désir de le voir mettre en œuvre dans les meilleures conditions possibles. Elle imagine ainsi la création d'un groupe d'accompagnement spécifique à cet ensemble de projet, destiné à faciliter la diffusion des propositions du PMU dans la population.

Un certain nombre de facteurs font que la Municipalité ne se rallie pas à cette proposition et vous propose d'emprunter une autre voie. En tout premier, elle estime inopportun de multiplier les groupes de travail ou autres commissions traitant d'objets de même type. Dans le cas présent, la Commission d'aménagement du territoire (CAT) a précisément pour fonction d'accompagner la Municipalité dans l'étude et la diffusion de ses projets d'aménagement. Si elle n'a pas été utilisée avec suffisamment d'intensité récemment, elle a toutefois été étroitement associée en particulier au gros chantier devant conduire au préavis sur le parking souterrain de la Place du Marché. Depuis le début de la nouvelle législature, elle a clairement modifié son mode de fonctionnement et se réunit dorénavant à date fixe et se voit offrir la possibilité de débattre de tous les objets en cours dans son domaine d'activité. La Municipalité considère donc que c'est à la CAT d'assurer cette fonction d'accompagnement de la mise en œuvre du PMU.

D'autre part, le dépôt auprès de la Confédération, fin décembre 2011, du projet d'agglomération Rivelac apporte un cadre supplémentaire, contraignant mais également porteur d'espérances en matière de subventions fédérales et cantonales, aux objectifs fixés dans le PMU. Toutes les stratégies définies dans Rivelac sont des extensions des projets du PMU et le calendrier fixé sera à coup sûr contrôlé de manière très précise par la Confédération. La liberté de manœuvre de la commune diminue donc dans une certaine mesure, d'autant plus que la Région devra, ainsi que le prévoient tous les projets d'agglomération, engager dès la fin de cette année un coordinateur qui sera chargé d'encadrer le suivi du planning annoncé à la Confédération.

Nonobstant ces impulsions régionales, la Municipalité a l'intention de mettre en œuvre sans tarder les points principaux du PMU. Afin de faciliter la coordination interne entre les différents services concernés (Urbanisme, DAI, Espaces publics, Sécurité), elle a désigné l'adjointe de Mme Renée-Laure Hitz à l'Urbanisme, Mme Ning Liu, comme pilote de tous les projets en rapport avec le PMU.

Dans cet ordre d'idée, la Municipalité s'apprête à présenter à la population et aux commerçants le projet de modification des circulations dans ce qu'on appelle la «boucle de la Vieille Ville». Comme évoqué dans le point 5 ci-dessus, ce projet sera publié dans la FAO cet automne et la CAT aura l'occasion d'en discuter les modalités de mise en œuvre. Il s'agit d'une stratégie importante du PMU et la définition de cette 1<sup>ère</sup> étape de la modification des circulations autour de la Vieille Ville est présentée dans le document de manière très claire. Mme Liu a déjà réalisé l'étude nécessaire au préavis qui sera soumis au Conseil communal d'ici la fin de l'année pour une mise en pratique espérée au début de 2013.

Par ailleurs, la Municipalité a déjà mis en œuvre certaines mesures prévues par le PMU ces derniers mois (parking pour scooters sur le quai postal, renouvellement du parking 2 roues à la gare). En outre, à l'occasion de la présentation le 8 septembre prochain des nouvelles rames CFF à deux étages qui desserviront Vevey à partir du mois de décembre, une exposition présentera durant un mois au moins à la gare le contenu du PMU et de Rivelac ainsi que les projets privés et publics sur le point de démarrer autour de la gare et en ville de Vevey. Ces différents éléments montrent bien que la Municipalité entend bien mettre en œuvre dans les délais prévus et en pleine concertation tant avec la population qu'avec la CAT les projets de ce plan directeur essentiel.

Dans ces conditions, la Municipalité demande au Conseil communal de considérer que la réponse au postulat de Mme Sabrina Dalla Palma Zahar est satisfaisante et que ledit postulat peut être considéré comme réglé.

En conclusion, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

- VU** le rapport-préavis no 18/2012, du 16 août 2012, concernant la réponse aux motions et postulats en suspens en relation avec le PMU
- VU** le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour

### d é c i d e

d'approuver le rapport-préavis en réponse à la motion et aux postulats suivants :

- Motion de M. Stéphane Molliat « Un parking souterrain derrière la gare »
- Postulat de M. Roland Rapin « Une zone piétonne d'envergure à Vevey »
- Postulat de MM. Vincent Matthys, Stéphane Molliat, Alain Gonthier et Roland Rapin « Pour des lignes directrices en matière de mobilité en ville de Vevey »
- Postulat de M. Jean-Daniel Tenthorey « Pour un parking public veveysan – important – d'accès facile – économique en énergie – d'un coût de construction raisonnable – avec une possibilité d'extension »
- Postulat de M. Bastien Schobinger « Circulation en Vieille Ville, évitons le calvaire »
- Postulat de M. Bastien Schobinger « Place de la Gare, une solution durable »
- Postulat de Mme Sabrina dalla Palma Zahar « Pour un accompagnement dynamique et concerté du PMU de la ville de Vevey »

et propose de les considérer comme réglés.

Au nom de la Municipalité  
le Syndic le Secrétaire

Laurent Ballif Grégoire Halter



The seal of the Municipality of Vevey is circular, featuring a central shield with a crown on top. The shield is flanked by two stars. The text 'MUNICIPALITE DE VEVEY' is written around the perimeter of the seal. Inside the shield, there is a smaller emblem with the words 'LIBERTE ET PATRIE'.

Annexes : motion et postulats concernés

Municipal-délégué : M. Laurent Ballif, Syndic

Stéphane Molliat  
ch. des Cyprès 12  
1800 Vevey

Vevey, le 30/10/07

A l'att. de Madame la Présidente  
du Conseil communal de Vevey

### Motion pour un parking souterrain derrière la gare

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs les conseillers,

La problématique du parcage à Vevey est un grand serpent de lac qui n'a pas encore fini de faire couler encre et salive. Le débat sur le parking souterrain de la Grand-Place suscite des commentaires aussi divers que virulents. En voici quelques exemples :

- une vision ringarde et dépassée des années 70,
- un projet au coût pharaonique avec à la clé moins de place qu'actuellement,
- le futur élément central de Vevey sans quoi rien n'est possible en matière de circulation,

La liste n'est pas exhaustive.

