

## PRÉSENTATION

Ville de Vevey / Septembre 2020

# Réaménagement de la place du Marché Notice technique Mobilité



# Portée du document

La présente notice technique Mobilité accompagne, à titre illustratif, la mise à l'enquête publique du projet de réaménagement de la place du Marché de Vevey.



# Sommaire

Rappel du projet lauréat

Objectifs de mobilité

Contraintes majeures

Besoins principaux de mobilité

Principes d'aménagement du stationnement

3 points singuliers

Proposition d'aménagement de la zone de stationnement

Divers

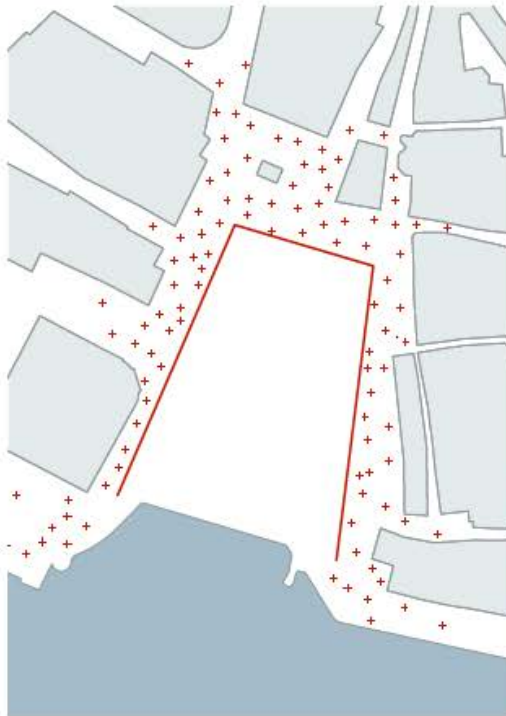


# Rappel du projet lauréat

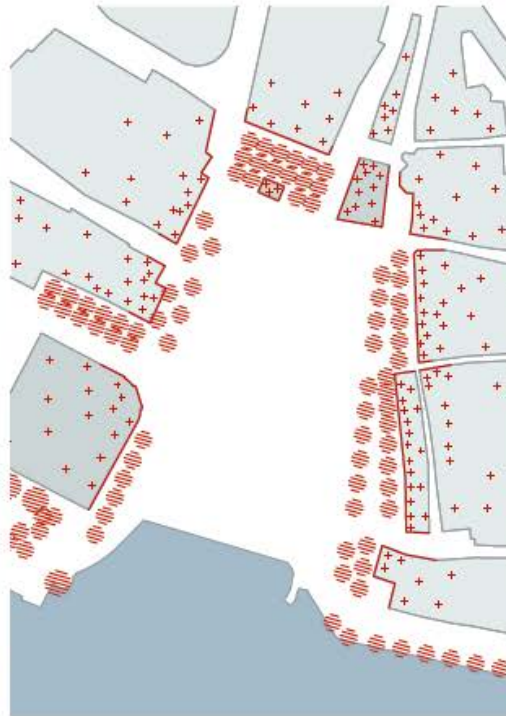


# 4 intentions urbanistiques principales

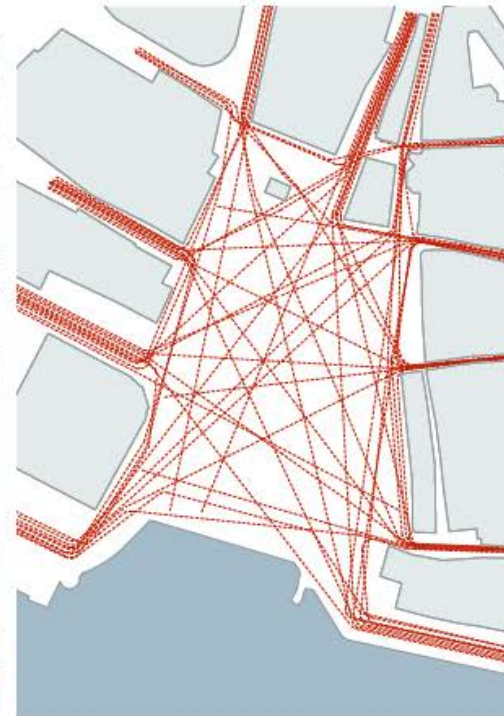
## RÉVÉLER LE CENTRE



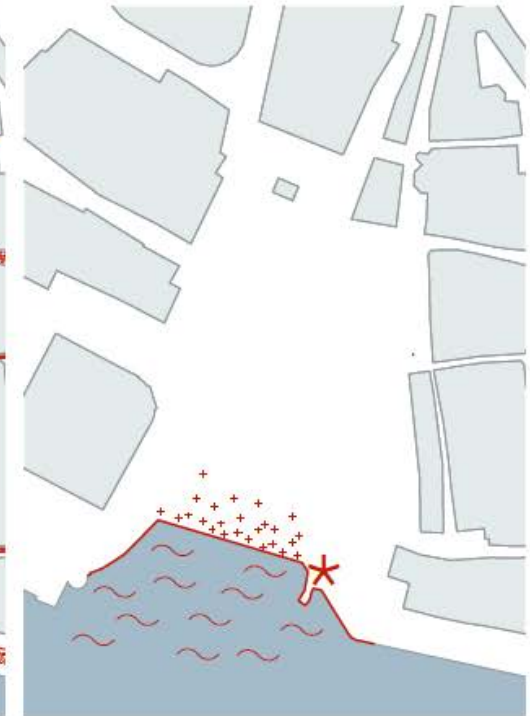
## HABITER LES FRANGES



## DYNAMISER L'ESPACE



## TOUCHER LE LAC



Source : Verzone Woods Architectes  – Juin 2020

- Ce n'est pas un parking qui dessine la place, mais la place du Marché qui accueille temporairement des cases de stationnement.
- Les circulations des véhicules sont à éviter le long des bâtiments pour pouvoir accueillir les modes doux et des espaces de vie.
- Les accès à la place du Marché pour les modes doux sont connectés entre eux.
- Des perméabilités sont nécessaires à travers la place du Marché.
- Un dégagement devant le lac est aménagé pour donner de l'espace à la promenade et à la détente.

