



Ne pas diffuser

**Ce document doit encore faire l'objet
d'une décision du Conseil
communal le 15 novembre 2018**

RAPPORT COMMUN 14/2018 et 16/2018 AU CONSEIL COMMUNAL

**Rapport commun des commissions « Plan directeur du
stationnement » et Initiative populaire communale « Pour la
création d'un parking souterrain à la place du Marché »**

Annexe 1

Développement commun des rapports aux préavis 14/2018 « Plan directeur du stationnement » et 16/2018 sur l'initiative populaire communale « Pour la création d'un parking souterrain à la Place du Marché »

SOMMAIRE

Examen du préavis n°16/2018 sur l'Initiative populaire communale « Pour la création d'un parking souterrain à la Place du Marché ».....	2
Organisation du stationnement et trafic routier.....	2
Aspects écologiques.....	2
Aspects économiques	3
Aspects techniques	4
Contraintes techniques.....	4
Proximité du lac.....	5
Fête des vigneron et autres manifestations	5
Impact des travaux.....	5
Rayonnement du parking et impact sur le stationnement.....	5
Examen du préavis n°14/2018 « Plan directeur du stationnement ».....	7
Voitures sur notre réseau	7
Bénéficiaires pour les demandes pendulaires.....	8
Séance commune aux commissions d'examen des préavis 14/2018 et 16/2018 – Auditions des parties intéressées.....	10
Ordre du jour	10
Association Transport et Environnement (ATE)	11
Société industrielle et commerciale (SIC).....	12
Association de rue LaByronne.....	14
Touring Club Suisse (TCS)	15
Association des commerçants de Vevey (ACV)	15
VMCV	16
Initiative Ma Place.....	16
Questions et discussion.....	18
Conclusion.....	22

EXAMEN DU PRÉAVIS N°16/2018 SUR L'INITIATIVE POPULAIRE COMMUNALE « POUR LA CRÉATION D'UN PARKING SOUTERRAIN À LA PLACE DU MARCHÉ »

M. Christen souligne la souplesse du projet de la municipalité concernant le réaménagement de la Place du Marché et plus globalement concernant le stationnement à Vevey, tel que présenté dans le préavis 14/2018 « Plan directeur du stationnement ». A contrario, un parking souterrain est un ouvrage pérenne qui peut difficilement évoluer.

Organisation du stationnement et trafic routier

Un commissaire conteste que la proximité des parkings en ouvrage avec la route cantonale impacte favorablement le trafic. Il rappelle à cet égard que la création de parkings entraîne la création de carrefours limitant la fluidité de la circulation.

Un commissaire souligne le problème lié aux manifestations où les gens tournent à proximité sans parvenir à se garer. Afin d'améliorer le bien-être, il s'agit de se réapproprier la surface. Un autre commissaire souligne que la Place du Marché est avant tout à saturation lors du marché le samedi ainsi que le dimanche après-midi lorsque le stationnement est gratuit.

Un autre commissaire ajoute qu'autant les habitants que les commerçants loueront probablement des places de parc dans un éventuel parking souterrain. Il rappelle que la question des initiants est simplement de savoir si l'on est pour ou contre la question d'un parking souterrain et que les propositions concrètes viendront dans un second temps. Il lui est rétorqué que l'initiative est claire quant au nombre minimum de places d'un éventuel parking souterrain. Celui-ci devrait correspondre au minimum à celles actuellement en surface.

Finalement, deux commissaires s'interrogent au sujet de l'impact sur le trafic de l'alternative de Gare-Nord. Ils rappellent que l'av. de Gilamont est déjà bien utilisée. Il est ajouté qu'il y a aussi un problème de visibilité avec la circulation sous la voie de chemin de fer et que la géométrie du parcours serait à refaire. M. Grösjean rappelle à ce sujet que d'autres mesures vont être prises pour diminuer le trafic sur l'av. de Gilamont. Il évoque le brainstorming à ce sujet ayant eu lieu en 2016. Ces mesures devraient avoir un effet largement compensatoire et il faut plutôt s'attendre à une diminution du trafic sur cette avenue.

Il est en outre rappelé que la concentration des places de parking dans un seul ouvrage entraînerait aussi une concentration du trafic vers et autour de la Place du Marché. Un commissaire répond que ce ne serait pas bien différent de la situation actuelle. À cet égard, un autre commissaire souligne qu'il y a actuellement plusieurs possibilités d'accès à la Place du Marché, potentiellement plus nombreuses que le nombre de trémies d'accès que l'on construirait pour un ouvrage souterrain. M. Christen confirme qu'il paraîtrait essentiel que l'on prévoie 2 entrées et 2 sorties à une telle construction, mais qu'aujourd'hui, la Place du Marché dispose de 3 accès et qu'il y aurait donc bel est bien une concentration du trafic sur certains axes. Il rappelle par ailleurs que l'on ne peut pas faire de trémies directement sur la Place du Marché. En effet, celle-ci est protégée.

Aspects écologiques

Un commissaire doute qu'il soit forcément nécessaire de compenser la suppression des places de parking à la Place du Marché. Il rappelle que la problématique de la qualité de l'air est importante à Vevey et qu'une diminution des possibilités de stationnement irait dans le sens de l'ordonnance sur la protection de l'air (RS 814.318.142.1 ; OPair).

Un autre commissaire souligne que le transport individuel va évoluer et qu'un transfert modal vers la mobilité douce est à prévoir dans une ampleur difficilement évaluable. Il souligne que les parkings en

surface peuvent ainsi progressivement être réduits suivant l'évolution des usages. Par ailleurs, il faut souligner que la ville de Vevey possède déjà l'un des taux de motorisation les plus faibles du canton avec 389 véhicules pour 1'000 habitant¹.

Un commissaire ajoute que la seule façon de réduire le trafic est de réduire le stationnement et que ce dernier devrait ainsi se limiter à l'indispensable pour les commerces et les personnes à mobilité réduite.

Finalement, un commissaire souligne l'évolution de la situation climatique. En cas de construction d'un parking souterrain, il sera impossible de planter des arbres sur la Place du Marché en raison de la présence de la dalle bétonnée et de l'insuffisance de terre. Or, une place sans arbres serait vite invivable en raison de la chaleur. Un autre commissaire rétorque qu'il n'y aurait pas de problème à planter des arbres à la périphérie de la place et que l'on peut prévoir des bacs de plantes pour le centre.

Aspects économiques

Un commissaire doute que nous ayons les moyens financiers de réaliser les trois parkings en ouvrage prévu dans le préavis 14/2018 « Plan directeur du stationnement ». Un autre commissaire répond qu'il s'agira là d'un patrimoine productif.

M. Christen, sans être aussi définitif, souligne qu'il s'agit d'un aspect important. Lors de la création d'un parking, il y a lieu d'avoir un projet financièrement rentable pour le privé, ce qui peut donner lieu à certains engagements parfois douloureux pour la population. M. Christen souligne l'exemple d'Yverdon où les conditions ont été extrêmement rigoureuses et incluaient la suppression de places en surface ainsi que la construction d'un immeuble sans parking. Finalement, M. Christen ajoute que les aménagements de surface sont aussi plus coûteux avec un parking souterrain.

Un commissaire rappelle que la rentabilité d'un tel projet est fortement liée au nombre de places. À ce sujet, M. Cainne informe que le taux de remplissage actuel de la Place du Marché est de 60 %. Un investisseur ne s'en contenterait pas et il y aurait nécessité d'augmenter ce taux par des mesures de réduction des places environnantes en surfaces ou autres exigences strictes. Il est ajouté que certains projets de taille similaire construits dans le canton ont connu des déficits importants pendant de nombreuses années.

Un commissaire ajoute que les commerçants se sont plaints lorsque les places sont devenues payantes jusqu'à 22h alors qu'avec un projet de parking, les places seront payantes tout le temps.

Un commissaire rappelle que pendant des dizaines d'années, jusqu'en 2009, la municipalité et le conseil communal étaient majoritairement favorables à un parking souterrain. Si le projet n'a pas avancé, n'a jamais atteint le stade d'une demande de crédit d'ouvrage ni une demande de permis de construire, ce n'est pas sans raison. Ce n'est en tout cas pas à cause de blocages, d'opposition ou de recours, qui n'ont pas eu ni l'occasion ni le besoin de se manifester. Ne doit-on pas en conclure qu'il y a des problèmes insurmontables, quand au dimensionnement de l'ouvrage, quant aux accès et quant au financement ?

