MUNICIPALITE

PREAVIS N° 14/2018
AU CONSEIL COMMUNAL

PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT

Séance de la commission

Date	Lundi 25 juin 2018, à 18h30
Lieu	Hôtel de Ville, salle n° 06

Vevey, le 31 mai 2018

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Dans sa séance du 23 juin 2016, le Conseil communal a traité le préavis n° 20/2016 « Demande d'un crédit d'étude de CHF 200'000.- pour le projet de construction d'un parking souterrain et l'aménagement de l'espace public à Entre-Deux-Villes ».

À la suite des délibérations, le Conseil communal a adopté le rapport de minorité demandant « une étude préliminaire portant sur la situation actuelle, les besoins prévisibles en place de parc en fonction du PMU et une étude comparative sur les réalisations possibles futures ». Un crédit d'étude de CHF 100'000.- a été accordé à la Municipalité pour mener ces réflexions.

La Municipalité et la Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable ont ainsi saisi l'opportunité offerte par le Conseil communal de se doter d'un **Plan directeur du stationnement** (PDStat), définissant les orientations stratégiques à suivre pour **garantir à long terme une offre en stationnement efficace, cohérente, ainsi qu'économiquement et environnementalement supportable sur l'ensemble de la commune**.

Ce document fera partie intégrante du Plan directeur communal (PDCom) actuellement en cours d'élaboration.

Un cahier des charges a été établi pour répondre aux attentes du Conseil communal, dont les objectifs ont été résumés comme suit[1] :

- Etablir un **diagnostic complet** de l'offre et de son utilisation actuelle ;
- Evaluer les **besoins en stationnement prévisibles à l'horizon 2030**, dans chacun des secteurs de la ville et en regard des intentions du PMU ;
- Effectuer une **analyse comparative des réalisations futures possibles**, portant tant sur les ouvrages de stationnement envisagés par la Ville que sur les éventuelles alternatives issues du présent mandat ;
- Proposer une **feuille de route détaillant les actions prioritaires**, les objets à coordonner et leur temporalité souhaitable.

Trois bureaux d'études en mobilité ont été mis en concurrence pour établir ce Plan directeur. Après examen et évaluation des offres par un groupe technique représentant les différents services de l'administration communale concernés[2], le mandat a été attribué au bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA, à Lausanne, pour un montant de CHF 92'000.– TTC.

Le présent rapport fait état des conclusions des études demandées par le Conseil communal. Il est accompagné des éléments suivants :

- un rapport de synthèse de l'étude de stationnement, établi par le bureau Transitec ;
- un plan de synthèse de l'organisation du stationnement à l'horizon 2030 ;
- les planches comparatives pour les parkings Est Centre-ville (2) et P+R (3) ;
- un rapport complet de l'étude de stationnement, établi par le bureau Transitec (version numérique) ;

[1] Extrait du cahier des charges d'appel à prestations d'ingénieur en mobilité du 17 janvier 2017

[2] Direction de l'architecture, des infrastructures et de l'énergie (DAIE), Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable (DU), Direction des systèmes d'information (DSI) et Association Sécurité Riviera (ASR).

- un rapport de synthèse des remarques issues des consultations du groupe technique de suivi et de la CAT élargie, établi par la Direction de l'urbanisme et le bureau b-plan engineering Sàrl (assistant à maîtrise d'ouvrage).

1. Rappel du contexte d'établissement du Plan directeur du stationnement

Comme le laisse supposer le dépôt du préavis 20/2016 portant sur l'étude d'un nouveau parking souterrain à Entre-Deux-Villes, le PDStat s'est inséré dans un contexte d'ores et déjà riche en réflexions, en intentions, voire en décisions, tant techniques que politiques.

La conception du PDStat peut difficilement en faire abstraction et doit par conséquent assumer cet état de fait en capitalisant sur les études précédemment menées. Les recommandations émises par les mandataires **se basent sur un diagnostic extrêmement détaillé et présentant une photographie intelligible de la situation actuelle.**

Parmi les études de référence, le Plan de mobilité et d'urbanisme intégré de 2011 présente une vision cohérente du développement de la commune, autour de laquelle s'organise l'accessibilité multimodale. Les différentes mesures préconisées en matière d'organisation des déplacements et des espaces publics sont confirmées, tout comme les objectifs multithématiques suivants :

- Renforcer l'attractivité et l'image de Vevey, centre de l'agglomération ;
- Requalifier l'espace urbain pour offrir un cadre de vie de haute qualité pour les habitants et les visiteurs ;
- Maintenir une bonne accessibilité globale et locale, tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé ;
- Favoriser un système de transport combinant transports publics et mobilité douce, et maîtriser le transport individuel motorisé ;
- Viser un report modal des automobilistes vers les transports publics et les modes doux.

En matière de stationnement des véhicules motorisés, le PMU relève la nécessité de **renforcer la politique actuelle afin de diminuer l'emprise du stationnement sur voirie**, en particulier dans les espaces publics emblématiques, notamment aux abords de la place du Marché, de la Vieille-Ville et du bord du lac.

Ces objectifs sont similaires à la plupart des villes centre de Suisse pour un nombre d'habitants équivalent ou plus important.

Le PDStat ne traite que d'une seule thématique de la mobilité et ne peut pas répondre à lui seul aux attentes des Veveysannes et Veveysans en matière d'accessibilité multimodale et de qualité de vie. Par conséquent, la Municipalité mène en parallèle plusieurs études destinées à améliorer la vision d'ensemble et à préciser les mesures d'intérêt général à prendre à court et moyen terme. Il est ainsi porté à l'attention du Conseil communal:

- qu'un Plan directeur des mobilités douces (PDMD) viendra prochainement compléter la planification directrice ;
- que la mise à jour du PDCom et du Plan général d'affection (PGA) a débuté, et qu'ils intègreront les conclusions des Plans directeurs « modaux » ;
- que le préavis pour la requalification de la RC780, entre la gare et l'entrée Est de Vevey, a été déposé pour la séance du Conseil communal du 17 mai 2018 ;
- que le Conseil communal, dans sa séance du 9 novembre 2017, a adopté le projet d'aménagement de l'avenue des Crosets, quai de Copet et rue de Fribourg ;
- qu'un avant-projet d'aménagement de la place du Marché, par le biais de mandats d'étude parallèles, a été retenu ;
- que les études de réaménagement de l'avenue de Gilamont débuteront à l'automne 2018 ;

- qu'une étude sur la thématique de l'entrée ouest de la Ville est prévue ;
- que des contacts permanents sont maintenus avec les VMCV, le MVR et les CFF pour continuer de faire progresser la qualité de la desserte en transports publics ;
- qu'une étude, mandatée par la CORAT (Commission régionale de l'aménagement du territoire) et menée par le bureau Team +, pour une stratégie globale du stationnement pour les dix communes de la Riviera sera disponible courant juin 2018 ;
- que l'initiative "pour la création d'un parking sous la Place du Marché" a abouti le 1er mars 2018 avec 2467 signatures validées.

2. Objectifs poursuivis en matière de politique de stationnement

À travers ses différents documents directeurs et les opérations concrètes menées par ses services communaux, la Ville de Vevey poursuit l'objectif de tendre vers une mobilité durable, tant pour ses résidents que ses visiteurs.

Le stationnement constitue le principal levier permettant d'influencer la mobilité générale dans notre région, et plus particulièrement les modalités d'accès à notre centre urbain. Il doit être disponible en suffisance pour garantir les échanges commerciaux, l'attractivité touristique ou tout simplement répondre aux besoins des riverains. Néanmoins, il ne doit pas présenter une offre excédentaire ou inadaptée, au risque de concurrencer de manière disproportionnée les autres modes d'accessibilité, en particulier les transports publics.

Conformément aux lignes directrices de janvier 2015[3], **il s'agit d'atteindre les objectifs et les effets suivants :**

- **Maintenir une bonne accessibilité pour les déplacements liés à la vitalité du centre-ville**, en améliorant notamment les taux de rotation sur les places de stationnement qui s'y trouvent, et ainsi faciliter le stationnement des visiteurs et clients ;
- **Dissuader le stationnement, donc le trafic, des pendulaires dans le centre** en limitant l'attractivité de l'offre publique, et ainsi favoriser le transfert vers d'autres formes de mobilité ;
- **Garantir le stationnement des habitants dans leur quartier**, en satisfaisant dans la mesure du possible la demande, et ainsi éviter des mouvements de véhicules en journée.

L'offre de stationnement publique est ainsi **prioritairement destinée à satisfaire les besoins des habitants et des visiteurs de la commune**, tant clients, qu'amis ou touristes. Le stationnement des pendulaires est quant à lui à satisfaire en priorité sur le domaine privé (parking d'entreprise, parking à abonnements « au prix du marché » ...) ou dans des infrastructures périphériques efficacement raccordées au réseau de transports publics.

3. Consultations menées dans le cadre du Plan directeur du stationnement

Le mandat d'établissement du PDStat s'est déroulé de mars 2017 à mars 2018. Durant cette année de travail, les conclusions des mandataires ont été confrontées à l'expérience et au vécu de groupes d'intérêt variés :

- **les services techniques communaux**, dont la DU, la DAI, la DSI et ASR, qui ont suivi l'ensemble de l'étude par l'intermédiaire de cinq séances de « Groupe technique » (GT) ;
- **les communes voisines**, invitées à participer aux séances de GT jugées pertinentes en regard de leurs intérêts et des thématiques traitées ;
- **les groupes politiques**, par l'intermédiaire de deux séances de la Commission consultative d'aménagement du territoire (CAT), visant à discuter dans un premier temps du diagnostic et des objectifs, et dans un second temps de la feuille de route proposée ;

[3] Rapport N° 09/2015 de l'office de l'urbanisme

- **les milieux associatifs,** avec l'élargissement de la CAT aux représentants des associations économiques (SIC) et de mobilité (TCS et ATE), ainsi que de quartier (Vevey Ouest « AVO », Nord Est « Wazamis », Bosquets, Valsainte « AQV » et Byronne) ;
- **la CORAT**, invitée à une présentation de synthèse.

Les remarques émises lors de ces consultations et les réponses apportées sont synthétisées en annexe dans le rapport de synthèse des remarques.

Les décisions liées à cette étude ont été avalisées par un comité de pilotage formé de la Municipalité, des différents chefs de service compétents de la Ville de Vevey (Direction des espaces publics, Direction de l'architecture, des infrastructures et de l'énergie, Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable) et de la direction de l'Association Sécurité Riviera.

4. Feuille de route du Plan directeur du stationnement

Le PDStat a été réalisé en se projetant à l'**horizon indicatif de 2030**, tant en matière d'évolution supposée du bâti que des pratiques de mobilités. Les quantités exprimées intègrent ainsi des paramètres conjoncturels délicats à définir avec précision, mais dont la finalité peut être estimée de manière plausible sans remettre en cause la pertinence des conclusions. A ce stade des études, il n'est pas déterminant de savoir avec précision quelle sera la part modale de la voiture en 2030, mais de statuer objectivement si elle sera à la baisse ou à la hausse par rapport à la pratique constatée actuellement. **Le PDStat donne ainsi des orientations stratégiques et le dimensionnement final des infrastructures sera effectué lors des études de projet d'ouvrage**.

Pour répondre aux besoins de stationnement identifiés à terme (environ 900 nouvelles places recommandées)[4], tout en procédant à de nombreuses réappropriations de domaine public (plus de 600 places de stationnement sur voirie potentiellement réaffectées à d'autres usages)[5], il est recommandé de procéder à 9 mesures d'optimisation de l'offre existante :

1. Réaliser dès que possible un **P+R à Hauteville** (en partenariat avec St-Légier-La Chiésaz et les autres communes concernées), le parking **Gare Nord** et un parking à l'**Est du centre-ville** (Entre-Deux-Villes ou Petit-Clos ; idéalement en chantier d'ici 2020) ;
2. Mettre à jour les **critères d'attribution des abonnements** au parking Panorama ;
3. Diminuer les durées de stationnement autorisées notamment sur les **avenues de Blonay et de Gilamont**, et compenser par l'attribution de macarons de stationnement (avec vérification des critères d'éligibilité) ;
4. **Homogénéiser les durées de stationnement** sur voirie ;
5. Mettre à jour la réglementation sur le **stationnement privé** (dans le PGA) ;
6. Offrir de nouvelles places en ouvrage, en particulier pour les habitants, dans les **quartiers de Plan-Dessus et de Plan-Dessous** (à intégrer aux développements au gré des opportunités) ;
7. Continuer à promouvoir les **Plans de mobilités dans les entreprises** et administrations ;
8. Adapter le stationnement à destination des **personnes à mobilité réduite** « à la demande » pour coller au mieux aux besoins et à son évolution ;

[4] Dont 400 places P+R périphériques, 400 places pour les habitants et 100 places pour les visiteurs
[5] Tels que les réaménagements et équipements d'espaces publics, les voies bus, les aménagements cyclables, etc.

9. Etablir un **concept logistique et touristique** pour rationaliser le stationnement des poids lourds et des autocars.

2018	2021	2025
Très court terme (2018-2020)	**Court terme (2021-2024)**	**Moyen terme (2025-2030)**

Situation

Dans l'ensemble, équilibre entre offre et demande de stationnement (situation actuelle)

- Développement de la commune : hausse de la demande de stationnement
- Mesure de valorisation de l'espace public : baisse de l'offre de stationnement en surface

➡ **Mise en place de parkings pour équilibrer offre et demande** P+R / P

Mesures

- **Mesure 1 - Nouveaux parkings**
  Etude de faisabilité pour la réalisation des parkings envisagés à faire / finaliser
- **Mesure 2 - Parking du Panorama**
  Application des critères actuels à l'ensemble des abonnés du parking
- **Mesure 3 - Av. de Blonay et de Gilamont**
  Modification de la durée de stationnement autorisée : max. 3 heures et macarons (résidents et pendulaires)
- **Mesure 4 - Homogénéisation des durées de stationnement sur voirie**

Trois groupes de mesures largement interdépendantes :

- **Mesure 1 bis/tiers - Nouveaux parkings**
  Mise en place d'une nouvelle offre de stationnement via la réalisation de parkings en ouvrage (+900 places)
- La réalisation de ces parkings permettra de :
  - réaménager la place du Marché et de valoriser l'espace public urbain veveysan (-650 places de stationnement)
  - reporter les usagers de longue durée du centre-ville (P+R / parkings en ouvrage)
- **Mesure 4 bis - Homogénéisation des durées de stationnement sur voirie**

- **Mesure 5 -** Mise à jour de la réglementation concernant le stationnement privé (dimensionnement, exonération, utilisation adéquate de l'offre privée, etc.)
- **Mesure 6 -** Nouvelles places de stationnement en ouvrage dans les secteurs Plan-Dessus et Plan-Dessous
- **Mesure 7 -** Plans de mobilité
- **Mesure 8 -** Stationnement des personnes à mobilité réduite
- **Mesure 9 -** Stationnement des poids-lourds et des autocars

5. Analyse comparative des parkings en ouvrage

L'étude du PDStat précise les orientations à suivre en matière de quantité et de gestion de l'offre en stationnement, mais n'a pas permis systématiquement de statuer sur la localisation la plus pertinente des parkings en ouvrage à réaliser (mesure 1 "Nouveaux parkings en ouvrage", chapitre 4). Ainsi, si la jauge et la destination des poches de stationnement sont connues, une analyse comparative (cf. caractéristiques des parkings en annexe) entre les options envisageables a dû être réalisée en parallèle par le bureau b-plan engineering.

P+R périphérique :

Le PDStat démontre la nécessité de disposer d'un parking relais, à destination des pendulaires stationnant à la journée, en périphérie de la Commune. Pour le seul besoin des activités de la Ville de Vevey, **400 places de stationnement sont recommandées**.

Trois sites ont été envisagés pour accueillir ce parking d'échange : Hauteville, La Veyre (Derrey) [6], et Gilamont[7]. Les critères de comparaison ont été définis sur la base des paramètres usuellement considérés pour évaluer la pertinence d'un P+R, indépendamment de sa région d'implantation.

		Hauteville **Parcelles 1831, 1830,1981**	**Gilamont Nord** **Parcelles 1975, 1974,1160**	**La Veyre** **Parcelle 1159**
Terrain	Propriété : Surface : Affectation :	Saint-Légier 12'500 m^2 SDA Q1	Vevey 5'300 m^2 Zone de villa/ zone réservée	Vevey > 21'000m^2 Zone de villa/ PPA
	Potentiel de places	350 à 415 places	150 à 170 places	> 400 places
	Risques	Compensation des surfaces d'assolement (SDA[8])	Jardins familiaux/ Zone réservée en projet	PPA en cours Pôle de développement économique
Accès	Routiers	Idéal (sur réseau structurant et proximité jonction)	Moyen (sur réseau structurant, mais jonction éloignée)	Moyen (sur réseau structurant, mais jonction éloignée)
	Transports publics	Idéal MVR 2/h (4/h en 2019) en site propre (9')	Bon Bus 202 et 215 : 7/h dans le trafic (~ 9')	Faible Bus 215 : 3/h dans le trafic (~ 9')
	A pied	Idéal (dist. gare < 100m)	Idéal (dist. arrêt < 100m)	Idéal (dist. arrêt < 100m)
Travaux	Accès routier	Moyen (reprise carrefour)	Complexe (reprise carrefour et rampes d'accès)	Simple (sur infrastr. actuelle)
	Parking[9]	Simple (en élévation, hors bâti)	Moyen (en élévation, enclavé)	Simple (en élévation, hors bâti)
	Accès piétonniers	Simple (possible de plain-pied)	Moyen (talus à travailler)	Simple (possible de plain-pied)
	Coûts[9]	++	+++	++
Autres considérations :		**Infrastructure régionale**, desservant également St-Légier et Blonay	**Infrastructure locale**, très proche de zones habitées (contrôles nécessaires)	**Infrastructure locale**, très proche de zones d'activité (contrôles nécessaires)
Conclusion sur la pertinence pour Vevey :		**GRANDE** Localisation idéale, connecté à un transport en site propre existant	**FAIBLE** Ne capte pas le trafic suffisamment en amont	**FAIBLE** Ne capte pas le trafic suffisamment en amont et TP onéreux à renforcer

[6] Mesure du projet d'agglomération Rivelac (2011).
[7] Motion Imhof, « Création d'un parking P+R et d'un parc artisanal entre la boucle de Gilamont et le Café du Stand ».
[8] On désigne par SDA les terres arables convenant le mieux à l'agriculture.
[9] Incertitudes sur le type et les coûts du parking.

Le site de Hauteville est retenu, car nettement plus pertinent, tant du point de vue de sa localisation que de sa fonction régionale. Une étude régionale sur les P+R est en cours. Une compensation des SDA doit être étudiée, par exemple sur la parcelle voisine. Le projet doit bien sûr se concrétiser en partenariat avec les communes concernées.

Parking Est du centre-ville

En complément des parkings du Panorama et de Gare-Nord, le PDStat identifie la nécessité de créer un parking à l'Est du centre-ville, à destination tant des habitants que des visiteurs de cette partie de la ville. En dehors d'autres besoins privés éventuellement à satisfaire, **200 places de stationnement sont jugées souhaitables**.

Deux sites ont été envisagés pour accueillir ce parking en ouvrage : Petit-Clos [10]et Entre-Deux-Villes. Les critères de comparaison ont été définis sur la base d'éléments techniques usuels, ainsi qu'en considérant le rôle attribué à ce parking dans l'accessibilité à la commune (habitants et visiteurs).

		Petit-Clos **Parcelles 676, 678, 686**	**Entre-Deux-Villes** **Parcelles DP 210, 212**
Terrain	Propriété : Surface : Affectation :	Vevey 4'450 m^2 Utilité publique (poste et sous station électriques et locaux scolaires)	Domaine public 6'000 m^2 -
	Potentiel de places	Env. 280 places (140pl x 2 niveaux)	Env. 320 places (65pl x 5 niveaux)
	Risques	Durée des procédures, oppositions à l'affectation et au permis de construire	Aucun identifié
Accès	Routiers	Bon (sur axe structurant « Nord »)	Bon (sur axe structurant « Est »)
	Transports publics	Moyen Bus 202 : 4/h	Bon Bus 201, 207 et 208 : 10/h
	A pied	Faible (dénivellation, enclavé, routes principales à traverser, Hôtel de Ville à 500m)	Bon (à plat, lisible, Hôtel de Ville à 500m)
Travaux	Accès routier	Moyen (carrefour à créer)	Moyen (carrefour à reprendre)
	Parking	Moyen (voies CFF, dans la pente)	Moyen (présence d'eau, mais hors bâti)
	Accès piétonniers	Complexe (itinéraires à sécuriser jusqu'en bordure du centre-ville)	Simple (sur domaine public piétonnier)
	Coûts	++++	++++
Pertinence	Pour les **habitants**	Bonne Position au cœur de la zone à enjeux (périmètre vieille-ville, Saint-Martin, Rolliez)	Suffisante Orienté sur les habitants du périmètre vieille-ville
	Pour les **visiteurs/touristes**	Faible Situation au nord des voies difficilement identifiable comme parking de centre-ville et accès peu naturels	Bonne Position le long des quais et en limite Est du centre-ville
	Pour les **espaces publics**	Faible Ne génère pas de potentiel direct de réaménagement	Bonne Associé à un réaménagement du secteur
Conclusion sur la pertinence globale :		**FAIBLE** satisfaisant pour les habitants, mais n'est pas assimilable à un parking de centre-ville	**BONNE** Répond aux besoins des habitants et des visiteurs sans présenter d'inconvénients et est directement associé à une réappropriation d'espaces publics

Le site d'Entre-Deux-Villes est retenu, car présentant nettement le meilleur bilan général.