# Illustration du projet



➤ **Aucune remise en question des intentions urbanistiques principales du projet lauréat**

Source : Verzone Woods Architectes – Concours d'urbanisme **WM**

# Remarques du jury du concours

- *Riche palette d'usages futurs potentiels offerte, de par **la valorisation des franges, la libération d'un vaste espace vide central et le positionnement du parking à l'ouest.***
- *Perméabilité aux déplacements des piétons intéressante avec des places de stationnement larges et des allées serrées.*
- *Conservation intéressante du stationnement les jours de marché (indépendance du parking vis-à-vis des manifestations).*
- *Conservation d'une **ceinture de voies de circulation**, sans réelle plus-value par rapport à l'existant.*
- ***Définition floue des espaces piétons et voitures apportant une certaine confusion** (à clarifier).*
- ***Faible intégration du Bois d'Amour.***

Source : Mandats d'étude parallèles – Aménagement de la Place du Marché à Vevey – Rapport du collège d'experts – Mars 2018

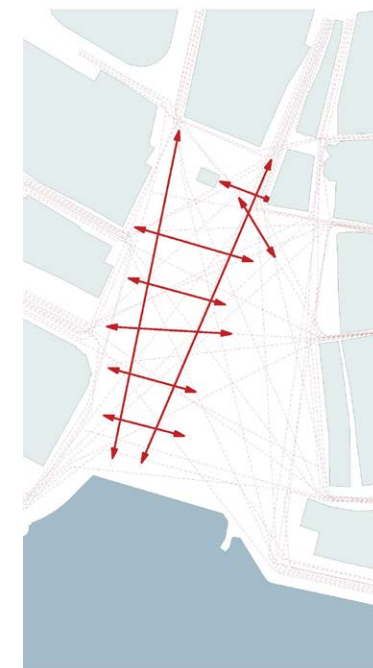
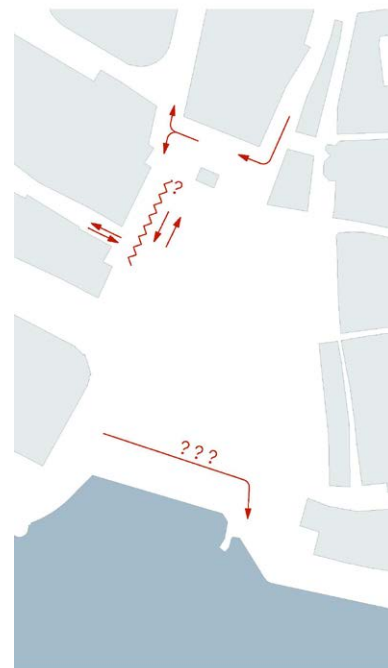
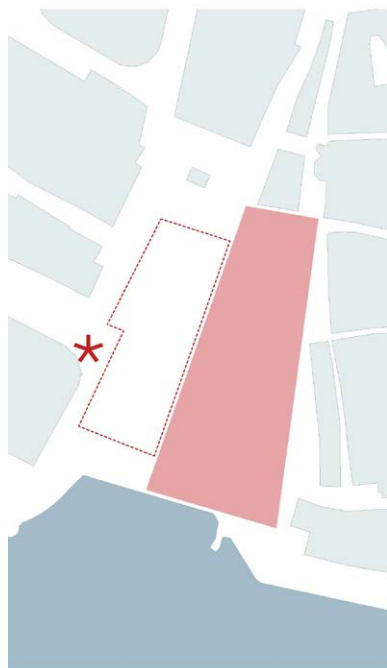
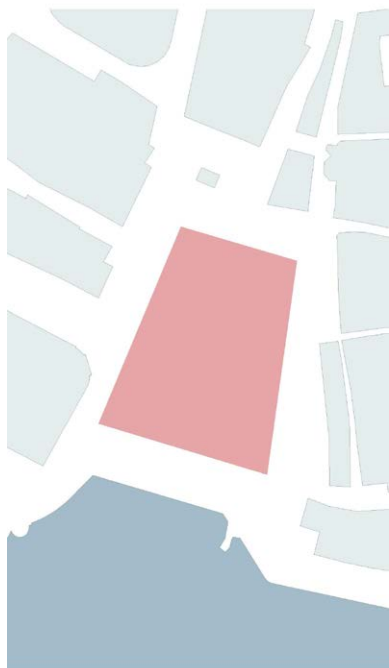
# Recommandations du jury du concours

- **Réorganiser l'aménagement de l'angle nord-ouest de la place** afin de minimiser les conflits d'usages entre piétons, voitures et cars.
- **Amplifier et valoriser les espaces d'usages du quotidien**, notamment pour des usages non commerciaux.
- **Améliorer le marquage et la signalisation du parking** (zones de circulation, places de stationnement, zones et traversées piétonnes).
- Réfléchir à une **meilleure intégration du cheminement des rives** et de la plage.

Source : Mandats d'étude parallèles – Aménagement de la Place du Marché à Vevey – Rapport du collège d'experts – Mars 2018

# Observations du projet lauréat

Source : Verzone Woods Architects – Juin 2020



- Un «tapis» à l'intérieur de la place du Marché.
- Une zone de parcage concentrée à l'ouest de la place, sur le «tapis», contrainte par des percées visuelles (rue de Lausanne > lac) et le dégagement des façades.
- Un débordement des cases de stationnement sur la frange nord-ouest de la place.
- Une zone de conflit à multiples usages à l'angle nord-ouest de la place.
- Une circulation motorisée inadaptée à travers la place en direction du quai Perdonnet.
- Une circulation motorisée inappropriée à travers le Bois d'Amour.
- Des percées visuelles depuis la rue de Lausanne et l'av. Paul-Ceresole vers le lac.
- Un lien piétonnier fort entre la Grenette et le Bois d'Amour (circulation motorisée interdite).
- De nombreuses transversalités piétonnes est-ouest.

# Objectifs de mobilité



# Objectifs de mobilité

## ➤ Mettre le piéton au cœur des réflexions du réaménagement de la place du Marché !

- Adapter l'aménagement de la place à **tous les types de piétons** (usage de riverains, de loisirs, d'achats, évènementiel, usagers en mouvement ou statique, PMR...) :
  - sécuriser les piétons aux éventuels points de conflits avec les TIM
  - garantir de fortes perméabilités piétonnes sur toute la place.
- Garantir la **circulation des vélos** sur la place, selon les lignes de désir identifiées, et du **stationnement vélo** adéquat.
- Limiter et optimiser l'espace dédié aux véhicules, **dissuader/éviter le trafic non désiré.**
- Proposer un aménagement de stationnement à la fois robuste et modulable en fonction de l'évolution :
  - du schéma de circulation au centre-ville de Vevey
  - du nombre de places de stationnement.

# Contraintes majeures



# Contraintes majeures pour le projet de mobilité

## Contraintes fortes

- Les **objectifs urbanistiques** sont assimilés à des contraintes pour le projet de mobilité.
- L'aménagement d'une zone de stationnement (200 cases + 12 PMR demandées dans le MEP, en tenant compte d'une diminution future du nombre de places).
- Une compatibilité avec le marché et d'autres événements ayant lieu sur la place.