Il rappelle également que le 28 juin 2001, le Conseil communal avait voté à une majorité des deux tiers un crédit d'étude de 880'000.- pour la réalisation d'un parking souterrain à la Grande Place (préavis 2/2001). Une proposition de référendum spontané avait été faite, et refusée, par les mêmes

¹ Ville de Vevey, Transitec (2018). RAPPORT DE SYNTHÈSE – Stratégie d'organisation et de gestion de l'offre de stationnement à l'horizon 2030.

milieux qui aujourd'hui soutiennent l'initiative Ma Place et proclament que c'est la seule occasion pour le peuple de se prononcer. Le peuple aurait pu se prononcer déjà il y a 17 ans !

À titre d'information, un comparatif de différents tarifs de parking est fourni en annexe de ce rapport ainsi que l'utilisation actuelle des ouvrages existants par l'administration communale.

Un autre commissaire s'interroge sur la similarité du prix projeté de la place dans un ouvrage sous la Place du Marché avec le projet Gare-Nord. Il lui est expliqué que le terrain à Gare-Nord contient aussi de l'eau et que le confinement de l'emplacement impacte sur le prix des travaux. Il est souligné que la construction d'un parking sous la Place du Marché serait de toute façon complexe, dépend de nombreuses options et comprendrait de nombreux impondérables qui rendent difficile une estimation actuelle du prix de la place.

Un commissaire ajoute que, quel que soit le montant d'une telle construction, il ne faut pas oublier le coût de la déviation du réseau souterrain actuel, et notamment de 2 collecteurs importants.

Finalement, ce même commissaire ajoute qu'il est aussi nécessaire de prendre en compte le manque à gagner potentiel pour la commune. Sur la base du rapport Transitec et des données sur les taux de rotations et des temps d'occupations moyens (extrapolé sur 300 jours), il est possible de faire l'estimation suivante :

a) Revenu des 443 places de la Place du Marché :	1'874'000 CHF/an
b) Revenu des 159 places autour de la Place du Marché :	770'000 CHF/an
c) Revenu total de la zone (place + alentour)	2'644'000 CHF/an

Diminution théorique des revenus dans cette zone dans le cadre du projet de la municipalité (préavis 14/2018, PDstat) :

d) Revenu de la zone avec suppression de 243 places (reste 200 + 159 places - projet de la municipalité, préavis 14/2018)	1'028'000 CHF/an
---	------------------

Finalement, manque à gagner pouvant potentiellement être exigé en tant que droit de superficie :

Variante haute : revenu total de la zone diminué du montant de toute façon perdu <i>dans cette zone</i> avec le projet municipal (ligne c moins ligne d)	1'616'000 CHF/an
Variante basse : revenu actuel de la Place du Marché diminué du montant de toute façon perdu <i>dans cette zone</i> avec le projet municipal (ligne a moins ligne d)	846'000 CHF/an

Ces montants peuvent constituer une fourchette estimée du manque à gagner pour la commune dans cette zone. Selon l'estimation d'un commissaire, en transposant ces nombres en droit de superficie répercuté sur le tarif du parking, cela représente entre 0.63 et 0.89 CHF par heure et par place.

Aspects techniques

Contraintes techniques

Un commissaire souligne que la volonté de création d'un parking souterrain sous cette surface revient à un vœu pieux ou un doux rêve. Autant le processus politique encore nécessaire que les aspects techniques rendent toute réalisation très lointaine. Il rappelle que l'initiative exige un nombre minimal

de 443 places, soit un projet bien plus ambitieux que les précédents. De plus, cela impliquerait probablement un ouvrage plus en profondeur et donc plus compliqué techniquement.

Un commissaire rappelle des aspects techniques en lien avec la norme VSS et les normes ECA. Il faut s'attendre à des trémies d'accès de 5,20m de large et de 25-30m de long. L'emplacement de ces trémies serait ainsi un problème complexe. De plus, ce commissaire explique qu'à tout emplacement du parking, une personne doit se trouver à moins de 35m d'un sas anti-feu ou d'une sortie. Il faut ainsi compter avec une construction plus large comprenant soit de nombreux sas, soit de nombreuses sorties, sans compter de nombreuses cheminées de ventilation sur la place. Il s'agit de contraintes techniques importantes ayant un impact autant sur les coûts que sur les réaménagements de surface.

Proximité du lac

Alors qu'il est dit en annexe du préavis (annexe 4, titre 5, page 5) que la proximité du lac empêcherait la construction d'un parking souterrain, un commissaire nuance. Le génie civil permet des constructions de ce type, mais plus le parking à d'étages (plus la construction va en profondeur) et plus les contraintes techniques sont importantes et génèrent des surcoûts massifs.

Fête des vigneron et autres manifestations

M. Grosjean signale en outre que 200 à 250 pieux doivent être plantés actuellement dans la place pour supporter les arènes de la fête des vigneron, ceux-ci allant jusqu'à 8m de profondeur. Quelques-uns de ces pieux (25) sont particulièrement larges. M. Cainne ajoute que l'administration et la municipalité se sont interrogées sur la faisabilité de la fête des vigneron avec un parking souterrain sous la place. Un tel ouvrage nécessiterait des adaptations de la prochaine fête des vigneron et un même type d'arènes que celle prévue pour 2019 semble impossible.

Un commissaire rétorque que l'utilisation d'un parking souterrain durant la fête est de toute façon impossible et qu'il y aurait alors la possibilité d'étayer l'ouvrage.

Finalement, un autre commissaire souligne que lors d'autres manifestations sur la place, l'utilisation d'un parking souterrain est possible et l'impact de ces manifestations sur le stationnement serait ainsi moindre.

Impact des travaux

Il est souligné par un commissaire que cette place est ancienne et que Vevey était un centre important pour le commerce à diverses époques reculées. Il n'est pas impossible que des découvertes archéologiques occasionnent des fouilles importantes, retardant les travaux et occasionnant des surcoûts non négligeables.

Un commissaire souligne les nuisances prolongées et importantes en cas de construction d'un parking souterrain. En effet, un parking ayant un minimum d'emprise sous la place compterait plusieurs niveaux. Les travaux entraîneraient ainsi un trafic poids lourd très important. La possibilité d'utiliser le lac pour des transbordements par barges est évoquée.

Un commissaire rappelle à cet égard la durée prévisible des travaux. Il y a lieu de compter 4 ans de travaux si l'on prend comme exemple le parking de 1000 places à Yverdon.

Rayonnement du parking et impact sur le stationnement

Un commissaire rappelle que le rayon d'utilisation d'un parking est de 250 à 300m. Se pose alors la question de l'Est de la Ville qui ne bénéficierait pas d'un ouvrage sous la Place du Marché.

Des commissaires s'interrogent sur les autres projets de parking (en particulier Gard-Nord et Entre-deux-villes) présentés dans le préavis 14/2018 sur le PDstat. Seront-ils abandonnés ? Redimensionnés ? Les conséquences sont difficiles à prévoir.

EXAMEN DU PRÉAVIS N°14/2018 « PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT »

Voitures sur notre réseau

Un commissaire pose la question de l'utilisation à Vevey du partage de voiture « mobility » et de l'impact sur les places de parcs. L'emplacement ainsi que le nombre s'adapte régulièrement et on nous confirme qu'à Vevey ce système fonctionne bien et est en hausse de fréquentation.

Études

2004, 450 voitures pour 1'000 habitants

2015, 389 voitures pour 1'000 habitants

Moyenne cantonale, 530 voitures pour 1'000 habitants.

Places de parkings pour les véhicules handicapés, aucun expert professionnel ni association n'ont été approchés dans l'entier du préavis plan directeur de stationnement.

Normes VSS

- Toutes les places de parkings gratuits sur l'entier du réseau
- 2% des places doivent leur être entièrement aménagées et réservées
- La commune adapte régulièrement les emplacements adéquats pour ces places

Une demande croissante de places de parking longue durée avec recharge électrique est attendue par notre population.

Transitec définit les besoins et non les intérêts.

60 places de parking provisoires seront créées sur la commune de Saint-Légier, Hauteville, prochainement pour la Fête des Vignerons.

Sans chiffres ni affirmations vérifiées, le P+R Chailly ne serait pas au beau fixe depuis sa création, car les moyennes durées se rendent au centre de Montreux avec les voitures ce que nos visiteurs feront également.

L'expérience de Lausanne Vennes montre clairement que l'utilisation est essentiellement composée de véhicules longue durée.

Ceci également, car si l'on calcule le prix du parking ainsi que les frais de transport, il en convient de constater que ce n'est pas rentable pour une famille 2 adultes et 2 enfants.

Le taux d'occupation actuel de la Place du marché est de 60% selon des comptages fournis.