[10] Motion Tenthorey, « Pour un parking public veveysan – important – d'accès facile – économique en énergie – d'un coût de construction raisonnable – avec une possibilité d'extension », transformée en postulat et considérée comme réglée en 2012.

Conclusions de la Municipalité

Pour donner suite aux conclusions de l'étude du Plan directeur du stationnement, demandée par le Conseil communal, la Municipalité a validé la feuille de route recommandée par les mandataires. Elle entend ainsi poursuivre sa politique visant à atteindre une mobilité durable, sans entraver la qualité de vie des Veveysannes et Veveysans, ainsi que la vitalité des commerces et autres activités de la commune.

Le stationnement étant une clef de voute de l'attractivité des déplacements automobiles, il fait l'objet d'une attention particulière et régulière. A l'heure actuelle, les conditions de stationnement sont jugées satisfaisantes, mais perfectibles. En effet, si près de 1'000 places sont disponibles en tout temps à l'échelle de la commune, leur localisation n'est pas toujours opportune et certains besoins, en particulier des habitants, peinent à être satisfaits.

Cette prochaine décennie, la Municipalité devra procéder à un remaniement de l'offre actuelle, dans le but de maximiser les bénéfices liés à une gestion adéquate du stationnement, tant sur la maîtrise des nuisances générées par le trafic automobile que sur la qualité des espaces publics et la satisfaction des habitants et visiteurs.

Dans ce but, la Municipalité confirme sa volonté de disposer au plus vite d'un parking d'échange « P+R » à Hauteville pour décharger le centre-ville et de réaliser celui-ci en partenariat avec les communes concernées. La requalification des espaces publics passe également par une redistribution du stationnement autour du centre-ville. Ainsi, l'accès au centre-ville sera complété par la création du parking Gare-Nord et du parking Entre-Deux-Villes, dont la pertinence est confirmée.

Parallèlement à ces mesures d'infrastructures, la Municipalité ne négligera pas les mesures d'accompagnement nécessaires au bon fonctionnement du système, dont en particulier l'homogénéisation des durées de stationnement sur chaussée et la mise à jour des règles de stationnement « macaron » et privé. En complément à ces mesures, les opportunités offertes par les nouvelles promotions immobilières permettront de résoudre les problèmes de stationnement des habitants des quartiers de Plan-Dessus et Plan-Dessous.

La signalétique concernant les accès aux différents parkings de la ville sera également améliorée.

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° 14/2018, du 31 mai 2018, concernant le Plan directeur de stationnement

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. de prendre acte du Plan directeur de stationnement qui définit les orientations stratégiques à l'horizon 2030.

2. d'adopter le schéma directeur, les mesures de la feuille de route du rapport de synthèse (cf. chapitre 4) ainsi que les conclusions du bureau b-plan engineering sur les variantes de parkings, à savoir Entre-Deux-Villes et P+R Hauteville.

Au nom de la Municipalité

la Syndique — la Secrétaire adj.

Elina Leimgruber — Pascale Bacher

Municipal-délégué : Jérôme Christen

Annexes :

- Rapport de synthèse, bureau Transitec ;
- Caractéristiques des parkings Est du centre-ville et des sites pour un parking relais ;
- Schéma directeur du rapport de synthèse au format A3 ;
- Rapport de synthèse des remarques des parties prenantes ;
- Rapport complet, bureau Transitec (version numérique).

RAPPORT DE SYNTHESE

Ville de Vevey / Mai 2018

Stratégie d'organisation et de gestion de l'offre de stationnement à l'horizon 2030

PMU – Volet Stationnement



TRANSITEC

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
8004_170-rap-sou-1-Synthèse-Stationnement-2030.docx	1	15.03.18	-	F. Meyer	S. Glayre	S. Oulevay
8004_170-rap-sou-2-Synthèse-Stationnement-2030.docx	2	27.03.18	Prise en compte des remarques de la Commune de Vevey	F. Meyer	S. Glayre	S. Oulevay
8004_170-rap-sou-3-Synthèse-Stationnement-2030.docx	3	28.05.18	Prise en compte des remarques de la Commune de Vevey	F. Meyer	S. Glayre	S. Oulevay

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
av. A.-Tissot 4 · CH-1006 Lausanne
T +41 (0)21 652 55 55 · F +41 (0)21 652 32 22
lausanne@transitec.net · www.transitec.net

Système de Management Certifié SQS ISO 9001

Table des matières

Page

1. Contexte, buts et méthodologie de l'étude 5
2. Phase 1 – Analyse du stationnement à Vevey 7
2.1 Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement 7
2.1.1 Données socio-économiques 7
2.1.2 Analyse de l'offre en stationnement 7
2.1.3 Analyse de la demande en stationnement 11
2.1.4 Génération de trafic des principaux parkings du centre de Vevey 13
2.1.5 Synthèse et enjeux 16
2.2 Développements urbains (horizon 2030) 17
2.3 Enjeux à l'horizon 2030 17
3. Phase 2 – Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030 18
3.1 Objectifs de la politique de stationnement 18
3.2 Scénarios de politique de stationnement à l'horizon 2030 19
3.2.1 Equilibre entre offre et demande 19
3.2.2 Nouvelles infrastructures de stationnement à envisager 22
3.3 Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030 24
4. Phase 3 – Feuille de route, calendrier général et mesures de mise en œuvre 26
5. Synthèse et conclusion 31

Liste des figures

Page

Figure 1 – Méthodologie et déroulé de l'étude 6
Figure 2 – Localisation de l'offre de stationnement à usage public 7
Figure 3 – Proximité de l'offre de stationnement à usage public 8
Figure 4 – Offre de stationnement à usage public – Durée de stationnement 8
Figure 5 – Offre de stationnement à usage public par quadrant 9
Figure 6 – Les divers types d'usagers et leur comportement en matière de stationnement 11
Figure 7 – Occupation du stationnement à usage public – Après-midi de semaine 11
Figure 8 – Occupation du stationnement à usage public – Nuit 12
Figure 9 – Occupation du stationnement à usage public Vieille-ville – Soirée 12
Figure 10 – Occupation du stationnement à usage public – Samedi matin 13
Figure 11 – Enquête de rotation – Synthèse 14
Figure 12 – Parkings en ouvrage et place du Marché – Génération de trafic et taux de rotation 15
Figure 13 – Localisation des principaux parkings envisagés / envisageables 21
Figure 14 – Horizon 2030 – Nouvelles infrastructures de stationnement recommandées 23
Figure 15 – Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030 25
Figure 16 – Planning général de mise en œuvre 30

1. Contexte, buts et méthodologie de l'étude

Compte tenu de l'impact des choix en matière de politique de stationnement sur la maîtrise des volumes de trafic (notamment en période de pointe), sur l'occupation de l'espace public (1'000 places de stationnement sur voirie requièrent un peu plus d'un hectare d'espace public) et sur l'accessibilité et la vitalité d'un centre urbain, **la politique de stationnement est l'un des outils clés de toute politique de mobilité.**

L'efficacité d'une politique de stationnement dépend cependant de sa mise en œuvre concrète, notamment en termes de contrôle et de respect des règles édictées.

La gestion active de l'offre de stationnement n'est pas quelque chose de nouveau à Vevey. Depuis des années déjà, la commune a mis en place une politique de stationnement différenciant, selon les quartiers, la durée de parcage autorisée (zones à courte, moyenne et longue durée) et la tarification (payant / gratuit) de celle-ci.

Comme dans la plupart des villes, c'est dans la partie centrale de la commune que la pression sur le stationnement est la plus forte. C'est aussi là que les enjeux en termes de valorisation et de partage de l'espace public sont les plus importants.

Concernant le stationnement, **la stratégie du plan de mobilité et d'urbanisme intégré** (PMU) de 2011[1] est la suivante : **"favoriser le report modal et limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie".**

Désirant évaluer et adapter son offre en places de stationnement, Vevey étudie depuis plusieurs années la réalisation de nouveaux parkings en ouvrage, dont notamment un à Entre-Deux-Villes et un second derrière la gare.

[1] Ville de Vevey – Office de l'Urbanisme – Plan de mobilité et d'urbanisme intégré – PMU – Rapport – MRS, Van de Wetering, Transitec – 15 mai 2011.

Dans ce contexte, et faisant suite à une demande du crédit d'étude de la Municipalité pour la construction d'un parking souterrain à Entre-Deux-Villes[2], le Conseil Communal a souhaité disposer d'une étude générale de stationnement adressant la question de manière plus large, à l'échelle de Vevey.

Si cette étude entre dans un certain nombre de détails, elle est avant tout une **étude stratégique d'organisation du stationnement à l'horizon 2030.**

Fig. 1

Le travail a été organisé selon **trois phases de travail** :

- phase 1 – **Fonctionnement actuel** du stationnement à Vevey et mise en évidence des enjeux;
- phase 2 – Besoin en stationnement à l'horizon 2030 et définition du **schéma directeur du stationnement**;
- phase 3 – Feuille de route présentant les **actions prioritaires** à entreprendre, les objets à coordonner et leur temporalité.

En complément du stationnement, la question de l'accessibilité à la ville de Vevey a été intégrée en filigrane à la présente étude (vision multimodale et multithématique de la mobilité).

Cette étude, pilotée par la Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable (DU) a été suivie par un groupe technique composé des différents services compétents de la Ville de Vevey (Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable, Direction de l'architecture, des infrastructures et de l'énergie, et Direction des systèmes d'information), ainsi que l'Association Sécurité Riviera (ASR).

Ponctuellement, les communes voisines (St-Légier – La Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Corsier, Corseaux), ainsi que le bureau technique intercommunal BTI (Corsier et Corseaux), la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud, la Commission d'aménagement du territoire (CAT) et diverses associations ont été invités à participer au suivi de l'étude.

[2] Préavis No 20/2016 au Conseil Communal.

Méthodologie et déroulé de l'étude

Définition des objectifs généraux de la politique de

Phases de l'étude

Phase 1

Analyse du stationnement à Vevey

- Stationnement public
- Stationnement privé
- Offre
- Demande
- Situation actuelle
- Evolution attendue

Identification des dysfonctionnements et principaux enjeux

Développements urbains à l'horizon 2030

- Développements urbains de Vevey
- Développements urbains de l'agglomération Rivelac



Enjeux à l'horizon 2030

Phase 2

Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030

- Définition des objectifs généraux de la politique de stationnement



Espace public...



Nuisances...



Economie...



Report modal, etc ...

- Evolution des "besoins"
- Scénarios d'offre envisageable
- Principe de la politique du stationnement à l'horizon 2030
- …





Phase 3

Feuille de route : proposition de mesures à mettre en œuvre



- Réalisation de nouvelles infrastructures



- Gestion du stationnement public et privé (durées, macarons, abonnements, etc.)



- …

Séances et livrables

2017 → **2018**

Mars — **Février**

GT1	GT2	GT3	GT4	GT5	Copil
Démarrage 24.03.2017	Diagnostic 02.06.2017	Schéma directeur (travail en cours) 06.07.2017	Enjeux et scénarios d'évolution de l'offre 25.08.2017	Schéma directeur 21.09.2017	Schéma directeur 30.10.2017

CAT1 Diagnostic 05.07.2017

CAT2 Schéma directeur 01.11.2017

Rapport Diagnostic/objectifs Août.2017

Rapport provisoire Décembre 2017

Rapport final Février 2018

2. Phase 1 – Analyse du stationnement à Vevey

2.1 Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement

2.1.1 Données socio-économiques

Avec plus de 20'000 habitants pour 239 hectares, soit plus de 8'300 habitants au km^2, **la commune de Vevey est la plus dense du canton de Vaud et la deuxième de Suisse**.

Elle possède par ailleurs l'un des taux de motorisation les plus faibles du canton avec 389[3] véhicules pour 1'000 habitants.

2.1.2 Analyse de l'offre en stationnement

Localisation de l'offre de stationnement

Fig. 2 Les données du Système d'information du territoire de la Direction des systèmes d'information (cartoriviera.ch) font état d'environ **4'800 places de stationnement à usage public sur le territoire communal**, dont environ 40% de places gratuites et 60% de places payantes.



Figure 2 – Localisation de l'offre de stationnement à usage public

[3] Données 2015. Statistiques des villes suisses 2017.

Fig. 3 Compte tenu du caractère compact de la ville de Vevey, la majorité des places de stationnement sont accessibles en quelques minutes à pied depuis le centre-ville.

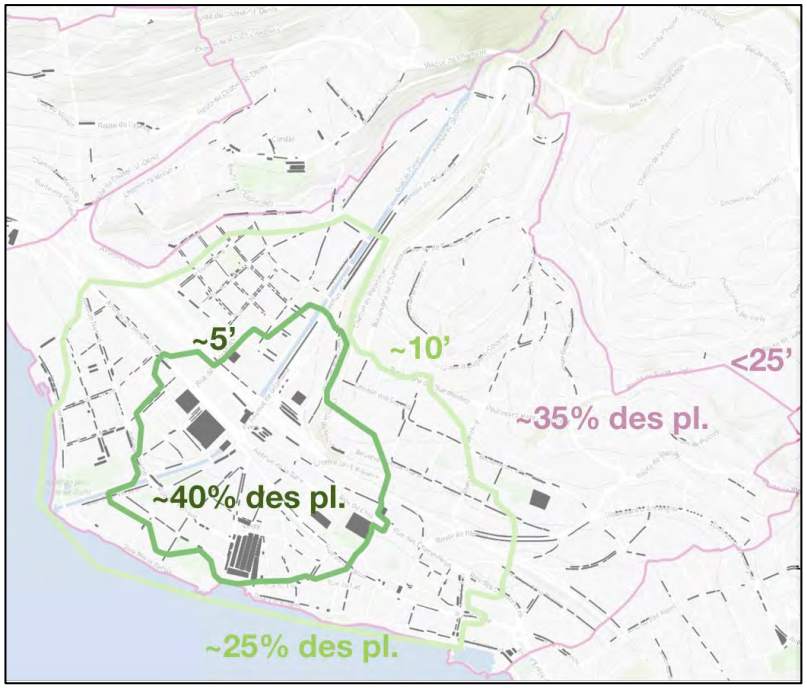


Figure 3 – Proximité de l'offre de stationnement à usage public

Durées de stationnement autorisées

Fig. 4 Les principes de gestion actuelle favorisent déjà le stationnement de courte durée à proximité du centre de Vevey (places de stationnement bleu clair limitées à 1 heure), avec des durées de stationnement autorisées allongées en s'éloignant de celui-ci.

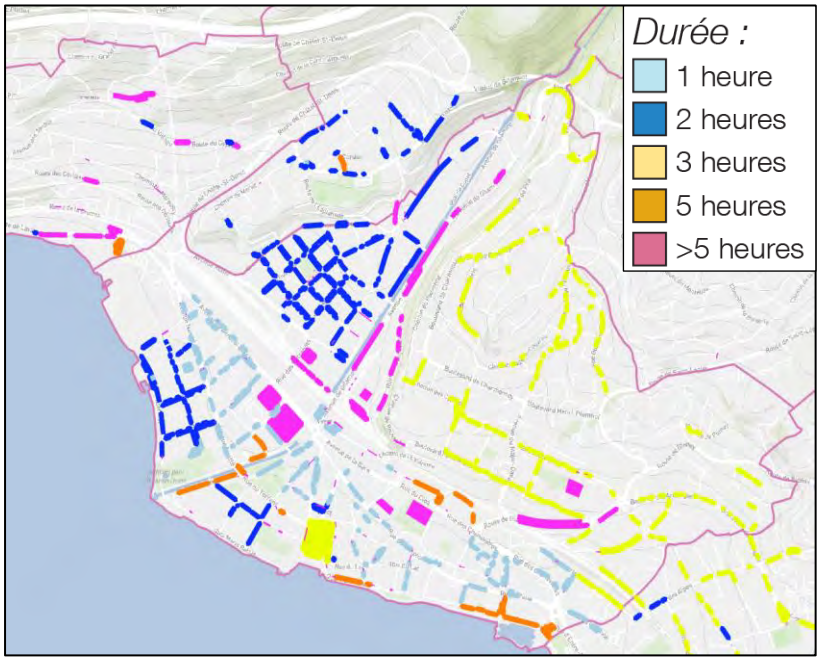
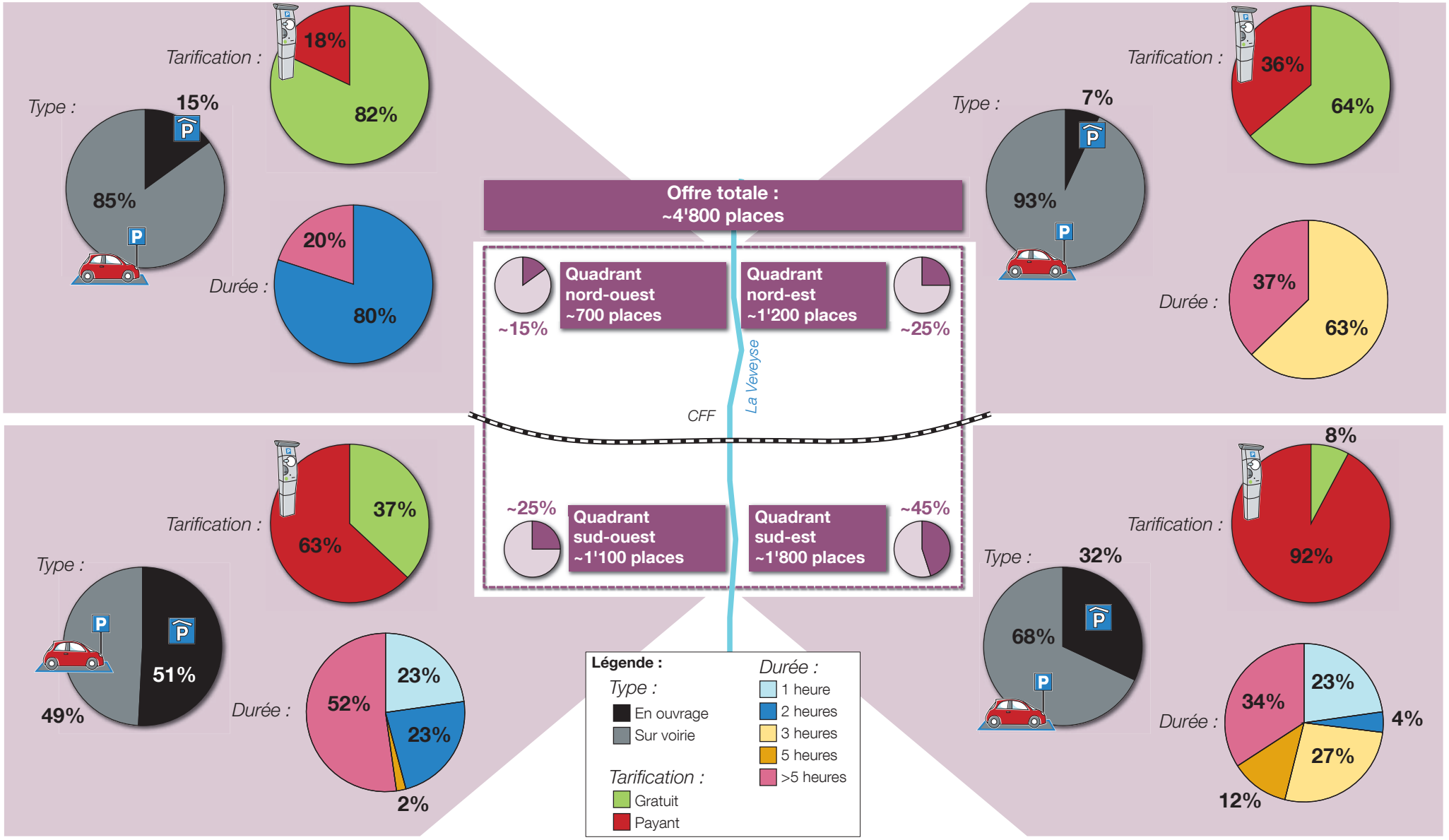


Figure 4 – Offre de stationnement à usage public – Durée de stationnement

Fig. 5 Parmi les quelque 4'800 places de stationnement à usage public de Vevey, 700 sont localisées dans le quadrant nord-ouest de la ville (Plan-Dessus), 1'100 dans le quadrant sud-ouest (Plan-Dessous), 1'800 dans le quadrant sud-est (Vieille-Ville) et 1'200 dans le quadrant nord-est.

Offre de stationnement à usage public par quadrant



Autorisations spéciales de stationnement

Sur les places de stationnement à usage public quatre offres différentes de stationnement de longue durée coexistent. Il s'agit :

- des macarons résidents;
- des macarons pendulaires;
- des abonnements au parking du Panorama;
- des cartes journalières ou mensuelles pour du stationnement de longue durée sur les avenues de Gilamont et de Blonay.

Stationnement privé

Vevey dispose de près de 13'000 places de stationnement privées à usage privé, correspondant à plus du double de l'offre à usage public. Environ la moitié de cette offre est située en extérieur, l'autre en intérieur (parking en ouvrage). Ce stationnement privé est résidentiel ou professionnel.

