

CORSEAUX

CORSIER-SUR-VEVEY

GILAMONT

JOLIMONT

CLIES

CHARMONTEY

HAUTEVILLE

PLAN-DESSOUS

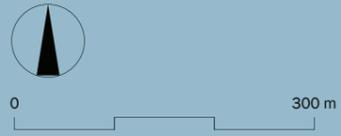
PLAN-DESSUS

VIEILLE-VILLE

- Caractéristiques du tissu urbain**
- Bâtiment existant important / repère
 - Structure urbaine existante marquante
 - Tour
 - Autre bâtiment existant
 - Nouveau quartier
 - Restructuration urbaine
- Réseaux de transports**
- Chemin de fer, Funiculaire
 - Gare existante / nouvelle
 - Arrêt bus, ascenseur
 - Autoroute
 - Route principale, espace rue dominé par la fonction trafic
 - Route principale dans le tissu urbain
 - Route de desserte
 - Rue résidentielle, liaison MD attractive
- Espaces publics**
- Place urbaine, centralité principale, espace public de qualité, concentration des activités sociales lieu repère, haute qualité de séjour
 - Centralité de quartier, repère locale
 - Parc urbain
 - Autre espace vert (cimetière, terrain sportif)
 - Espace public dans la vieille ville, ambiance historique
 - Promenade du lac
 - Espace-rue de qualité, boulevard urbain
 - Espace-rue de qualité, avenue urbaine
 - Rue avec caractère de quartier pavillonnaire
 - Rue hors localité
 - Allée d'arbres



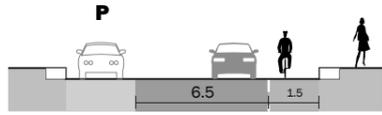
mrs partner sa
 Van de Wetering Atelier für Städtebau Sàrl
 Transitec ingénieurs conseils SA
 Z/08029_Vevey/05_Plaene/Vevey_Situation_5000.ai 01-04-2011 VDW



Principes d'aménagement Espace-rue

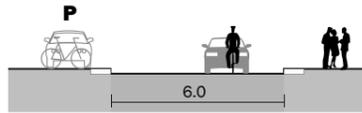
Aménagement / exploitation générale

Route principale



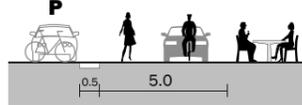
- Trottoir et chaussée séparés par bordure de pierre (hauteur : 10-20 cm)
- 50km/h, fonction circulaire dominante de la rue pour tous les modes
- Largeur de chaussée permettant le croisement de deux poids-lourds
- Stationnement longitudinal possible sur la chaussée
- Bandes cyclables

Route collectrice



- Trottoir et chaussée séparés par bordure de pierre (hauteur minimale : 3-4 cm)
- 50km/h, évent. tronçons 30km/h, fonction de rencontre dominante
- Largeur de chaussée permettant le croisement entre une voiture et un poids-lourd
- Bande fonctionnelle avec stationnement longitudinal, stationnement vélo et autres éléments (panneaux, poubelles, bancs) sur le trottoir
- Mixité des circulations sur la chaussée (marquage de bandes cyclables uniquement pour contresens cyclables dans rues à sens unique)

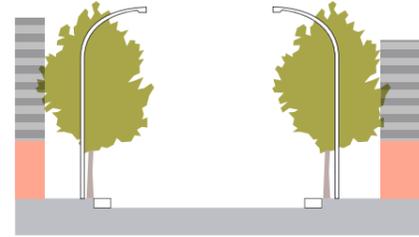
Rue résidentielle



- Espace-rue à un seul niveau, séparation trottoir chaussée par une lignée de pierre ou une cunette
- 30km/h, évent. tronçons 20km/h, fonction de rencontre et de séjour dominante
- Largeur de chaussée permettant le croisement entre deux voitures
- Bande fonctionnelle avec stationnement longitudinal, stationnement vélo et autres éléments (panneaux, bancs) sur le trottoir
- Mixité des circulations (marquage de bandes cyclables uniquement pour contresens cyclables dans rues à sens unique)



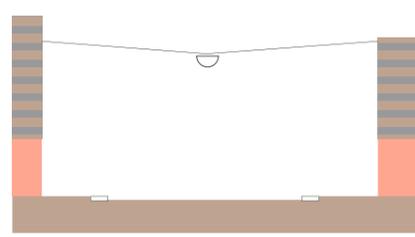
Contexte urbain, structure "orthogonale"



