



MUNICIPALITE

**PREAVIS N° 06/2013
AU CONSEIL COMMUNAL**

Demande de crédit pour financer les aménagements routiers à court terme de la 1^{ère} étape de la modification du schéma des circulations du PMU – étape 1 – phase 1

Séance de la commission

Date	22 avril 2013, à 18h00
Lieu	Hôtel de Ville, salle n°3

Vevey, le 14 mars 2013

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

OBJET DU PREAVIS

Le présent préavis a pour objet une demande de crédit de CHF 540'000.- pour financer les aménagements routiers à court terme de la 1^{ère} étape de la modification du schéma des circulations du PMU.

INTRODUCTION

En mai 2011, la Ville de Vevey a formalisé les objectifs de développement de son centre-ville dans un plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU). Ce document définit la vision du développement urbain à l'horizon 2020 et les mesures à entreprendre afin que Vevey puisse affirmer son rôle de centre d'agglomération avec un saut qualitatif. Il complète le Plan directeur communal (PDCOM) de 1997 par la mise en place de stratégies conjointes dans les domaines du développement urbain, des espaces publics, de la mobilité douce (MD), des transports publics (TP), des transports individuels motorisés (TIM) et du stationnement.

Pour sa mise en œuvre, le PMU définit plusieurs chantiers correspondant à des paquets de mesures pouvant être pilotés par une cellule opérationnelle responsable au sein de la Ville de Vevey (valorisation du secteur gare, valorisation des quartiers, modification du schéma des circulations, etc.). Consciente de l'importance de la mobilité comme prérequis au développement urbain, la Ville de Vevey entend mettre en place la première étape de la modification du schéma des circulations du PMU, l'un des chantiers du PMU.

Le PMU prévoit trois étapes de réalisation du schéma des circulations. La première étape a pour objectif de garantir uniquement l'accessibilité locale aux automobilistes pour les axes de la vieille ville avec une fonction plus collectrice de l'axe du Simplon-Italie et de créer des accès plus faciles et clairs pour les modes doux. Elle amorce la valorisation de la vieille ville et du secteur central place du Marché – secteur Ceresole, mesure du projet d'agglomération Rivelac. En parallèle à l'inversion des circulations, des mesures d'aménagement de l'espace-rue et de valorisation des espaces publics majeurs, en particulier la place du Marché, seront entreprises: des mesures légères et rapidement réalisables à court terme et des mesures plus importantes à long terme.

HISTORIQUE

C'est en 2000 et en 2003 déjà que la Municipalité de Vevey a confié au bureau Transitec deux mandats d'étude, le premier concernant le parcage à Vevey et le développement d'un concept global pour le stockage des véhicules en surface et en souterrain, le second pour une réflexion sur les axes de circulation en ville.

Ces études ont débouché sur des documents qui ont fondé les démarches ultérieures de la Municipalité concernant d'une part l'éventuelle implantation d'un parking souterrain à la Place du Marché, et d'autre part le nouveau plan des circulations adopté formellement par la Municipalité en 2004. Celui-ci a fait l'objet d'une présentation officielle aux médias (cf. annexe 1) mais n'a pas été formellement mis en œuvre. L'intention de la Municipalité était de faire

trancher définitivement le Conseil communal sur la question du parking de la Place du Marché avant de concrétiser ces importantes modifications.

Début 2009, le Conseil communal a définitivement «enterré» le projet d'un parking souterrain à la Place du Marché. C'est à cette époque que la Municipalité a mandaté un groupe de bureaux complémentaires – MRS Partner / Van de Wetering Urbanisme / Transitec (qui avait été l'auteur des deux précédentes études) – afin d'élaborer un plan global de circulation, de parage et de développement urbain (PMU) pour les 15 à 20 années à venir.

Outil de pilotage des autorités veveysannes, le PMU a été présenté début 2011 à la population. Chaque nouveau projet doit dorénavant être en adéquation avec cette perspective générale. Cette politique vise à pacifier la circulation dans les quartiers, à concentrer le trafic de transit sur un axe principal est-ouest et à décharger progressivement la Vieille Ville et le bord du lac.