Nombre de places en location dans les parkings de Vevey pour l'administration veveysanne.

(sources : DASLI, DU et ASR, le 10 octobre 2018)

- 20 places pour les employés de la Ville.
- 8 places pour les concierges de la Ville.
- 2 places pour la direction de garderies.
- 3 places pour les voitures de fonction au parking du Panorama.
- 2 places dans des parkings en surface (camionnettes)
- 2 places pour les Municipaux.

Pour mémoire : aucune inscription n'est en attente actuellement. Tout a été attribué.

Situation du parking du Panorama en ville de Vevey

(source : ASR, le 10 octobre 2018)

- 369 cases disponibles, dont 134 attribuées aux habitants de Vevey.
- 332 personnes en liste d'attente, dont 133 habitants de Vevey.

Normes d'attribution des places de parkings.

Bénéficiaires pour les demandes pendulaires

Les personnes qui travaillent à Vevey, domiciliées hors de la commune, peuvent obtenir un macaron pendulaire pour autant qu'elles remplissent les conditions suivantes :

- Avoir un temps de trajet porte à porte en transports publics supérieur à 45 minutes.
- Avoir un temps de trajet porte à porte en transports publics une fois et demi supérieure au temps de trajet en transport individuel motorisé.

Les personnes désirant obtenir une autorisation doivent produire une photocopie du permis de circulation et une attestation de l'employeur, qui prouve que le demandeur travaille bien dans la commune. En outre, sur présentation d'un abonnement Mobilis personnel (utilisé pour se rendre du lieu de stationnement jusqu'au lieu de travail) une réduction de 50 % du prix du macaron pourra être accordée.

Uniquement pour les personnes domiciliées dans le secteur concerné à Vevey

Toute demande de macaron doit être accompagnée d'une attestation de la gérance / propriétaire stipulant qu'aucune place de parc sur leur domaine privé n'est disponible.

Plus de 2000 sièges récréatifs, culturels et sociaux sont à proximité de la Place du Marché, dans le détail :

- Théâtre Le Reflet : 750 sièges
- Théâtre de la Grenette : 70 sièges
- Cinémas Rex 1 à 4 : 560 sièges
- Cinéma Astor : 230 sièges
- Salle Del Castillo : 860 sièges (au maximum)

Page 4 du préavis 14/2018, Plan directeur de Stationnement, point 4.

Un commissaire nous rend attentifs sur le dépassement fréquent de la norme de pollution en vigueur, calculée sur la Riviera. On nous répond que les relevés dépendent uniquement du Canton à raison d'une station de mesure fixe à Montreux et un mobile sur Vevey.

SÉANCE COMMUNE AUX COMMISSIONS D'EXAMEN DES PRÉAVIS 14/2018 ET 16/2018 – AUDITIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

Séance du : 3 octobre 2018 à 19h
Lieu : Vevey, salle du conseil communal

Invités

<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>
Christophe Ming	Président PDS
Cédric-Bussy	Président PDM
Jérôme Christen	Ville de Vevey
Julien Cainne	Ville de Vevey
Michel Bloch	Ville de Vevey
Barbara Pellaton	Ville de Vevey
Laurent Addor	ACV
Hervé Devenoge	VMCV
Christian Ferrari	SIC
Yves Filippozzi	ATE
Philippe Oertlé	Comité ma place
Panos Tzieropoulos	TCS
Caroline Gigon	LaByronne

Ordre du jour

1. Introduction
2. Commentaire des associations sur les préavis
3. Questions et discussion

Introduction

Le Président de la Commission Christophe Ming ouvre la séance, remercie de la présence des invités (associations faïtières et de quartier) à cette séance commune pour deux commissions (Place du Marché (PDM) et plan directeur du stationnement (PDS)). Les deux préavis sont gérés par les mêmes commissaires, mais la présidence est différente.

Commentaire des associations sur les préavis

Association Transport et Environnement (ATE)

C'est un plaisir d'être entendu par une commission sur ce sujet.

Le préavis PDM convient parfaitement.

Pour le préavis PDS, quelques rappels du cadre légal qui régit le domaine du stationnement sont nécessaires. La synthèse des réponses de l'ATE lors des différents plans directeurs (Plan directeur cantonal - PDCn, Plan directeur régional - PDCr, Plan directeur communal - PDCom, Plan de mobilité et d'urbanisme - PMU, Agglo Rivelac) est la suivante :

PDCn, mesure A23 – mise sur pied d'égalité des modes de transport

La réflexion doit porter sur un système de transport formé des différents modes, et non pas sur un seul de ces modes.

PDCn, mesure A25

Politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics

Élaboration de plans de mobilité en partenariat avec les entreprises privées et les institutions publiques.

Rivelac

Projet d'agglo recalé par la Confédération au titre de report modal insuffisant du TIM vers les autres modes de transport. Ne peut pas être considéré comme planification en vigueur. Il n'a aucune légitimité politique, aucune légitimité démocratique, ce qui est plus grave encore dans la mesure où une procédure participative compte parmi les critères d'attribution des subventions.

Constats initiaux

PMU p. 28

Ratio place de parc/hab sur voirie parmi les plus élevés des villes vaudoises. Sans oublier les places privées.

Qualité de l'air – mesure A31 PDCn

Problématique : les concentrations en polluant enregistrées dépassent les valeurs limites de l'OPair

Problématique : les mesures techniques seront insuffisantes pour assainir l'air, donc il faut modifier le comportement des gens pour diminuer ces particules.

Dans ce cadre, la volonté d'augmenter l'offre en stationnement devrait être précédée par des mesures complètes de la qualité de l'air à Vevey, suivie vraisemblablement de la nécessité d'un plan OPair, lequel ne pourra alors que limiter drastiquement l'offre.

Question technique : Norme VSS définit l'offre en cas de stationnement, mais elle doit s'appuyer sur les objectifs de protection de l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores). La norme VSS doit être pondérée par le type de localisation. Par exemple, Vevey est dense et bien desservie par les

Transports publics. Concernant le stationnement, il faut également tenir compte des deux-roues légers, comme vélos, vélos avec remorque, vélo-cargo.

En résumé, position ATE sur le préavis PDS

Élargir le champ de réflexion aux niveaux intercommunal et régional.

- Viser davantage sur le long terme, notamment en élaborant un scénario plus ambitieux en termes de réduction du nombre de places de stationnement.
- Localiser et dimensionner les éventuels P+R sur la base de critères pertinents propres à cette problématique, notamment le lieu de départ du trafic pendulaire et non le lieu de destination. Gérer et contrôler ce type particulier de stationnement.
- Éviter 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.
- Renoncer à la gratuité du stationnement.
- Émettre 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, et des possibilités peu/pas développées de mieux utiliser l'existant : Manor/Migros, exigence LAT utilisation mesurée du territoire.

Société industrielle et commerciale (SIC)

La SIC Vevey et environs est une association créée en 1886, dont le but est de promouvoir les activités économiques en ville de Vevey et alentours. Ses membres sont multiples, tant en direct que fédérés, et sont actifs aussi bien dans l'artisanat que dans le commerce de détail ; dans l'industrie ou les services, de taille PME ou multinationales. La SIC représente plus de 600 entités économiques et regroupe plus de 6'000 emplois.

La SIC a été et est un élément moteur du développement culturel de Vevey, par exemple : La foire de la St Martin et son association, la confrérie de la St Martin.

- Les marchés folkloriques
- Noël à Vevey et a même financé les premiers éclairages de l'av Général Guisan.
- Rétro-mobil qui a dû émigrer à Blonay et qui est un succès.
- La société de développement de Vevey
- La brocante,
- etc..

De ce fait, en plus des activités économiques, elle a contribué au rayonnement culturel, intense, de Vevey. Partant du principe que des activités culturelles importantes font rayonner Vevey et sont un atout pour des implantations économiques.

La SIC participe activement aux diverses commissions de la Ville : CAT ; développement durable ; déchets ; PMU ; Concours de la Place du Marché

Elle a participé et cofinancé des études menées par la Ville : Albatros ; gestion cité ; Réaménagement du marché de Vevey

La SIC Vevey est particulièrement attentive aux conditions-cadres régissant les activités économiques en ville de Vevey. Ces conditions-cadres comportent, pour les moins trois volets :

- Jours et heures d'ouverture des commerces.

- Fluidité et stationnement en ville de Vevey
- Soutien de la ville au travers d'un délégué à l'économie.