Places pour personnes à mobilité réduite

Actuellement, environ 45 places de stationnement sont réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR) sur le territoire communal veveysan[4]. Ces places de stationnement sont majoritairement situées dans le quadrant Vieille-ville (28 places).

A noter que les personnes disposant d'une autorisation de parcage pour personne à mobilité réduite ont la possibilité de stationner sur les places spécifiques qui leurs sont réservées (places marquées en jaune et signalisation verticale avec signe "handicapé"). Elles peuvent également se stationner de manière illimitée sur toute autre place de stationnement public sur voirie.

Places pour autocars et poids-lourds

La commune de Vevey dispose de 15 places pour autocars et 16 places pour les poids-lourds.

Selon les échanges avec l'ASR, les communes voisines de Vevey ont, à l'exception de Saint-Légier, supprimé les places de stationnement pour poids-lourds.

[4] Soit une place PMR pour 450 habitants. A titre de comparaison, Nyon dispose d'une place pour 360 habitants et Yverdon-Les-Bains une place pour 660 habitants.

2.1.3 Analyse de la demande en stationnement

Introduction

Fig. 6

De manière générale, les catégories d'usagers suivantes peuvent être identifiées :

- le résident fixe ou dynamique;
- le pendulaire fixe ou dynamique;
- le client / visiteur diurne ou nocturne.

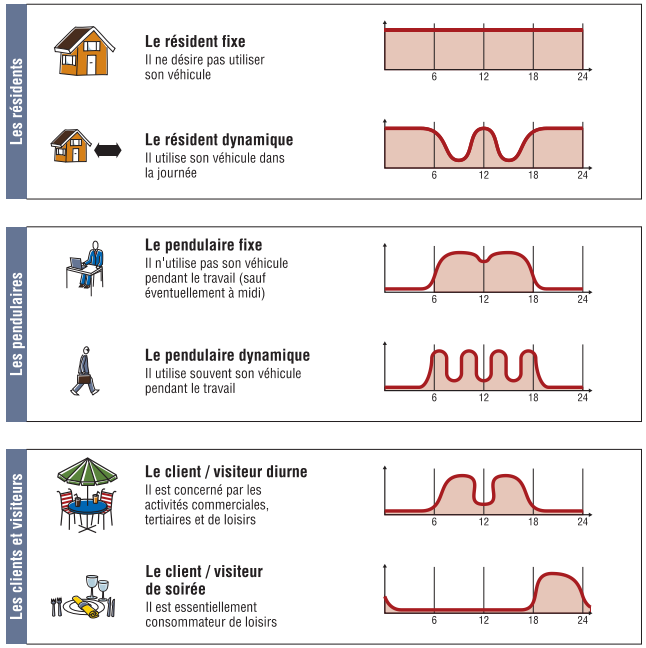


Figure 6 – Les divers types d'usagers et leur comportement en matière de stationnement

Enquêtes d'occupation

Pour mettre en évidence l'utilisation de l'offre en stationnement, des enquêtes d'occupation ont été réalisées sur l'ensemble des places de stationnement sur voirie, soit environ 3'500 places de stationnement[5]. Ces enquêtes répondent à la question « Combien ? » mais ne permettent cependant pas de savoir quel type d'usager (pendulaire, résident, visiteur) consomme l'offre existante.

Fig. 7 **Occupation de l'offre de stationnement en journée de semaine**

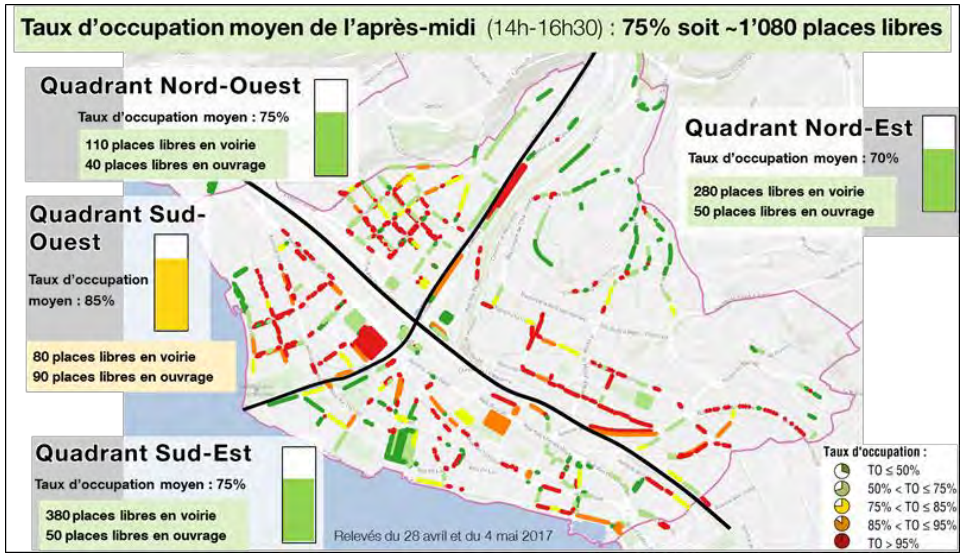


Figure 7 – Occupation du stationnement à usage public – Après-midi de semaine

Avec un **taux d'occupation moyen de 75%**, le nombre de places de stationnement disponibles en journée est largement supérieur à la demande. Certaines rues ou parkings sont cependant saturés.

[5] Les données des parkings en ouvrage sont intégrées aux taux d'occupation présentés.

Fig. 8 **Occupation de l'offre de stationnement de nuit**

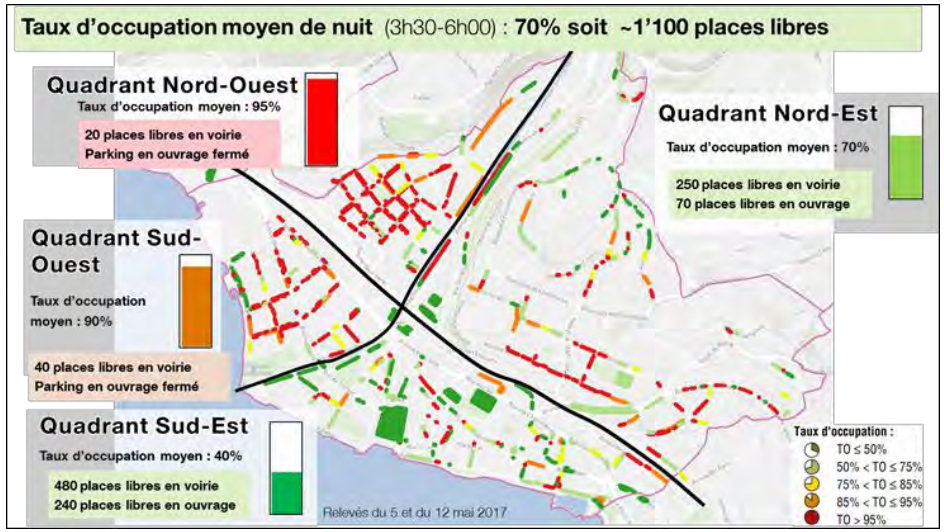


Figure 8 – Occupation du stationnement à usage public – Nuit

Le **taux d'occupation nocturne des places de stationnement est de 70%** à l'échelle de la ville.

Cependant, **l'offre des quadrants Plan-Dessus et Plan-Dessous est proche de la saturation et le nombre de places disponibles y est très limité.**

En l'absence de zones de stationnement macarons dans le secteur Vieille-ville, les zones macarons situées au sud du quadrant Charmontey sont également très fortement sollicitées de nuit.

Fig. 9 **Quadrant Vieille-ville – Occupation de l'offre de stationnement en soirée de semaine** (sans manifestations)



Figure 9 – Occupation du stationnement à usage public Vieille-ville – Soirée

En soirée de semaine, le taux d'occupation des places de stationnement du quadrant Vieille-ville est d'environ 70%. L'offre de stationnement dans ce secteur de Vevey est donc suffisante. La disponibilité des places sur voirie étant cependant faible, il pourrait probablement être judicieux de mieux communiquer sur les alternatives existantes (Panorama, Simplon-Centre et Centre Manor dès fin 2018 / début 2019).

A noter qu'en soirée de fin de semaine, notamment le vendredi et le samedi, la place du Marché est notablement plus utilisée. Des réserves de capacité sont cependant disponibles, notamment au parking du Panorama. L'ouverture prochaine du parking du Centre Manor en soirée va notablement améliorer l'offre disponible.

Fig. 10 **Quadrant Vieille-ville – Occupation de l'offre de stationnement le samedi matin**



Figure 10 – Occupation du stationnement à usage public – Samedi matin

Le samedi matin, l'offre de stationnement en surface dans le centre de Vevey est proche de la saturation (ouest du quadrant Vieille-ville). Malgré les 200 places de stationnement supprimées à la place du Marché, **le parking du Panorama conserve cependant plus de 100 places libres**.

Places pour autocars et poids-lourds

Pour les autocars, l'occupation mesurée de jour et de nuit est similaire et atteint environ 30%.

En journée, les places dédiées aux **poids-lourds** sont fortement sollicitées, avec un taux d'occupation atteignant 100% : de nuit, les zones poids-lourds offrent des réserves de capacité (taux d'occupation de 50% sur les deux zones poids-lourds).

Enquête de rotation

Fig. 11 Pour identifier les usagers des différentes zones de stationnement (notamment les résidents, les clients/visiteurs et les pendulaires), des enquêtes de rotation ont été réalisées pendant 14 heures sur six zones représentatives de la commune, ces enquêtes permettent donc de répondre à la question « Qui ? » consomme l'offre à disposition.

Compte tenu des caractéristiques des zones retenues, notamment les principes de gestions de celles-ci, les catégories suivantes d'usagers ont notamment été utilisées dans le cadre de cette enquête :

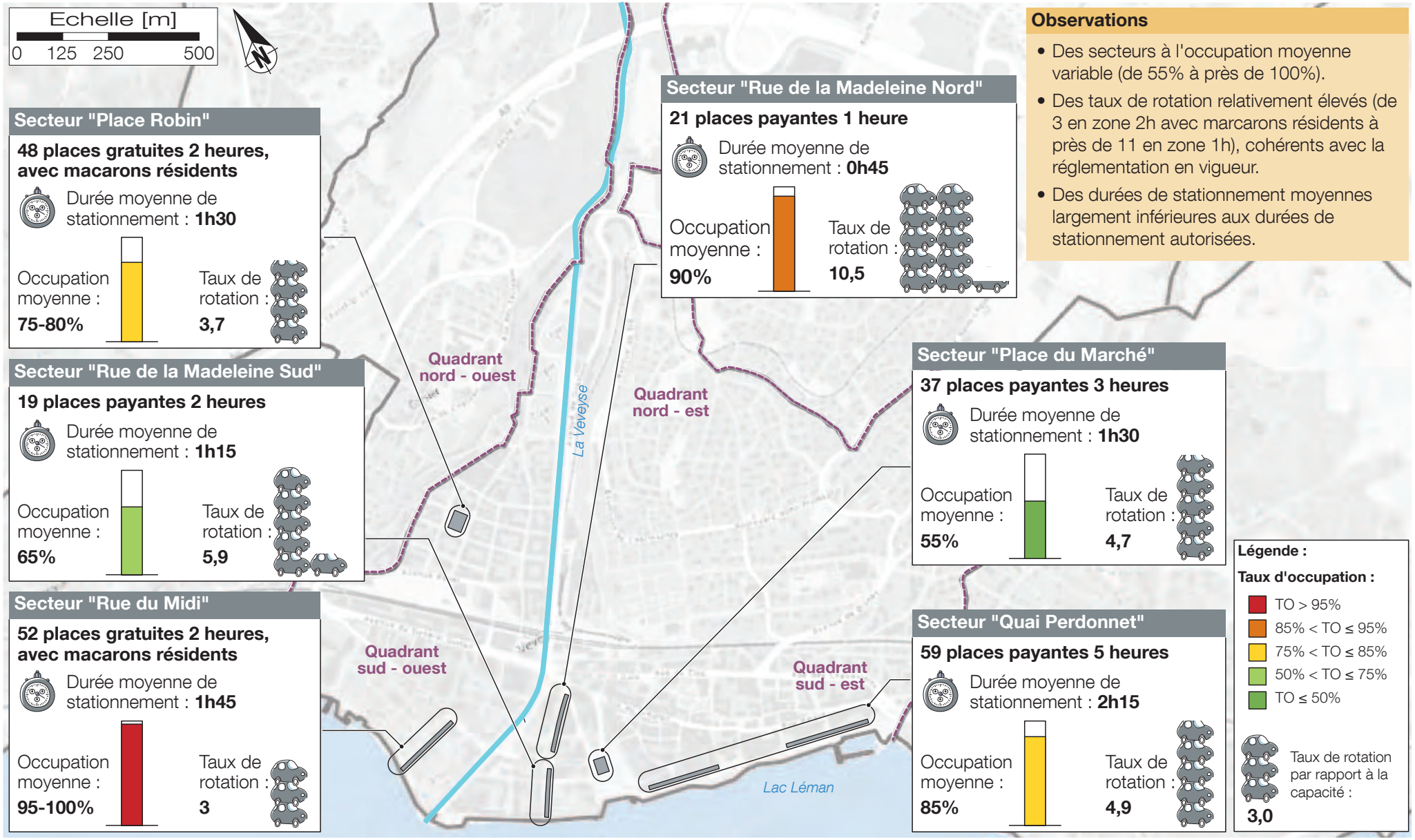
- usager de courte durée : moins de 60 minutes;
- usager de moyenne durée 1 : entre 60 minutes et 2 heures;
- usager de moyenne durée 2 : entre 2 et 3 heures;
- usager de longue durée : entre 3 et 5 heures;
- usager de très longue durée : plus de 5 heures.

Ces enquêtes ont permis de mettre en évidence des taux de rotation relativement élevés, cohérents avec la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les durées de stationnement moyennes sont largement inférieures aux durées autorisées.

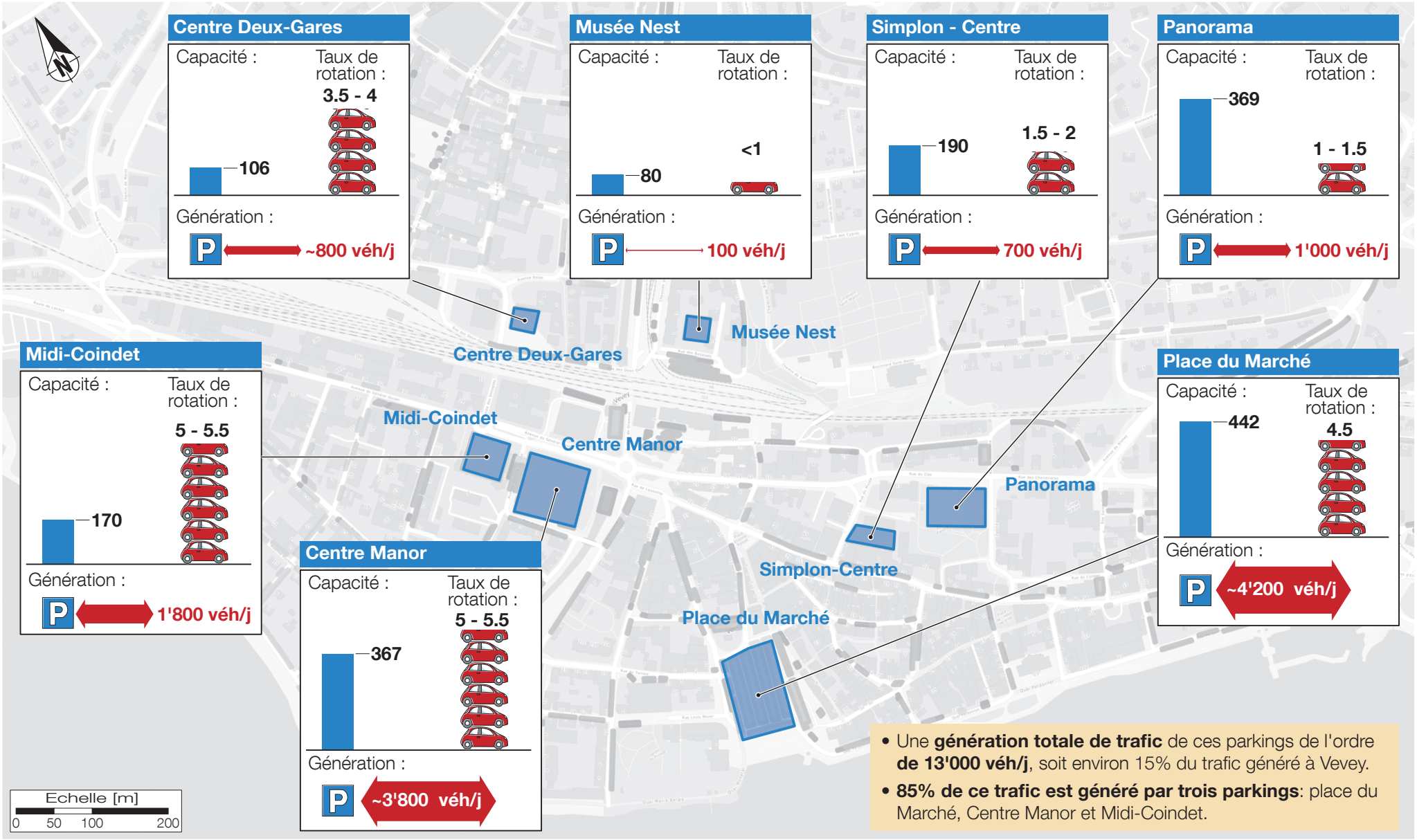
2.1.4 Génération de trafic des principaux parkings du centre de Vevey

Fig. 12 Sur la base des données disponibles, la génération de trafic des parkings en ouvrage du centre-ville et de la place du Marché a pu être évaluée. Ces quelque 1'700 places génèrent ainsi un trafic de l'ordre de 13'000 véh/j, soit environ 15% du trafic généré quotidiennement à Vevey.

Enquêtes de rotation – Synthèse



Parkings en ouvrage et place du Marché - Génération de trafic et taux de rotation



- Une **génération totale de trafic** de ces parkings de l'ordre **de 13'000 véh/j**, soit environ 15% du trafic généré à Vevey.
- **85% de ce trafic est généré par trois parkings**: place du Marché, Centre Manor et Midi-Coindet.

2.1.5 Synthèse et enjeux

L'analyse de l'offre et de la demande actuelles de stationnement à Vevey montre que :

- **Vevey a déjà mis en place une politique de stationnement volontariste** visant notamment à satisfaire les besoins des visiteurs de courte durée et des résidents et à maîtriser le stationnement des pendulaires;
- **l'offre répond dans l'ensemble à la demande;**
- **des places de stationnement sont toujours disponibles**, et en quantité non négligeable, **à l'échelle du territoire communal** (plus de 1'000 places disponibles de jour comme de nuit) **mais aussi au centre-ville** (minimum 200 places libres).

Cependant, un certain nombre de problématiques sont mises en évidence :

- **en soirée de semaine** (19h-21h) **et le samedi matin, les places de stationnement sur voirie sont fortement utilisées dans le secteur centre** (cumul des besoins des visiteurs et des résidents), mais d'importantes **réserves de capacité sont disponibles, notamment en ouvrage** (Parking du Panorama);
- **de nuit** (3h-6h)**, l'offre de stationnement est saturée dans les secteurs les plus denses de la commune** (besoins des résidents dans les secteurs de Plan-Dessus, Plan-Dessous et Sud de Charmontey);
- **la demande pour du stationnement pendulaire est très forte** (et pas "satisfaite" par l'offre actuelle).

Par type d'usagers, les éléments de synthèse suivants sont à retenir :

- pour les **résidents :**
  - une très forte sollicitation des places macarons à usage public dans les quartiers denses de la commune.
- pour les **pendulaires** (entrants) :
  - une triple offre de longue durée dont la cohérence et la lisibilité sont à clarifier;
  - une très forte sollicitation des places situées à proximité du centre (abonnement au Panorama et avenue de Blonay notamment).
- pour les **clients et visiteurs :**
  - une offre favorisant dans l'ensemble le stationnement de courte et moyenne durées des visiteurs;
  - un stationnement sur voirie localement proche de la saturation, mais des places à disposition à proximité.

Finalement, les taux d'occupation moyens mis en évidence offrent des perspectives de réaménagement de l'espace public, que cela soit en faveur des autres modes de déplacement, ou pour répondre à d'autres objectifs et projets communaux.

2.2 Développements urbains (horizon 2030)

A l'horizon 2030, la population de **la ville de Vevey pourrait gagner jusqu'à 5'000 habitants et l'agglomération Rivelac pas loin de 20'000 habitants** supplémentaires[6].

Si l'accueil de 5'000 nouveaux habitants va induire des besoins supplémentaires conséquents en matière de places de stationnement (+1'500 à 2'000 places), **ces besoins sont à satisfaire par la mise en place d'une offre de stationnement privée sur les parcelles concernées.** Il en va de même pour les emplois supplémentaires (estimés à environ 500) que la ville accueillera à l'horizon 2030.