Le PMU définit 6 stratégies, qui se définissent en 20 objectifs et un total de 75 mesures:

1. développer une ville compacte avec de courtes distances à parcourir d'un point à l'autre;
2. affirmer la présence des espaces publics de la ville, en développant leur visibilité, leur qualité et leur rôle identitaire;
3. développer un réseau direct et simple permettant la mobilité douce;
4. encourager le développement du réseau de transports publics;
5. maîtriser le développement du trafic en hiérarchisant le réseau;
6. soutenir le transfert de la voiture vers la mobilité douce ou les transports publics et limiter l'emprise générale du stationnement.

A peu près au même moment, le bureau MRS, déjà pilote du PMU veveysan, était mandaté par les communes de la région et le canton de Vaud pour réaliser l'étude du projet d'agglomération, appelé ultérieurement Rivelac. Ce document s'inspire largement, tout particulièrement pour la partie ouest de l'agglomération, des constats et stratégies envisagés dans le PMU. Le carrefour de la gare, appelé «la croix de Vevey», est très clairement identifié comme le point focal principal de l'ensemble de l'agglomération. Le projet Rivelac a été finalisé en décembre 2011 et soumis à l'étude de l'Office de l'environnement de la Confédération (ARE). Celui-ci doit rendre ses conclusions en été 2013, comme pour tous les projets présentés par l'ensemble des agglomérations du pays.

Vu la similitude des analyses et des stratégies envisagées entre les deux documents, la mise en œuvre du PMU, y compris ses premières mesures concernant la zone Vieille Ville / Bord du lac, peut être considérée comme s'inscrivant parfaitement dans la logique acceptée pour Rivelac.

PROJET

Principes

Transports individuels motorisés: Le centre-ville est aujourd'hui très perméable, notamment afin d'assurer les accès multiples aux parkings (place du Marché, stationnement sur voirie). Cette dominance routière met sous pression les espaces publics et péjore la qualité environnementale du centre-ville. Par exemple, l'accès à la place du Marché depuis l'Est par la rue du Centre amène du trafic non souhaitable au cœur de la vieille ville.

L'enjeu consiste à canaliser plus fortement le trafic sur des axes pouvant l'accueillir afin de garantir un bon niveau d'accessibilité aux quartiers et aux parkings. Cette première étape permet de maintenir l'accessibilité pour les visiteurs de courte durée, ce qui assure l'attractivité des commerces. En outre, elle améliore la lisibilité de l'accessibilité au centre-ville et valorise l'espace public.

Actuellement, les régimes de circulation ne correspondent pas toujours au contexte urbain et au rôle social de l'espace-rue. L'axe Lausanne-Simplon-Italie possède par exemple un caractère routier qui pourrait être atténué en supprimant une partie du marquage sur la chaussée.

Il serait souhaitable d'adapter le régime de vitesse au contexte urbain et à sa fonction dans la hiérarchie du réseau routier. Sur un axe collecteur où la fluidité des TIM et TP doit être garantie, la priorité donnée à l'axe de circulation doit être maintenue, le régime de 20 km/h n'est donc

pas approprié. Les zones de rencontre, qui donnent la priorité aux piétons, sont applicables sur les rues de quartier ou les espaces publics à forte fréquentation piétonne et/ou avec de faibles charges de trafic. De façon générale, au centre-ville, la modération se justifie par le besoin de limiter les nuisances sonores et atmosphériques du trafic pour le confort des riverains et des visiteurs.

Stationnement: Le stationnement sur voirie est actuellement omniprésent au centre-ville. Il péjore la qualité des espaces publics comme la place du Marché ou le quai Perdonnet et favorise fortement l'accès TIM au centre au détriment d'accès combinant TP-MD.

L'enjeu consiste à limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie en le relocalisant en partie en ouvrage et en dissuadant l'occupation longue durée des pendulaires. Ceci permet de rendre les espaces publics attractifs pour la MD, de prioriser la circulation des bus et de viser un report modal tout en maintenant l'attractivité du centre-ville.