Nous pouvons donc clairement considérer trois cas de figure :

- le projet est accepté, les fouilles commencent,
- le projet est définitivement enterré, « politiquement parlant »
- le projet est remis aux calendes grecques,

Dans les trois cas, la construction d'un parking souterrain derrière la gare apparaît indispensable.

#### *1- Dans le cas de l'acceptation*

La Place du Marché n'est plus utilisable pour environ deux ans, la situation devient délicate pour les commerçants et le centre ville en général, un parking de substitution est vivement souhaitable. Il est même capital qu'il soit opérationnel avant le premier coup de pioche.

## *2- Le projet est refusé*

L'avantage et l'utilité d'un parking derrière la gare ne sont plus à démontrer, les accès sont directs depuis la périphérie, ne passent pas par le centre ville. Il dégager la Place de la Gare et évite un trafic inutile de recherche de place de parc disponible en centre ville, son impact est très réduit sur l'environnement,

## *3-Le projet est remis à plus tard*

Ce parking derrière la gare ne gèle en rien de futurs projets de circulation, de mobilité ou de transport public. Il a en outre une interaction évidente avec les CFF. La liaison est aisée avec le passage sous-voies, Son rôle de parking périphérique a l'avantage de la proximité.

D'autre part, Il est à noter que la construction de ce parking figure au programme de réalisation du plan directeur de 1997.

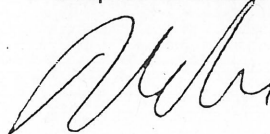
## **Conclusions**

Proposition est faite au Conseil communal de Vevey de charger la Municipalité :

- 1- De réactualiser l'étude de 1992, faite en réponse à une motion de Bernard Schneider, mettant en exergue l'avantage incontestable du lieu situé derrière la gare pour réaliser un parking.
- 2- De mettre tout en oeuvre pour une réalisation rapide de ce parking d'une capacité proportionnée au besoin de Vevey, et ce, de façon prioritaire à tout autre projet de ce type.

Pour le groupe Vevey Libre,

Stéphane Molljat



## **Postulat :**

### **Une zone piétonne d'envergure à Vevey**

Actuellement, la zone piétonne au centre de Vevey est constituée de quelques rues et ruelles interdites à la circulation. Elle ne forme pas un bloc compact.

De par sa faible visibilité, la zone piétonne n'offre pas un grand attrait. Entrecoupée de rues ouvertes au trafic, elle n'incite pas vraiment à y prendre son temps. De plus, la zone piétonne actuelle n'attire guère les gens qui se promènent au bord du lac.

### **Proposition**

Le groupe des Verts demande à la Municipalité d'étudier la réalisation d'une zone piétonne dans le périmètre situé entre la Rue Clara Haskil à l'est, le lac au sud (y compris le quai Perdonnet), la Place du Marché et la Rue Paul-Cérésole à l'ouest (y compris la rue de Lausanne) et jusqu'aux rues du Simplon et d'Italie au nord.

Ce cadre général constitue l'objectif du groupe des Verts, mais que nous pouvons très bien concevoir se réaliser par étapes. Ce projet doit être intégré dans une vision globale de toute la partie de la ville au sud de la Place de la Gare. C'est un enjeu majeur de ces prochains mois et nous voulons que la présence des piétons en vieille ville en constitue un thème prioritaire.

La réglementation de l'accès aux commerces tiendra compte des besoins des livreurs et fournisseurs. Il s'agit aussi de régler spécialement l'accès aux garages privés, aux théâtres et aux musées et d'assurer une desserte en transports publics de qualité.

D'une manière générale, toute la zone piétonne est accessible aussi aux cyclistes. Une signalisation adéquate en ce sens est posée.

### **Motivation**

Différents intérêts sont en jeu lorsqu'il s'agit d'aménager une zone piétonne. Les personnes qui occupent l'endroit (habitants, commerçants, institutions publiques), les personnes clientes des commerces ou en visite, les automobilistes, les piétons, les cyclistes.

Nous sommes convaincus qu'une majorité d'usagers profitera de l'attractivité de la zone piétonne. Les personnes de passage recherchent ce genre d'endroit. Grâce à un accès direct et visible depuis le lac, il est possible d'attirer plus largement les passants vers les rues intérieures, ce qui n'est guère le cas aujourd'hui avec un quai Perdonnet ouvert à la circulation. Il sera possible de mettre en valeur le quai avec des animations et l'ouverture ou l'extension des terrasses.

Une zone piétonne jusqu'au port de Vevey-La Tour apportera une dynamique certaine à un quartier qui aura une liaison à pied et à vélo sécurisée jusqu'à la Place du Marché. Dans la plupart des villes, la zone piétonne est bénéfique pour les commerces et nous sommes persuadés qu'il en ira de même à Vevey. Mais il faut accorder une attention particulière à la nécessité pour les commerçants de fournir et de livrer leurs produits.

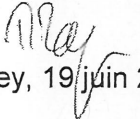
Les rues du Simplon et d'Italie, parcourues par les transports publics, assurent l'accès général à la zone piétonne, élément important pour son attractivité. Une amélioration de la desserte, surtout par la ligne 2, facilitera cet accès.

Déjà maintenant, lorsque la vieille ville est fermée à la circulation (p. ex. lors du Festival des artistes de rue, la course de la vieille ville, les dimanches en été), le public profite largement de l'espace qui lui est offert. Evidemment, une telle affluence ne sera pas quotidienne, mais il est possible de créer dans une zone piétonne des animations s'adressant au public, aussi bien de passage qu'aux habitants de la région.