Les développements attendus auront cependant quand même un effet sur l'offre publique de stationnement. Tout d'abord une certaine densification du tissu bâti existant est envisagée. Celle-ci ne pourra pas systématiquement s'accompagner de la réalisation de nouvelles places de stationnement. Par ailleurs, les nouveaux habitants et emplois vont inévitablement générer une certaine demande sur des places de stationnement à usage public, notamment dans le centre de la commune.

A contrario, l'évolution des habitudes de mobilité tend à limiter l'usage de la voiture individuelle, ce qui pourrait réduire la demande de stationnement.

2.3 Enjeux à l'horizon 2030

Compte tenu des développements attendus à l'horizon 2030, les enjeux mis en évidence pour la situation actuelle vont se renforcer. Les secteurs ponctuellement fortement sollicités (par exemple quadrants Plan-Dessus, Plan-Dessous et secteur sud de Charmontey de nuit, zones de stationnement de longue durée et sur voirie le jour, etc.) le seront davantage si aucune mesure de maîtrise de la demande ou de développement de l'offre n'est mise en place.

Pour la ville de Vevey, **les enjeux par type d'usagers à l'horizon 2030** sont ainsi notamment les suivants :

- pour les **résidents** :
  - répondre à leurs besoins légitimes de stationnement (en hausse par rapport à la situation actuelle compte tenu de l'augmentation de la population attendue);
  - tout en limitant les effets de la satisfaction de ces besoins sur l'espace public et sur les besoins autres usagers.
- pour les **pendulaires** (entrants) :
  - répondre de manière volontariste à cette demande en stationnement en distinguant notamment selon le type de pendulaires (fixe, n'utilisant pas son véhicule pendant la journée, et dynamique, devant recourir à son véhicule pendant la journée) et le lieu de domicile des usagers (qualité de desserte par les transports publics);
  - proposer une offre attractive ainsi que cohérente vis-à-vis des objectifs de diminution du recours à l'automobile;
  - proposer des solutions coordonnées avec la politique cantonale et régionale en matière de P+R.
- pour les **clients et visiteurs** :
  - garantir la disponibilité de places de courte et moyenne durée à proximité du centre de Vevey;
  - mettre en place une offre homogène et lisible en termes de durée de stationnement et de tarification.

[6] Source : Etat de Vaud et Ville de Vevey.

3. Phase 2 – Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030

3.1 Objectifs de la politique de stationnement

Les objectifs de la politique de stationnement veveysanne sont définis dans le PMU[7], ainsi que par les lignes directrices pour une politique du stationnement de 2015[8].

Pour rappel, les objectifs généraux de mobilité du PMU sont les suivants :

- maintenir une **bonne accessibilité globale et locale** tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé;
- favoriser le système de transports combinant transports publics et mobilité douce et **maîtriser le transport individuel motorisé;**
- viser un **report modal** du transport individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce.

Les lignes directrices de la politique de stationnement de Vevey complètent ces objectifs en édictant les principes suivants :

Pour le stationnement des pendulaires

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

Pour le stationnement des visiteurs/clients

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

Pour le stationnement des habitants

- Répondre au besoin de stationnement des habitants avec encouragement au changement modal.

En cohérence avec l'objectif de **valorisation de la vie urbaine** inscrit dans le PMU comme dans les lignes directrices, les projets et potentiels de requalification des espaces publics à l'horizon 2030 ont été intégrés. **La suppression de près de 600 places de stationnement** a été prise pour hypothèse, à savoir :

- -243 places à la place du Marché;
- -~95 au quai Perdonnet;
- -~40 places à la place Robin;
- -~30 places au niveau du parking de la poste;
- -~10 places à la rue du Nord;
- -~160 places dans le cadre de réaménagements annexes dans les secteurs Plan-Dessus, Plan-Dessous et Vieille-ville.

[7] Voir en particulier le Volet Stratégique aux pages 37 et suivantes, dont notamment le chapitre F. Stratégie pour le stationnement du TIM.

[8] Ville de Vevey – Janvier 2015.

3.2 Scénarios de politique de stationnement à l'horizon 2030

3.2.1 Equilibre entre offre et demande

L'équilibre entre offre et demande de stationnement est un état théorique qui peut être défini de manière active / volontariste, et qui dépend d'un certain nombre de paramètres touchant d'un côté, à la demande de stationnement et, de l'autre, à la disponibilité des places (offre). A l'horizon 2030, les éléments suivants vont notamment influencer cet équilibre :

- **influence sur la demande** (fréquentation des places de stationnement) :
  - densification du bâti (sans réalisation de nouvelles places de stationnement);
  - développement de Vevey (et de son bassin versant);
  - renforcement du contrôle et maîtrise du stationnement illicite;
  - l'évolution des habitudes de mobilités (liées aux changements de société, mais aussi aux mesures prises en faveur des autres modes de déplacement, à la politique de stationnement, etc.);
  - le report d'une part de la demande de stationnement sur l'espace privé;
  - le taux d'occupation cible en période de pointe.
- **influence sur l'offre** :
  - réaménagement de l'espace public (espaces verts, places, trottoirs, etc.) impliquant la suppression de places de stationnement;
  - mise en place d'aménagements en faveur des transports publics ou de la mobilité douce (voie bus, contre-sens cyclable, etc.) impliquant la suppression de places de stationnement;
  - réalisation de nouvelles places de stationnement privées.

L'équilibre entre offre et demande de stationnement n'est pas uniquement un élément technique objectif. Il est même peut-être avant tout le résultat de choix politiques (conscients ou non).

Dans le cadre de la présente étude, les objectifs et paramètres suivants ont notamment été fixés par la Ville de Vevey :

- diminution de moitié du nombre d'usagers illicites;
- diminution du taux de motorisation des résidents de 5%;
- modification des habitudes de mobilité et report du stationnement sur l'espace privé (baisse de 10% des besoins des résidents);
- taux d'occupation cible moyen de 90% pour limiter le trafic de recherche de places.

A noter qu'une politique de stationnement ne doit pas seulement définir l'intérêt éventuel de réaliser de nouvelles places de stationnement. Elle doit surtout spécifier la manière dont les besoins exprimés des différents types d'usagers (visiteurs de courte durée, pendulaires, résidents, etc.) doivent être satisfaits par l'offre de stationnement.

Sur la base du diagnostic présenté, des potentiels de développement urbain, des projets de réaménagement des espaces publics et des objectifs de mobilité de la Ville de Vevey, pour répondre aux objectifs de Vevey (développement socio-économique, requalifications de l'espace public, etc.) et compte tenu des hypothèses retenues, **la réalisation d'environ 900 nouvelles places de stationnement serait nécessaire à l'horizon 2030**, dont :

- 300 à 400 places P+R;
- ~400 places pour les résidents;
- ~100 places pour les besoins des visiteurs (notamment le samedi).

Localisation des parkings envisagés / envisageables

Fig. 13

Pour répondre à ces besoins mis en évidence, différents parkings sont envisageables à Vevey ou dans sa périphérie immédiate. Il s'agit notamment des parkings suivants :

- P+R à Hauteville;
- P+R à La Veyre Derrey;
- P+R à Gilamont Nord (Motion Imhof);
- Parking Entre-Deux-Villes;
- Parking Petit-Clos (avenue de Blonay);
- Parking Gare Nord;
- Parking Entrée de ville Ouest (Corseaux Parc ou alternatives);
- Parking Plan-Dessus;
- Parking Marchandises;
- Parking Place du Marché (souterrain).

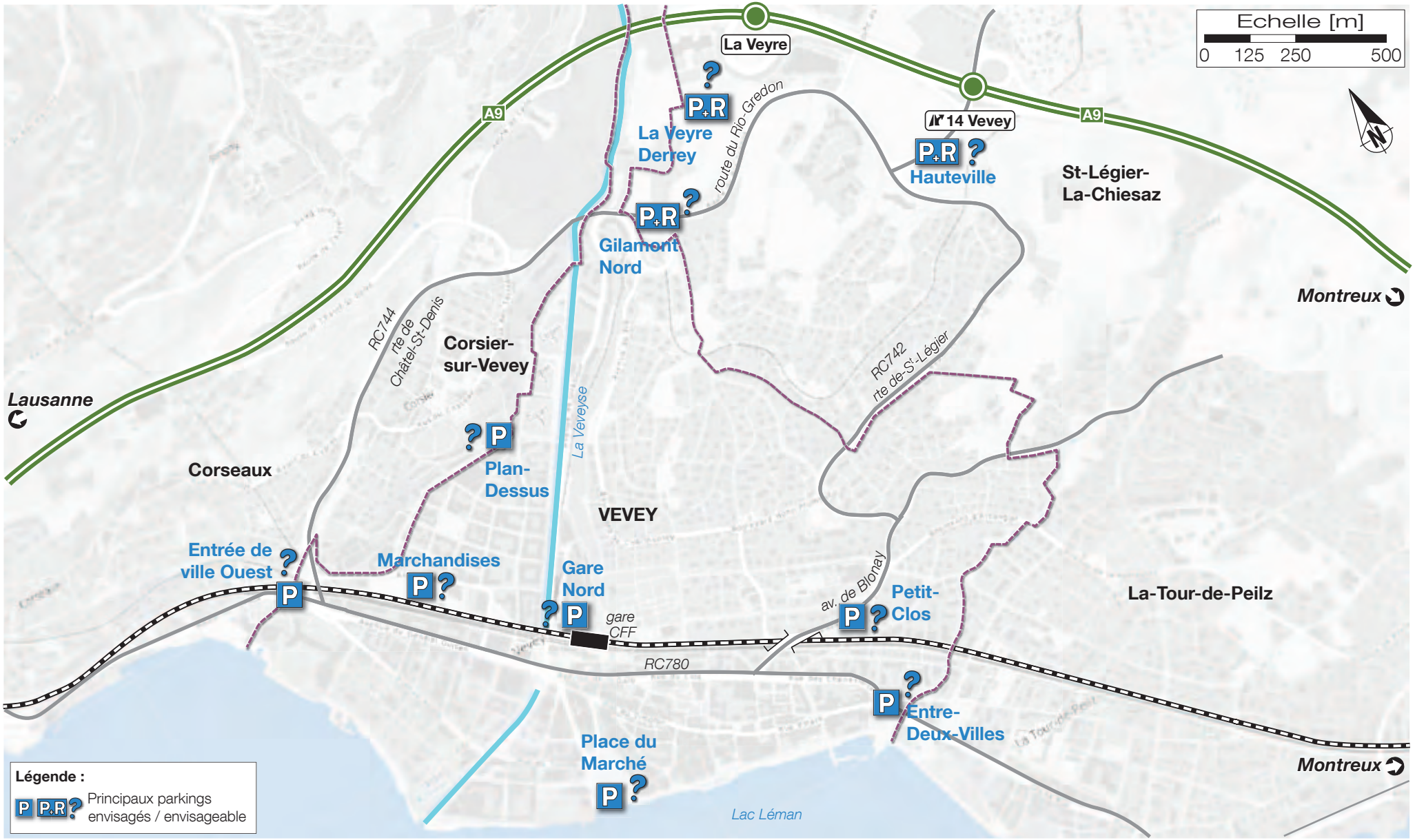
De par leur localisation et leur accessibilité, ces différents parkings sont plus ou moins attractifs pour les différents types d'usagers et ont un impact différencié sur le réseau routier.

Pour évaluer la pertinence des différents parkings compte tenu des besoins identifiés, les principes généraux suivants ont été retenus à l'échelle de la commune[9] :

- stationnement des résidents à favoriser sur le domaine privé, puis de manière complémentaire :
  - sur voirie (macaron);
  - en ouvrage (en premier lieu à proximité du lieu de résidence);
- stationnement des pendulaires à privilégier dans des P+R pour les pendulaires fixes et en ouvrage (première couronne) pour les pendulaires dynamiques;
- stationnement des clients et visiteurs à favoriser sur voirie et dans les parkings de centres commerciaux pour la courte durée et en ouvrage pour la moyenne durée.

[9] Les questions de faisabilité technique (y compris foncière) et financières n'ont pas été explicitement intégrées ici. Les recommandations sont donc à considérer comme une première orientation en vue d'un choix définitif intégrant d'autres paramètres.

Localisation des parkings envisagés/envisageables



3.2.2 Nouvelles infrastructures de stationnement à envisager

Fig. 14

Considérant les parkings envisageables précédemment identifiés et sur la base des besoins et objectifs mis en évidence, **la réalisation des parkings suivants est particulièrement intéressante :**

- **Parking Gare Nord;**
- **Parking Entre-Deux-Villes ou Petit-Clos;**
- **P+R à Hauteville.**

A noter que les besoins identifiés concernent en premier lieu le stationnement des résidents, des pendulaires et certains usagers de moyenne à longue durées (et non les visiteurs de courte durée). La pertinence d'accueillir des pendulaires en plein cœur de ville étant limitée (génération de trafic en période de pointe, utilisation de l'espace public, etc.) et les Parkings Gare Nord, Entre-Deux-Villes et Petit-Clos offrant une plus grande polyvalence d'usages et un impact plus limité sur le centre-ville, ils sont préférés à un éventuel parking souterrain à la place du Marché.

Compte tenu de l'important potentiel identifié et de la volonté de reporter les usagers pendulaires, le P+R de Hauteville est une priorité pour Vevey.

Les parkings en ouvrage Gare Nord, Entre-Deux-Villes et Petit-Clos sont bien placés pour répondre aux besoins des usagers de moyenne durée, ainsi qu'à ceux des résidents. Par ailleurs, leur localisation est attractive pour le bourg historique. Ces parkings doivent permettre de libérer en grande partie le parking du Panorama (largement utilisé aujourd'hui par des usagers de longue durée dont le stationnement en plein centre de Vevey ne se justifie pas). Une offre d'environ 400 places est recommandée (hors demandes "privées" qui pourraient être intégrées à ces parkings en ouvrage), idéalement scindée en deux parkings.

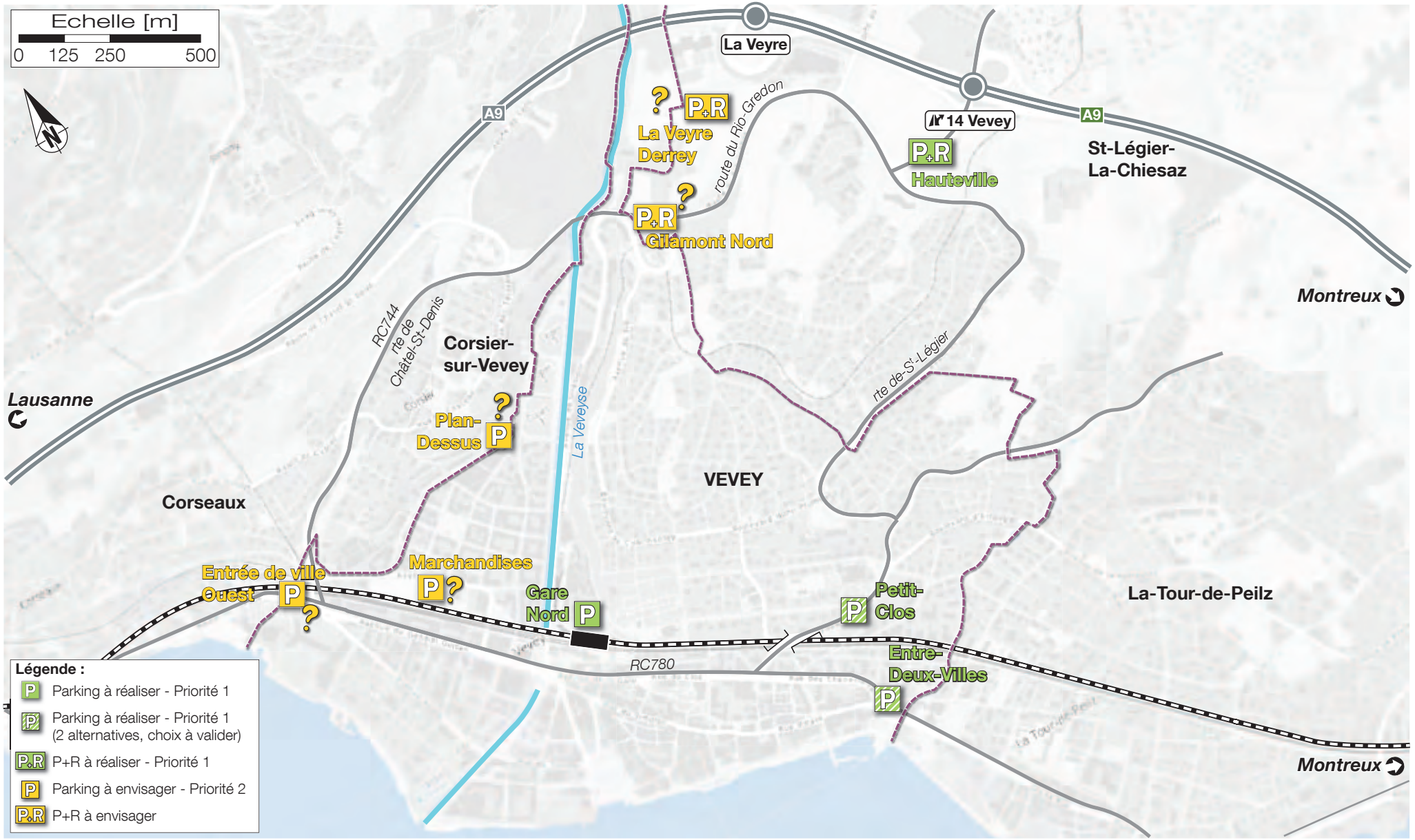
Compte tenu de sa localisation à proximité du centre-ville et à l'intersection des différents quadrants veveysans, le parking Gare Nord est particulièrement intéressant. Situé dans l'est de la commune, à proximité de La Tour-de-Peilz, les parkings Entre-Deux-Villes et Petit-Clos peuvent potentiellement répondre à des besoins similaires. Une étude complémentaire plus détaillée devra mettre en évidence les avantages et inconvénients de ces deux alternatives, ainsi que leurs conditions de faisabilité respectives.

Finalement, et pour répondre aux besoins des résidents des secteurs Plan-Dessus et Plan-Dessous, voire des besoins occasionnels des usagers de moyenne et longue durées [10], 100 à 200 places de stationnement sont également nécessaires dans les secteurs ouest de Vevey. Ces places pourraient être réalisées de manière décentralisée dans le cadre de partenariats en lien avec la réalisation de nouveaux bâtiments. Leur concrétisation sera donc dictée par les opportunités à venir.

Si la faisabilité des parkings Entre-Deux-Villes et Nord Gare est établie, cela n'est pas le cas du parking Petit-Clos.

[10] A ne pas confondre avec les besoins des pendulaires. Ceux-ci sont à satisfaire en premier lieu dans des P+R.

Horizon 2030 – Nouvelles infrastructures de stationnement recommandées



3.3 Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030

Fig. 15

Les principaux éléments du schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030 sont ainsi les suivants :

Stationnement sur voirie

- Stationnement de courte durée sur voirie dans les secteurs les plus centraux de Vevey (≤1 heure);
- stationnement de courte à moyenne durée sur voirie dans les quadrants Plan-Dessus, Plan-Dessous et Vieille-ville (≤2 heures);
- stationnement de moyenne durée dans le quadrant Charmontey (≤3 heures).

Il est ainsi proposé une homogénéisation des durées de stationnement sur voirie et le report de l'ensemble du stationnement sur voirie.

Macarons résidents

- Extension des zones macarons existantes.

Parkings en ouvrage

Affectation des usagers dans les parkings en ouvrage existants ou à réaliser, selon leurs besoins et les objectifs de la Ville de Vevey.

- Parking de périphérie P+R pour les pendulaires (abonnements);
- parking en ouvrage pour les résidents (abonnements) et les usagers de courte, moyenne voire longue durée (sans abonnement, tarification progressive pour limiter le stationnement des pendulaires).