Espaces publics: L'axe Lausanne-Simplon-Italie, traversée historique de la ville, et l'av. Paul Ceresole sont des routes collectrices de typologie urbaine historique dans un tissu central commerçant animé aujourd'hui dominé par la fonction trafic. De même, la place du Marché et le quai Perdonnet sont des espaces particuliers encombrés par le stationnement.

L'enjeu est de permettre la concordance entre le type d'espace-rue, 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 sa fonction circulatoire de même qu'un axe structurant pour la circulation ne peut pas être une aire de délasserment sans gestion des flux. La hiérarchie du réseau routier superposée au contexte urbain est à la base du concept d'aménagement et d'exploitation des axes.

Mobilité douce et espaces publics: L'attractivité de la MD est fortement liée à la qualité et à la continuité des liaisons proposées. Elle dépend également de la qualité et de la générosité des espaces publics. Le réseau mobilité douce est aujourd'hui discontinu, interrompu par des barrières infrastructurelles et géographiques (voies CFF, Veveyse, promontoires), avec des connexions difficiles entre les espaces publics.

Le centre de Vevey, soit le secteur place du Marché - Ceresole - Vieille Ville, comporte l'essentiel des espaces publics emblématiques où la fonction de séjour est forte mais malgré tout dominée par la fonction Trafic.

L'enjeu consiste à valoriser ces espaces publics par des aménagements leur permettant de jouer leur rôle de support de la vie publique. Il est aussi de mettre en valeur les rues les connectant afin de valoriser le maillage viaire et de rendre les déplacements piétons et cyclables attractifs. L'offre en stationnement à proximité des arrêts TP, des centralités et des grands générateurs de clientèle doit être améliorée.

Transports publics: L'axe Lausanne-Simplon-Italie est desservi par la ligne de trolleybus 201 reliant Vevey-Funi à Villeneuve ainsi que par la ligne de desserte de quartiers 202. Les lignes 211 et 212 desservent la place du Marché et font demi-tour sur la place.

L'enjeu pour le secteur du centre-ville est d'assurer la priorité et la fluidité des bus sur l'axe Lausanne-Simplon-Italie. Par ailleurs, la place du Marché doit rester accessible aux lignes urbaines. La mise en valeur de l'espace public doit contribuer à améliorer l'accessibilité et le confort des usagers aux arrêts de bus.

Objectifs

L'image directrice développée dans le cadre du PMU est le résultat global et transversal des stratégies thématiques (organisation urbaine, espaces publics, MD, TP, TIM et stationnement). C'est une vision à long terme qui illustre la façon de répondre aux enjeux décrits précédemment. La vision envisage une densification et un aménagement qualitatif de l'espace urbain à mener en parallèle avec une gestion durable de la mobilité. En d'autres termes, elle

part du contexte urbain pour viser une adéquation du réseau routier et de l'espace-rue. Par ailleurs, une priorité est donnée au développement des transports publics et de la mobilité douce au centre-ville tout en assurant la maîtrise du trafic individuel motorisé. L'objectif étant que Vevey puisse jouer son rôle de centre d'agglomération avec un saut qualitatif par la maîtrise de la circulation et de l'aménagement du territoire.

Pour le centre-ville, les principes directeurs de l'image directrice adaptés à la première étape du schéma de circulation sont les suivants:

- La première étape du schéma de circulation est mise en place afin d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et d'empêcher les flux de transit. Cette mesure permet de requalifier le premier tronçon de la rue de Lausanne en zone piétons-bus et de renforcer la vocation commerciale des rues de Lausanne, Simplon, Italie, avec un aménagement léger qui vise une modération de la vitesse et facilite les traversées piétonnes. Par ailleurs, la priorité des bus sur cet axe est garantie.
- Cet objectif est lié au réaménagement des rues du Clos et des Chenevières en boulevard urbain capable de supporter des flux de transit supplémentaires tout en améliorant la sécurité pour la MD.
- La vitesse est modérée sur le quai Perdonnet sans mesure de réaménagement majeure à court terme. Le déplacement des places de parc de moyenne durée sur le quai sera nécessaire afin d'envisager la valorisation de la promenade en un espace public de haute qualité.
- Le secteur Ceresole et la place du Marché sont délestés d'une partie du stationnement dès l'ouverture du parking des Bosquets. L'espace public centre entre les Bosquets, la gare, le centre-ville et le bord du lac, intégrant la place de la gare, le secteur Ceresole et la place du Marché est mis en valeur. Ce secteur devient alors attractif pour la MD.