**Postulat :**

1. La Municipalité présente un plan d'extension de la zone piétonne dans la vieille ville de Vevey.
2. La zone piétonne doit en tout cas devenir une zone compacte entièrement fermée à la circulation. Le périmètre de cette zone doit être le plus proche possible du périmètre mentionné dans les considérants du postulat.
3. Les rues et ruelles piétonnes sont en principe accessibles à vélo.
4. Les commerces bénéficient d'une emprise sur l'extérieur (terrasses, stands), à réglementer pour permettre une coexistence avec les autres usagers et avec les services d'entretien et d'urgence.
5. Une attention particulière est accordée aux possibilités d'accès aux commerces pour les livreurs et fournisseurs, aux garages privés et aux lieux publics majeurs (musées, théâtres).

Pour le groupe des Verts  
Roland Rapin

  
Vevey, 19 juin 2008

## Postulat pour des lignes directrices en matière de mobilité en ville de Vevey – Conseil du 26 février 2009

Depuis des années, l'incertitude concernant la construction ou non d'un parking souterrain à la Place du marché bloque tout aménagement de la surface de cette place et complique la mise en œuvre d'une politique coordonnée en matière de circulation, de maîtrise de la pollution et de parking dans le reste de la ville.

Les débats du 22 janvier sur le préavis 22/2008 ont abouti au maintien d'un statu quo qui ne correspond pas aux souhaits de la population veveysanne.

Nous demandons à la Municipalité de se déterminer quant aux moyens à mettre en œuvre pour alléger la circulation automobile en centre-ville.

En ce sens, une mesure importante consiste à réduire sensiblement le nombre de places de stationnement à la Place du Marché, moyennant la mise en place coordonnée de mesures compensatoires suivantes :

- mise à disposition de places de stationnement de substitution en périphérie du centre-ville (notamment un parking derrière la gare),
- développement des transports en commun,
- mise en place de mesures facilitant la mobilité douce.

Nous demandons ainsi à la Municipalité de présenter au Conseil communal un plan d'actions avec un calendrier aussi précis que possible présentant:

- les décisions qu'elle prépare,
- les préavis qu'elle se propose de déposer,
- les décisions prises ou qui vont l'être sur les plans régional, cantonal voire fédéral.

Les lignes directrices en matière de mobilité devraient s'articuler autour des axes suivants :

1. Transports en commun :

- o réseau;
- o fréquences;
- o tarification.

2. Mobilité douce :

- o modération de la circulation;
- o zones piétonnes et autres façons de faciliter l'usage de la ville sans voiture, y compris du point de vue commercial.

3. Politique de stationnement :

- o parkings de surface et souterrain(s), y compris la mise à disposition de parkings provisoires dans l'attente de structures définitives;
- o politique tarifaire visant à différencier par le coût et la durée les divers usages des parkings;
- o dispositifs permettant d'informer sur les places disponibles dans ces parkings;

4. Réaménagement de surface de la Place du Marché.

5. Plan des circulations

D'autre part et comme le mentionne l'étude ALBATROS, un effort tout particulier devra être fait pour valoriser l'attractivité commerciale résultant des mesures d'allègement de la circulation.

Au nom des groupes :

Socialiste

Vincent Matthys

Vevey-Libre

Stéphane Molliat

Alternatives

Alain Gonthier

Les Verts

Roland Rapin



- Pour un parking public veveysan**
- important
  - d'accès facile
  - économique en énergie
  - d'un coût de construction raisonnable
  - avec une possibilité d'extension.

**MOTION** - transformée en  
parabole

déposée par Jean-Daniel Tenthorey, au nom du groupe UDC, lors de la séance du Conseil communal de Vevey du jeudi 26 février 2009.

Rappel

Lors de la séance du conseil communal du 22 janvier 2009 au cours de laquelle le préavis municipal en vue de la création d'un parking souterrain sous la Grande Place a été refusé, le groupe de l'Union Démocratique du Centre (UDC) a tenté en vain de présenter un amendement qui, tout en refusant le projet de parking souterrain, admettait le crédit d'étude visant à diminuer le nombre de places de stationnement en surface, mais à la condition qu'un parking soit préalablement créé ailleurs en ville.

La présente motion a donc pour but la construction d'un parking important afin de permettre, à terme, de diminuer les places de stationnement sur la Grande Place et de palier à la disparition programmée de places de stationnement dans la Vieille ville, de par la mise future de cette Vieille ville en zone « piétons ».

Situation du parking proposé

En aval de l'avenue de Blonay et en amont des voies CFF, sur les parcelles No. 686, 676 et 678, plan Fo. 23 du RF, d'une surface totale de 4'609 m<sup>2</sup>, propriété de la commune de Vevey.

Estimation du besoin :

Le nombre des voitures automobiles empruntant journallement l'avenue de Blonay est toujours plus important. Les jours ouvrables, les places de stationnement limité à 10 heures aménagées sur les voies extérieures de ce tronçon de l'avenue de Blonay, sont occupées du matin au soir par des pendulaires. De jour comme en soirée, de nombreux automobilistes « tournent » au volant de leur voiture dans les rues du centre et de l'est de la ville, et même en amont des voies CFF, à la recherche d'une place de stationnement. En conclusion la création du parking proposé répond à une demande réellement pressante. Sa situation semble idéale du fait de sa proximité de la vieille ville, qui a besoin de cela pour se rénover, et revivre.

Brève description de l'ouvrage proposé

Un grand parking utilisant le plus et le mieux possible la surface de 4'609 m<sup>2</sup> disponible.

Le rez-de-chaussée pourrait être partiellement enterré, au niveau du chemin du Petit Clos, à l'endroit où ce dernier passe dans le tunnel sous les voies CFF.

Ce rez-de-chaussée pourrait être affecté uniquement à des locations personnelles, mensuelles ou annuelles de places de stationnement et ne serait accessible qu'aux locataires de ces places.

Trois étages seraient édifiés au-dessus. Ces étages seraient éclairés naturellement pendant les heures diurnes et artificiellement du crépuscule à l'aube. La ventilation se ferait naturellement par des baies ouvertes et sans fenêtres sur tout le pourtour.

Des ascenseurs permettraient aux usagers du parking (devenus piétons) d'accéder facilement au niveau de l'avenue de Blonay et au niveau du bas du chemin du Petit Clos.