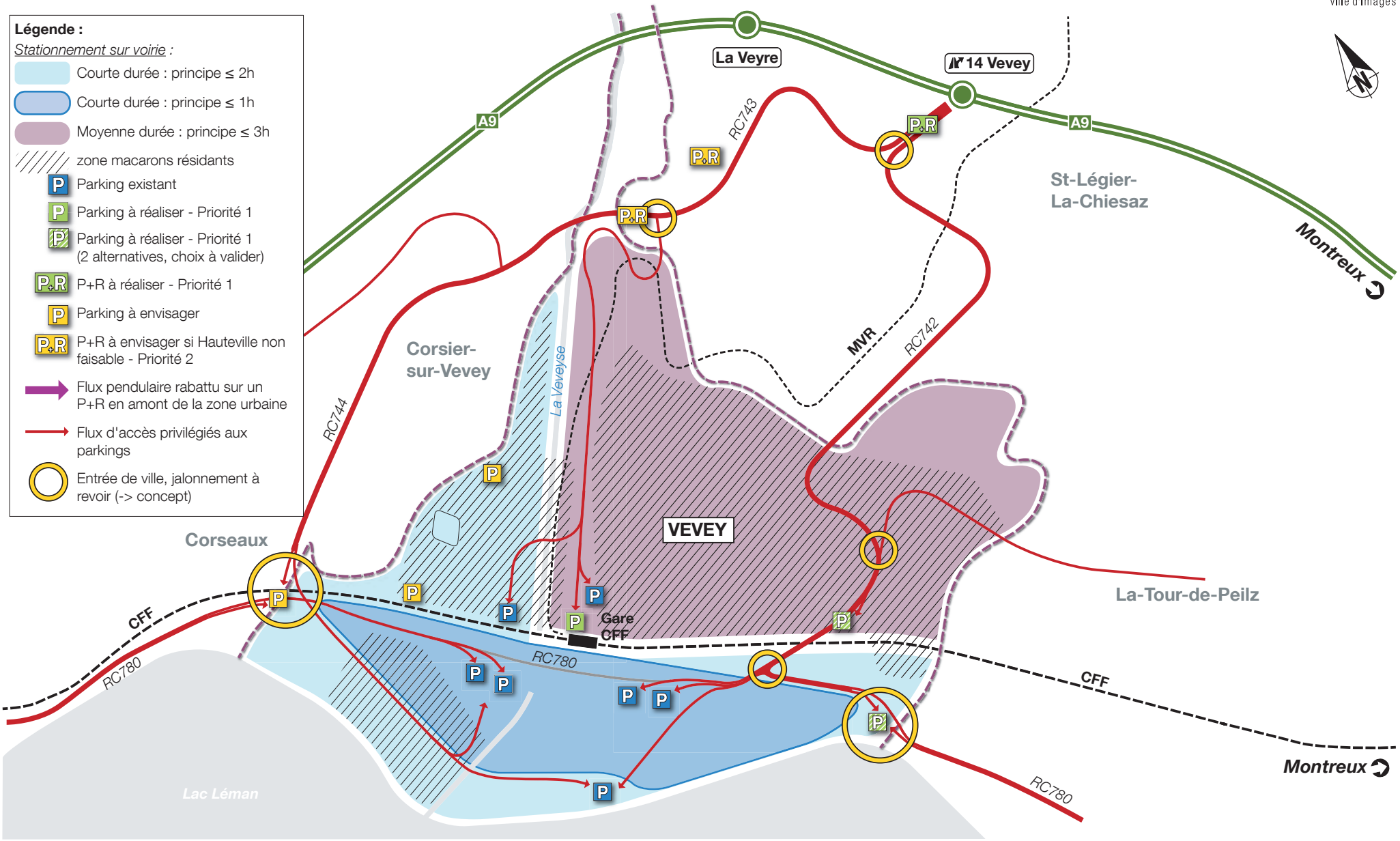
Eléments complémentaires

- Stratégie d'accessibilité aux parkings publics (signalétique);
- personnes à mobilité réduite.

Compte tenu de l'offre de stationnement réservée existante et du cadre légal, il est recommandé :

  - de satisfaire dans la mesure du possible les demandes ponctuelles émanant des personnes à mobilité réduite;
  - de s'assurer que les aménagements urbains à proximité des places réservées soient bien adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- Poids-lourds et autocars :
  - pour les poids-lourds, l'offre existante paraît suffisante. Toutefois, leur présence à proximité du centre-ville dans des secteurs où le stationnement est fortement sollicité mérite d'être discutée. Compte tenu du peu de données à leur sujet, la réalisation d'une étude spécifique est recommandée;
  - pour les autocars, des secteurs de dépose (15 minutes) sont à prévoir à proximité des sites touristiques. Des places de moyenne à longue durée en périphérie doivent compléter cette offre.

Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030



4. Phase 3 – Feuille de route, calendrier général et mesures de mise en œuvre

Fig. 16

Les principales mesures proposées sont caractérisées par une **forte interdépendance** (effet "domino").

En particulier, le report des usagers de moyenne et longue durée de la place du Marché, du parking du Panorama et des avenues Blonay et Gilamont nécessitent des alternatives pour ces usagers. A court terme, seuls quelques reports limités sont envisageables.

Les mesures de la stratégie sont classées selon trois horizons, à savoir le très court terme (2018-2020), le court terme (2021-2025) et le moyen terme (2025-2030).

Le très court terme : 2018-2020 (3 ans)

Mesure 1 – Nouveaux parkings en ouvrage

Assurer la réalisation des parkings en ouvrage envisagés.

Il est impératif d'engager/finaliser aussi rapidement que possible les réflexions en lien avec la réalisation du P+R de Hauteville, ainsi qu'avec celle des parkings Gare Nord, Entre-Deux-Villes et Petit-Clos.

Si la priorité technique est à donner au P+R de Hauteville[11], il est probable que d'autres parkings (notamment Gare Nord et Entre-Deux-Villes) puissent être réalisés à plus court terme compte tenu de leur localisation (commune de Vevey et terrains affectés) et de l'état d'avancement des réflexions à leur sujet.

Idéalement, un ou plusieurs de ces parkings devraient être en chantier à l'horizon 2020.

A très court terme, la marge de manœuvre existante pour permettre un report de certains usagers de moyenne et longue durée est à chercher du côté du parking du Panorama (mesure 2) et des avenues de Blonay et de Gilamont (mesure 3).

Mesure 2 – Parking du Panorama

Mettre à jour les données relatives aux abonnés et appliquer les critères actuels à l'ensemble des abonnés.

La mise en conformité de l'ensemble des bénéficiaires d'abonnement au parking du Panorama est ainsi l'une des mesures prioritaires de la feuille de route.

La mise à jour des données abonnés du parking du Panorama doit permettre :

- d'identifier clairement les bénéficiaires actuels des différents types d'abonnement proposés (résident, pendulaire entrant, commerçant/entreprises);
- de vérifier la cohérence entre les bénéficiaires "réels" (les abonnés actuels) et les usagers "cibles" (selon les conditions d'obtention d'un abonnement au parking du Panorama).

L'attribution des autorisations de stationnement au parking du Panorama pourra être remise à jour sur cette base. Par ailleurs, pour garantir une utilisation juste et optimale du parking dans le temps, un renouvellement ponctuel des abonnements, par exemple tous les deux ans, est recommandé, permettant de vérifier que les conditions d'octroi d'un abonnement sont toujours satisfaites par le demandeur.

En complément, il est recommandé d'introduire pour les résidents un critère identique à celui lié à l'obtention d'un macaron résident.

Pour les pendulaires comme pour les résidents, des critères complémentaires pourraient être utilisés pour l'attribution d'abonnement (enfants à charge, travail impliquant des déplacements professionnels, etc.). L'application de tels critères s'avèrent cependant fréquemment compliquée et chronophage.

[11] Le P+R de Hauteville est à développer en coordination avec les communes de l'agglomération.

Mesure 3 – Stationnement des avenues de Blonay et de Gilamont

Modifier la gestion des places de stationnement des avenues de Blonay et de Gilamont.

L'offre de stationnement actuelle (11 heures) est à remplacer par du stationnement limité à 3 heures, mais ouvert aux macarons résidents et pendulaires.

Mesure 4 –Macarons

Modifier les zones macarons existantes.

Pour mieux répondre aux besoins des résidents et des pendulaires entrants, il est proposé de modifier les zones macarons existantes.

Mesure 5 – Stationnement sur voirie

Homogénéiser l'offre en stationnement sur voirie.

Pour assurer la cohérence de l'offre de stationnement sur voirie, limiter les effets de bord et en faciliter la lisibilité et l'usage, il est recommandé de procéder à une homogénéisation des durées de stationnement autorisées.

Court et moyen termes 2021-2030

Les mesures du court terme (2021-2015) et du moyen terme (2025-2030) sont fortement tributaires du développement de la ville, des projets de requalification et surtout de la réalisation des parkings en ouvrage envisagés, il n'est pas judicieux de définir précisément l'ordre de réalisation de ces infrastructures, ainsi que leur date de réalisation.

Le court terme : 2021-2025 (5 ans)

Mesure 1 bis – Nouveaux parkings en ouvrage

A cet horizon, le P+R devrait avoir été réalisé, permettant de libérer le centre-ville des pendulaires fixes, dont notamment ceux du parking du Panorama.

Mesure 5 bis – Homogénéisation de l'offre sur voirie

L'ouverture de ces nouveaux parkings en ouvrage permettra de finaliser l'homogénéisation de l'offre en places de stationnement sur voirie.

Le moyen terme : 2026-2030 (5 ans)

Mesure 1 tiers – Nouveaux parkings en ouvrage

A plus long terme, et sous réserve que les développements de Vevey atteignent le plafond de l'évolution démographique définie par l'autorité cantonale et que les projets de requalifications envisagés sont toujours d'actualité, la réalisation de près de 1'000 places de stationnement envisagées devront avoir été réalisées.

En continu

Mesure 6 – Stationnement privé

Les éléments ci-dessous sont à intégrer à la révision du plan directeur communal.

Mesure 6.1 – Dimensionnement du stationnement privé

Concernant le dimensionnement de l'offre privée de stationnement, une application volontariste de la norme VSS est à privilégier compte tenu du réseau de transports publics existant, de la taille réduite de la commune, du faible taux de motorisation relevé aujourd'hui et des objectifs multimodaux, de développement durable, de maitrise des nuisances et de sensibilité urbanistique de la commune.

En particulier, la réduction du besoin en places de stationnement pour les résidents, non réduit dans la norme VSS, est à considérer et pourrait être développée et précisée dans le cadre de la révision du Plan directeur communal. Pour limiter les risques de suroffre, le dimensionnement devrait avoir une vision prospective.

Mesure 6.2 – Taxe d'exonération

Compte tenu du coût de réalisation des places de stationnement en ouvrage, il est recommandé de revoir le montant de l'exonération prévue par le règlement sur les constructions (5'000.- par place actuellement)[11].

Mesure 6.3 – Utilisation adéquate de l'offre de stationnement privée

La commune devrait profiter de toutes les opportunités se présentant à elle pour vérifier que les places de stationnement privées existantes sont utilisées à bon escient. En particulier, il pourrait être inscrit dans le permis de construire que les places de stationnement privées ne peuvent être utilisées que par les usagers du bâtiment dont il est question.

[11] Si les montants des taxes d'exonération sont généralement très faibles, des montants plus élevés existent aussi, comme à Cossonay (15'000.- à 20'000.-) ou à Renens (12'000.-). Ces montants plus élevés se retrouvent dans des règlements récents (2016 pour Cossonay et 2015 pour Renens).

Mesure 7 – Nouvelles places de stationnement en ouvrage dans les secteurs Plan-Dessus et Plan-Dessous

Compte tenu des besoins en stationnement mis en évidence, notamment pour les résidents des quartiers de Plan-Dessous et de Plan-Dessus (entre les voies CFF et la rue de Fribourg), il pourrait être judicieux que la commune profite de la réalisation de plans de quartier ou de nouveaux bâtiments pour réaliser un certain nombre de places de stationnement supplémentaires (100 à 200 places). La Ville de Vevey pourrait ensuite louer ces places pour répondre aux besoins de stationnement non satisfaits. La réalisation de ces places sera donc dictée par les opportunités à venir.

Mesure 8 – Plans de mobilité

La réalisation de plans de mobilité est à encourager et à faciliter pour les grandes entreprises et principales administrations basées à Vevey.

Mesure 9 – Stationnement des personnes à mobilité réduite

Il est recommandé que la Ville de Vevey traite les demandes des personnes concernées lorsqu'une requête est formulée.

Mesure 10 – Stationnement des poids-lourds et autocars

Le fonctionnement actuel des places réservées au poids-lourds doit être étudié afin de mieux cerner les besoins et les caractéristiques de ces usagers. Un concept logistique intégrant la gestion d'un secteur de transbordements entre poids-lourds et camionnettes de livraisons pourrait également avoir un effet positif sur le stationnement des poids-lourds en ville de Vevey, tout en garantissant le bon approvisionnement des commerces. Une telle étude doit intégrer les communes limitrophes.

Pour les autocars, la pertinence de places de stationnement pour une durée de cinq heures en plein centre de Vevey (rue du Torrent) doit être posée. Tout comme pour les poids-lourds, le fonctionnement des places réservées aux cars, ainsi que les besoins de ceux-ci, ne sont pas connus avec précision et sont à étudier.

Calendrier général de mise en œuvre

2018	2021	2025
Très court terme (2018-2020)	**Court terme (2021-2024)**	**Moyen terme (2025-2030)**

Situation

Dans l'ensemble, équilibre entre offre et demande de stationnement (situation actuelle)

- Développement de la commune : hausse de la demande de stationnement
- Mesure de valorisation de l'espace public : baisse de l'offre de stationnement en surface

➡ **Mise en place de parkings pour équilibrer offre et demande** P+R / P

Mesures

- **Mesure 1 - Nouveaux parkings**
  Etude de faisabilité pour la réalisation des parkings envisagés à faire / finaliser
- **Mesure 2 - Parking du Panorama**
  Application des critères actuels à l'ensemble des abonnés du parking
- **Mesure 3 - Av. de Blonay et de Gilamont**
  Modification de la durée de stationnement autorisée : max. 3 heures et macarons (résidents et pendulaires)
- **Mesure 4 - Modification des zones macarons existantes**
- **Mesure 5 - Homogénéisation des durées de stationnement sur voirie**

Trois groupes de mesures largement interdépendantes :

- **Mesure 1 bis/tiers - Nouveaux parkings**
  Mise en place d'une nouvelle offre de stationnement via la réalisation de parkings en ouvrage (+900 places)
- La réalisation de ces parkings permettra de :
  - réaménager la place du Marché et de valoriser l'espace public urbain veveysan (-650 places de stationnement)
  - reporter les usagers de longue durée du centre-ville (P+R / parkings en ouvrage)
- **Mesure 5 bis - Homogénéisation des durées de stationnement sur voirie**

- **Mesure 6 -** Mise à jour de la réglementation concernant le stationnement privé (dimensionnement, exonération, utilisation adéquate de l'offre privée, etc.)
- **Mesure 7 -** Nouvelles places de stationnement en ouvrage dans les secteurs Plan-Dessus et Plan-Dessous
- **Mesure 8 -** Plans de mobilité
- **Mesure 9 -** Stationnement des personnes à mobilité réduite
- **Mesure 10 -** Stationnement des poids-lourds et des autocars

5. Synthèse et conclusion

A Vevey, comme dans de nombreuses villes suisses, la question du stationnement occupe beaucoup les discussions, mais pas toujours de manière objective.

La présente étude met en évidence un état des lieux nuancé, avec des secteurs et des périodes problématiques (de nuit dans certains quartiers denses, en journée de semaine et le samedi matin sur voirie, etc.), **mais une disponibilité de places quasi permanente** (plus de 1'000 places de stationnement à usage public libres de jour comme de nuit à l'échelle de la commune), **y compris dans le centre-ville** (à la place du Marché de jour en semaine et dans le parking du Panorama en soirée, de nuit et le week-end).

Le diagnostic confirme également que la Ville de Vevey mène déjà une politique active en matière de stationnement, avec une maîtrise des usagers pendulaires et une offre favorable aux résidents et aux visiteurs de courte et moyenne durée.

Il met aussi en évidence la génération de trafic des principaux parkings du centre-ville, tout comme leurs effets sur le réseau routier. L'importance du trafic de transit par la place du Marché a ainsi pu notamment être identifiée. Cet élément sera à considérer dans le cadre d'autres études traitant de ce secteur (schéma de circulation, principes d'accessibilité, etc.).

Compte tenu notamment des développements attendus de Vevey (jusqu'à 5'000 habitants, soit une hausse de l'ordre de +25%) et de ces ambitions de récupération et de réaménagement de l'espace public (potentiel de suppression de plus de 600 places de stationnement), **la réalisation d'environ 900 nouvelles places de stationnement paraît nécessaire à l'horizon 2030.**

En complément, la valorisation de l'offre de stationnement privée existante est à rechercher, comme par exemple la mise à disposition des places pour un usage public en dehors des périodes d'utilisation actuelles. C'est ce qui a été fait récemment avec le parking Centre Manor. En effet, suite à un accord entre la Ville et le propriétaire, le parking sera ouvert 24h/24 et 7j/7, améliorant notablement l'offre de stationnement des visiteurs du centre de Vevey en soirée et le dimanche.

La réalisation de quelque 900 places de stationnement à l'horizon 2030[12] ne vise cependant pas à favoriser l'utilisation de la voiture pour se déplacer à Vevey. Ainsi, cette future offre, en plus d'être intimement liée à la suppression de places existantes en surface, devra être conditionnée aux objectifs de mobilité de la Ville de Vevey et aux besoins mis en évidence. En particulier, il s'agit de :

- **privilégier le stationnement des pendulaires à l'extérieur de Vevey** (P+R à réaliser);
- **proposer aux résidents des possibilités de se stationner sans occuper l'espace public**;
- **garantir l'attractivité de Vevey pour les visiteurs et clients de courte durée**;
- **offrir des possibilités occasionnelles pour du stationnement de longue durée**.

Il est ainsi recommandé d'envisager la réalisation de parkings en ouvrage, dont notamment un P+R dans le nord de la commune (à destination des pendulaires) et deux parkings de périphérie de centre (pour les résidents et certains visiteurs de courte, à moyenne voire longue durée).

[12] Réparties de la manière suivante : 400 places P+R, 400 places résidents et une centaine de places visiteurs.

Par ailleurs, et en cohérence avec les recommandations du PMU et de la présente stratégie, **l'uniformisation des durées de stationnement autorisées sur voirie** est également recommandée. Il est ainsi par exemple proposé de supprimer les zones de stationnement 5 heures existant encore dans les secteurs centraux de Vevey et de reporter cette offre dans les futurs parkings en ouvrage.

Transitec

F. Meyer	S Glayre	S. Oulevay
Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude

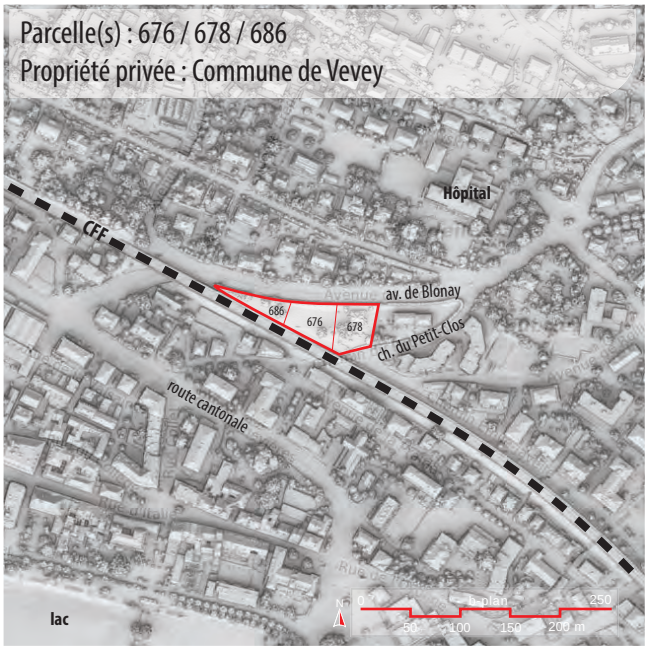
Lausanne, le 28 mai 2018

Est centre-ville - Caractéristiques du site du Petit-Clos

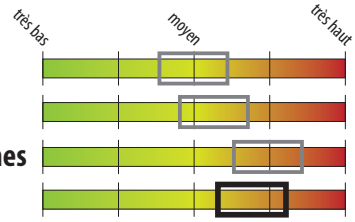
b plan engineering
mai 2018

Surface de référence : 4'450 m²
Affectation actuelle : Zone d'utilité publique
Capacité d'accueil : environ 140 places par niveau (2 niveaux)

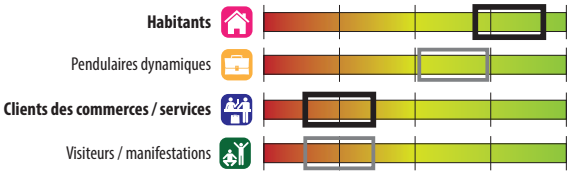
Remarques : PPA 55.80
Zone destinée à des postes de sous-station électriques et à des locaux scolaires
Plan d'affectation nécessaire pour réaliser un bâtiment en surface



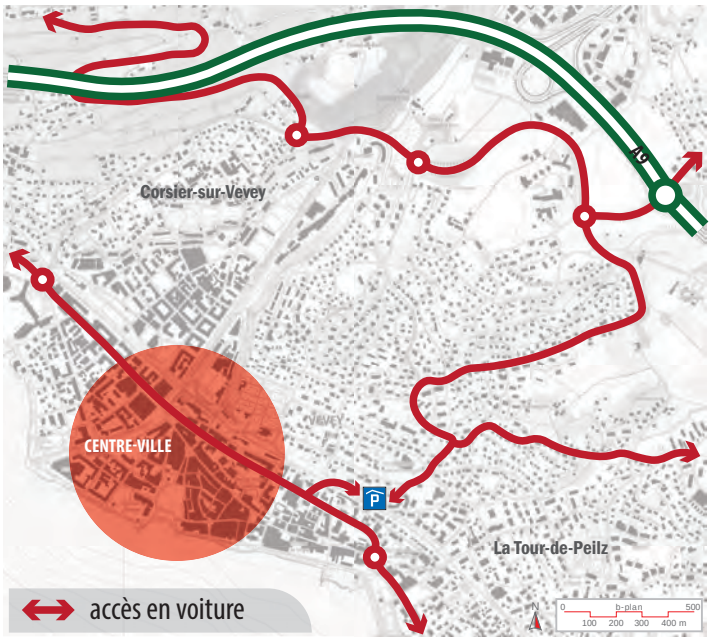
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'usager