- Si possible profil symétrique (trottoirs des deux côtés, candélabres des deux côtés, etc.)
- Si possible commerces au rez, services et logements dans les étages supérieurs
- Allée arborisée (selon la situation)
- Candélabres avec point d'éclairage élevé



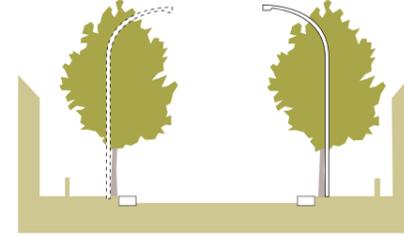
Contexte urbain et historique



- Si possible profil symétrique, séparation trottoir-chaussée avec bordure de pierre rabaissée (3-4 cm)
- Si possible commerces au rez, services et logements dans les étages supérieurs
- Pas d'arborisation
- Pas de stationnement
- Eclairage suspendu



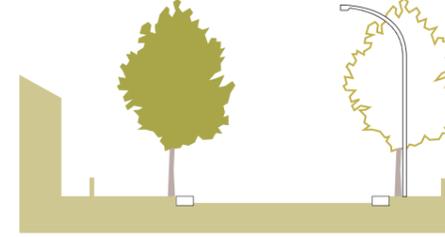
Quartier périphérique structure "orthogonale"



- Si possible profil symétrique
- Logements
- Rangée d'arbres ou allée arborisée
- Candélabres avec point d'éclairage élevé, des deux côtés, décalés

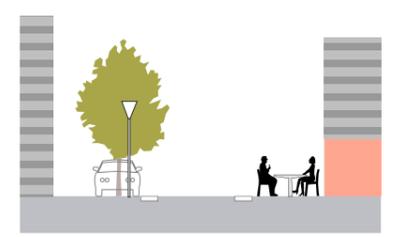


Quartier périphérique structure libre

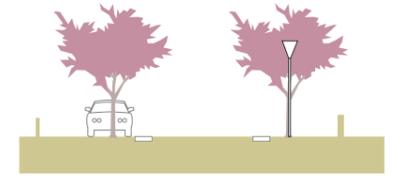


- Image globale pouvant être asymétrique (par ex. allée arborisée d'un seul côté)
- Logements
- Rangée d'arbres ou allée arborisée
- Candélabres avec point d'éclairage élevé, d'un seul côté

Aménagement spécifique dans les quartiers



Plan-Dessus



Plan-Dessus



Charmontey

Principes d'aménagement

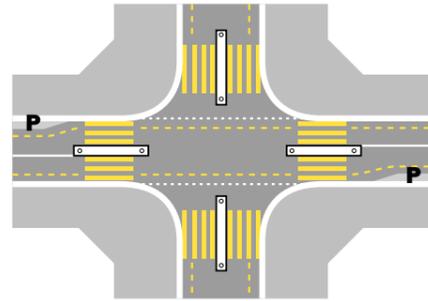
Carrefours, embranchements

Route principale

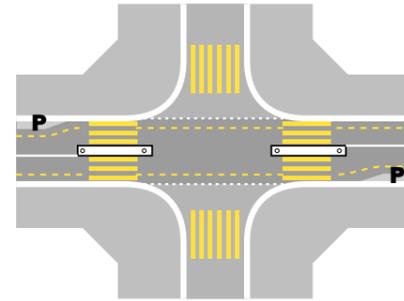
Route collectrice

Rue résidentielle

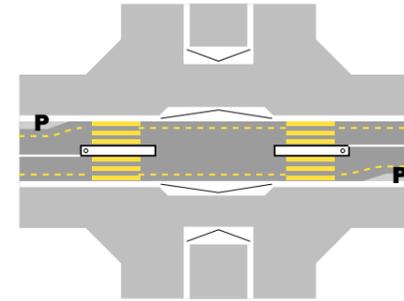
Route principale



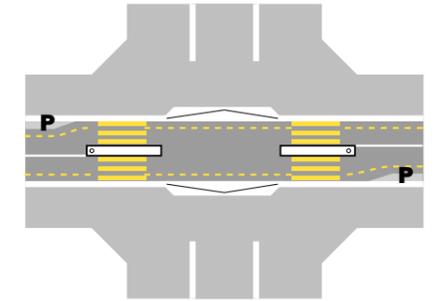
- Traversées piétonnes en surface
- Si possible îlots piétonniers centraux (largeur 2.0m, protégés avec montants)
- Séparation trottoir - chaussée avec de larges bordures de pierre
- Si possible marquages cyclables dans le carrefour
- Pas de décrochage des trottoirs dans le carrefour : place de l'îlot central utilisée sinon pour le stationnement longitudinal