Ceci n'est pas propre à Vevey, mais existe dans toutes les villes vaudoises de cette importance. Sur ces points, on constate actuellement, pour Vevey, des jours et heures d'ouverture des commerces plus restrictifs que dans les villes avoisinantes et l'absence d'un délégué économique, alors que toutes les villes de l'arc lémanique en ont un.

La SIC est revenue depuis plusieurs années et régulièrement sur ces points, sans obtenir satisfaction. Ces éléments nous laissent penser que la ville de Vevey ne souhaite pas soutenir l'activité économique en ville et qu'elle s'en désintéresse.

Par le passé, la ville de Vevey s'est vidée de ses habitants, faute d'emplois. La ville en a souffert sur le plan des résidents, de ses finances ou du développement culturel. Il n'est pas inutile, ici, de rappeler cet élément qui démontre l'importance d'un tissu économique fort et que de sa vitalité dépend aussi le bien-être d'une ville comme Vevey. Nous ne voulons pas l'oublier. L'histoire nous démontre aussi que des activités économiques déclinantes engendrent une paupérisation de la cité.

La ville de Vevey a vu sa population s'accroître, ces 10 dernières années, de 2'500 personnes environ, à plus de 20'000, alors que l'emploi a progressé de 2'000 postes de travail environ, à 12'000 emplois à plein temps. À titre d'exemple, le nombre d'entreprises en ville est passé, en 10 ans également, de 875 à 1534. Certaines sont parties (atelier métallique, Infré, Sauberlin & Pfeiffer...) et celles nouvellement créées sont de petites tailles. En effet, par exemple en 2015, ce sont 113 entreprises qui sont créées sur le territoire pour 145 emplois.

La ville de Vevey a la chance inouïe, d'avoir les centres commerciaux couverts au centre-ville et un centre commercial à ciel ouvert au sein de son centre historique. Cette situation est enviée par la plupart des villes lémaniques.

Il faut rappeler que les utilisateurs de l'infrastructure routière de la ville sont les habitants (20'000 env., propre à Vevey), les personnes y travaillant (12'000 env. dont 9'000 pendulaires), les visiteurs (sur un potentiel de 70'000 si l'on prend que les habitants de la Riviera). Les besoins de chaque groupe d'utilisateurs sont différents, mais utilisent les mêmes espaces géographiques. En effet, tant les habitants, que les employés ou les visiteurs se côtoient en permanence en ville, sur les mêmes emplacements. Les horaires, eux, diffèrent souvent. C'est sur les horaires d'utilisation des infrastructures de la ville et une implantation judicieuse des lieux de stationnement, notamment en sous-sol, qu'il faut travailler.

Les rapports qui vous ont été fournis mentionnent à plusieurs reprises les pendulaires. On vous parle ici de pendulaires entrants, qui totalisent 9'000 emplois. Ceci génère des mouvements importants. Ce nombre permet également de rappeler que ces 9'000 personnes utilisent, déjà, abondamment les transports publics ou le covoiturage et nous nous en félicitons (9'000 pendulaires et 3'400 places de parc voiture à disposition, c'est dire qu'ils ne viennent pas tous en voiture). Dans le même temps, les pendulaires sortants, qui ont un emploi à l'extérieur sont au nombre de 5'000. Ce sont des espaces qui se libèrent et qui devraient permettre une meilleure répartition entre les uns et les autres.

La viabilité des centres commerciaux, des commerces du centre-ville ; la fréquentation des musées, théâtres et cinémas est liée à des facilités de parking. Sans parking pas de commerce et d'activité culturelle viable.

Les parkings existants nécessitent une durée de stationnement minimale de 2 à 3 heures pour permettre à une personne de faire son shopping et éventuellement prendre un verre sur une de nos

magnifiques terrasses. Le fait de faire du shopping n'est plus une activité en soi, de nos jours, il doit être couplé à une activité ludique. Nous voulons donner la possibilité à nos commerçants de lutter contre l'achat en ligne.

Pour toutes ces raisons, un réaménagement de la Place, version initiants, reste la solution d'avenir. Elle apportera une nouvelle dynamique à Vevey qui en a bien besoin et lui permettra de conserver ses activités commerciales, culturelles et muséales autour de la Place et alentours, tributaires, en partie, des usagers des communes voisines et autres visiteurs. Bien évidemment, un parking souterrain permet d'avoir des activités en surface toute l'année, sans devoir condamner l'accès au parking avec à chaque fois les inconvénients que l'on connaît.

Une analyse a été faite par Transitec sur l'utilisation des parkings le samedi matin. Celui-ci fait état d'une utilisation de 95% et plus pour le parking de la Place du Marché et relève que 300 places demeurent disponibles sur d'autres sites. Ces sites sont éloignés de la Place du Marché. Ceci démontre l'importance pour les utilisateurs du site central qu'est la Place du Marché. Il est également relevé par Transitec que sur les 300 places non utilisées dans le périmètre, 130 sont au parking du Panorama. Ceci démontre, une nouvelle fois, que les utilisateurs renoncent majoritairement à être déplacés vers des parkings périphériques, éloignés des lieux d'attractions et des commerces qui les attirent.

Nous insistons donc, ici, sur le fait que des parkings qui ne sont pas à proximité des commerces de la vieille ville et du centre ne sauraient remplacer un parking centré. Pire, avec les horaires pratiqués sur les places de stationnement et les durées projetées, tous les éléments sont réunis pour décourager la clientèle de fréquenter les commerces veveysans. Sans oublier que les jours et horaires d'ouverture à disposition de notre clientèle ne correspondent plus à leurs habitudes de vie.

Association de rue LaByronne

La représentante de l'association constate que le bas de la ville, notamment notre quartier, déborde de voitures et de trafic. Dans le même temps, la plupart des habitants de notre quartier vivent dans de petits appartements, sans jardin, avec au maximum un balcon. Le besoin d'être à l'extérieur est important.

Il manque cruellement des espaces de convivialités pour toutes et tous et des zones de sécurité pour les enfants et les personnes âgées. Au lieu de places de stationnement, il faudrait créer des îlots de rencontres (bancs, placettes), des zones vertes, des places de jeux, même modestes.

Aussi, le bruit est important (voitures à moteur truqué, motos pétaradantes), la circulation à vélo est difficile, voire dangereuse. Il faudrait créer une piste cyclable digne de ce nom sur l'avenue Nestlé, limiter l'accès aux quais pour les voitures et généraliser les zones 30 km/h ou les zones de rencontre. Cela permettrait de rendre le quartier agréable pour ses habitants, pas seulement pour les visiteurs motorisés.

Si la création de parkings supplémentaires est impérieuse, alors il faut le faire à l'extérieur de la ville ou dans sa périphérie (parking de Nestlé, piscine de Corseaux-plage par ex) et favoriser les déplacements à pied et à vélo.

Pour rappel, l'association de la Byronne est née dans le cadre de la volonté des habitants de fermer la rue à la circulation. Depuis que c'est fait, la vie de quartier a repris et la rue a pu être réaménagée (potagers, jeux, verdure, etc.).

Touring Club Suisse (TCS)

Ne remet pas en question la qualité de la pertinence du rapport de Transitec pour le PDS, mais, n'est pas favorable à la restriction du nombre de places de stationnement. Reconnaît le besoin de requalification des espaces, mais il faut éviter l'asphyxie de la ville. La restitution des places de surface en sous-sol est bonne, mais le PDS n'est pas assez avancé pour s'assurer que toutes les places soient compensées. Pousser le stationnement à l'extérieur de la ville dans une ville comme Vevey présente une certaine limite.

Association des commerçants de Vevey (ACV)

La vie commerciale est difficile, la concurrence est féroce (France, site internet, communes voisines, etc.). Une nouvelle approche s'impose : convivialité et attractivité. L'équilibre des centres-ville est fragile et leur dynamisme tend à s'essouffler. Une approche nouvelle s'impose : faire du centre-ville un lieu de destination. Car les centres-ville sont les mieux placés pour répondre aux nouvelles aspirations des consommateurs, à leur recherche d'authenticité, d'une offre différente et diversifiée, de convivialité et d'une expérience unique.

Vevey compte aujourd'hui plus de 500 commerces, presque 300 en vieille ville et représente un réel centre commercial à ciel ouvert. Et l'existence d'un centre commercial est liée directement à des facilités d'accès et de parking. Pas de parking, pas de centre commercial !