Mise en oeuvre

Brièvement schématisée, cette première étape de l'introduction du plan de circulation prévu par le PMU consiste en un changement de sens de la «boucle de circulation» entourant la Vieille Ville. En matière de TIM, elle vise surtout à faciliter l'accès automobile à la place du Marché depuis l'est. Cette mesure décharge la place de la Gare de tout le trafic qui tourne actuellement au giratoire pour descendre l'av. Paul-Cérésolle et gagner la Place du Marché.

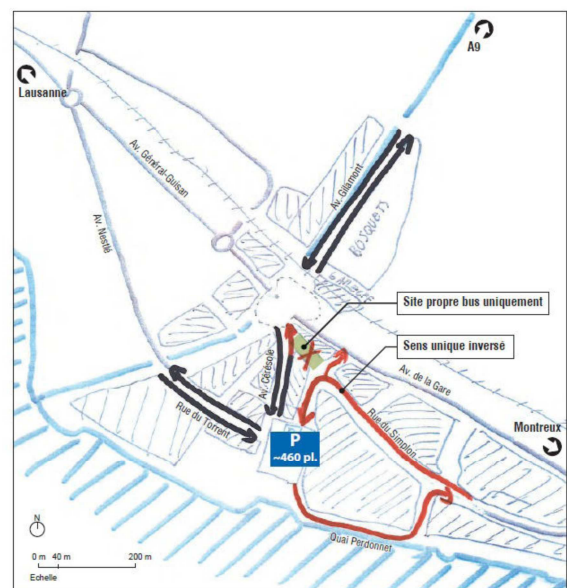
Cela implique l'inversion de sens de la rue du Simplon (est-ouest et non plus ouest-est) et la disparition du second axe de transit de la ville: le tronçon de la rue de Lausanne entre Gare et Ronjat sera fermé à la circulation automobile pour être réservé aux bus, avec dérogations ponctuelles pour les taxis et les livraisons.

Le trafic sur le quai est maintenu comme échappatoire résiduel vers l'est pour les voitures parkées sur la Place du Marché.

La Place du Marché a ainsi un accès entrée-sortie depuis l'est, la même chose depuis l'ouest (rue du Torrent), et un nouvel accès entrée-sortie également sur la place de la Gare par l'av. Paul-Ceresole.

Ces mesures auront pour conséquence une modération mécanique de la vitesse sur cet axe, sans qu'il soit nécessaire de prévoir une diminution de la vitesse de 50 à 30 km/h. Une telle modification sera envisagée dans les étapes ultérieures de la mise en œuvre du plan des

■ 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)

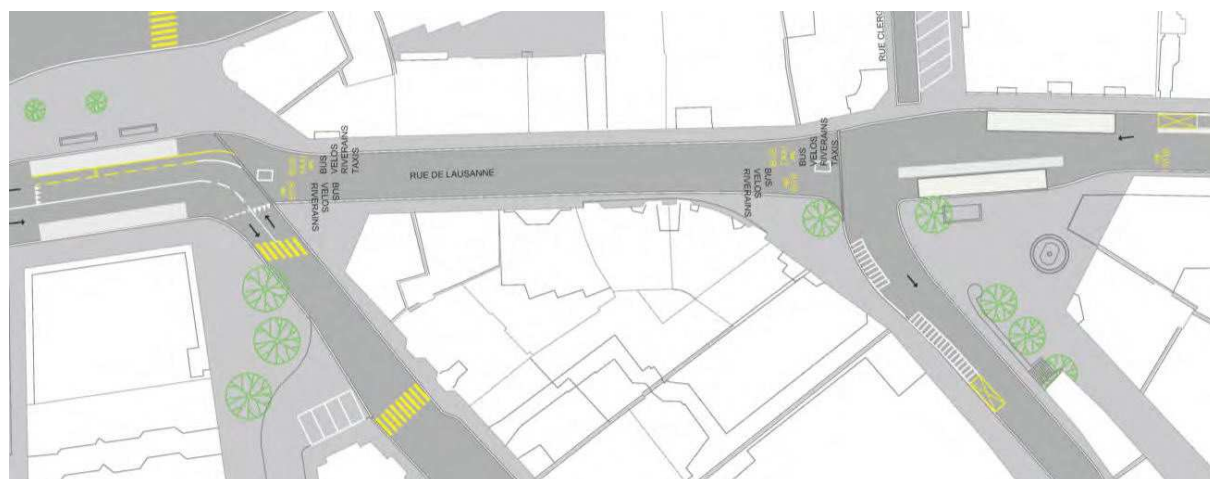
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme
Plan de mobilité et d'urbanisme
Phasage du plan de circulation
Etape 1
05.04.2011 / rz
804_091-03-m