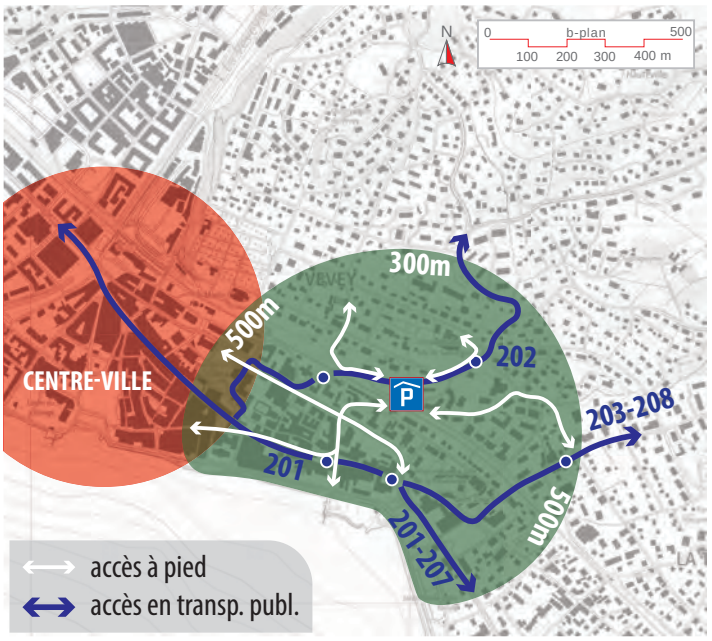
Accès en voiture



Forces
+ sur réseau routier structurant
+ itinéraire naturel depuis le Nord
+ carrefour principal relativement simple à aménager
+ peut être un point de dosage du trafic

Faiblesses
- accès par chemin et place résidentiels (Petit-Clos)
- peu lisible depuis le littoral
- traversée du centre-ville depuis l'Ouest

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
+ accès dans 4 directions
+ au coeur d'enjeux résidentiels

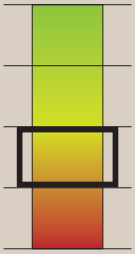
Faiblesses
- zone en pente
- traversées des voies CFF et d'axes à fort trafic
- parking identifié comme « hors centre »
- pas de lien attractif avec les VMCV

Principaux risques et opportunités

- Oppositions à la réaffectation de la parcelle
- Echec de la fonction commerciale du parking, car peu lisible pour les visiteurs (nord des voies)
- Surcoûts de réalisation liés à l'enclavement et à la présence des CFF

- Site non bâti et nuisances existantes
- Répond aux enjeux résidentiels identifiés dans le secteur (vieille-ville, St-Martin, Rolliez)
- Raccordement aisé au réseau routier principal

Pertinence globale du parking



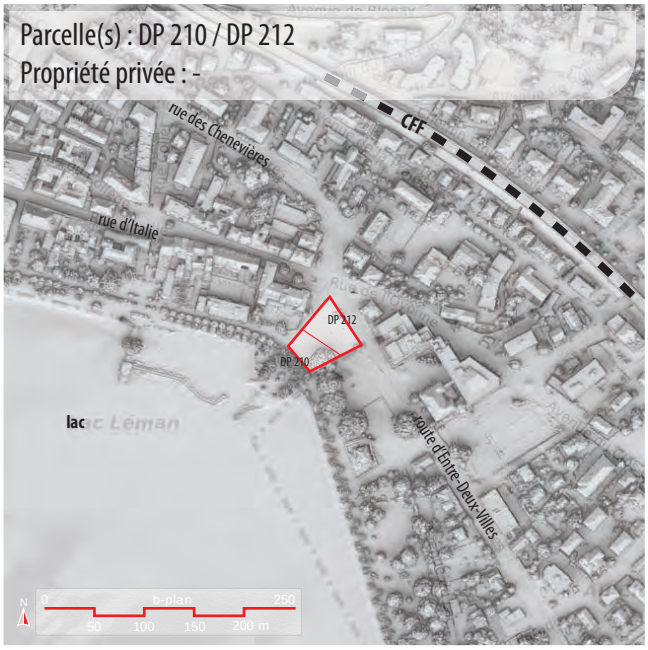
FAIBLE

Est centre-ville - Caractéristiques du site d'Entre-Deux-Villes

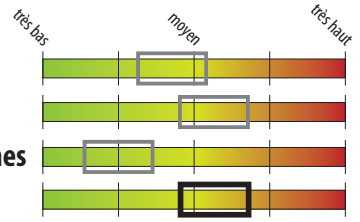
b plan engineering
mai 2018

Surface de référence : **4'000 m²** y compris aire de réaménagement
Affectation actuelle : **Domaine public**
Capacité d'accueil : **environ 65 places par niveau** (5 niveaux)

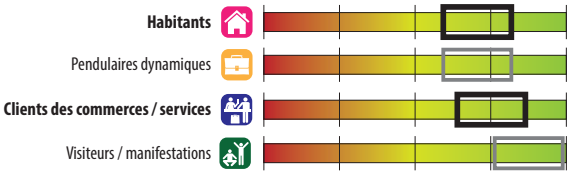
Remarques : Projet de réaménagement de la route cantonale
Parking associé à un réaménagement complet de l'entrée Est de Vevey, RC 780 et carrefour Entre-Deux-Villes



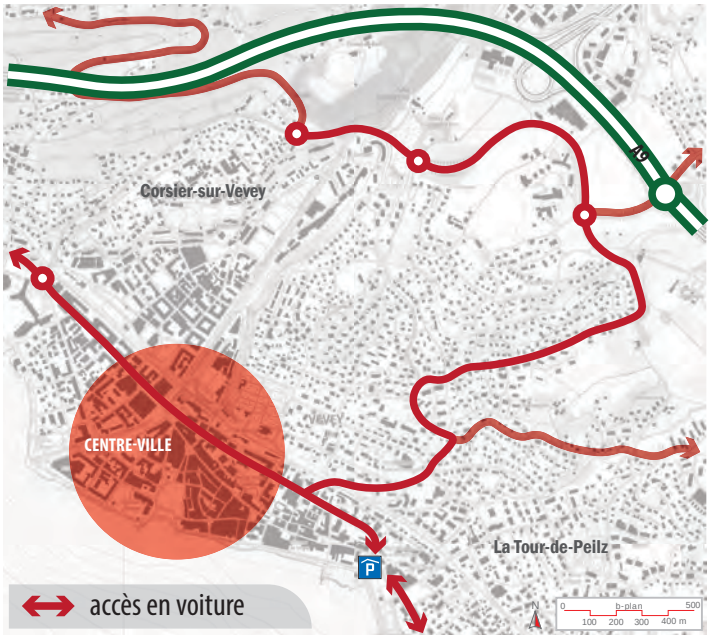
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'usager



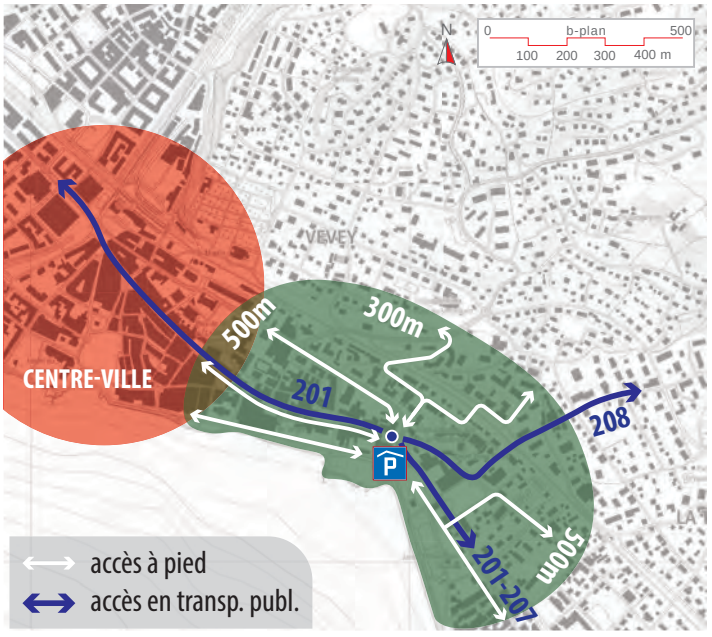
Accès en voiture



Forces
+ sur réseau routier structurant
+ itinéraire naturel depuis le littoral
+ carrefour simple à aménager
+ peut être un point de dosage du trafic

Faiblesses
- moins lisible depuis le Nord
- traversée du centre-ville depuis l'Ouest

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
+ accès à plat, lisibles et très directs
+ connexion VMCV (pendulaires dyn.)
+ besoins résidentiels du centre-ville
+ accès piétonniers principaux « hors trafic »

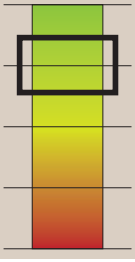
Faiblesses
- proche d'un pôle d'emplois (risque d'utilisation par pendulaires statiques)

Principaux risques et opportunités

- Coordination et financement du projet de réaménagement de surface (route cantonale et entrée de ville)
- Surcoûts de réalisation liés à des travaux en profondeur en présence d'eau

- Positionnement clairement identifiable (entrée de ville, quais) sur site à grand potentiel de valorisation au bord du lac
- Répond aux enjeux résidentiels, commerciaux et touristiques
- Raccordement aisé au réseau routier et TP principal

Pertinence globale du parking



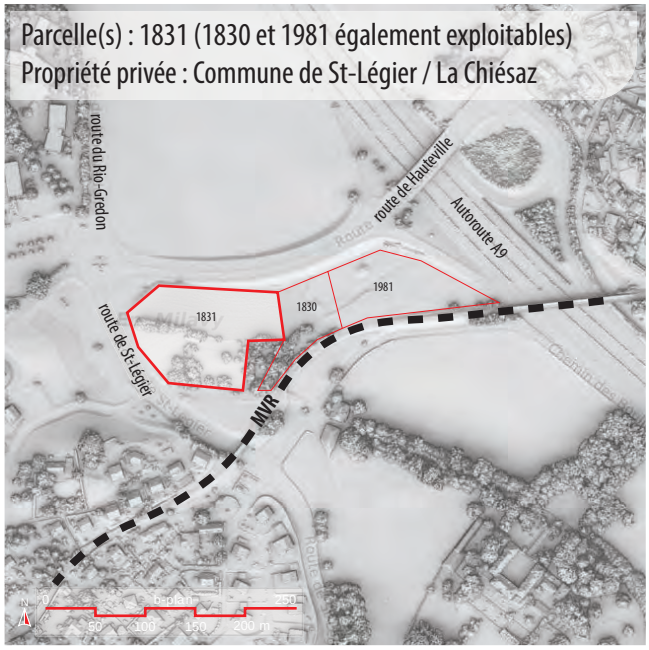
BONNE

P+R - Caractéristiques du site de Hauteville

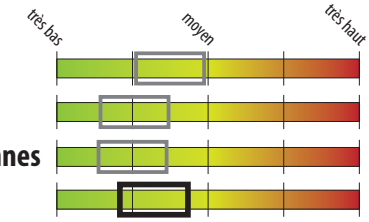
b plan engineering
mai 2018

Surface de référence : **environ 12'000 m²**
Affectation actuelle : **Zone agricole**
Capacité d'accueil : **jusqu'à 415 places par niveau**

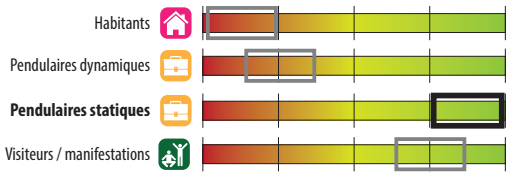
Remarques : Surface d'assolement de qualité 1
Compensation à étudier, par exemple sur parcelle 1824 voisine ou dans le secteur de La Veyre (parcelles propriété de la Commune de Vevey)



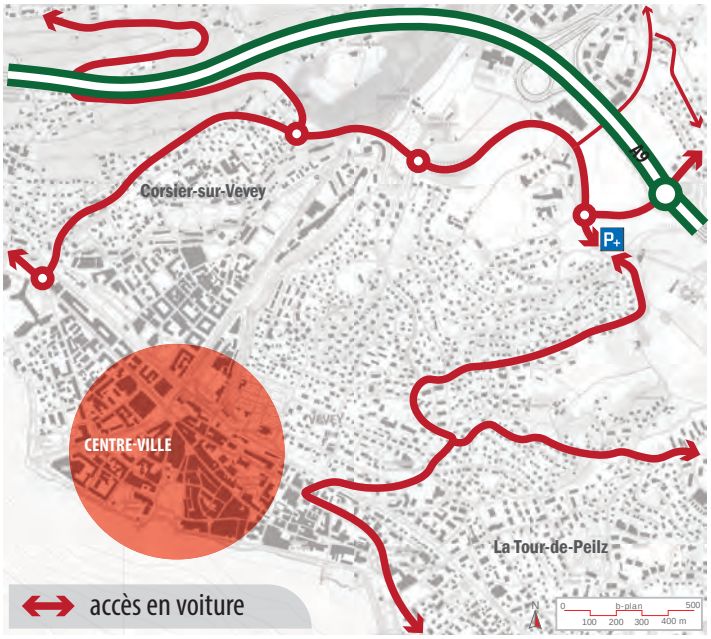
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'usager



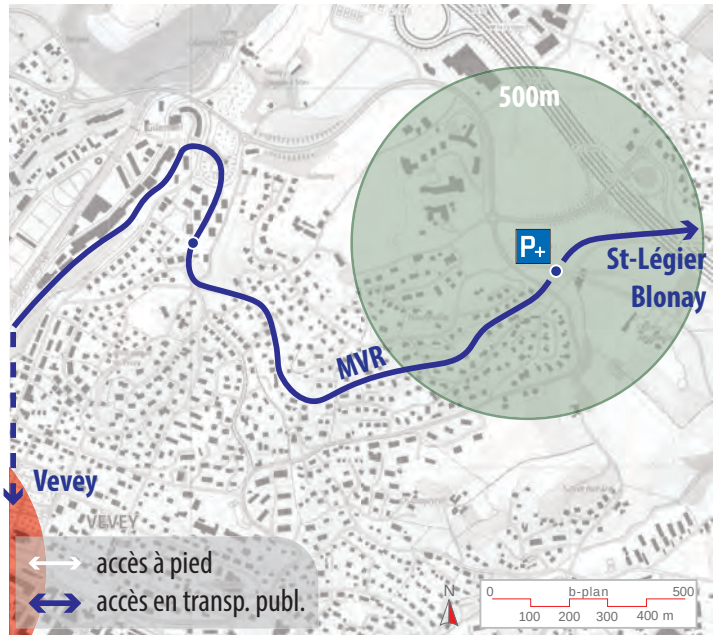
Accès en voiture



Forces
+ sur le point d'entrée principal
+ très grande visibilité / lisibilité
+ carrefour relativement simple à réaménager
+ en amont des zones les plus saturées

Faiblesses
- peu / pas attractif depuis le littoral
- accès secondaire par route de Fenil

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
+ connexion directe avec la halte MVR
+ transport public en site propre
+ liaison avec Vevey et St-Légier/Blonay
+ pas de gros attracteur à proximité

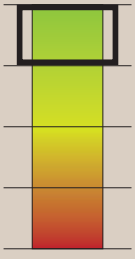
Faiblesses
- accès contraignant tant que le train MVR n'est pas passé à une cadence de 15 minutes
- pas de liaison directe vers l'Est et l'Ouest de Vevey

Principaux risques et opportunités

- Parcelle sur territoire de St-Légier / La Chiésaz
- Procédure de compensation des SDA réellement consommées pour construire le parking
- Besoin d'un soutien régional / cantonal

- Localisation idéale au principal point d'entrée de la Ville (autoroute)
- Également intéressant pour les pendulaires de St-Légier et Blonay
- Transport public en site propre au pied du parking, avec fréquences amenées à se développer

Pertinence globale du parking



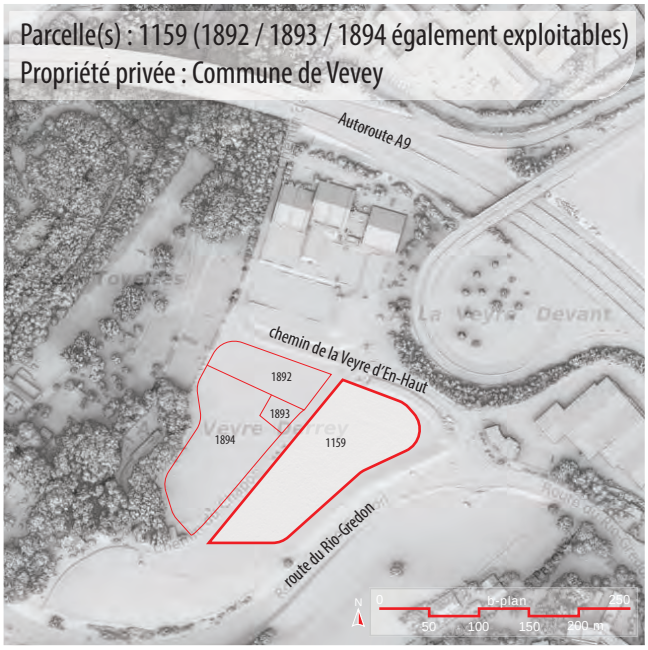
TRÈS BONNE

P+R - Caractéristiques du site de La Veyre

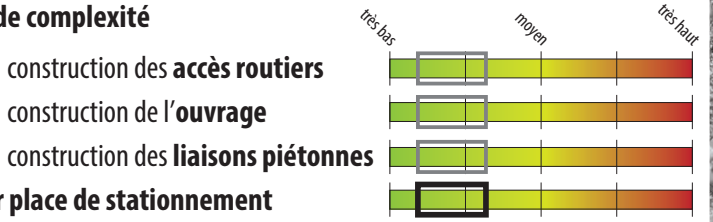
b plan engineering
mai 2018

Surface de référence : > 20'000 m²
Affectation actuelle : Zone de villas 1
Capacité d'accueil : plus de 400 places par niveau

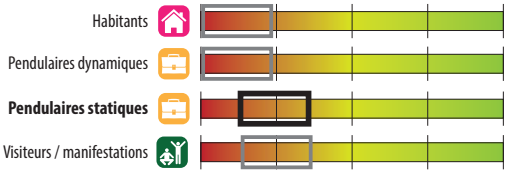
Remarques : Sur la commune de St-Légier / La Chiésaz
Plan d'affectation en cours, pôle de développement économique



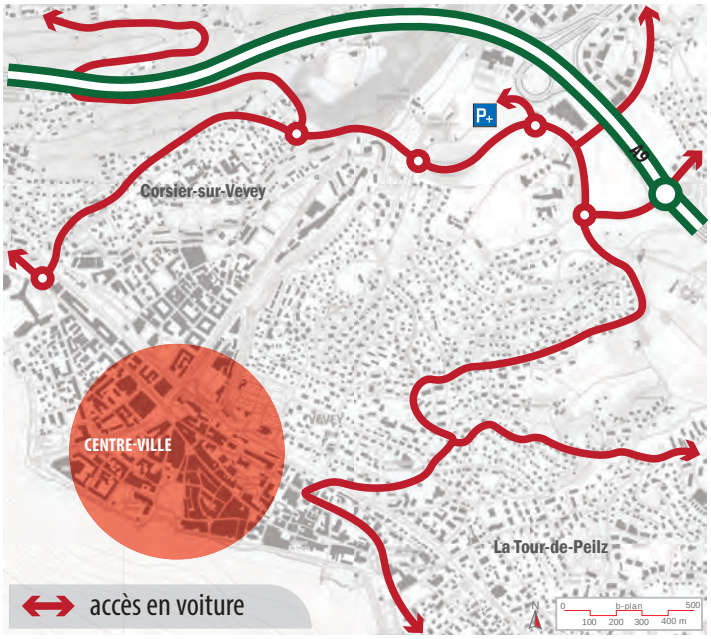
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'usager



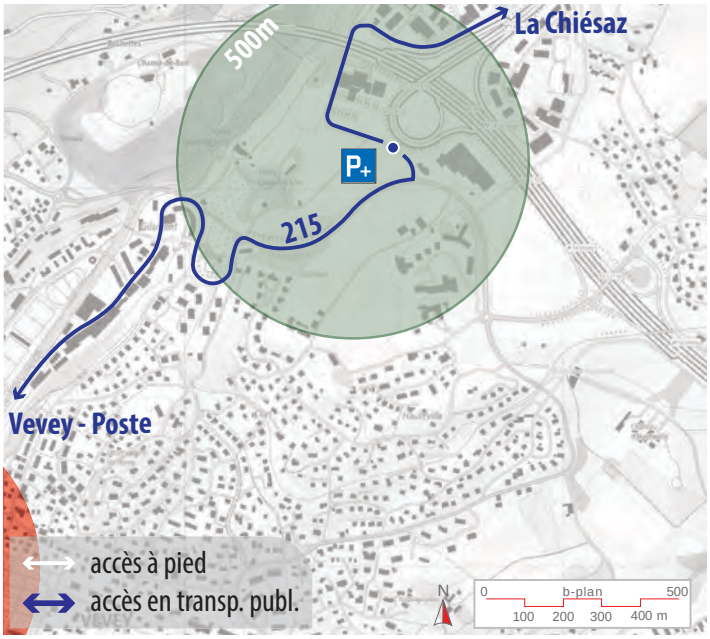
Accès en voiture



Forces
+ sur le réseau routier principal
+ accès simple à aménager
+ en amont des zones les plus saturées