Un sondage clientèle récent indique que 70% des clients sont perdus si un parking est momentanément indisponible (exemple : durant le cirque Knie ou la Saint-Martin). 80% des questionnés disent ne pas revenir dans le centre s'ils n'ont pas la possibilité de se parquer, 70% ne viendraient pas en ville en transport public pour faire leurs achats et 11.49% ne viendraient plus à Vevey depuis l'augmentation des prix du parking. Certes, il s'agit d'un sondage, mais la tendance est assez claire : si on désire tuer le commerce de la vieille ville, on supprime ou limite drastiquement le stationnement à la Place du Marché avec les effets collatéraux sur l'offre de l'activité culturelle, muséale et touristique.

Est-ce que le panier du client est différent si le parking est plus éloigné ? Et bien la réponse est oui. Le panier est inférieur à 100.- lorsqu'un parking n'est pas disponible à proximité. Je ne connais aucune personne disposée à porter des sacs lourds durant quelques minutes. Le manque à gagner est donc évident en cas de parking éloigné et met de ce fait en péril la survie des commerçants.

Les commerces du centre-ville ne peuvent pas vivre qu'avec leur clientèle locale. Les places de parc doivent être de minimum 3 heures pour permettre à Madame d'aller chez le coiffeur, à nous tous d'aller chez le médecin ou au restaurant après avoir fait du shopping ou en sortant du théâtre...et si je suis commerçant à la vieille ville et je désire inviter des clients dans mon commerce le soir pour un Event : Où vont-ils se parquer ? À Manor ou à la gare et marcher 5 ou 10' ? Je n'y crois pas. Ce que je crois c'est qu'ils ne vont simplement pas venir.

Il est ici important de constater que la projection établie par Transitec n'est pas réaliste et pour le moins ne répond pas à l'une des missions de son mandat, qui est de concilier les activités et utilisateurs en ville sans vouloir leur imposer des changements de comportement. Le parking Gare-Nord ne remplacera pas la perte de place de la place du Marché.

Les études en cours de la Municipalité poursuivent l'objectif de supprimer tout ou partie des places de stationnement sur la place du Marché et de créer des parkings derrière la gare et à Entre-deux-Villes, voire ailleurs en ville. Or c'est aux abords immédiats de la place du Marché que se concentrent les lieux où se rend la majeure partie des adeptes de « cultures et spectacles », pour lesquels les disponibilités en places offertes sont les suivantes :

▪ Théâtre Le Reflet :	750 sièges
▪ Théâtre de la Grenette :	70 sièges
▪ Cinémas Rex 1 à 4 :	560 sièges
▪ Cinéma Astor :	230 sièges
▪ Salle del Castillo :	860 sièges au maximum
▪ TOTAL :	Plus de 2000 sièges

Toutes ces places sont situées à proximité immédiate de nombreux commerces, restaurants et bars veveysans, le tout constituant un ensemble culturel et commercial interdépendant, dont l'attrait, les activités et la pérennité sont directement subordonnés aux conditions d'accès, de circulation et de stationnement.

À ce titre, il est indispensable que non seulement les autorités veveysannes – législatives et exécutif, mais également la population veveysanne, fassent preuve d'une volonté indéfectible pour assurer le développement, le maintien et la préservation d'une structure en adéquation avec le renom de Vevey en tant que ville d'Image, ville Culturelle, ville Commerciale, mais aussi une ville attractive au plan financier, tant pour la survie de ses commerces que pour le taux d'imposition de ses contribuables.

Il faut faire battre le cœur de la ville de Vevey, apporter à tous convivialité, confort, joie, plaisir... telles doivent être les ambitions d'une ville comme Vevey.

Un redéploiement de la Place du Marché avec une extension de la zone piétonne à la vieille ville et au quai Perdonnet avec un logement en sous-sol toute l'année des voitures redonnerait une nouvelle chance non seulement à la vieille ville, mais de manière générale à Vevey afin que la ville éloigne le spectre d'une cité dortoir.

La Place du Marché reste et restera le poumon de la ville de Vevey. Il nous faut donc un parking à cet endroit avec un nombre de places suffisantes et de durée illimitée, comme on le trouve partout au cœur des villes. Ceci permettra aux commerçants de se réinventer et d'arrêter de se soucier du parking pour sa clientèle. Il en va donc de la pérennité du commerce et de ses emplois.

Le commerçant de demain doit innover, il ne peut pas se permettre d'être bon, il doit être excellent ! À vous « la Ville de Vevey » Faites preuve de bon sens et laissez la possibilité aux commerçants de prendre le virage de la pleine mutation que vit le commerce d'aujourd'hui.

VMCV

L'initiative PDM engendrerait une augmentation de 30% de circulation dans un quartier déjà saturé. La place de la gare est également saturée par le trafic. Plus on va lentement avec les bus, plus on a besoin de mettre du personnel et des bus sur les lignes ce qui engendre un coût supplémentaire.

Un parking périphérique comme proposé dans le PDS permet aux VMCV d'avoir une structure « bus » pour stationner de nuit. VMCV est en recherche de telles places.

Initiative Ma Place

L'idée des initiants est donc toute simple, redonner à la Place du Marché (PDM) son lustre en faisant d'elle la carte de visite de la ville. Pour cela deux conditions, d'une part il faut un réaménagement qualitatif, conservant à la place sa polyvalence et sa convivialité, et secondement garder son accès aux voitures en les logeant en sous-sol, comme l'on fait quantités de villes bien avant nous. Les exemples sont multiples à commencer par La Tour-de-Peilz, Ouchy, Neuchâtel et bientôt Yverdon pour n'en citer que quelques-uns.

Vous nous avez invités aujourd'hui pour apporter notre point de vue sur deux préavis, soit le Plan directeur du stationnement et le second sur notre initiative et je vous en remercie. Permettez-moi toutefois de dire que je n'ai pas vu de grande différence, le second étant une synthèse du premier. La Municipalité veut donc opposer à notre initiative qui apporte une solution pour la Place du Marché à un plan général du stationnement pour Vevey. Étrange !

N'est-ce pas comparer des pommes et des poires, alors que les deux sont complémentaires ? Je mettrai ici entre parenthèse le parking Gare-Nord sur lequel je reviendrai. Comment peut-on discuter aujourd'hui d'un plan de stationnement général alors que ledit plan évacue notre proposition de parking en sous-sol du concept ? Vous en conviendrez avec moi que la sagesse aurait voulu que l'on traite ce PDS après la votation sur notre initiative. Mais je sais qu'à Vevey on met souvent la charrue avant les bœufs !

Mais revenons à ce PDS. Si les initiants considèrent que le parking en sous-sol est une condition indispensable pour les diverses raisons déjà évoquées tant par la SIC que par l'ACV et que je ne rappellerai pas ici, elle n'empêche absolument pas, bien au contraire, de construire encore l'un ou l'autre parking périphérique, que ce soit à Plan-dessus, Plan-dessous, voir à Entre-deux-Villes. Je me suis laissé entendre dire qu'au niveau du Plan directeur Communal qui devrait fixer les grands axes de développement de la Ville pour les années à venir, on pense justement à libérer des places en voirie pour les mettre en sous-sol, ceci par quartier, afin de répondre à la fois au manque de places de parc et lieux de vie. Alors pour la Vielle Ville, c'est par définition la Place du Marché qui jouera ce rôle. Là aussi, il aurait certainement été plus judicieux d'attendre les conclusions du PDCom avant de se lancer dans un PDS.

La revendication des citoyens est de plus en plus d'avoir des lieux de respiration et de convivialité. Cela veut très clairement dire ménager des espaces en surface en reléguant les voitures en sous-sol. C'est un trend. Vevey a donc ici la chance de pouvoir aménager l'une des plus belles places du pays, si ce n'est d'Europe, en lui conservant son accès motorisé indispensable aux activités de la Place et en Vielle Ville !

Une occasion aussi d'élargir la zone piétonne en Vielle Ville et au quai Perdonnet, deux mesures d'ores et déjà prévues dans le PDS.

Mais l'étude Transitec a montré également qu'il manque des places de parcs pour les riverains de la PdM, mais aussi en Vielle Ville. Un parking souterrain aurait ainsi l'avantage de pouvoir réduire ces voitures en sous-sol à l'année.

Comme vous le savez, l'art 106 et suivant de la Loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP) prévoit en matière d'initiative communale que les citoyens proposent une idée et non un projet ficelé. À charge du Conseil communal ensuite de prendre les décisions utiles qui s'imposent en respectant les intentions des initiants pour la mise en œuvre dudit projet.

Notre objectif est donc de faire en sorte que ce projet fasse non seulement la fierté des Veveysans, mais aussi de la région. Pour atteindre cet objectif, il faudra donc faire preuve de réalisme et de pragmatisme, comme dans toute élaboration de projet. Mais j'entends déjà les Cassandres et les neinsager de tous poils qui démolissent déjà l'idée avant d'avoir pu coucher sur le papier un vrai projet.