#### L'accès au parking, pour les automobiles.

Facilement, dans le sens montant de l'avenue de Blonay, par une bifurcation à droite et, dans le sens descendant, pour des raisons de fluidité du trafic, soit par un tunnel passant sous l'avenue et creusé au droit de l'immeuble No. 1 du Bd de St Martin, soit par un passage supérieur à édifier dans le bas de l'avenue précitée.

#### La sortie du parking

Pour les locataires des places de parc du rez-de-chaussée, la sortie pourrait se faire au bas de la rue du Petit Clos.

Pour les étages supérieurs, la sortie pourrait facilement se faire sur la voie aval de l'avenue de Blonay, à la hauteur de la vieille villa (mise à disposition actuellement des éclairés), qu'il serait opportun de démolir, vu son mauvais état. Les usagers quittant les étages supérieurs du parking et désirant regagner la ville le feraient en empruntant le giratoire situé dans le carrefour avenue de Blonay – Bd Paderewski – Bd d'Arcangier – av de l'Île Heureuse.

#### Possibilité d'extension

En construisant d'emblée une structure en conséquence, il serait aisé de construire par la suite un ou deux étages supplémentaires, si les besoins s'en faisaient sentir.

#### Analyse du parking proposé.

1. Le projet est cohérent sur le plan économique.
2. Il est cohérent au niveau du tissu social.
3. Il est cohérent au niveau de la protection de l'environnement.
4. Il est cohérent au niveau des économies d'énergie.

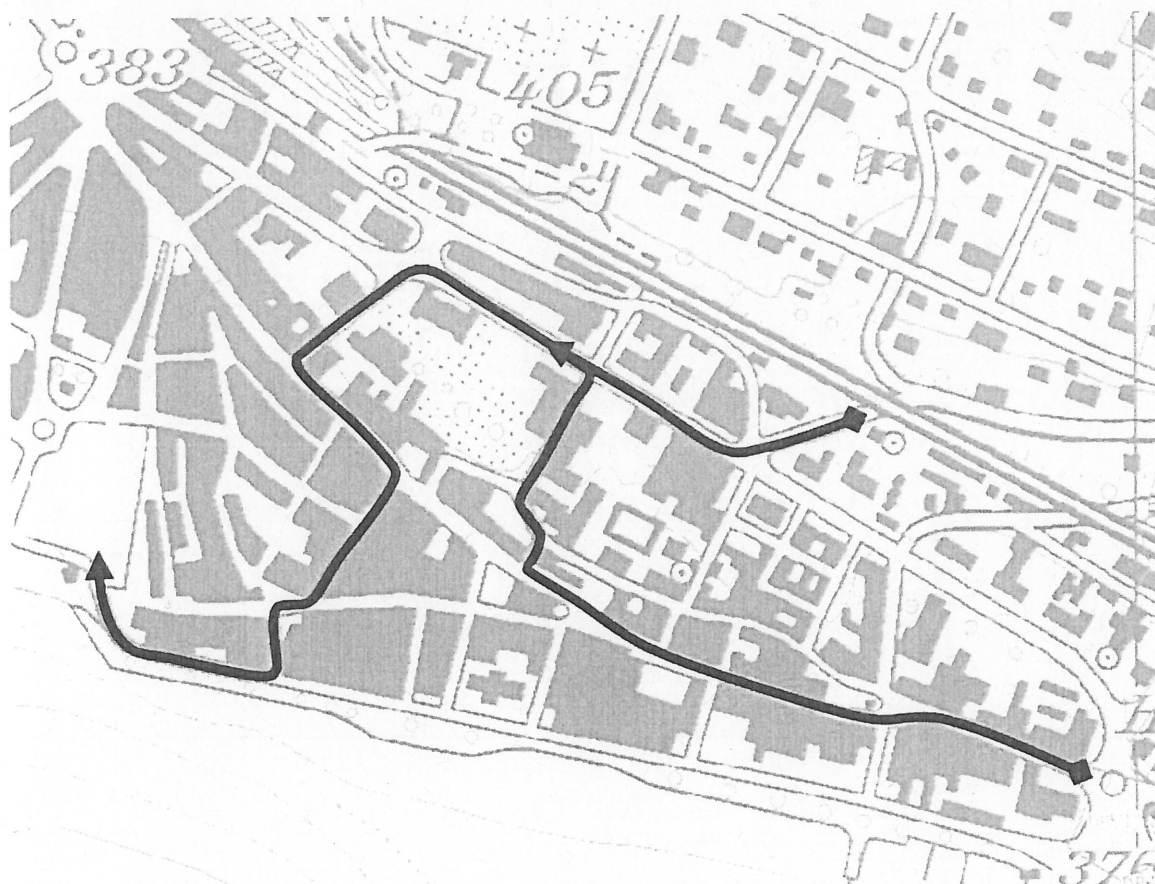
## Postulat

### Circulation en Vieille Ville, évitons le calvaire

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

Dans sa communication C 24/2010 « inversion du sens de circulation – Rue de l'Hôtel de Ville et Quai Perdonnet », la Municipalité fait part de sa décision de réaménager le carrefour de l'Hôtel de ville, en changeant plusieurs sens de circulation.

Cette décision, bien que partant d'une bonne idée (limiter le trafic de transit, simplifier ledit carrefour, améliorer la mobilité douce), n'est absolument pas cohérente et ne s'inscrit pas dans une réflexion globale portant sur les accès à la Vieille Ville. En effet, l'usager venant de l'est et se rendant à la Place du Marché va devoir serpenter dans toute la Vieille Ville avant d'atteindre son objectif (voir schéma ci-dessous). Vive la pollution et les nuisances générées !!!!



### Propositions d'aménagement

Au vue de ces problèmes, le groupe UDC vous propose un réaménagement plus complet des accès de la Vielle Ville, en ayant comme objectifs de :

- limiter le trafic de transit ;
- améliorer le carrefour de l'Hôtel de Ville ;
- offrir des accès directs à la Vielle Ville et à la Place du Marché.