Faiblesses
- placé après le premier carrefour d'orientation du trafic (Hauteville)
- peu / pas attractif depuis le littoral
- accès secondaire par route de Fenil

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
+ connexion directe ligne 215
+ liaison avec Vevey et St-Légier

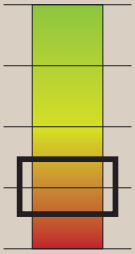
Faiblesses
- fréquences de desserte basses (3/h)
- ligne de bus dans le trafic
- pas de liaison directe vers l'Est et l'Ouest de Vevey
- zone d'emploi à proximité

Principaux risques et opportunités

- Captage tardif du trafic (ne soulage pas le giratoire du Genévrier)
- Desserte en transports publics moyennement attractive et coûteuse à renforcer (exploitation/aménagement)
- Oppositions à la réaffectation de la parcelle

- Parcelle constructible propriété de la Commune
- Ouvrage et raccordement au réseau routier simples à réaliser
- Intérêt relatif pour desservir St-Légier / La Chiésaz

Pertinence globale du parking



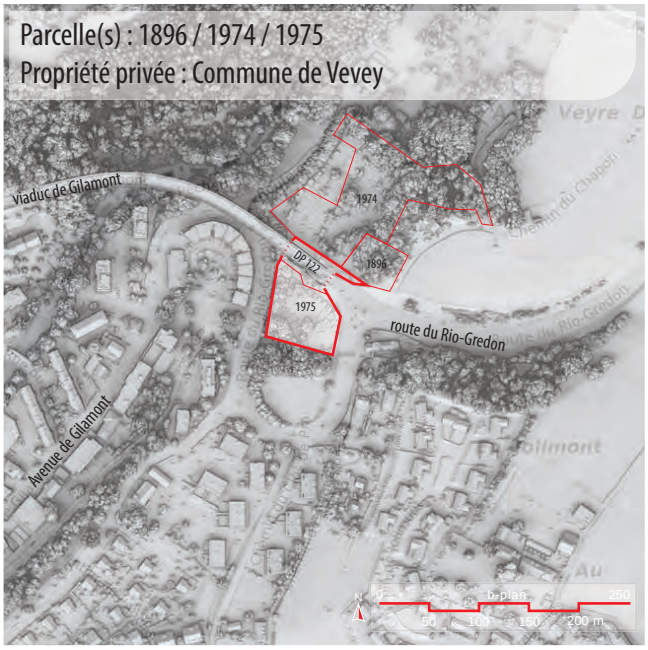
FAIBLE

P+R - Caractéristiques du site de Gilamont-Nord

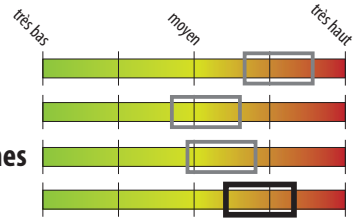
b plan engineering
mai 2018

Surface de référence : environ 5'300 m²
Affectation actuelle : Zone de villas 1
Capacité d'accueil : jusqu'à 170 places par niveau

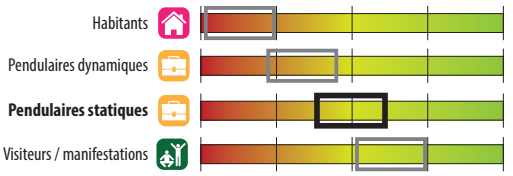
Remarques : Sur la commune de St-Légier / La Chiésaz
Présence de jardins familiaux
Zone réservée en projet



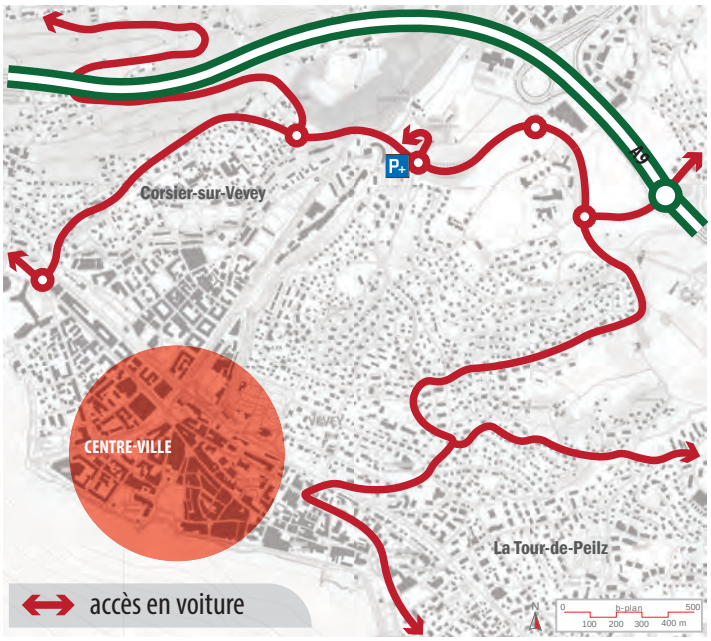
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'usager



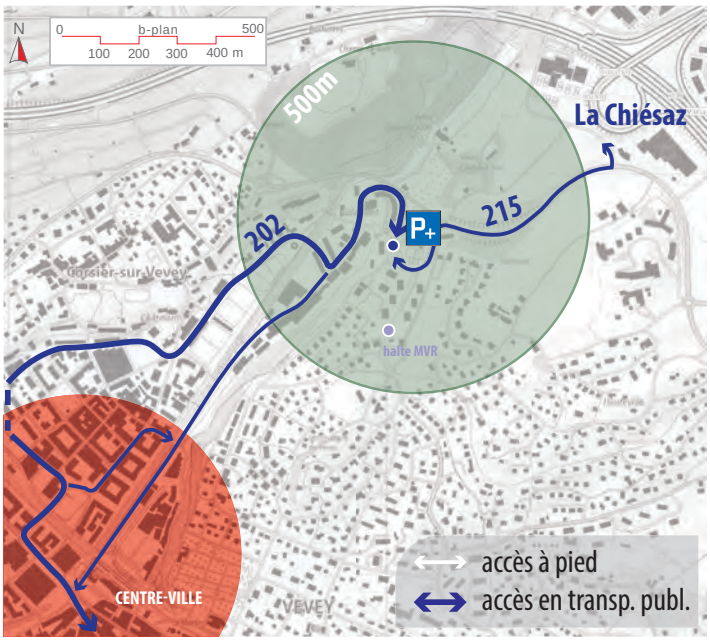
Accès en voiture



Forces
+ sur le réseau routier principal
+ actuelle entrée Nord de la ville

Faiblesses
- en zone urbanisée
- éloigné de l'autoroute
- peu / pas attractif depuis le littoral
- accès routiers complexes à réaliser

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
+ connexion directe à l'arrêt TP
+ desserte intéressante par les lignes 202 et 215

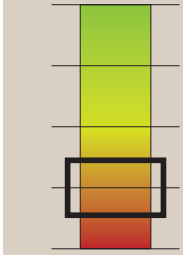
Faiblesses
- accès piétonniers en pente
- ligne de bus dans le trafic
- zone d'habitation et d'emploi à proximité (risque d'utilisation inadéquate)

Principaux risques et opportunités

- Site dans une zone bâtie, captant très tardivement le trafic
- Surcoûts liés aux accès routiers complexes à réaliser (rampes depuis réseau cantonal)
- Oppositions à la réaffectation de la parcelle

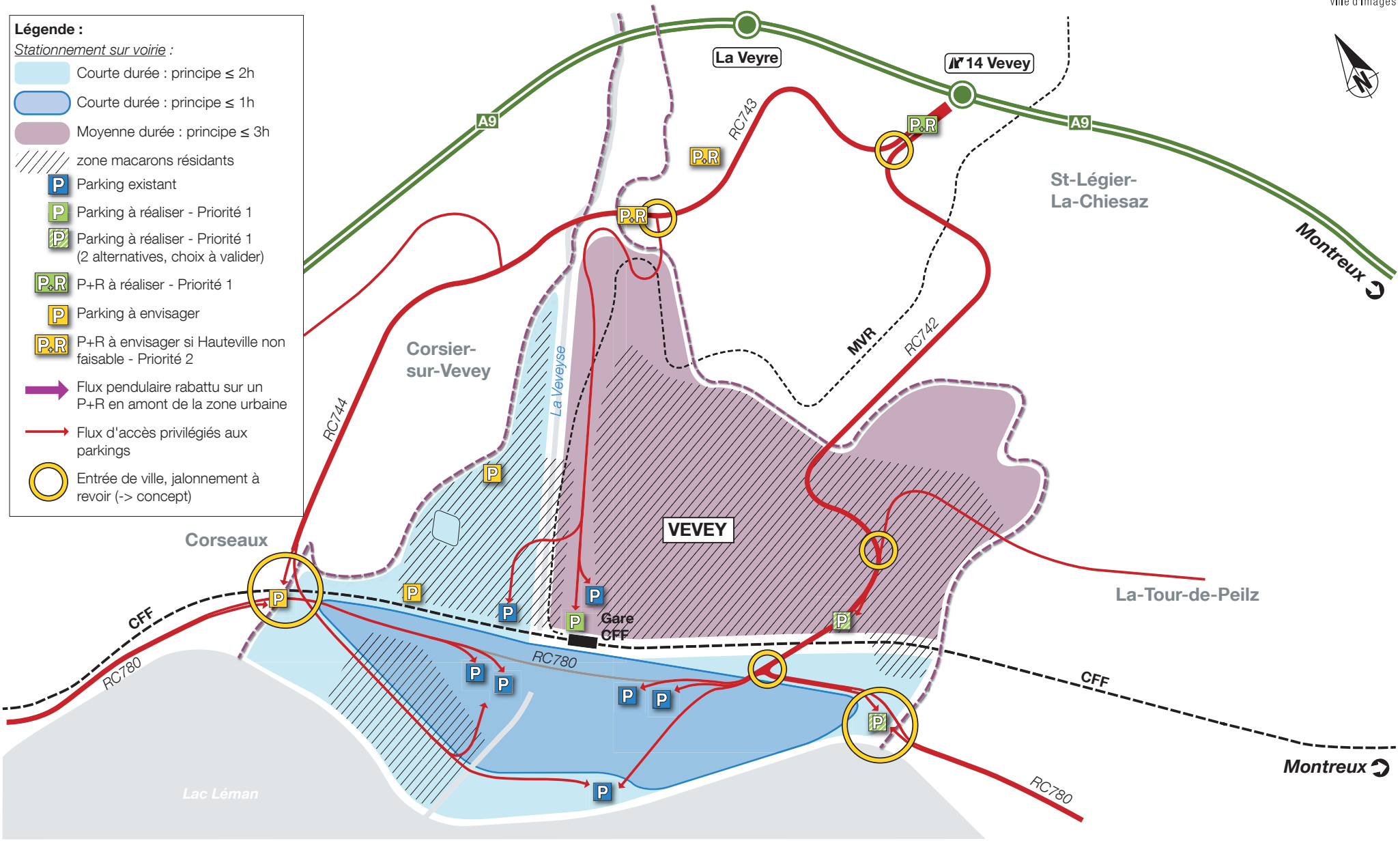
- Parcelle constructible propriété de la Commune
- Bonne desserte par les lignes de bus VMCV
- Emplacement lisible pour l'accès au centre-ville de Vevey (dernier kilomètre)

Pertinence globale du parking



FAIBLE

Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030



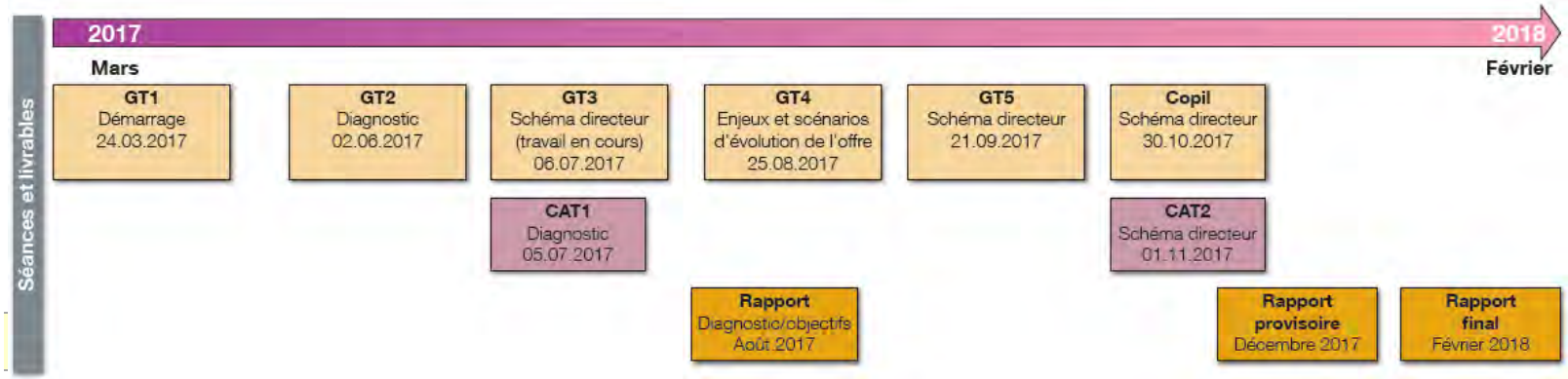
Ville de Vevey
Direction de l'urbanisme,
de la mobilité et du développement durable
Case postale 1240
1800 Vevey

PMU – Volet stationnement – Synthèse des remarques issues des consultations

Synthèse des remarques issues des consultations
du groupe technique de suivi et de la CAT élargie

Groupes d'intérêt consultés (cf. annexe listes des personnes consultées) :

- **Groupe technique :**
  - **Ville de Vevey** : Urbanisme (DU), Architecture (DAIE), Systèmes d'information (SIT)
  - **Association Sécurité Riviera** (ASR)
- **CAT élargie :**
  - **Canton de Vaud** (DGMR)
  - **Communes voisines** : St-Légier – La Chiesaz, La Tour-de-Peilz, Corseaux, bureau technique intercommunal (BTI) et CORAT
  - **Associations faîtières** : Touring Club Suisse (TCS), Association Transport et Environnement (ATE), Société Industrielle et Commerciale (SIC)
  - **Associations de quartier** : Vevey Ouest (AVO), Vevey Nord Est (Wazamis), Bosquets, Valsainte (AQV), Byronne
  - **Groupes politiques** : représentants à la Commission consultative de l'aménagement du territoire (CAT)
  - **Ville de Vevey** : Espaces publics (DEP)



Etat au 9 avril 2018

Légende pour suivi

Traité
A traiter par la suite
Modification apportée
Non traité

VAUD-DGMR (09.2017)[1]	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Le stationnement est de la **compétence communale**. Les présentes remarques visent à orienter les réflexions [...] et à veiller à ce que les actions et mesures [...] soient en **adéquation avec la stratégie cantonale en matière de mobilité**.	Par cette étude directrice de stationnement, **la Ville de Vevey met en application les recommandations du PMU**, lui-même en adéquation avec la stratégie cantonale de mobilité.	Traité
L'offre en stationnement sur le domaine privé n'est traitée que partiellement par l'étude. [...] **Nous recommandons à minima [...] que la commune fixe des objectifs clairs et les mesures à mettre en œuvre en matière de stationnement sur le domaine privé.** [...] préciser : le dimensionnement de l'offre, les usagers pouvant bénéficier de droits de stationner sur le domaine public [...], les démarches entreprises par la Ville auprès des privés [...], des actions de partenariats public-privé dans la réalisation de parkings sur bien-fonds privés [...].	L'offre privée est très complexe à quantifier. De plus, la Ville n'a **pas de marge de manœuvre sur l'offre existante**. Néanmoins, **la Ville a conscience des enjeux soulevés** par la DGMR et **prendra toutes les mesures jugées pertinentes pour maitriser l'offre privée des développements à venir**. Dans ce sens, des mesures spécifiques seront mises en place via les documents de planification réglementaires à venir (PGA et planifications spéciales : PPA, PQ et PA).	Après adoption du PDStat Mesures à intégrer au RPGA

ST-LÉGIER – LA CHIESAZ (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
[...] **la problématique du parcage des remorques et des poids lourds n'a pas été prise en compte**. [...] nous trouvons de plus en plus de situations litigieuses (également dangereuses), notamment sur les communes des hauts, où des remorques sont parquées n'importe où, aussi bien en bordure de chaussée, dans les banquettes herbeuses, aux intersections, etc.	(09.2017)Le cahier des charges de l'étude intègre le stationnement des « cars de tourisme à destination du centre-ville et des sites touristiques de la commune », ainsi que des « poids lourds en lien avec l'activité de la commune ». **Ces usagers n'ont toutefois pas encore été traités par les mandataires et la Ville sera attentive à cela.** (03.2018)Suite à la remarque de la commune, des compléments ont été demandés et apportés par les mandataires.	Compléments apportés par les mandataires suite à la remarque

ATE (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Elargir le champ de réflexion aux niveaux intercommunal et régional.	Le plan directeur est **un outil de planification communal.** Les communes voisines et la DGMR sont intégrées à la réflexion pour coordonner d'éventuelles actions à leur échelle de compétence. (05.2018) Une pré-étude pilotée par la CORAT est disponible.	Traité

[1] Dans l'entier du document, ces dates représentent le moment où la question a été posée et/ou la réponse donnée

ASSOCIATION BOSQUETS (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Planning intentionnel : **quand devrions-nous nous préparer à de nouveaux travaux dans le quartier ?** - la construction du bâtiment en surface mis à l'enquête en 2015 sera-t-elle activée en même temps ? - le giratoire de la gare sera-t-il fermé aux voitures arrivant par le nord lorsque le parking sera là ? - la compensation des places restantes, comment est-elle planifiée ?	Ces questions sortent du champ du PDStat.	Traité
La prochaine CAT élargie étant sur la mobilité douce, quelle suite sera donnée au dossier "stationnement" ? En effet, il semble que les deux sujets sont étroitement liés et les aménagements pour la mobilité douce devront être cohérents, surtout complémentaires, avec les autres mesures de trafic et stationnement.	Le présent document répond aux questions des groupes d'intérêt consultés dans le cadre de l'étude de stationnement. Les thématiques étant effectivement connexes, **la Ville de Vevey mène les réflexions en parallèle** (même pilotage). **Elles seront ensuite reprises, dans leur dimension multimodale, pour concevoir le Plan directeur communal**	Traité

CAT (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Qu'est-ce que le centre, où est-il ? [...] A mon sens, il y a pour les mandataires deux centres concurrents, les centres commerciaux autour de la gare et la Vieille-Ville [...]. Toutes les mesures sont évaluées au travers de ce prisme, et [...] n'est pas de leur point de vue un plus pour l'attractivité commerciale de Vevey en général, mais est vu comme une faveur supplémentaire pour les grandes surfaces. Comment traiter cet aspect ? Ne faudrait-il pas compléter les propositions sur les places de parc par des mesures pour une circulation piétonne attractive et aisée en ville ?	**La stratégie retenue par la Municipalité de répartir les parkings en ouvrage autour du centre, le long de la RC, au lieu de les concentrer sur l'axe « Gare – Marché » répond à cette préoccupation de desservir le plus efficacement possible la vieille-ville**. Les réaménagements découlant des potentiels offerts par de nouveaux parkings souterrains en bordure de vieille-ville seront mis à profit de la qualité des espaces publics et des cheminements de mobilité douce.	Traité

Demande 2030

VAUD – DGMR (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Un besoin d'environ 300 places de stationnement a été estimé en lien avec la croissance des nouveaux habitants et emplois à Vevey[...]. **Les documents ne précisent pas la manière dont ce besoin a été évalué**. En particulier, il y a lieu de tenir compte dans cette estimation des objectifs de report modal [...] en matière de développement de l'offre de TP et de promotion de la mobilité douce.	Bien que complexe, **les mandataires ont détaillé dans leur présentation la méthodologie** appliquée pour dimensionner la demande future. **La demande 2030 intègre une diminution du taux de motorisation, déjà très faible, des habitants** (-5%) **et un report modal ambitieux pour les visiteurs** (-10% de TIM).	Traité
Des objectifs de report modal davantage ambitieux pourraient être appliqués à cette demande des visiteurs les samedis (centre-ville) en regard notamment des efforts consentis pour améliorer l'accès par les transports publics et la mobilité douce.	Le motif « achat » est déterminant pour le dimensionnement de l'offre en stationnement du centre-ville de Vevey (samedi matin). Cette demande étant la moins propice au report modal, **l'objectif de -10% de TIM est considéré comme ambitieux pour un horizon 2030**. Un sous-dimensionnement n'est pas souhaitable.	Traité
Environ 200 places complémentaires sont souhaitées pour diverses activités (CEPV, Hôtel de Ville, etc.). Les besoins en stationnement de ces activités doivent être calculés sur la base de la norme VSS en vigueur. **L'étude ne permet pas de comprendre les raisons de l'augmentation de ces besoins** par rapport à la situation actuelle.	A ce jour, **ces demandes complémentaires ne sont pas prises en compte dans le dimensionnement de l'offre future**. Elles émanent de demandes de privés dont la satisfaction sera à préciser	Après adoption du PDStat Vérifier la pertinence des demandes complémentaires
Le trafic lié à la recherche de place de stationnement apparait comme un enjeu pour ces secteurs (Plan-Dessus et Plan-Dessous). Une **redéfinition des périmètres de stationnement pour les macarons** est une piste d'action qui pourrait permettre d'améliorer la situation.	(09.2017) Le trafic de recherche de place est en effet très important et nuit à la tranquillité et à la sécurité de ces quartiers essentiellement résidentiels. Il doit donc être minimisé et **la Ville prendra toutes les mesures jugées pertinentes à cet effet.** (03.2018) Suite à cette remarque, les mandataires ont proposé une modification de la zone macaron.	Compléments apportés par les mandataires suite à la remarque