Construire des parkings, on sait le faire en Suisse. Financer de tels projets en partenariat-public privé, on sait également le faire. Trouver des investisseurs, il y en a sur ce marché, à commencer par des fonds de pension qui cherchent des objets de rendement à long terme, tel un parking bien situé. J'ajouterai pour autant que le prix de la place ne soit pas prohibitif !

Et celui de Gare-Nord sera assurément élevé pour autant qu'il se fasse un jour. En tous les cas, la Municipalité le présente comme l'œuf de Colomb. Pour les initiés, il ne serait pas la solution de compensation des 250 places supprimées sur la PdM. Il serait une option pour d'autres types d'usagers que ceux de la PdM. Et je rappelle que la Municipalité s'est engagée à ne pas débiter le réaménagement de la PDM tant qu'une compensation n'est pas réalisée dans un périmètre dit proche. On comprend donc mieux l'empressement de la Municipalité à vouloir réaliser ce parking de la Gare, quelles qu'en soient les conséquences !

Et pour la petite histoire, saviez-vous que Pierre Etoile, avant de passer à la construction du parking pour les immeubles en face de la gare avait proposé à la Municipalité de créer des centaines de places publiques ! La Ville n'en a pas voulu. Et aujourd'hui, la Municipalité voudrait construire en face, plus compliquée et beaucoup plus chère !

Pour toutes ces raisons, un réaménagement de la Place version initiant reste la solution d'avenir. Elle apportera une nouvelle dynamique à Vevey qui en a bien besoin et lui permettra de conserver ses activités culturelles et muséales autour de la Place et alentour, tributaires des usagers des communes voisines et des visiteurs de tout horizon. Et bien évidemment un parking souterrain permet d'avoir des activités en surface toute l'année, sans devoir condamner l'accès au parking avec à chaque fois les inconvénients que l'on connaît.

Quant à l'aménagement de surface qui devra être soigné, comme nous l'avons dit, un financement créatif intégrant à la fois la contribution du constructeur, du sponsoring, des fonds de la conservation du patrimoine et du mécénat permettrait de ne pas émarger sur les deniers publics et rendre à notre Place du Marché le lustre qu'elle attend depuis des décennies !

Qu'attendons-nous pour agir !

Questions et discussion

Un commissaire :

- S'étonne que la SIC pense que la survie des commerces tient à 240 places de parc. Il a été dit que les clients ne veulent pas porter les sacs sur de longue distance ? Quelle est cette distance ?
- ACV : la distance est de 300 mètres environ.
- Un commissaire souligne que la plupart des parkings, dont le Panorama, sont donc bien placés.
- Pour la PDM on va voter uniquement sur ce que l'on va mettre en dessous et non en dessus. Il y aurait 440 à 600 places en dessous est-ce correct ?
- Ma place : le PDS prévoit une suppression de place. On n'est pas contre, mais où les met-on pour les compenser ? On n'a pas mis de fourchette dans l'initiative, car on n'a pas fait le compte, mais on peut imaginer qu'il y aura plus que les 440 places actuelles.
- Quid du partenariat public-privé ?
- Ma place : le budget 2018 de la commune est déficitaire donc comment est-il possible de financer les 4 parkings prévus dans le PDS ? Avec le parking de la PDM, on peut trouver un financement privé.
- Le financement doit-il être neutre financièrement pour la ville ?
- Ma place : il y a un droit de superficie avec des royalties, mais c'est un contrat entre ville et projet à développer. Oui, il faut que l'opération soit blanche pour la commune. Quand on élabore le projet, on verra comment procéder. Ce n'est pas à la ville de financer ce type d'infrastructures.

- Une esquisse de l'aménagement de surface est faite dans la vidéo, mais est-ce que l'on a pensé à mettre la trémie, les accès piétons, la cheminée de ventilation et autre sur l'esquisse ?
- Ma place : non il n'y a pas ces éléments esquissés; on a présenté une idée et non un projet. Il y a eu un lauréat pour le projet MEP de la Place du Marché, donc on ne va pas tout réinventer. Des éléments seront repris.

Un commissaire :

- Les conditions-cadres pour les commerces sont les horaires d'ouverture, le soutien de la Ville et le stationnement. Je suis étonné que la stratégie repose là-dessus uniquement. De nombreuses villes européennes ont vidé leur centre de voiture et s'en portent bien. Ces conditions-cadres sont-elles fondées sur des éléments probants ou est-ce un vœu pieux ?
- SIC : il y a d'autres conditions-cadres que celles-ci (ouverture commerce – délégué économie et fluidité stationnement). Toutes ces villes ont certainement créé des parkings souterrains.
- J'ai été dernièrement dans plusieurs villes d'Europe où il n'y a pas de circulation dans le centre. Les parkings sont aux alentours et non pas dans le centre.
- Concernant la condition-cadre de stationnement, on voit que le ratio stationnement par rapport au nombre de voitures est très important donc on devra vider des places du centre-ville. Quid des commerces de l'est de la Ville ? Car avec un parking plus grand à la PDM, cela signifie qu'il y aura une concentration de places au centre.
- SIC : les autres parkings sont complémentaires à celui de la PDM. Le commissaire : le Canton ne veut pas augmenter le nombre de places, donc il y en aura moins à l'est.
- L'analyse de Transitec montre que les habitants de Vevey renoncent de plus en plus à la voiture, est-ce que les commerces de la ville ont une stratégie pour les clients qui ne prennent pas la voiture ?
- SIC : Vevey est une petite capitale et concentrée. Elle n'appartient pas qu'aux Veveysans, mais à tout le district qui comporte 70'000 habitants. Beaucoup viennent à Vevey, car c'est la ville phare. Les Veveysans sont bien lotis avec les commerces et les 500 places. Ces dernières sont importantes et en cas de suppression, c'est la mort du commerce à Vevey.
- Il faut accompagner le PDS d'une OPair : en quoi cela consiste-t-il ?
- ATE : dès la planification du Moulin de la Veveyse, tous les polluants dépassaient les valeurs limites. Des études montrent que cela a empiré, alors que faire ? Les OPair et OPb prévoient des plans. Pour l'OPair, si on ne descend pas en dessous des valeurs limites, on ne va pas créer de nouvelles nuisances comme une augmentation de trafic ou une augmentation du nombre de places de parc.

Un commissaire :

- Dire que Vevey est le centre du district est altruiste, car cela change avec le temps. Ce n'est plus le cas. Les modes de transport ont changé, mais la méthode doit rester : les gens doivent venir pour une bonne raison (par exemple ne pas trouver leur bien sur internet).
- Quelques remarques sur la vidéo ma place :
 1. À la fin de la vidéo, il est dit que l'on fait appel à des fonds de conservation du patrimoine, or on va enlaidir la place avec une trémie. Quels sont ces fonds ?
 2. Très jolie image de réaménagement de surface, mais pas réaliste, car incompatible avec ce qui a été fait dans le cadre du le Mandat d'Etude Parallèle (MEP). On doit respecter la venue d'événements comme le marché, le cirque ou encore la fête des Vignerons ;

3. Au début il est noté « vous en avez marre des bouchons » ? Quel est le rapport ? C'est de la démagogie ;
4. Des certitudes sont assénées, avec des études comme « les gens ne veulent pas marcher ». La limite des 300 mètres n'est pas une bonne excuse et sort de nulle part. De plus le Panorama est mieux situé.

Un commissaire :

- Pourquoi le tarif horaire à Gare Nord serait plus cher que celui à la PDM ?
- Ma place : Il s'agit du prix de construction et non du tarif horaire. Pour celui de la PDM, on dispose des éléments de Willi de 2008. Il s'agirait de CHF 51 000.- la place contre CHF 65'000.- et plus pour Gare Nord. Pour le prix du stationnement à l'heure, la Municipalité veut avoir la main sur le tarif et c'est à elle de le définir. La place ne sera pas plus chère en surface qu'en sous-sol.
- Pourquoi Gare Nord n'est pas une alternative au parking PDM ?
- Ma place : les utilisateurs du parking Gare Nord ne sont pas les mêmes que celui de la PDM. Il s'agira de pendulaires.
- Comment éviter avec le parking PDM ce qui se passe vers le Centre Manor avec des files de voitures devant le parking lors des heures de pointe ?
- SIC : Le PDCom étudie ce problème et celui de la place de la gare pour le fluidifier la circulation. C'est en cours d'étude. Pour l'accès à la PDM dans le cadre du MEP il s'agit de la même commission qui s'occupe de fluidifier l'accès à cette place.