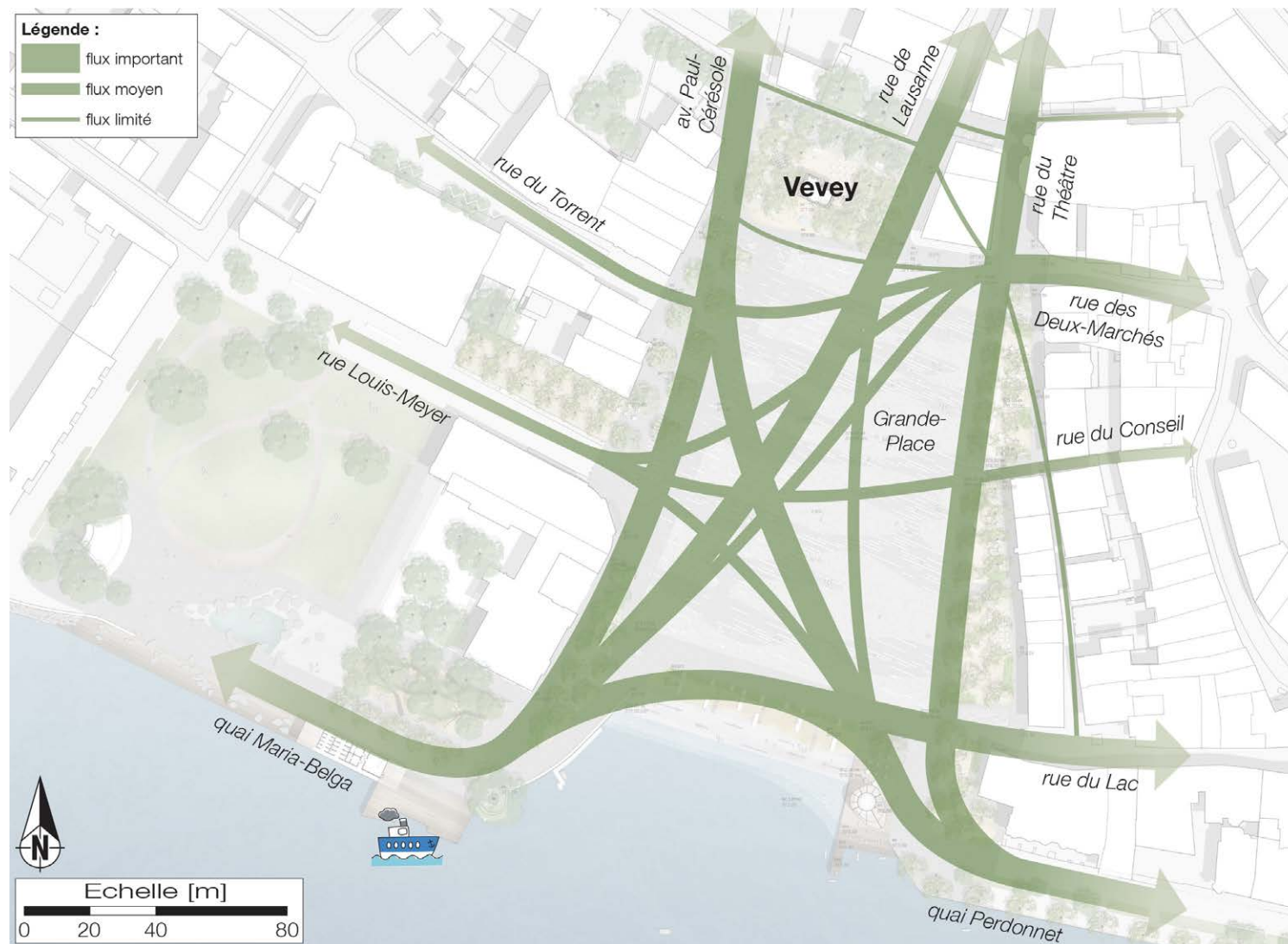
## Contraintes secondaires :

- arrêt de bus à proximité immédiate de la place du Marché (ligne VMCV, arrêt existant en 2018)
- accessibilité pour les livraisons (salle del Castillo, commerces, vieille-ville, théâtre...)
- accès SDIS
- arrêt pour autocar à proximité de la place du Marché
- gestion des poubelles
- aspects sécuritaires
- etc.

# Besoins principaux de mobilité



# Lignes de désir piétonnes (flux)

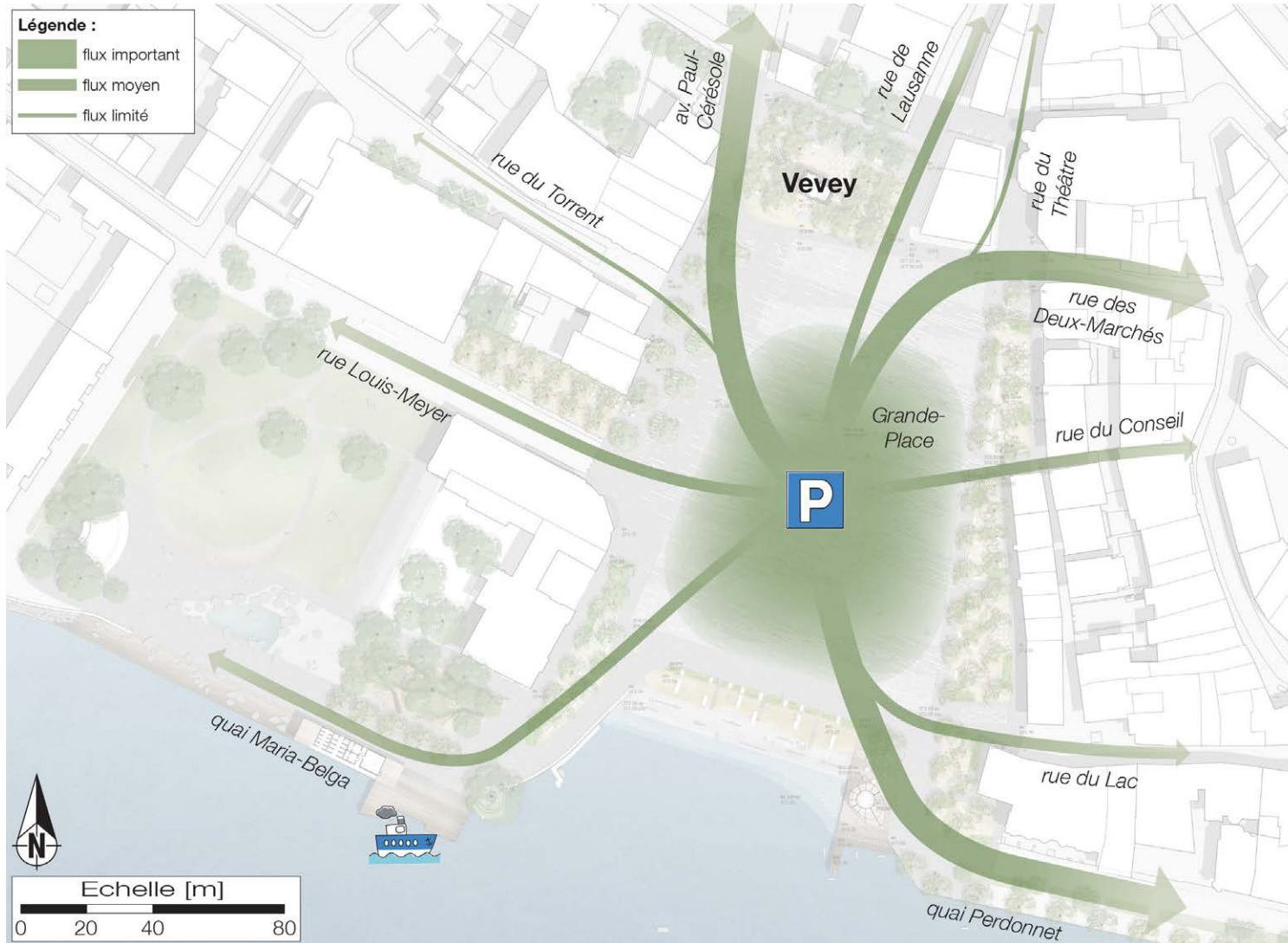


Les lignes de désir hiérarchisées ici sont celles reliant les différents accès à la place du Marché :