circulations, au moment où les autres parkings envisagés en ville permettront de diminuer le nombre de places de parc sur la Place du Marché.

Jonction Gare/av. Paul-Ceresole: Le tronçon est actuellement composé d'une voie bus, d'une bande cyclable et d'une voie de circulation. Avec la fermeture de la rue de Lausanne, une deuxième voie de circulation doit être intégrée. Le réaménagement doit permettre d'assurer la fonction collectrice de la rue, en d'autres termes de garantir la fluidité des TIM et des TP, et d'assurer la sécurité des modes doux.



Jonction rue de Lausanne – place Ronjat: Cet espace répond aujourd'hui surtout à sa fonction de route collectrice. Les trottoirs d'une largeur de 2.5 m de part et d'autre de la chaussée sont étroits pour ce secteur à forte fréquentation piétonne. La fermeture de la rue de Lausanne au trafic TIM permet de donner plus de place aux piétons tout en garantissant la fluidité des bus.



Place Ronjat: C'est aujourd'hui un espace très fréquenté par le TIM, qui répond principalement à la fonction de carrefour. Avec la coupure de la rue de Lausanne au trafic et l'inversion du sens des circulations, la place sera tranquillisée. Cela représente l'opportunité de créer un espace convivial, d'articulation entre la gare et la Vieille Ville avec les arrêts de transports publics intégrés.

Rue du Simplon: C'est la traversée principale du centre historique. Elle se caractérise par une structure viaire étroite et une grande perméabilité en direction du lac par des passages et des rues perpendiculaires. Cependant, son aménagement possède un caractère à dominance routière. Les surfaces piétonnes sont parfois minimales en raison de la largeur de la chaussée et/ou des places de parc longitudinales. Par ailleurs, les nombreuses places qui bordent la rue

d'Italie servent en premier lieu de parking et sont ainsi peu mises en valeur pour d'autres fonctions, notamment de séjour.

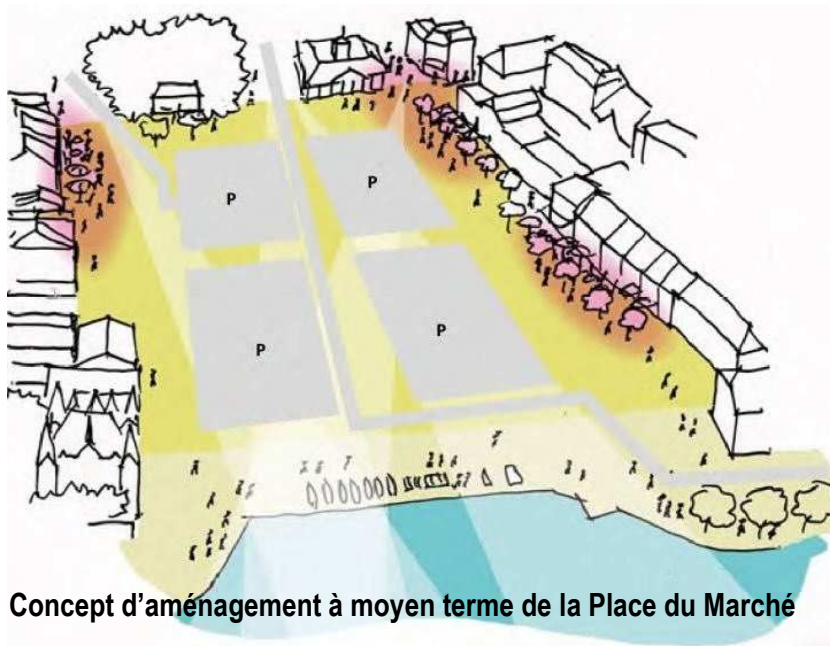
La fermeture de la rue de Lausanne au trafic TIM et l'inversion du sens des circulations sur la rue du Simplon vont avoir pour effet de diminuer les charges de trafic mais constitue également l'occasion de repenser l'aménagement de l'ensemble de l'axe afin d'affirmer son rôle de rue commerçante et d'axe structurant pour le centre-ville.