Sur la base des objectifs susmentionnés, le groupe UDC vous propose le réaménagement suivant des sens de circulation et des accès dans le secteur de la Vielle Ville :

- inversion du sens de circulation sur le tronçon ouest du Quai Perdonnet ;
- inversion du sens de circulation sur la Rue de l'Hôtel de Ville ;
- ouvrir la Rue du Simplon à la circulation dans le sens est-ouest jusqu'à la Place Ronjat ;
- inverser le sens de circulation du bas de la Rue de Lausanne ;
- fermer le haut de la Rue de Lausanne à la circulation (accessible seulement aux transports collectifs) ;
- créer une voie bus sur la Rue du Simplon entre la Place Ronjat et la Rue du Musée.

Un plan de ce réaménagement est présenté en annexe 1

Cette nouvelle situation va créer au niveau de la circulation un anneau autour de la Vielle Ville permettant aux automobilistes d'y accéder directement et facilement. Ils pourront, le cas échéant, se rabattre tout aussi facilement sur les parkings proches.

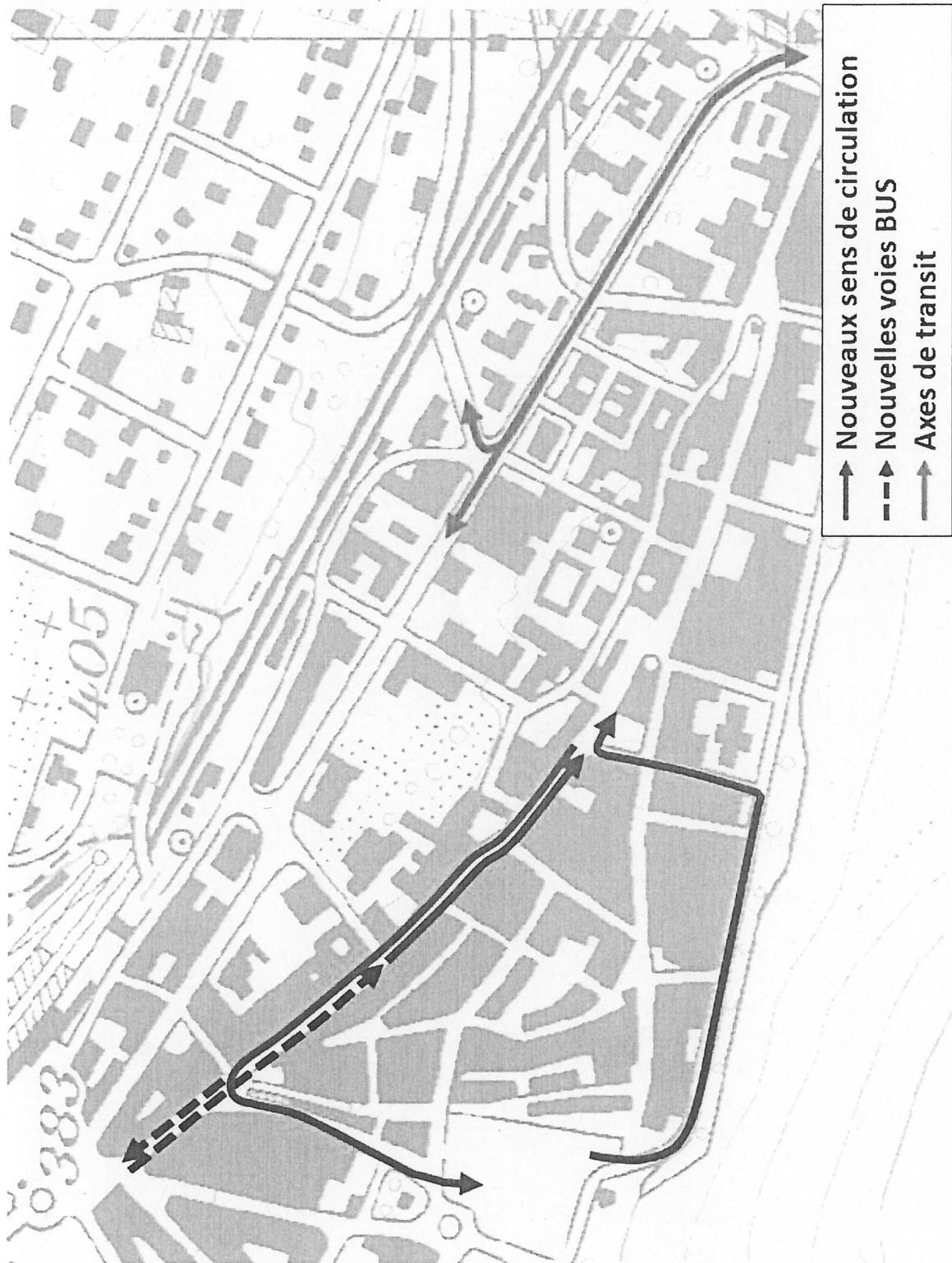
Le trafic en transit y sera limité par la fermeture du haut de la Rue de Lausanne. En effet le gros de ce trafic provient de la Place de la Gare, emprunte la Rue du Simplon et la Rue d'Italie (ouest-est). S'agissant du trafic de transit sur le Quai Perdonnet, il est actuellement négligeable (150 véhicules par heure, soit un véhicule toute les 24 secondes) et ne va pas augmenter avec ce nouvel aménagement. Il en va de même pour le futur sens de circulation (est-ouest) de la Rue du Simplon.

Si toutefois la Municipalité désire supprimer le trafic de transit dans la Vielle Ville, le groupe UDC propose que l'on concentre les efforts là où se fait réellement le transit entre la Vielle Ville et l'ouest, soit sur la Place du Marché, et non pas au milieu de la Vielle Ville, comme proposé. Le groupe UDC propose de réaménager légèrement la Place du Marché, en séparant physiquement les flux de véhicules venant de l'est et ceux venant de l'ouest en créant deux zones de stationnement.