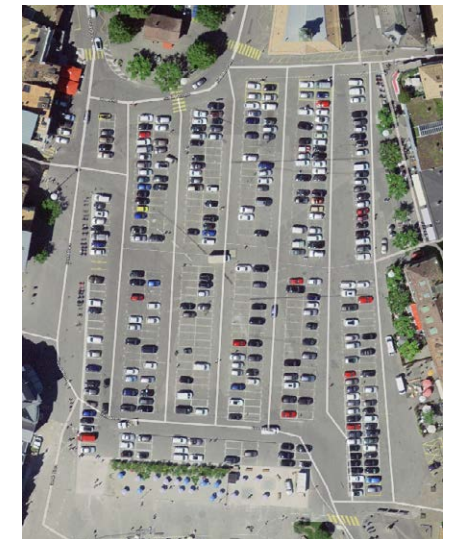
- Les flux principaux sont les suivants :
  - **le long du lac;**
  - **les flux nord-sud** entre l'av. Paul-Ceresole/la rue de Lausanne/la rue du Théâtre et les quais.
- **Les flux est-ouest** entre la rue Louis-Meyer/la rue du Torrent et la vieille-ville ne doivent pas être négligés.

Lignes de désir établies sans comptage, dans le cas d'une situation idéalisée, sans obstacle ni véhicule sur la place du Marché.

# Lignes de désir piétonnes (générées par le stationnement)



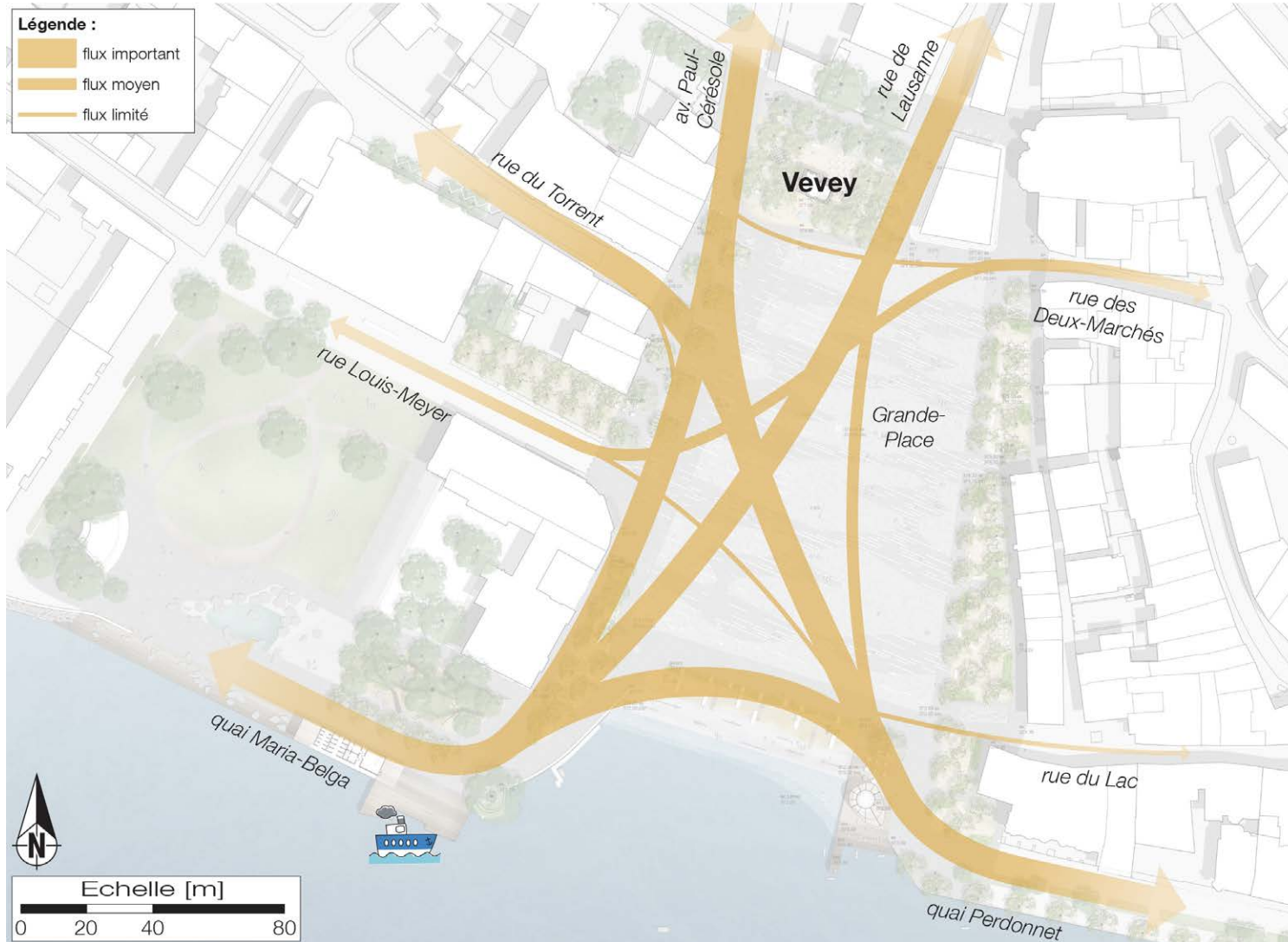
- **La vieille-ville, le quai Perdonnet et l'av. Paul-Ceresole** sont les directions privilégiées par les usagers du parking.
- Cela se traduit actuellement par un parking plus occupé sur les franges est et nord en semaine.



source : cartoriviera – orthophoto 2017

Lignes de désir établies sans comptage, dans le cas d'une situation idéalisée, sans obstacle, sans véhicule sur la place.

# Lignes de désir cyclables (flux)



- Les lignes de désir vélos sont relativement **similaires aux lignes de désir principales des piétons** (à l'exception de la rue du Théâtre et de la rue du Conseil).
- Des flux cyclables à travers la vieille-ville existent, plutôt pour de l'accessibilité locale, même s'ils sont bien moins importants que les flux de piétons.

Lignes de désir établies sans comptage, dans le cas d'une situation idéalisée, sans obstacle, ni véhicule sur la place du Marché.