Les places de parc le long des arcades sont déplacées de l'autre côté de la chaussée afin d'une part de dégager les arcades et d'autre part d'éviter les conflits avec les bus circulant en sens contraire.

Sur l'ensemble de l'axe, les espaces piétons sont mis en valeur. Des trottoirs continus permettent de renforcer la continuité piétonne de l'axe Simplon-Italie aux intersections. Le traitement de la chaussée doit intégrer le principe de cohabitation entre piétons et véhicules dans la mesure où il est nécessaire de maintenir formellement des zones de traversée sécurisées.

Av. Paul-Ceresole et rue de Lausanne: Ces deux rues répondent aujourd'hui surtout à leur fonction de route collectrice. Elles sont bordées par du stationnement longitudinal qui ne permet pas de valoriser le dégagement sur le lac et des trottoirs d'une largeur de 2 à 2.5 m sont peu en phase avec l'objectif d'une continuité piétonne forte entre la gare et le lac ni avec l'intensité commerçante de la rue.

Place du Marché: Cet espace est fragmenté par les allées de circulation et les surfaces de stationnement. Lieu emblématique et d'exception, il ne pourra véritablement être valorisé qu'avec la suppression d'une partie des places de parc. C'est pourquoi il est proposé de ne pas intervenir sur cet espace avant le déplacement de places de parc dans le parking des Bosquets. Dans l'intervalle, seules des mesures légères telles que la suppression de places de parc dans la continuité des trajectoires piétonnes pourraient être entreprises (bord est de la place dans la continuité de la rue du Théâtre, allée centrale perpendiculaire). En outre, un réaménagement du flanc ouest est prévu dans le cadre des finitions de la zone se trouvant devant la salle del Castillo avec un travail sur la rue Louis-Meyer.



Concept d'aménagement à moyen terme de la Place du Marché

Quai Perdonnet: Selon le rapport d'étude «Aménagement du quai Perdonnet» (Urbaplan 1989) de l'ensemble des rives de Villeneuve à Corseaux, c'est à Vevey que le tissu urbain est le plus présent au bord du lac. Cependant, alors que la fréquentation des quais est ailleurs la plus forte à proximité des centres urbains ou des pôles d'attraction, la fréquentation du quai Perdonnet est paradoxalement assez faible selon le même rapport.

Ce constat est valable encore aujourd'hui. Cela peut s'expliquer par le manque d'activités riveraines que l'on pourrait attendre sur un quai urbain, l'emprise importante des surfaces de circulation qui séparent le tissu urbain de la rive et le manque d'espace pour séjourner.

Au même titre que la Place du Marché, le réaménagement du quai Perdonnet est un enjeu important qui nécessite un projet à lui seul, mais aucune modification importante du quai n'est proposée à court terme.

DEVIS

Les travaux à court terme à entreprendre comprennent une partie de la 1^{ère} étape de la modification du schéma des circulations du PMU, à savoir l'aménagement des jonctions avenue Paul Ceresole - place de la Gare, rue de Lausanne – place Ronjat, les marquages au sol de la rue du Simplon, le déplacement de la ligne de contact des bus VMCV, des réfections ponctuelles des chaussées des rues de Lausanne et du Simplon.