Un commissaire :

- Le parking PDM va impacter les accès cela est indéniable. Au niveau du trafic, on va maintenir le trafic local sur les accès Simplon – Nestlé – Lausanne – Italie. On va faire du trafic de transit où on ne le veut pas. Le parking PDM donne l'impression qu'on n'a pas de parkings à Vevey, alors qu'on a 6 parkings en ouvrages. Au niveau des coûts du parking de la PDM, il y aura des défis supplémentaires à cause de l'eau et cela va le rendre plus cher à la réalisation. On nous fait croire que c'est une opération blanche pour la commune, mais la rentrée actuelle pour la Municipalité est de CHF 1.5 million. Si le parking est en main des privés, on a ce CHF 1.5 million qui va disparaître et le tarif horaire sera de CHF 3.- à 4.- de l'heure contre CHF 2.- aujourd'hui.
- Ma place : le droit de superficie sur le parking PDM sera divisé par deux. Avec le MEP on n'a pas de certitude sur le long terme que les 200 places vont rester.
- Quelle est la meilleure durée de stationnement pour vos activités économiques ? 1h ? 2h ? 3h ?
- SIC : Personnellement, en 1h, je n'arrive pas à m'occuper de mon client, il me faut en tout cas 2h minimum (activité libérale).
- ACV : Que faites-vous en 1h ? Rien, il faut plus de temps. Un commissaire : pour ma part, si je vais pour plus de 2h à un endroit je vais me parquer en ouvrage à proximité du centre.

Un commissaire :

- Je me déplace hors de Vevey en transport public et je n'ai pas de voiture. Les modes de transports changent, les jeunes font plus tard le permis, utilisent du carsharing, etc. Le problème du parking PDM est que l'on concentre le flux de voiture au même endroit, alors que l'on veut l'inverse. L'argumentation est basée sur la voiture, mais comment voir l'avenir

avec cet ouvrage qui durera des décennies ? Comment voyez-vous les commerces pour les sans-voitures, quelle vision de la vieille ville ont les commerçants dans 30 ans avec des gens qui privilégient les transports publics ? Promouvoir un ouvrage pérenne sur 50 ans alors que les modes de transport changent est incompatible.

- Ma place : un des éléments de l'avenir est la zone piétonne, on y est favorable. Il y aura une zone piétonne conviviale sur la Place du Marché. VMCV : le trafic sur la ligne 201 augmente à Vevey. Les gens viennent de la Tour-de-Peilz pour aller au centre de Vevey. Il faut un parking périphérique, mais pas dans le centre. Cela ralentit le trafic des bus. La fréquentation des bus va continuer à augmenter. Pour la ligne 202, il y a 1,2 million de voyageurs.
- Un autre commissaire : Il y a 1.2 million de voyageurs sur la 202, mais quel est le taux d'occupation ? VMCV : Je n'ai pas les chiffres, mais cela dépend des heures, mais principalement aux heures de pointe. Le commissaire : la ligne 201 est-elle saturée ?
- VMCV : la ligne n'est pas saturée, mais la population est vieillissante donc on va vers un besoin. Une augmentation de fréquence va se profiler à l'avenir.

Un commissaire

- Il ne faut pas compenser toutes les places supprimées. Le parking PDM est irréalisable, trop cher et peu rentable. De plus, l'impact du parking sur l'environnement bâti et à bâtir serait catastrophique. Le canton n'autorisera jamais ça.

Un commissaire

- Les commerçants s'opposent à chaque fois qu'une rue ou qu'un sens de circulation change. Par exemple, lors de fermeture de la rue du Lac à la circulation, on nous a dit que cela allait tuer les commerçants, ce qui n'est pas le cas. 440 places limitées à 3h à 6 rotations par jour cela fait 3'000 personnes qui viennent. Avec le parking PDM, il ne faut pas 440 places, mais bien plus, car le parking devient illimité en sous-sol, et donc moins de personnes viendront. La question des bouchons : il y en a à la place de la gare, mais il y en a aussi à Manor. La file remonte et vient se rajouter au trafic déjà saturé de la place de la gare. Comment gérer les bouchons à l'entrée de la PDM ?

Un commissaire :

- Certaines normes sont dépassées au niveau du bruit sur l'Avenue Nestlé alors que ce sera un axe privilégié pour le parking PDM. Comment créer un parking souterrain tout en réduisant/respectant les normes contre le bruit ?
- ACV : qu'est-ce qui fait le bruit d'une voiture ? Jusqu'à 30km/h, c'est le moteur, au-dessus c'est les pneus. Il y aura de nouvelles technologies sur les moteurs où on peut mettre un revêtement phono absorbant. Il y a aussi plus de voitures électriques.
- Le commissaire : c'est à la ville de s'occuper des revêtements en plus du parking ?
- Un autre commissaire : Non, il y a les voitures améliorées.

Un commissaire :

- J'utilise mon abonnement général, mais aussi une voiture quand j'en ai besoin. Mais la journée, ma voiture doit être parkée quelque part. Au panorama c'est 5 ans d'attente pour avoir une place. L'offre est lacunaire pour les Veveysans.
- Il a été dit qu'il faut supprimer le parking gratuit. Mais quid de la famille qui vient me rendre visite ? Il faut une contrepartie aux places payantes comme le fait d'avoir des places gratuites.

- ATE : la gratuité attire une demande, donc rendre payant diminue le besoin. Il s'agit de statistiques.

Un commissaire :

- Quand on vient de l'extérieur de la ville, les TP ne sont pas la panacée, mais à Vevey, on peut se débrouiller (train Lausanne- Vevey tard la nuit). Y a-t-il des réflexions sur le stationnement 2 roues non motorisées (vélo-cargo ou autre) ou non dans le projet PDM ?
- Ma place : oui on peut imaginer plusieurs choses, cela fait partie des réflexions.

Un commissaire :

- Je suis multimodal et dans 20 ans on aura de meilleures voitures (moins de bruit). Cela fait 20 ans qu'on se dit qu'on devrait se réapproprier la PDM et la solution est de mettre les voitures en sous-sol. Il y a des activités nocturnes et culturelles et le parking est un atout pour la ville de Vevey. Un commissaire : on n'est pas opposé à la création de parkings, mais à l'emplacement de celui de la Place du Marché. On a eu des réflexions sur l'accès à cette place et on veut valoriser Paul-Cérésolle. Mais avec un parking PDM, on va garder beaucoup de trafic sur Nestlé-Simplon-Lausanne avec des bouchons potentiels qui vont péjorer les lignes de bus, poser des problèmes de franchissement, de pollution et de bruit sur ces axes. Il faut des parkings censés, proches de l'hypercentre à valoriser. C'est une politique cohérente.
- SIC : il y a 450 places sur la PDM et à la rue du Midi et du Torrent il n'y a pas de bouchon pour accéder à ce parking, donc dire qu'il y aura plus de circulation n'a pas de sens. Le problème des bouchons vient de la place de la gare, et non pas de l'accessibilité à la Place du marché. Un commissaire : quid des barrières à passer, des trémies à passer ? C'est cela qui va créer le bouchon.
- SIC : à la Ripone il n'y a pas de bouchon alors que le parking est en plein centre de Lausanne.

Un commissaire :

- Est-ce qu'il y a d'autres services prévus pour les commerçants qui permettent de diminuer le besoin de parkings ?
- ACV : oui il y a le service de coursier à vélo Dring Dring et le service Youpaq, mais il y a peu de retours d'expérience.

CONCLUSION

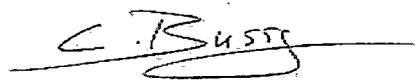
Cette annexe est commune aux préavis 14/2018 « plan directeur du stationnement » et 16/2018 sur l'initiative populaire communale « pour la création d'un parking souterrain à Place du Marché ».