# Générateurs de mobilité cyclable et besoins en stationnement vélo sur la place du Marché

■ **Aux abords de la place du Marché de nombreux générateurs de mobilité** sont présents :

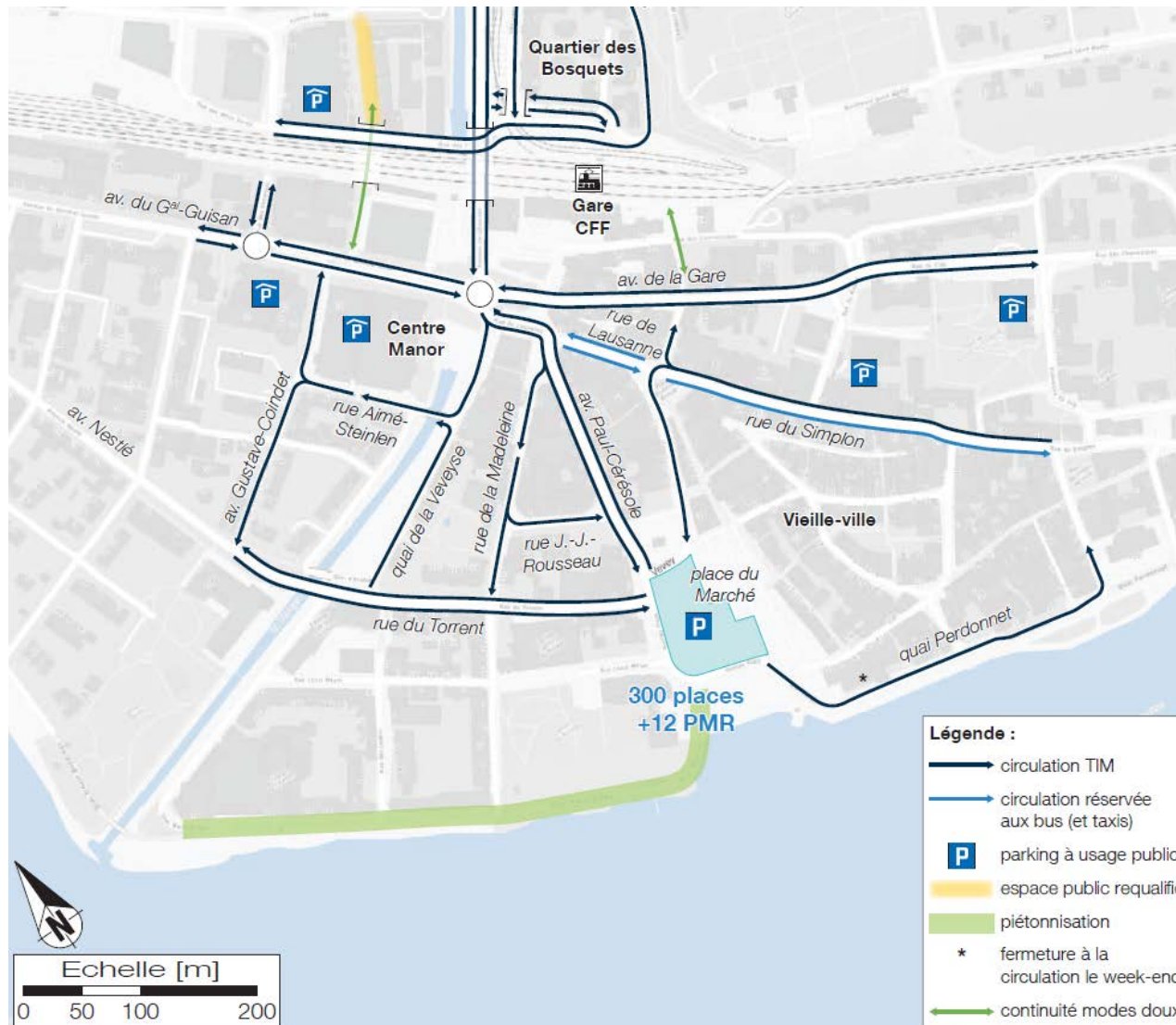
- le lac, les quais, le débarcadère et la plage;
- la salle del Castillo et le théâtre, sollicités ponctuellement;
- les bars et restaurants à midi et le soir;
- les commerces en journée.

■ Prévoir du stationnement vélo (yc vélos «spéciaux») à proximité des générateurs, soit en bordure de la place (intégré aux franges, sous les arbres, le long des façades, à l'ouest du stationnement TIM...).



Source : Verzone Woods Architectes **WM** – Concours d'urbanisme

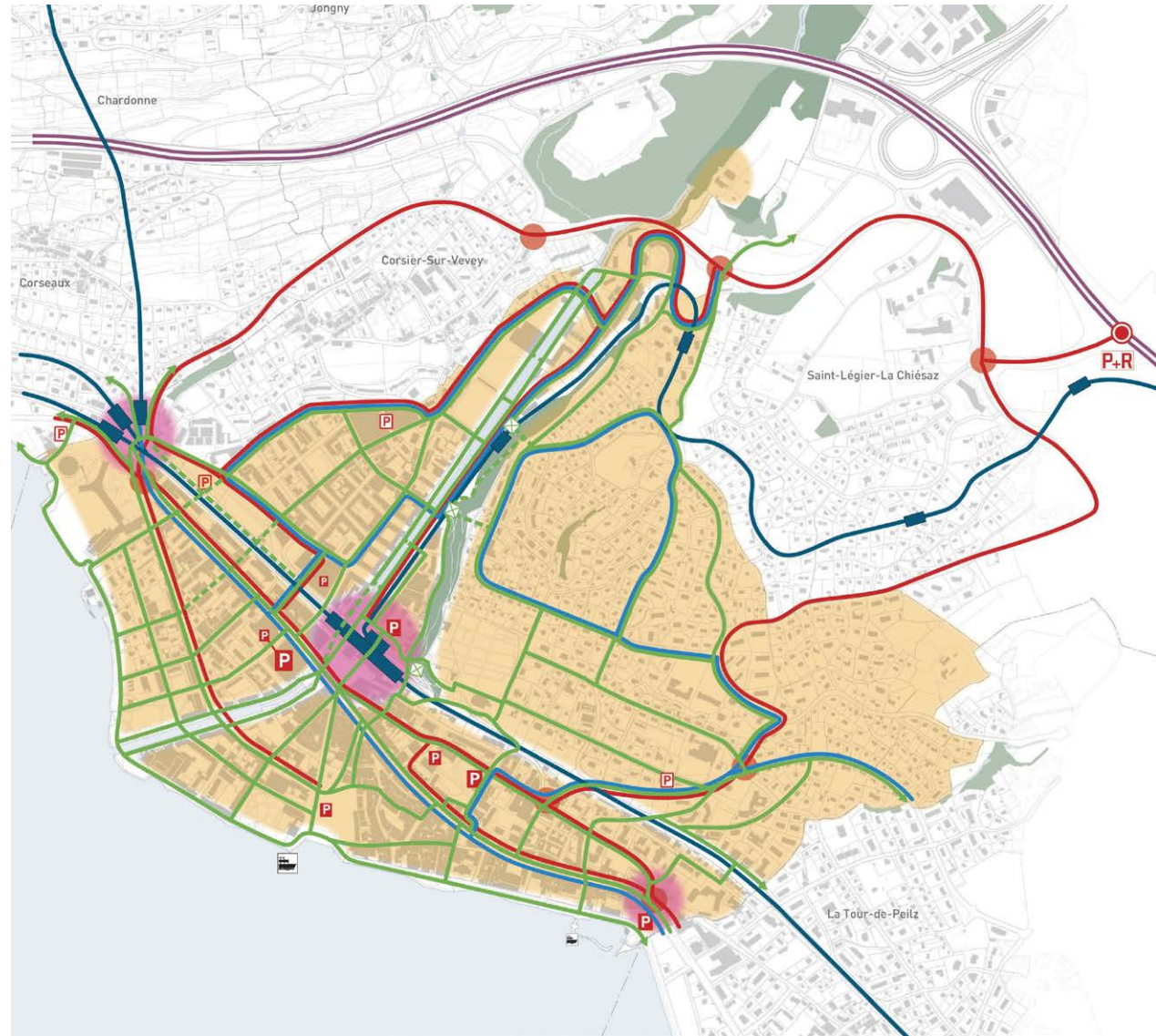
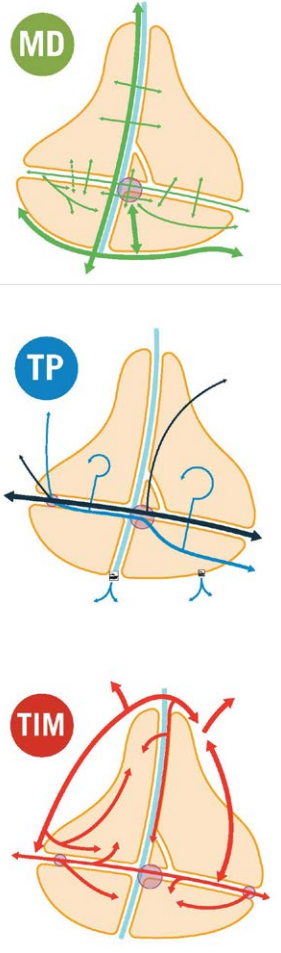
# Accessibilité motorisée à la place – état actuel (hors Covid)