Les coûts estimés peuvent être présentés comme suit:

Jonction avenue Paul Ceresole - place de la Gare: (modification chaussée-bordure, suppression d'îlot, élargissement et reprise de dalle de l'arrêt de bus BCV, marquage, signalisation)	CHF 220'000.-
Jonction rue de Lausanne - place Ronjat: (réfection ponctuelle, marquage, signalisation)	CHF 50'000.-
Place Ronjat : (création d'un îlot)	CHF 20'000.-
Rue Lausanne secteur place Ronjat – place du Marché: (reprise du coffre de chaussée, réfection complète de la chaussée)	CHF 75'000.-
Réfection et marquage rue du Simplon: (prolongation des trottoirs aux carrefours, réfection des fissures longitudinales, places de parc, bande fonctionnelle, traversée piétonne)	CHF 128'000.-
Déplacement de la ligne de contact des bus VMCV:	CHF 22'000.-
Divers et imprévus (5%):	<u>CHF 25'000.-</u>
Montant global estimé :	<u>CHF 540'000.-</u>

CALENDRIER

Dès l'ensemble des autorisations obtenues il faut compter 3 semaines pour que les travaux puissent débuter. Selon le calendrier initial il est donc prévu que les chantiers se déroulent entre les mois de mai et juin.

CONSULTATION / PRÉSENTATION PUBLIQUE

Cette première étape de la mise en œuvre du nouveau plan de circulation se trouve en détail dans le PMU, qui a fait l'objet d'une **présentation publique** en mai 2011 et qui est **disponible** depuis cette date **sur le site de la ville Vevey.ch**.

Une présentation détaillée de ce projet a été faite devant la Commission d'aménagement du territoire (CAT) de la ville à deux reprises dans le courant de 2012. En outre, à l'occasion de la

présentation des nouvelles rames CFF à deux étages à la gare de Vevey en septembre 2012, une exposition retraçant les différents projets en matière d'urbanisme et de circulation a été présentée durant un mois dans les couloirs de la gare. Cette exposition a donné lieu également à la publication d'une brochure développant ces projets, en particulier cette première phase du plan des circulations, qui est elle aussi disponible sur le site de la ville.

Une communication plus ciblée a été mise sur pied auprès de deux groupes de personnes qui avaient fait part, dans une procédure précédente, de leur mécontentement en raison d'une information insuffisante de la Municipalité. Le premier de ces groupes est la Société industrielle et commerciale (SIC), dont le comité s'est vu présenter le projet.

D'autre part, les commerçants situés dans la zone concernée par le changement de sens de circulation ont été conviés à une séance de présentation le 21 novembre 2012 à la salle du Conseil communal. Une septantaine de personnes y ont assisté et ont posé de nombreuses questions. Hormis une ou deux personnes, la grande majorité des commerçants présents ont exprimé leur satisfaction à la fois d'avoir été informés dans le détail et de voir ce projet se profiler. Un document fait l'inventaire des questions posées et des réponses apportées et nous servira lors de la mise en oeuvre concrète de l'opération.

Cette séance a également permis de soulever un problème connexe qui n'était pas apparu au moment de l'étude et qui sera réglé avec les commerçants de la rue du Théâtre, qui ont posé des questions quant à leurs livraisons.

Lors de ces différentes présentations, la Municipalité a annoncé un calendrier provisoire devant permettre de réaliser les travaux durant le premier semestre 2012. Comme plusieurs commerçants ont, depuis, fait part de leur désir de voir ce changement de sens mis rapidement en oeuvre, elle entend tout faire pour obtenir le feu vert à ces travaux tant des autorités cantonales que du Conseil communal.

PROCÉDURE

Lors de sa séance du 20 septembre 2012, la Municipalité a validé le projet présenté par ASR concernant les modifications nécessaires pour le changement de sens. Cela implique de nombreuses modifications de peu d'importance en matière de panneaux, de signalisation, de marquage, etc. Ces modifications sont réalisées dans le cadre du budget normal de l'unité Signalisation d'ASR.

Afin de pouvoir synchroniser la consultation sur cette modification de circulation avec le préavis destiné à demander au Conseil communal le crédit nécessaire aux travaux de voirie, la Municipalité a demandé un rapport complémentaire à MRS illustrant le développement urbanistique dans lequel s'inscrit ce projet. Le présent préavis reprend très largement le contenu de ce rapport, qui sera mis à disposition dans son intégralité pour les membres de la commission ad hoc.