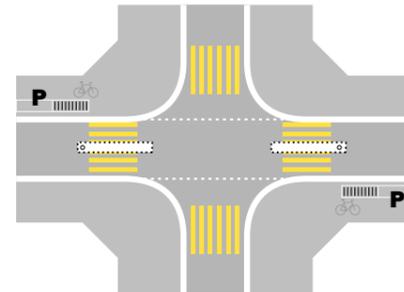
- Traversées piétonnes en surface
- Rte principale : si possible îlots piétonniers centraux (largeur 2.0m, protégés avec montants)
- Rte collectrice : îlots centraux uniquement pour les larges chaussées (> 2 voies)
- Séparation trottoir - chaussée avec de larges bordures de pierre
- Rte principale : marquages cyclables dans le carrefour
- Rte principale : pas de décrochage des trottoirs dans le carrefour : place de l'îlot central utilisée sinon pour le stationnement longitudinal



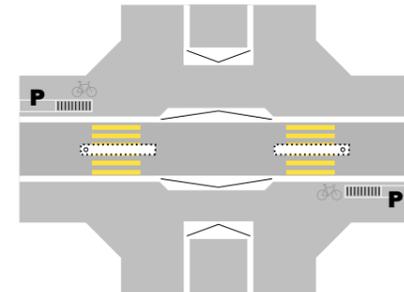
- Trottoirs continus par dessus rue résidentielle
- Rte principale : si possible îlots piétonniers centraux (largeur 2.0m, protégés avec montants)
- Rte principale : marquages cyclables continus
- Pas de potelets de séparation entre espace circulaire et domaine piétonnier
- Rte principale : pas de décrochage des trottoirs dans le carrefour : place de l'îlot central utilisée sinon pour le stationnement longitudinal



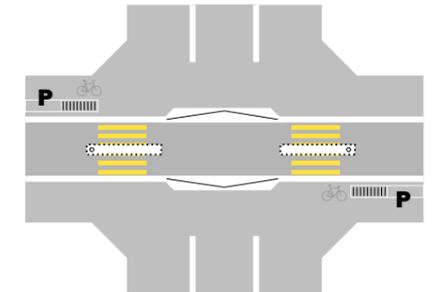
Route collectrice



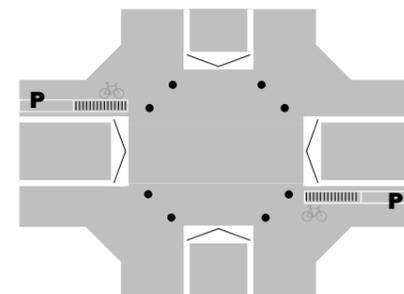
- Ilots centraux uniquement pour les larges chaussées (> 2 voies)
- Pas de marquages cyclables spécifiques sauf dans les contresens cyclables : bande ou pictogrammes
- Pas de décrochage des trottoirs dans le carrefour (stationnement aménagé dans tous les cas sur trottoirs)



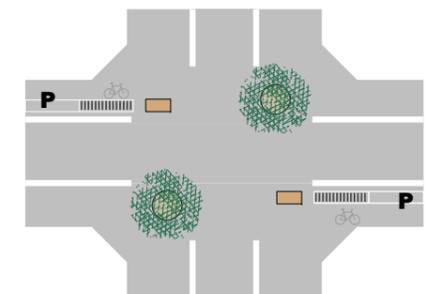
- Trottoirs continus par dessus rue résidentielle
- Rte collectrice : Ilots centraux uniquement pour les larges chaussées (> 2 voies)
- Pas de marquages cyclables spécifiques sauf dans les contresens cyclables : bande ou pictogrammes
- Pas de décrochage des trottoirs dans le carrefour (stationnement aménagé dans tous les cas sur trottoirs)



Rue résidentielle



- Carrefour faisant partie de l'espace piétonnier
- Séparation entre espace circulaire et domaine piétonnier avec potelets ou éléments du mobilier urbain (arbres en pot, bancs, etc.)
- Pas de marquages cyclables spécifiques sauf dans les contresens cyclables : bande ou pictogrammes



Principes d'aménagement Rue de Lausanne

Illustrations



Vevey, rue de Lausanne



Neuchâtel, rue du Seyon
Vevey, rue de Lausanne demain?