M. Christophe Ming

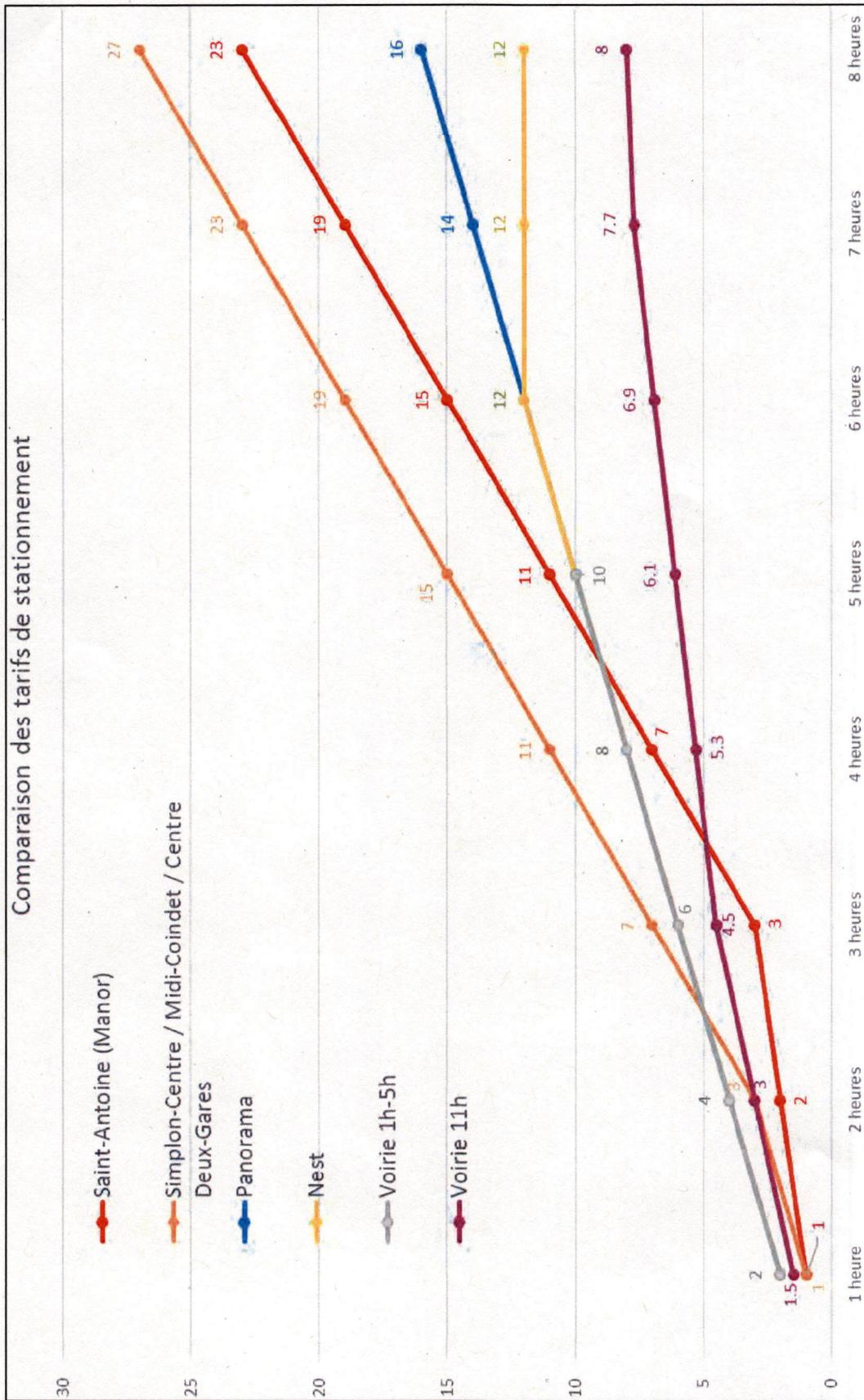


Président de la commission 14/2018

M. Cédric Bussy



Président de la commission 16/2018



Graphique 1 – Comparaison des tarifs de stationnement

Fig. 24 **Secteur place du Marché** (payant, limité à 3 heures)

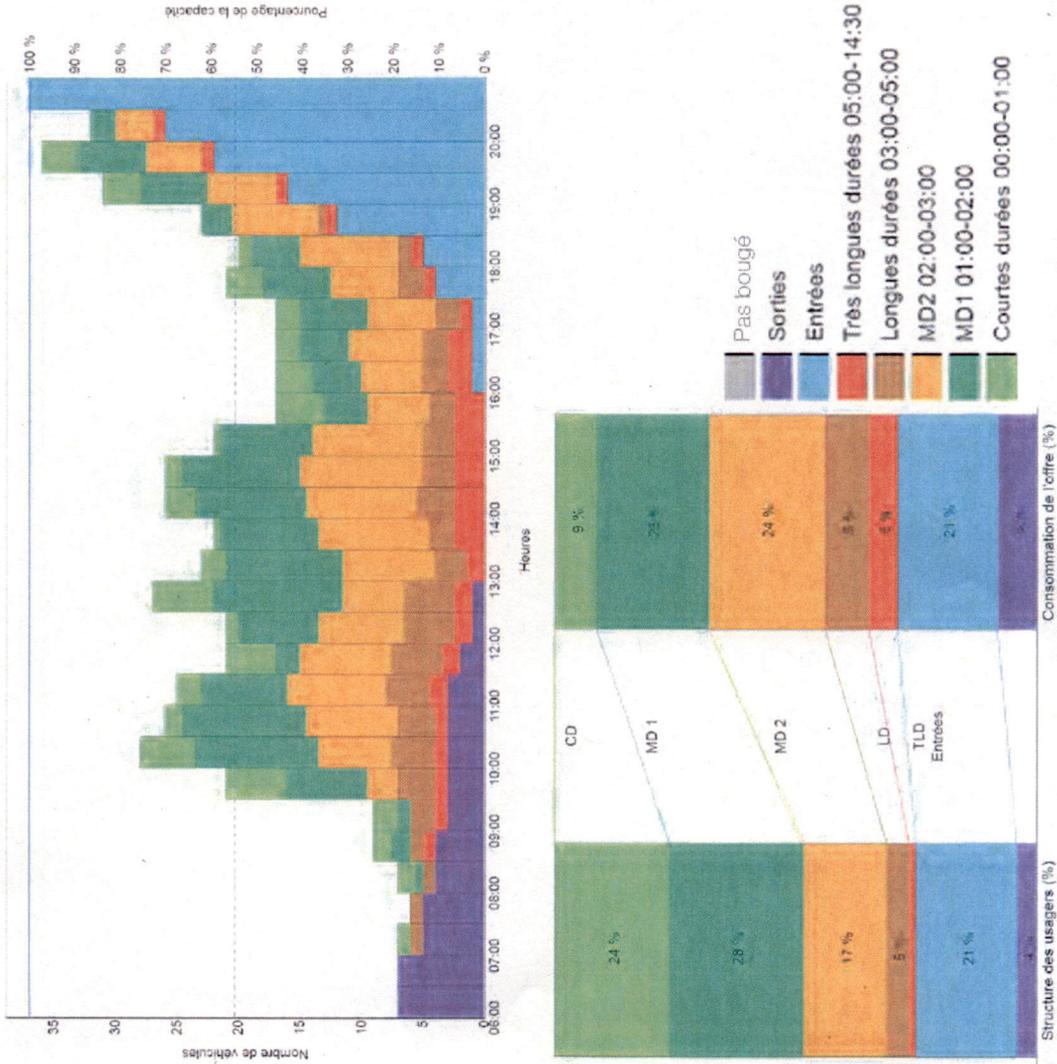


Figure 24 – Place du Marché – Enquête de rotation rotation

Les relevés d'occupation de la place du Marché ont porté sur une zone de 37 places situées au nord-ouest de la place.

Les analyses effectuées permettent de mettre en avant les éléments suivants :

- un taux d'utilisation faible de nuit (~20%), relativement limité en journée (~70%) mais élevé en soirée (100%). Ces résultats sont cohérents avec les relevés d'occupation effectués⁴²;
- un parking très polyvalent avec des visiteurs diurne et de soirée, de courtes et moyennes durées;
- un taux de respect de la durée de stationnement élevé, de l'ordre de 95%.

Il est également intéressant de relever que la modification de la réglementation de la place du Marché (de 2 à 3 heures, mais avec suppression de la période de gratuité à midi) semble avoir eu pour effet une forte baisse du taux de rotation des places de stationnement de la place et donc du nombre d'usagers.

Année	Nb places enquêtées	Type de gestion	Occupation moyenne	Occupation maximale	taux de rotation (p. rap. capacité)	Taux de respect de la durée de stationnement	Nombre d'usagers
2005	37	payant – 2 heures	65%	100%	8.5	96%	328
2017	37	payant – 3 heures	55%	100%	4.7	93%	175

Tableau 3 – Places du Marché, comparaison entre 2005 et 2017 (mêmes places enquêtées)

⁴² Seule différence notable, la forte occupation relevée en soirée. Cette discordance s'explique par le fait que les enquêtes d'occupation ont été réalisées un mardi, alors que l'enquête de rotation a été effectuée un vendredi. Les soirs de week-end, les places de stationnement du centre-ville sont plus fortement sollicitées qu'en semaine.