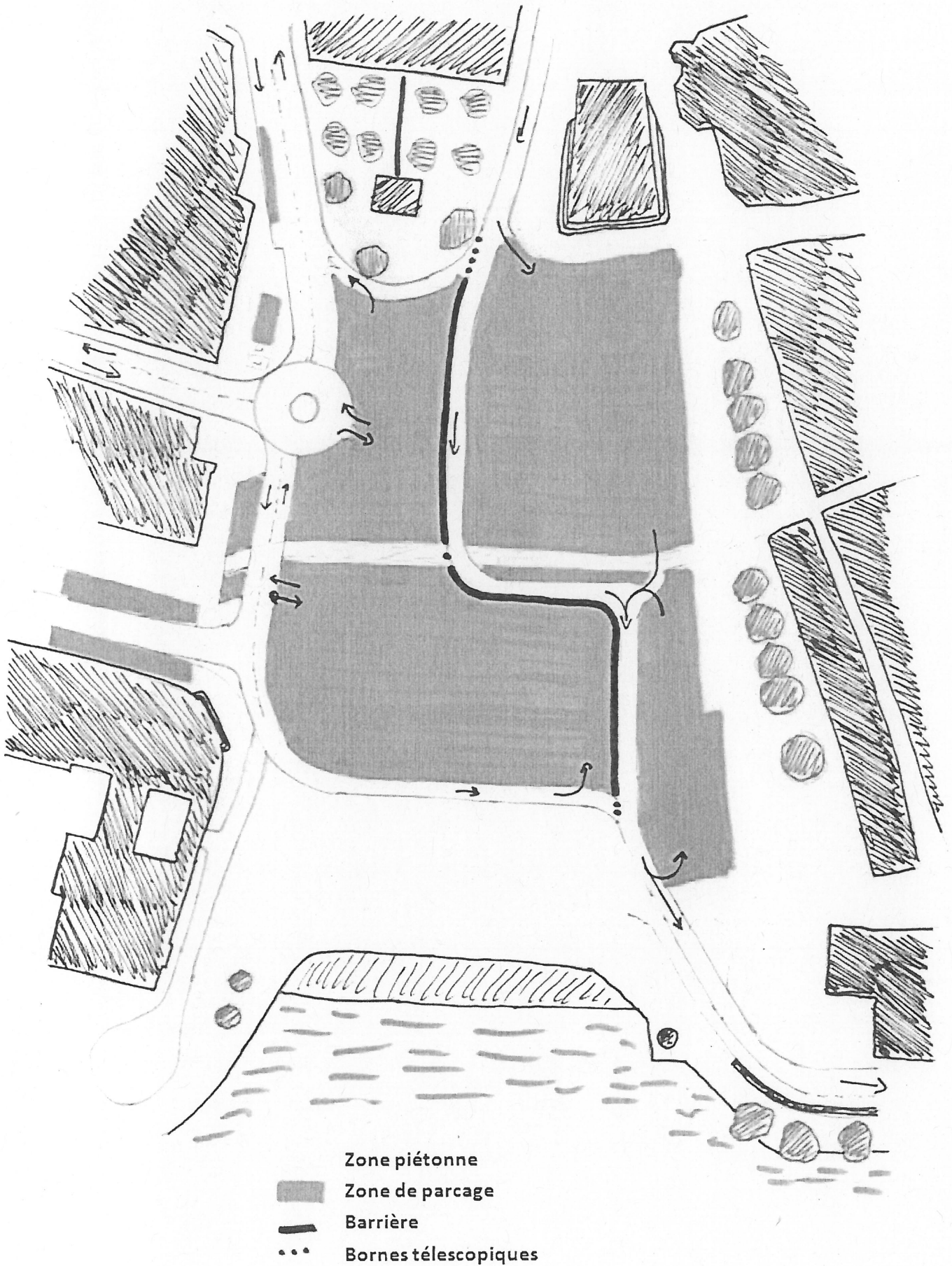
Un plan de ce réaménagement est présenté en Annexe 2

Au nom du groupe UDC :  
Bastien Schobinger

## Annexe 1 : réaménagement des sens de circulation



Annexe 2 : schéma de la Place du Marché partiellement réaménagée



## Postulat

### Place de la Gare, une solution durable

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

Comme vous le savez, la place de la Gare est depuis longtemps décriée pour ses problèmes de mobilité. Elle a subi remaniement sur remaniement sans qu'une véritable solution ne soit trouvée. Cela n'est pas étonnant car elle a été réaménagée principalement pour résoudre le problème du trafic automobile sans tenir compte de toutes les interactions possibles avec les transports publics et les piétons. Sur la base de ce constat, le diagnostic est clair :

- trop de points de conflits entre automobiles et piétons pas ou mal régulés ;
- un parking devant la gare aménagé à l'encontre du bon sens ;
- arrêts de transports collectifs disséminés sur toute la place ;
- trafic de transit (est-ouest) trop important ;

C'est pourquoi le groupe UDC a mené une réflexion dans le but de nourrir le débat en vue du futur réaménagement de cette place. Cette réflexion s'articule en deux volets, l'un à l'échelle de la ville pour résoudre les problèmes de transit et l'autre à l'échelle de la place pour résoudre les divers problèmes persistants.

#### *Réflexion au niveau de la ville*

A l'heure actuelle, il existe deux moyens de transiter à travers Vevey : le premier, la ligne droite Bergère-Gare-Beau-Séjour, le second, le contournement nord (via le pont de Gilamont). Pour inciter les automobilistes à prendre ce contournement et ainsi limiter le trafic à la gare, il convient d'agir aux deux entrées de la ville soit en Bergère et à Beau-Séjour.

En Bergère : Réaménager la prise du contournement afin de la rendre plus attractive. En effet le passage actuel est étroit, sinueux et sombre, ce qui le rend psychologiquement peu attractif.

A Beau-Séjour : Réaménager le carrefour actuel par des feux microrégulés, afin de limiter le trafic entrant en ville lorsque la place de la Gare arrive à saturation et favoriser la prise du contournement. De plus, de tels feux s'adaptent automatiquement à la demande, réduisant ainsi les temps d'attente aux heures creuses.