Accessibilité motorisée à la place du Marché (hors ayants-droit) par :

- la **rue du Torrent** (entrée et sortie);
- l'**av. Paul-Ceresole** (entrée et sortie);
- la **rue de Lausanne** (entrée) et **quai Perdonnet** (sortie).

# Rappel du Concept directeur (PDCom 2019)



## Mobilité

### Réseaux de principe

- Modes doux (réseau primaire et réseau complémentaire du Plan Directeur de la mobilité douce)  
(- - - - - à créer)
- / — Transports publics ferré / routier
- Transports individuels motorisés  
(— autoroute)

### Infrastructures

- Pôle structurant
- ⊠ Ascenseur urbain
- Gare / halte
- Débarcadère principal / secondaire
- P Parking public existant
- P Parking public envisagé / envisageable (selon Plan Directeur de stationnement)
- P+R Parking relais envisagé
- Jonction autoroutière
- Nœud routier structurant
- Poche urbaine



# Accessibilité motorisée à la place – vision retenue



Accessibilité motorisée à la place du Marché (hors ayants-droit) par :

- la **rue du Torrent** (entrée et sortie);
- l'**av. Paul-Ceresole** (sortie);
- la **rue de Lausanne** (entrée).

# Principes d'aménagement du stationnement



# Orientation des cases de stationnement

## Mobilité douce :

- La perméabilité Est-Ouest à travers la zone de stationnement est moins directe avec des cases en épis (zigzag ou diagonales).
- La perméabilité visuelle Est-Ouest est perdue avec la variante en épis.
- La visibilité aux intersections avec les allées de circulation est également péjorée.

## Trafic individuel motorisé :

- Les cases en épis améliorent le confort de stationnement, mais...
- Les rétrécissements d'allées le péjorent.
- En épis à double sens, l'utilisateur ne peut pas se garer sur toutes les cases de l'allée (en marche avant)  
=> longueur de parcours augmentée.
- Les cases en épis réduisent la flexibilité d'usage du parking (en cas de besoin de fermeture ou de rétrécissement du parking).

## ➤ Cases perpendiculaires retenues

# Sens de circulation dans les allées

## Trafic individuel motorisé :

- Les aménagements tests de la phase transitoire ont montré que **le sens unique n'est pas concluant** : trop contraignant et difficile à faire respecter.
- Le sens unique impose la mise en place de panneaux de signalisation au niveau de chaque allée ce qui implique plus de manutention lors de l'organisation d'évènements et une péjoration visuelle.
- Le sens unique pourrait induire des vitesses plus importantes puisqu'aucun véhicule n'arrive en face.
- Un système avec une circulation à double sens permet une accessibilité et des circulations simplifiées.
- Le double sens offre plus de souplesse en cas de besoin de fermeture ou de rétrécissement du parking.

## Autres usagers :

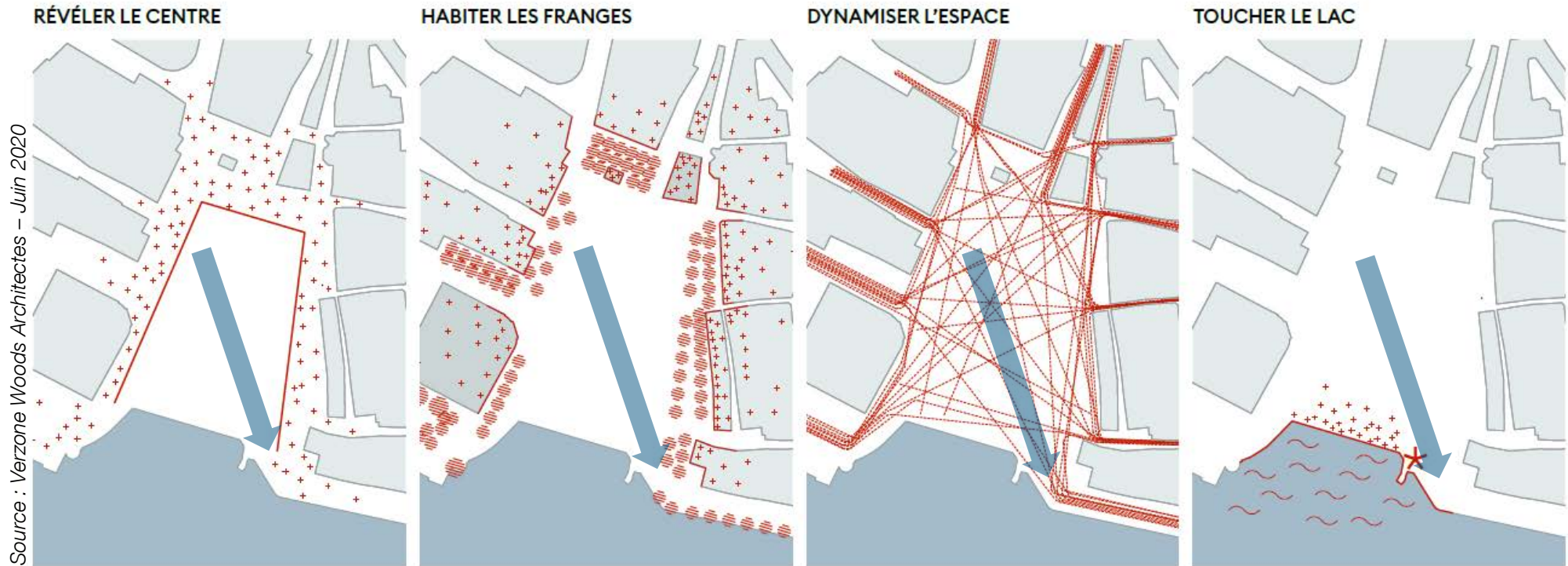
- Le double sens facilite l'accessibilité des véhicules de livraison et des autocars.