Après que les services concernés eurent élaboré les textes concernant les aspects techniques et financiers du projet, la Municipalité a publié la partie strictement Circulation dans la Feuille des Avis officiel. La publication s'est faite le 22 janvier 2013.

En application des articles 3 et 5 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR), de l'article 107 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR), de la loi vaudoise sur la circulation routière du 25 novembre 1974 (LVCR) et du règlement du Conseil d'Etat du canton de Vaud sur la signalisation routière du 7 février 1979, les prescriptions et restrictions spéciales concernant le trafic routier suivantes sont publiées.

Dans une telle procédure, assez différente d'une mise à l'enquête pour une construction, un opposant éventuel ne peut pas déposer une opposition auprès de la Municipalité mais il doit faire recours dans les 30 jours contre l'objet de la publication auprès du Tribunal administratif du canton de Vaud.

Au terme du délai, le Tribunal administratif ne nous a signalé qu'un seul recours, celui émanant d'un groupe de commerçants de la rue du Théâtre présentant les mêmes arguments que lors de la séance de présentation du 21 novembre. Comme la Municipalité estime que ces requêtes sont parfaitement justifiées, elle a l'intention de rencontrer les commerçants en question afin de trouver, en collaboration avec ASR notamment, une solution au problème soulevé.

Il n'y a eu aucune autre réaction à cette publication, ce qui peut être considéré comme une reconnaissance de fait de l'utilité d'un tel projet. Compte tenu de l'importance de cette modification, on ne peut que se réjouir d'une telle attitude des commerçants veveysans.

Au terme des négociations à mener avec les commerçants évoqués ci-dessus, l'espoir est que le recours soit retiré et qu'il soit possible de débiter les travaux dès que le Conseil communal aura adopté les conclusions du présent préavis.

ASPECT FINANCIER

Plan des investissements

Les travaux liés à la présente demande de crédit figurent au plan des investissements 2011-2016, réactualisé en décembre 2012, sous l'objet N°3408 «Piétonisation rue de Lausanne + carrefour Ceresole (PMU) – étape 1», pour un montant de CHF 400'000.- et objet N°3409 « Adaptation rue du Simplon (PMU) – étape 1, pour un montant de CHF 425'000.-.

Financement

Le financement de cet investissement sera assuré par la trésorerie courante.

Charges financières

Dans le but de mieux évaluer la totalité des charges annuelles futures découlant d'un investissement, il y a lieu de tenir compte d'un montant comprenant à la fois l'amortissement et les intérêts.

L'annuité constante, déterminée sur la base d'un intérêt calculatoire de 3,5% et d'une durée d'amortissement de 10 ans, s'élève, à titre indicatif, à CHF 64'930.-, soit :

- CHF 10'930.-pour les intérêts;
- CHF 54'000.- pour l'amortissement.

Amortissement

Nous proposons d'amortir le crédit de CHF 540'000.- demandé par le présent préavis par un amortissement annuel de CHF 54'000.- pendant 10 ans.

CONCLUSIONS

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

LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

VU le préavis n° 06/2013, du 14 mars 2013, concernant la « Demande de crédit pour financer les aménagements routiers à court terme de la 1^{ère} étape de la modification du schéma des circulations du PMU – étape 1 – phase 1 »,

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

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les aménagements routiers à court terme de la 1^{ère} étape de la modification du schéma des circulations du PMU décrits dans le présent préavis;
2. d'accorder à cet effet à la Municipalité un crédit de CHF 540'000.- ;
3. de financer cette dépense par la trésorerie courante, par prélèvement sur le compte "Dépense d'investissement";
4. d'amortir cette dépense par un amortissement annuel de CHF 54'000.- pendant 10 ans.

Au nom de la Municipalité
le Syndic le Secrétaire

Laurent Ballif Grégoire Halter



Municipaux-délégués : M. Laurent Ballif, Syndic et municipal de l'administration générale et de l'Office de l'urbanisme ;
Mme Elina Leimgruber, municipale de la Direction de l'architecture et des infrastructures, de l'Office du développement durable et de la Direction de l'éducation, Jeunesse et Sports.