Voire annexe 1

copie à : M. J. Chretien - Mme R. Lutz - M. C. Lehmann -  
L. Gerardin - Police

### *Réflexion au niveau de la place de la Gare*

Pour résoudre les problèmes inhérents à la place de la Gare, le groupe UDC vous propose une série de pistes de réflexion ayant comme objectifs de :

- augmenter l'accessibilité à l'ensemble de la ville ;
- limiter les points de conflits au droit des passages piétons nord et sud du rond-point de la gare ;
- augmenter le stationnement en proche périphérie ;
- offrir de nouveau espace aux transports collectifs
- favoriser la mobilité douce ;

Sur la base de ces objectifs et des éléments importants découlant du PMU (plan de mobilité et d'urbanisme), le groupe UDC vous propose une solution possible de réaménagement de la place de la Gare avec comme éléments principaux :

- maintenir le bas de l'avenue de Gilamont ouvert à la circulation et permettre la remontée du trafic depuis l'avenue Paul-Cérésolle jusqu'au rond-point de la gare ;
- inverser les accès au parking Saint-Antoine et inciter les deux centres commerciaux (Saint-Antoine et Midi-Coindet) à réunir leurs parkings afin d'optimiser leur accessibilité ;
- créer un parking de 500 places derrière la gare en complément du parking proposé par le groupe UDC sur l'avenue de Blonay, un parking de dépose dans la zone des entrepôts et un parking pour les deux-roues motorisés derrière la Poste ;
- créer un pôle de transports publics, une zone de taxis et une zone de « dépose minute » en lieu et place du parking devant la gare ;
- aménager un feu de signalisation routière au bas de l'avenue de Gilamont pour réguler les flux piétons et favoriser la sortie des transports collectifs ;
- aménager un axe de mobilité douce nord-sud en réaménageant le passage sous-voies côté rive droite de la Veveyse et le passage existant sous l'avenue Général-Guisan ;
- aménager un axe de mobilité douce est-ouest au nord des voies CFF ;
- renforcer les zones de stationnement deux-roues ;

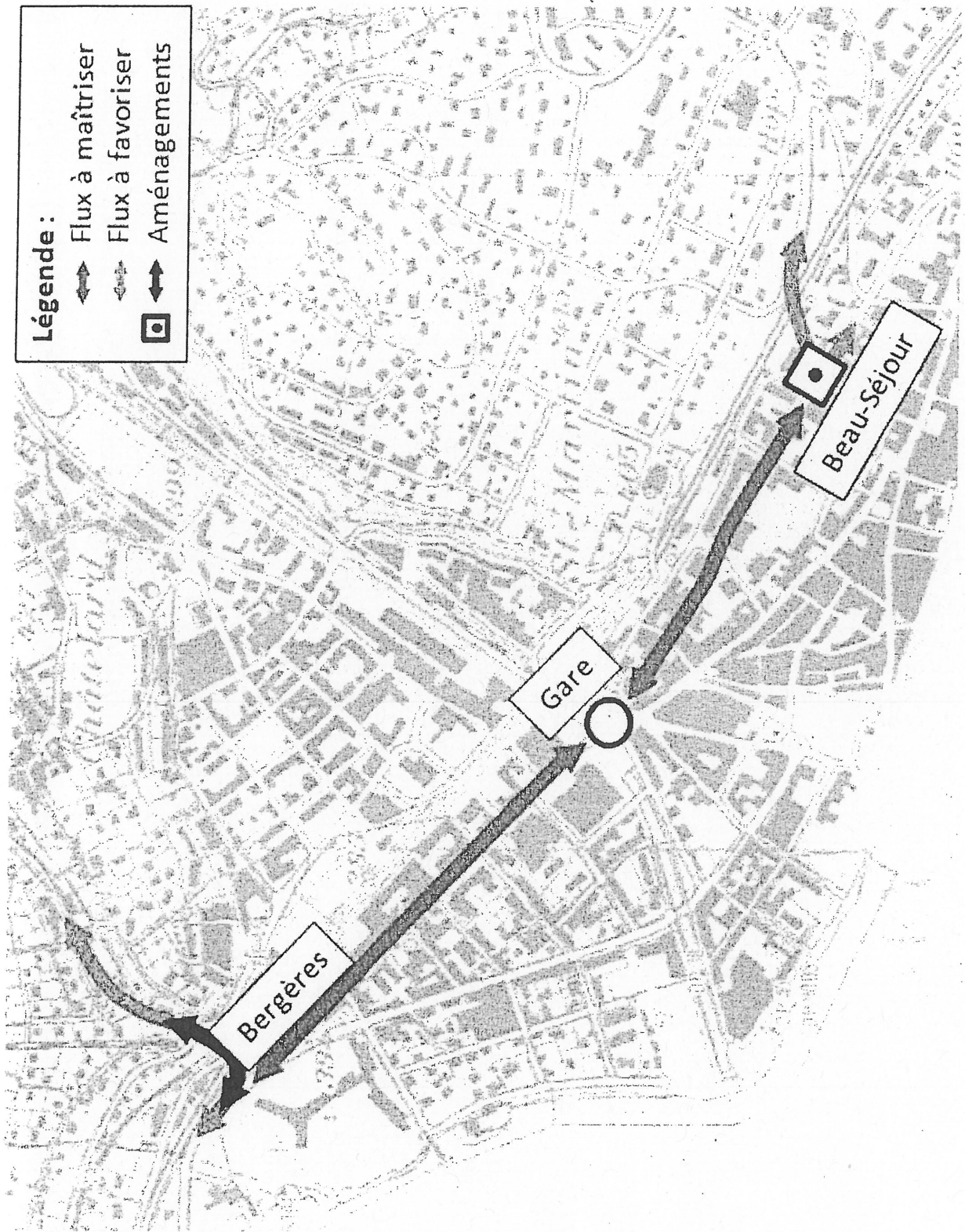
Un plan de ce réaménagement est présenté en annexe 2

Toutes ces propositions vont permettre d'améliorer la situation existante sans toucher aux aménagements réalisés il y a quelques années et qui nous ont déjà coûté plusieurs millions !