## ➤ Double sens de circulation retenu dans les allées

# 3 points singuliers



# 1-Supprimer la sortie vers le quai Perdonnet !



- La sortie ( ➡ ) est en conflit avec tous les objectifs urbanistiques et de mobilité/sécurité.
- Elle crée une coupure au milieu de cet espace dédié en priorité aux piétons.
- Elle n'est pas nécessaire à la bonne accessibilité automobile de la place du Marché.

➤ **La sortie automobile vers le quai Perdonnet doit être supprimée.**

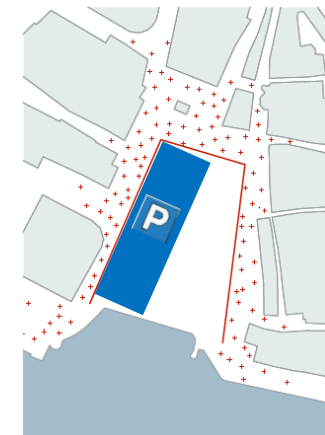
## 2-Réorganiser l'angle nord-ouest de la place



**Angle critique en raison des multiples conflits d'usage.**

**Intentions urbanistiques principales :**

- révéler le centre
- habiter les franges



➤ **Pas d'emprise du stationnement en dehors du « tapis ».**

## 3-Offrir des perméabilités piétonnes à travers la zone de stationnement

### ■ Pas de perméabilité « diffuse » à travers la zone de stationnement :

- solution inadaptée aux PMR (fauteuil roulant, poussette, caddie...);
- mauvaise visibilité des piétons et risques d'accident;
- cheminements indirects pour les piétons qui se retrouvent parfois face à des espaces insuffisants entre deux voitures et qui doivent slalomer;
- Itinéraires peu attrayants, pas d'échappée visuelle, crainte pour la «détérioration» des véhicules, pas de possibilité de marcher de front...

- Mais une perméabilité condensée, suffisante, organisée, sécurisée, identifiée, attrayante, basée sur les besoins de mobilité douce (lignes de désir).

➤ **Créer des perméabilités** (principalement des transversalités est-ouest) **sécurisées et confortables pour tous les types de piétons à travers la zone de stationnement.**

# Proposition d'aménagement de la zone de stationnement



# Variante recommandée de la zone de stationnement



## Descriptif :

- **150 cases** (yc 6 cases pour handicapés)
- Cases perpendiculaires, de 2.50 mètres de largeur et 5 mètres de longueur.
- Allées de circulation à double sens de 6.50 mètres (6 mètres aux deux extrémités).  
=> confort B selon les normes VSS
- Deux transversalités piétonnes est-ouest de 4 mètres de largeur (dans la continuité de L.-Meyer et Torrent)
- 60% du «tapis» = place et 40% = zone de stationnement.

## Points forts :

- Une zone de stationnement n'impactant pas le projet urbanistique à long terme.
- **Un parking clair et fonctionnel.**
- Des perméabilités sécurisées et confortables pour tous les types de mobilité douce.

**SITUATION**  
Aménagement de l'espace public / Avant-projet

**Ville de Vevey – Réaménagement de la place du Marché**

Variante recommandée de la zone de stationnement (150 cases)



Plan : 8004\_201

Echelle : 1:250  
Commune : Vevey  
Format : A0

Index	Modification	Date	Dessiné	Contrôlé
	Document initial	18.09.2020	MSJ	FME
A	Modification selon remarques du 18.09.2020	18.09.2020	MSJ	FME
B	Intégration nouvelle base de l'arborescence	20.09.2020	MSJ	FME
C	Mise à jour	20.09.2020	MSJ	FME
D	Intégration nouvelle base de l'arborescence	22.09.2020	DVD	FME

Source du plan d'aménagement : WM

www.wm-architectes.ch  
T +41 (0)21 652 55 55 - F +41 (0)21 652 32 22  
lausanne@transitec.net - www.transitec.net





# Divers



# Gestion des autocars

## Arrêts et itinéraire



## Vérification de la giration



- Accès par la rue du Torrent et sortie par l'avenue Ceresole
- 3 arrêts à proximité immédiate de la place du Marché (2x sur Torrent et 1x sur Ceresole)