CAT (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Les hypothèses de base sont-elles bien fondées ? que se passerait-il si on les modifiait, même de peu de chose ? 1. La croissance de la population [...] 2. La baisse du taux de motorisation[...]	**Toute hypothèse est bien évidemment discutable**. Néanmoins, celles retenues sont cohérentes vis-à-vis des statistiques, des objectifs communaux et des planifications d'ordre supérieur. La croissance de la population prise en compte est destinée à répondre au « cas critique » et **ne pas sous-dimensionner les besoins**. L'horizon 2030 reste indicatif. **La baisse du taux de motorisation pris en compte est optimiste**, car il s'applique uniquement aux habitants de Vevey, déjà faiblement motorisés. S'il devait baisser plus que prévu, que ce soit en 2030 ou au-delà, des places supplémentaires pourraient être supprimées en surface.	Traité
[...] la question des **artisans**, et des **personnes dont la mobilité est réduite** sans pour autant leur donner droit au statut d'handicapé. Dans les deux cas, serait-il possible d'inventer des formules plus souples et plus accessibles que ce qui existe, car si l'accès à certaines zones est limité, ce genre de cas, relativement faible en nombre, va peser de façon disproportionnée dans l'acceptation des mesures	Ces usagers ont en effet des **besoins très particuliers** difficiles à détailler dans un plan directeur de portée générale**.** **Des facilités de stationnement sont envisageables**, mais doivent encore être étudiées.	Après adoption du PDStat Evaluer les mesures envisageables

ATE (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Viser davantage le long terme, notamment en élaborant un scénario plus ambitieux en termes de réduction du nombre de places de stationnement.	L'horizon indicatif de 2030 a été choisi pour que les mandataires puissent **travailler sur un état « statistique » stabilisé**, en coordination avec les planifications cantonales. Travailler à plus long terme nécessite davantage d'hypothèses discutables. Le nombre de places de stationnement potentiellement supprimées à cet horizon est considéré comme ambitieux.	Traité

Offre 2030

VAUD – DGMR (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Une « *marge de confort* » est appliquée à l'estimation des besoins à l'horizon 2030 [...]. A quels besoins correspond cette marge de confort de nuit sachant que les besoins liés aux densifications prévues dans ces secteurs sont également intégrés ?	La marge de confort est destinée à **limiter le trafic de recherche de place de stationnement dans les quartiers**. Cette marge peut ainsi être réduite ou supprimée en cas de réponse à la demande par du stationnement en ouvrage.	Traité
Une alternative à la réalisation de nouveaux parkings pourrait être de **trouver des accords avec les entreprises** [...] **afin de mettre à disposition leurs parkings aux habitants les weekends**.	Cette alternative peut satisfaire les habitants utilisant leur véhicule en semaine pour « penduler » et pouvant ainsi stationner dans des lieux différents selon les jours de la semaine. Elle n'est toutefois **pas une réponse aux besoins des habitants « fixes », que la stratégie cantonale de mobilité souhaite par ailleurs favoriser**.	Après adoption du PDStat Examiner les possibilités de mutualiser stationnement public et privé
La généralisation du stationnement de courte durée au centre-ville prévue par le PMU permettra d'améliorer l'occupation des places existantes et ainsi d'accueillir davantage de visiteurs par place. **Il semble que ce potentiel de gain de capacité n'est pas pris en compte dans l'estimation des besoins de jour à l'horizon 2030**.	**Ce potentiel est pris en considération** dans l'estimation des besoins (utilisation des places libérées par la longue durée pour le stationnement de courte durée).	Traité
En 2015, une demande de permis de construire a été déposée afin d'agrandir de 72 places le parking du centre commercial St-Antoine alors qu'aucune augmentation du besoin en stationnement n'était identifiée. **Cette offre constituerait une offre surnuméraire à disposition du public. Il y a lieu de considérer cette offre dans le bilan des besoins journaliers dans le secteur du centre-ville.**	**Cette nouvelle offre est d'ores et déjà intégrée** par les mandataires à l'offre accessible en journée et en soirée à proximité du centre-ville.	Traité

CORSEAUX (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Aucune place de stationnement ne peut être supprimée sur voirie avant qu'un nombre équivalent de places souterraines ne soient aménagées.	Le diagnostic des mandataires laisse apparaitre un nombre important de places inutilisées à ce jour. **La compensation systématique n'est par conséquent pas un principe applicable à l'ensemble de la commune**, mais doit s'appliquer au cas par cas, en fonction de la demande réelle à satisfaire.	Traité

ASR (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Au niveau pratique des autres communes, nous sommes en adéquation avec celles-ci. [...] **la suppression des places, en particulier les pendulaires et résidents doit être en partie compensée** afin d'éviter un report modal sur les autres villes/villages.	**Les recommandations des mandataires vont dans le sens exprimé**, en mettant en évidence la nécessité de disposer d'une offre en stationnement périphérique de longue durée avant de pouvoir agir sur l'offre publique communale.	Traité
Pour la limitation des **durées de stationnement entre 1 et 2 heures, attention** [...] **à ne pas trop limiter, au risque que ces emplacements ne soient plus utilisés** [...] en particulier dans le secteur Chenevières / Oyonne / Collet / Pêcheurs / Collège.	**La Ville sera attentive à cette remarque** et vérifiera au cas par cas le temps maximal le plus adéquat selon la rue considérée. **Néanmoins, la durée maximale de 2h ne sera pas dépassée dans le périmètre du centre-ville**, conformément aux recommandations du PMU et des mandataires.	Après adoption du PDStat Détailler les durées maximales de stationnement
[...] si le stationnement de **moyenne durée** (3-5h) doit se faire **dans les parkings en ouvrage**, [...] pour la plupart gérés par des sociétés privées, **attention au monopole qui peut découler sur une surenchère du tarif horaire**.	**Des conventions d'exploitation seront établies** pour les parkings publics dont l'exploitation est déléguée à des sociétés privées. Ces dernières n'ont néanmoins pas intérêt à décourager l'usage de leur parking en pratiquant une tarification abusive. Il s'agit par conséquent de se prémunir en particulier de l'effet « inverse » : une tarification trop attractive.	Après adoption du PDStat Etablir des conventions d'exploitation des futurs parkings
Pour les secteurs macarons, [..] il est cohérent d'agrandir le secteur Vieille-Ville, du moment que la route de Blonay est proposée aux résidents. Cela permettra également de soulager Plan-Dessous.	Prend acte de la remarque.	Traité

ASSOCIATION BOSQUETS (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
En tant qu'usagers piétons et cyclistes de la ville, nous craignons que **des places 1h/2h n'engendrent plus de trafic** lié à la recherche de la "place idéale".	**La généralisation du stationnement de courte durée au centre-ville est associée à une diminution très importante du nombre de places offertes en surface**. Ainsi, l'augmentation du taux de rotation des places devrait être nettement compensée et le trafic global maîtrisé.	Traité
Les 300 places supplémentaires à construire (-600/+900) sont-elles uniquement liées à la croissance démographique de l'agglomération ? sur quelle base est-elle calculée ?	**Le dimensionnement a été réalisé de manière à répondre à la demande en stationnement, sans exagération, et de manière à donner d'importantes marges de manœuvre à la Ville pour réaménager les espaces publics.** Un plan directeur doit permettre de se préparer à répondre au cas critique. Les données démographiques prises en comptes sont celles du Canton et du projet d'agglomération. L'horizon 2030 reste bien évidemment une date indicative, tant pour l'urbanisation que la réalisation des parkings et des réaménagements d'espaces publics envisagés.	Traité

CAT (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
[...] le « dogme » plusieurs fois répété, de la nécessité d'augmenter les rotations et donc de **privilégier la courte durée au centre**. [...]. **Est-ce vraiment souhaitable ?** [...] Jusqu'à quel point cette durée peut-elle être réduite ? [...]. Y a-t-il des fondements solides pour dire que des places à 1 heure correspondent aux besoins ? Leur efficacité économique [...] est-elle effective, ou bien **peut-on penser qu'une durée plus longue favoriserait des démarches multiples qui finalement réduiraient le nombre de trajets ?**	L'espace public étant une dimension finie, l'autorité communale se doit de définir des priorités dans son utilisation. La logique retenue, et communément acceptée, est de **faire varier la distance entre le lieu de stationnement et la destination de manière proportionnelle à la durée de l'activité pratiquée** à la destination. Dans le cas de Vevey, le « centre » est essentiellement commerçant. **La norme VSS 640282 recommande des durées de stationnement de 30 à 120 minutes en fonction du type d'achats**. Une mixité de places 1h et 2h est donc pertinente et suffisante.	Traité

[...] **Les vertus du macaron et de l'abonnement de parking 24h/24 ne sont pas assez mis en avant** [...]. Pourtant, **ils favorisent la non-utilisation du véhicule et participent de la diminution globale de la circulation**. La proposition de répondre aux besoins des résidents par les places dans les parkings des centres commerciaux sous-entend assez logiquement et même explicitement que ces habitants reprennent leur voiture le matin et vont obérer la politique d'une autre municipalité… Sans compter les problèmes plus terre à terre dans les cas de maladie, d'accident voire de vacances. Comment est-ce réglé dans le cas des abonnements nuit au Panorama ?	**Les besoins de stationnement des habitants doivent être satisfaits en priorité sur domaine privé.** Les normes VSS appliquées aux nouveaux bâtiments intègrent ces besoins et visent à permettre aux habitants de laisser leur voiture stationnée de manière illimitée dans le temps. Les résidents automobilistes qui ne disposent pas d'offres de stationnement dans leurs immeubles doivent pouvoir accéder à une offre macaron ou un abonnement dans un parking en ouvrage. **L'étude met en avant les lacunes actuelles et prévisibles, tout comme le fait que les parkings de centres commerciaux ne sont pas adéquats pour répondre aux besoins des riverains.** **La problématique concerne en particulier les quartiers de Plan-Dessus et Plan-Dessous, pour lesquels des parkings dédiés sont recommandés**. Il serait toutefois abusif d'interdire d'autres formes d'abonnements dans les parkings souterrains, car les résidents n'ont pas tous les mêmes besoins.	Traité
Un certain nombre de besoins répertoriés pour les habitants découlent de **la densification sans création de places** de parc. [...] **de quoi il s'agit** [...] ? [...] Quoi qu'il en soit, **ne serait-il pas possible de régler le problème, notamment à Plan-dessus, en instituant dans le PQ la mise à disposition de places dans les nouveaux immeubles de la zone ?** Il semble que les normes VSS laissent un nombre non négligeable de places inoccupées dans ces parkings d'immeuble, il serait possible d'abord de jouer sur cette marge, et s'il le fallait vraiment en serait-il pas possible de calculer ces normes sur une rue ou une zone ?	Il s'agit en effet de **créations de logements par surélévation ou transformation des combles,** calculées sur la base des demandes reçues en moyenne chaque année. **Il est prévu de négocier avec les propriétaires privés des places supplémentaires pour répondre aux besoins actuels des habitants des quartiers.** **L'utilisation des places « inoccupées » dans les parkings peut aller à l'encontre d'autres objectifs,** tels que la satisfaction des besoins des nouveaux locataires de l'immeuble et le rapatriement dans le parking des usagers utilisant un macaron.	Traité

ATE (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Eviter à tout prix que le stationnement privé donne lieu à un **marché immobilier parallèle et opaque**. Seule la dotation fondée sur la **norme VSS** doit faire foi, en visant systématiquement le bas de la fourchette.	Oui, c'est l'**objectif visé**, et cela sera intégré à la révision des planifications réglementaires. **Attention toutefois à l'application systématique de la norme VSS**, parfois trop généreuse pour les habitants et favorisant ainsi les marchés parallèles.	Après adoption du PDStat Mesures à intégrer au RPGA
Renoncer à la gratuité du stationnement.	Prend acte.	Traité
Emettre de **gros doutes sur la pertinence d'augmenter significativement l'offre en stationnement**, compte tenu du ratio très élevé du nombre de places existantes par habitant.	**La quantité de place par habitant ne permet en aucun cas de juger de l'adéquation de l'offre pour répondre à la demande**. Les places existantes au nord de Charmontey illustrent bien cette problématique.	Traité

Parkings en ouvrage à réaliser

VAUD – DGMR (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Compte tenu des remarques précitées, il est **difficile d'évaluer à ce stade la pertinence de réaliser de nouveaux ouvrages**.	Prend acte. La Ville considère que **le travail des mandataires a été réalisé à satisfaction et que les recommandations de dimensionnement de l'offre 2030 sont justifiées**.	Traité

CORSEAUX (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
La question de la **participation financière de la Ville de Vevey aux parkings à créer en périphérie, sur les communes voisines**, devra être étudiée préalablement à toute décision.	Cette question sort du champ du PDStat. La question financière sera traitée lors des études sur les P+R de l'agglomération veveysanne et d'entente avec les communes concernées	Traité

ST-LÉGIER – LA CHIESAZ (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Pour Vevey, il nous semble indispensable de **ne pas « fermer la porte » à un parking souterrain à la place du Marché**.	Conformément aux multiples études menées à ce sujet, **un parking sous la Place du Marché n'est pas une option retenue par la Ville de Vevey et les mandataires.** En effet, le dispositif prévoit, grâce aux parkings envisagés, une meilleure répartition de l'offre en stationnement et donc une diminution du trafic dans l'hyper-centre.	Traité

ASSOCIATION BOSQUETS (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Parking de la Gare : Nous aimerions plus d'informations sur les accès à ce parking. En effet, nous ne sommes **pas favorables à inciter le trafic sur Gilamont, jusqu'à la rue des Bosquets**. Ce serait mieux de capter le trafic avant cette zone habitée et qui accueillera même plus en amont un collège, ce qui implique une forte fréquentation par des enfants à proximité.	Ces questions sortent du champ du PDStat. **L'accès au parking « Gare Nord » sera effectué par le bas de l'avenue de Gilamont, en passant sous les voies MVR**. Ce parking est destiné à capter le trafic en provenance du Nord et à destination du centre-ville avant qu'il ne franchisse les voies CFF. Sa localisation et ses accès sont donc fortement contraints par sa destination. Néanmoins, **le parking « Gare Nord » ne constitue pas une nouvelle offre, mais une relocalisation d'une partie de l'offre actuellement disponible sur la place du Marché**. Il ne devrait ainsi pas générer un trafic supplémentaire important le long de l'avenue de Gilamont. **Pour apaiser cet axe routier, la Ville de Vevey oriente ses efforts sur la suppression du trafic de transit**. Les modifications prévues du giratoire de la gare répondent à cet objectif.	Traité

CAT (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Le projet de parking route de Blonay n'est jamais mentionné, même pas pour expliquer les raisons pour lesquelles il a été écarté. Pourtant, s'il s'agit de délester le Panorama, il est tout aussi proche, et des accès depuis le secteur Vieille-ville pourraient être aisés, surtout s'il est enterré et que son point bas est à la hauteur du Chemin Emile-Javelle.	Le parking « Petit-Clos » ou « Motion Tenthorey » doit effectivement être pris en compte dans la réflexion. (03.2018) Suite à cette remarque, un comparatif entre les parkings du Petit-Clos et Entre-deux-Villes a été établi.	**Parking pris en considération** Analyse comparative menée suite au PDStat

P+R de Hauteville

VAUD – DGMR (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Les modifications de la réglementation du stationnement public prévues par le PMU vont reporter des usagers longue et très longue durée qui se stationnement actuellement en ville de Vevey. Ce report est estimé entre 330 et 400 places par l'étude. Les motifs de déplacement de ces usagers sont variés (emplois, loisirs, achats, etc.). Les relevés effectués par l'étude ne permettent pas à ce stade de distinguer la répartition actuelle entre ces usages. Dès lors, **il est encore difficile d'évaluer l'attractivité et la pertinence du dimensionnement d'un tel parking**.	Les mandataires ont différencié les usagers considérés comme « pendulaires fixes », reportés au P+R de Hauteville, et les usagers de plus courte durée (pendulaires dynamiques et visiteurs à la demi-journée), reportés dans les parkings de périphérie du centre-ville. Les 350 à 400 places P+R ainsi évaluées constituent un minimum. Les besoins complémentaires, liés aux autres communes, sont à évaluer dans le cadre d'une étude spécifique.	Traité
Le potentiel de report des pendulaires dans un P+R à Hauteville devrait encore être affiné en regard des mesures qui seront retenues par la présente étude.	**Une étude spécifique est nécessaire au niveau régional** pour affiner les besoins complémentaires à ceux de Vevey, ainsi que définir le positionnement final du P+R. Le P+R étant une infrastructure d'intérêt régional sur le territoire de la commune de St-Légier, l'étude devrait être pilotée par la DGMR. 05/2017 Le chapitre « stratégie parkings d'échange » sur le stationnement riviera – pré-étude de la CORAT confirme le site d'Hauteville pour implanter un P+R	Après adoption du PDStat Mandater une étude régionale pour dimensionner le P+R (DGMR)

ST-LÉGIER – LA CHIESAZ (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Il est mentionné, dans l'étude, un P+R à Hauteville de 300 à 400 places. Selon notre autorité il semble, en l'état, un peu **prématuré de mettre en avant cette idée**. Il s'agit d'un point qui doit être **préalablement abordé politiquement par les autorités concernées**.	Un P+R à proximité de l'autoroute est inscrit au Projet d'agglomération et dans le PMU. **Une étude spécifique, intercommunale, doit être menée** pour affiner les modalités de réalisation du P+R. 05/2017 Le chapitre « stratégie parkings d'échange » sur le stationnement riviera – pré-étude de la CORAT confirme le site d'Hauteville pour implanter un P+R	Après adoption du PDStat Mandater une étude régionale pour dimensionner le P+R (DGMR)

ASR (09.2017)	RÉPONSE (09.2017)	SUITE À DONNER
Pour l'emplacement du futur parking, la sortie de l'autoroute est préconisée, afin d'éviter la circulation dans la couronne intermédiaire. En outre, nous avons déjà pas mal d'offres en ouvrage à proximité du centre-ville.	Cette recommandation est **conforme aux propositions des mandataires**.	Traité

ATE (01.2018)	RÉPONSE (01.2018)	SUITE À DONNER
Localiser et dimensionner les éventuels P+R sur la base de critères pertinents propres à cette problématique, notamment la proximité des quartiers habités (lieu de départ du trafic pendulaire) et non celle du lieu de destination. Gérer et contrôler ce type particulier de stationnement.	Oui, c'est l'**objectif visé**, tant au niveau communal que régional.	Après adoption du PDStat Mandater une étude régionale pour dimensionner le P+R (DGMR)

Liste des personnes consultées :

Nom	Prénom	
Abbet	Boris	DU
Allegra	Jean-Pierre	CORAT
Audemars	Yvan	CORAT
Barraud	Jean-Lou	CORAT
Birchler	Jean-Christophe	AMO
Bloch	Michel	DU
Brun	Franz	CORAT
Cachin	Thierry	CORAT
Cainne	Julien	DU
Christen	Jérôme	DU
Cuomo	Adriano	La Tour-de-Peilz
Da Costa	Sérgio	DU
D'Angelo	Vladimir	CAT
Delavy	Thomas	CAT
D'Inverno	Jeremy	AQV
Dormond	Antoine	CAT
Droz	Claude-Alain	St-Légier – La Chiésaz
Emery	Jean-Marc	CORAT
Emmelot Frund	Caroline	Wazamis
Epp	Dominique	CORAT
Ferrari	Christian	SIC
Ferrari	David	CORAT et BTI
Filippozzi	Yves	ATE VD
Garanis	Georges	DEP
Gigon	Caroline	Byronne
Glaye	Samuel	Transitec

Nom	Prénom	
Gnerre	Daniel	SIT
Gonthier	Alain	CAT
Grangier	Alain	CORAT
Grosjean	Gilles	DU
Kämpf	Gabriela	Bosquets
Krümel	Jean-Patrice	CORAT
Lehrian	Claude	DAIE
Leimgruber	Elina	DAIE
Marinelli	Victor	CAT
Martin	Dominique	CORAT
Meyer	Florian	Transitec
Neukomm	Christian	CORAT
Neyroud	Fabrice	CORAT
Pellaton	Barbara	DU
Petruzzella	Mario	AVO
Raboud	Yves	Corseaux
Righetti	Xavier	CAT
Rizzelo	Martino	CAT
Saco Mesones-Vez	Loriane	Bosquets
Sansonnens	Jean-Luc	CORAT
Schobinger	Bastien	CAT
Tocados	Diana	DU
Tzieropoulos	Panos	TCS
Vietti-Violi	Gaël	Canton (DGMR)
Voland	Eric	ASR
Volpe	Rocco	ASR