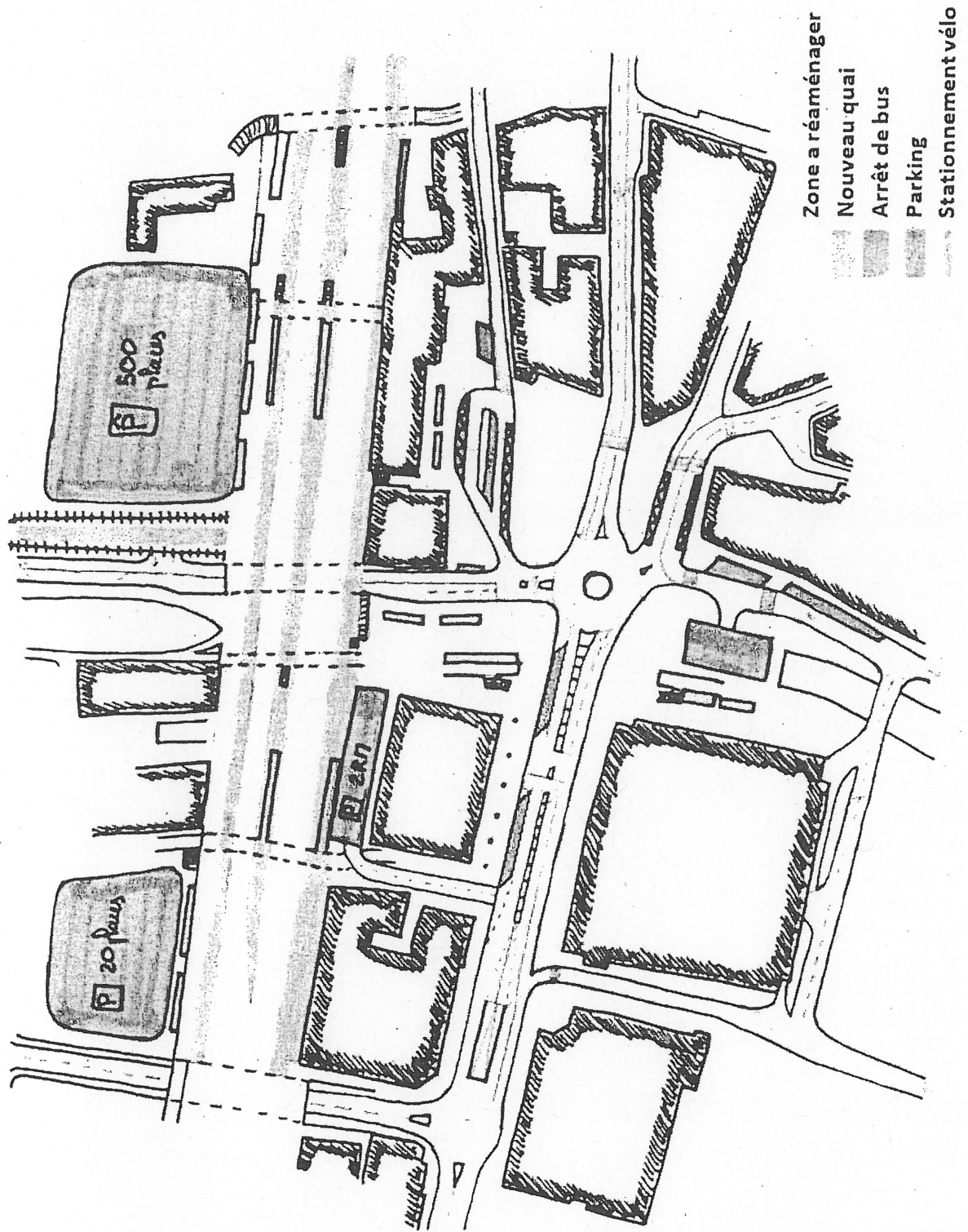
Au nom du groupe UDC :

Bastien Schobinger

Annexe 1 : Aménagement au niveau de la ville



Annexe 2 : schéma de la place partiellement réaménagée



Transformé en postulat le 15.12.11



**Motion présentée le 15  
décembre 2011 au  
Conseil communal de  
Vevey**

### **Pour un accompagnement dynamique et concerté du PMU de la ville de Vevey**

Le Groupe des Verts a étudié avec le plus grand intérêt le rapport du Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU) du 16 mai 2011.

Il tient à saluer ici l'ampleur, la richesse et la qualité de ce document, balise pour l'avenir de la politique d'aménagement de notre ville.

La mise en œuvre progressive d'un tel plan – objectif prioritaire du programme de législature 2011-2016 (cf. page 2) de la municipalité – est appelée à redéfinir de manière durable et profonde la conception même de notre mobilité urbaine.

Cette opportunité de repenser notre mobilité en profondeur et de manière concertée interpellera chacun des acteurs de la cité. Elle débouchera inévitablement sur des demandes de crédits sur lesquelles le conseil communal devra se prononcer.

Cet ambitieux projet, qui mérite d'être soutenu, au-delà des clivages politiques, doit trouver un ancrage fort auprès des différents partenaires de notre ville, autorités politiques, acteurs économiques et simples citoyens.

L'adhésion du plus grand nombre est indispensable à une mise en œuvre harmonieuse dans laquelle chacun puisse progressivement trouver son intérêt.

Ne soyons pas naïfs. Il y aura des craintes, expression le plus souvent d'une incompréhension ou d'un sentiment d'être exclu d'un processus, des résistances, parfois fortes, et des oppositions à surmonter.

Face à un défi de cette importance, il convient d'accompagner le changement afin de créer, chaque fois que ce sera possible, les conditions d'une mise en œuvre de type « gagnant - gagnant ».

Dans cet esprit, nous demandons à la municipalité de créer un groupe d'accompagnement de la mise en œuvre du PMU. La forme de ce groupe d'accompagnement est encore à définir; son rôle serait d'être à la fois une chambre d'écho et un relais vers la société civile. Il ne s'agit, en aucun cas, d'une tentative d'interférer dans le champ des compétences de la municipalité, mais bien de proposer, au-delà des clivages partisans, une force de soutien à nos autorités pour la mise en œuvre de cet ambitieux projet.

Nous savons que la croissance et la concentration démographiques vont se poursuivre et que notre citoyenneté sera de plus en plus urbaine. Mettons donc toutes les chances de notre côté pour que Vevey reste encore longtemps "La Jolie ».

Pour les Verts veveysans, Jean-Luc Brunet

Sabrina Dalla Palma  
Zahar