## Gestion des bus VMCV (1/2)

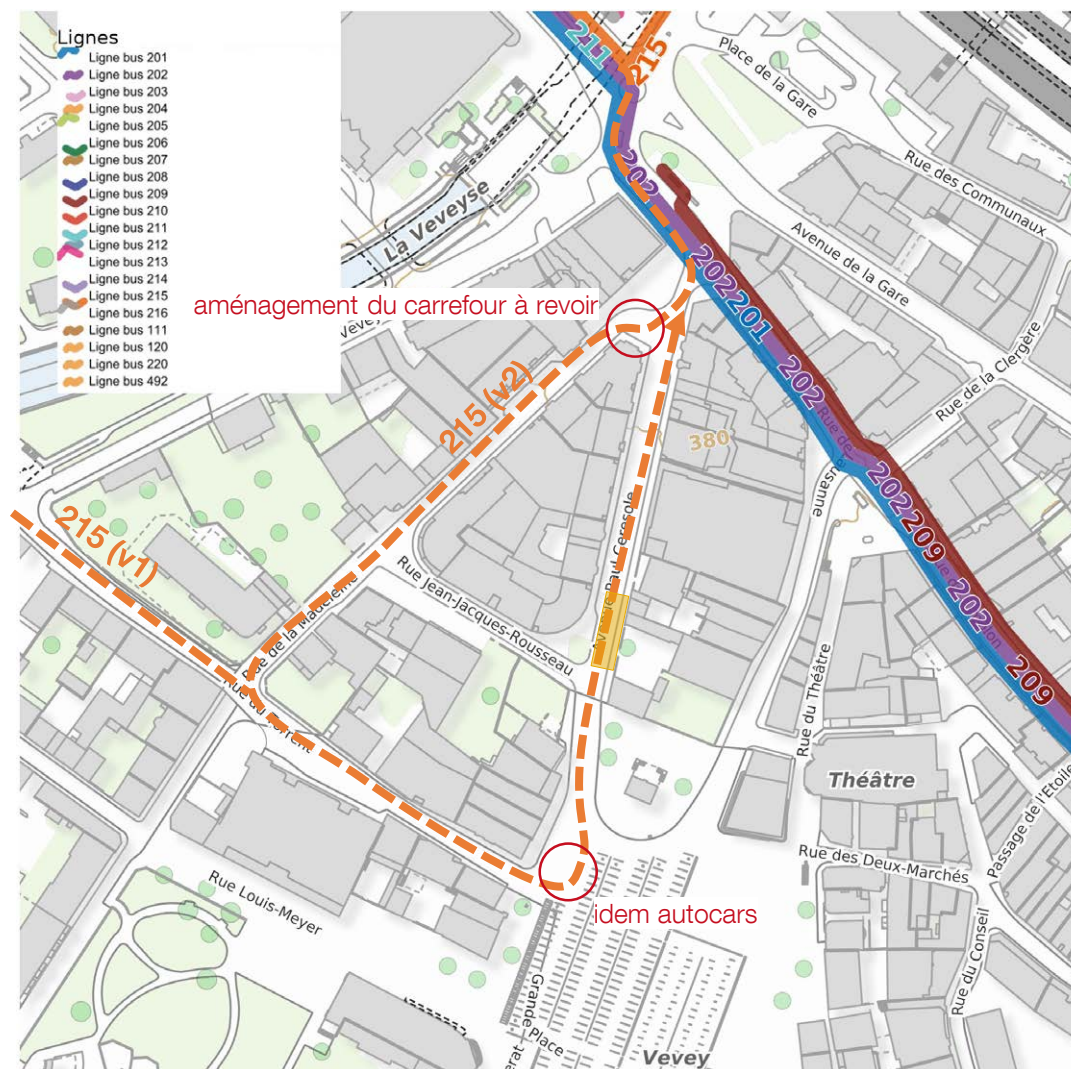
- Autrefois, terminus des lignes 211 et 212 sur la place du Marché, supprimé pour la FeVi mais non remis en service après la fête
- Arrêt à rétablir à proximité de la place du Marché, selon volonté de la Municipalité, à destination notamment des PMR
- VMCV envisage le passage de la ligne 215 (Vevey – St-Légier, cadence 20' aux HP) avec un arrêt terminus (sur la rue de Lausanne)
- Bus de 12 m de long



source : AFRY

# Gestion des bus VMCV (2/2)

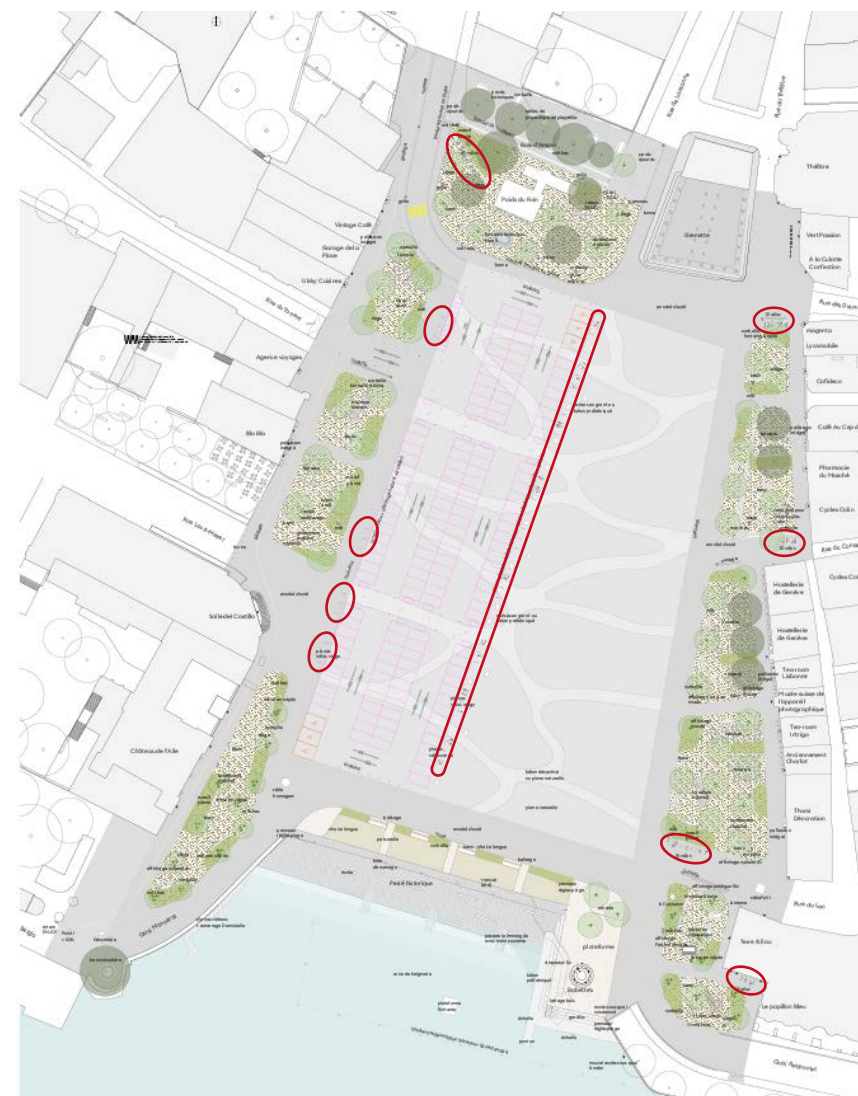
- D'autres alternatives d'itinéraires sont envisageables et en cours de réflexion pour le passage des bus sur la place du Marché. Pour éviter les contraintes du passage dans le Bois d'Amour, la ligne 215 pourrait :
  - circuler sur l'axe Nestlé-Torrent, puis remonter par l'avenue Paul-Ceresole;
  - circuler sur la rue de la Madeleine (en provenance de la gare), puis remonter par l'avenue Paul-Ceresole. Cela nécessiterait de supprimer du stationnement au nord de la rue de la Madeleine (4 places);
  - faire un arrêt sur l'avenue Paul-Ceresole.



source : map.cartoriviera.ch

# Stationnement vélo

- Le stationnement vélo est réparti à proximité des franges arborisées et autour du stationnement automobile.
- Ainsi, le stationnement vélo est proche de tous les accès à la place du Marché et de l'ensemble des commerces et services.
- Au total, 73 arceaux sont proposés pour une capacité de 146 vélos.
- Les vélos spéciaux (type vélo cargo) doivent privilégier le stationnement au milieu de la place du Marché et à proximité de la salle del Castillo.



**Florian Meyer**

**Co-directeur Suisse**

florian.meyer@transitec.net

**Sophie Douziech**

**Chargée d'étude**

sophie.douziech@transitec.net



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

4, avenue Auguste-Tissot · CH-1006 LAUSANNE

T +41 (0) 21 652 55 55 · F +41 (0) 21 652 32 22

lausanne@transitec.net · www.transitec.net