Principes d'aménagement Rue du Clos

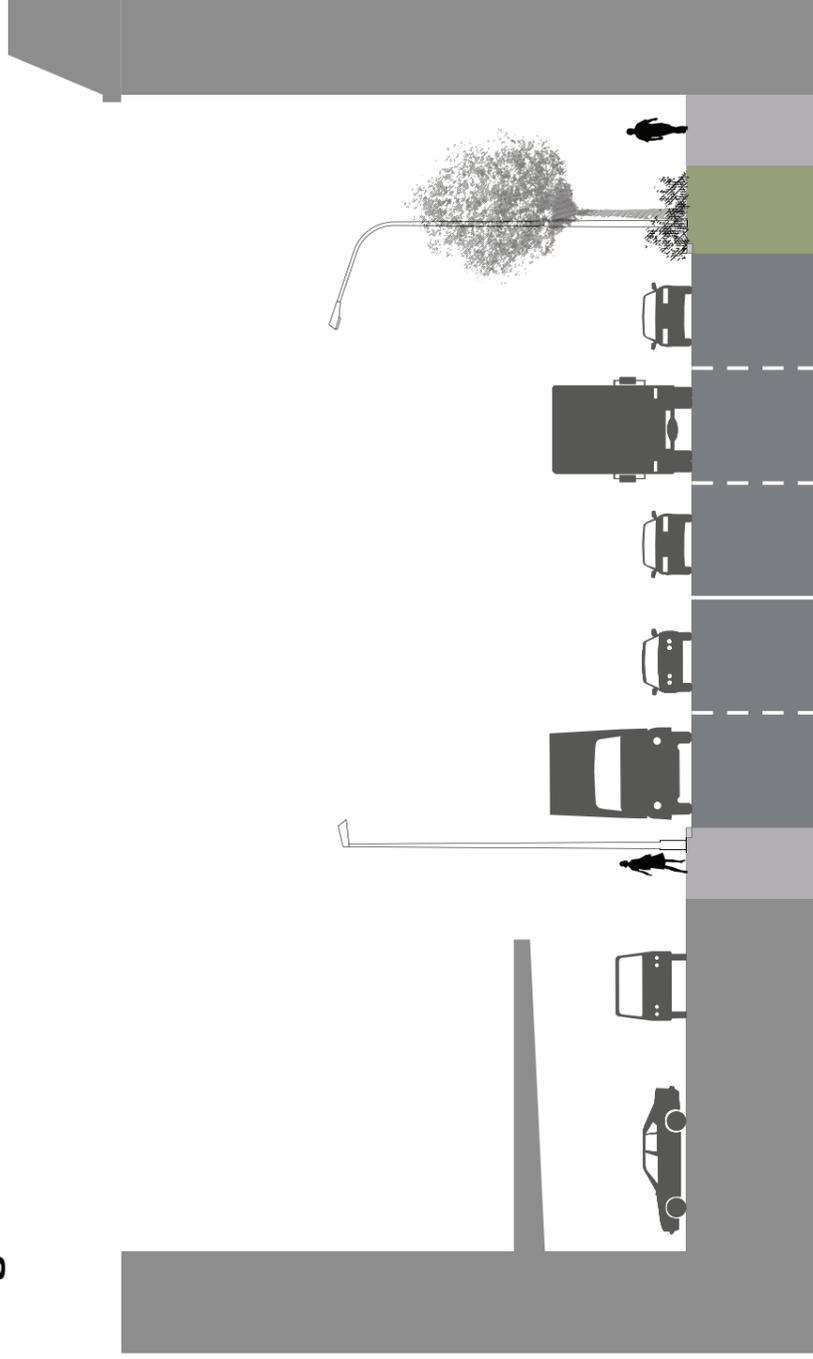
Illustrations



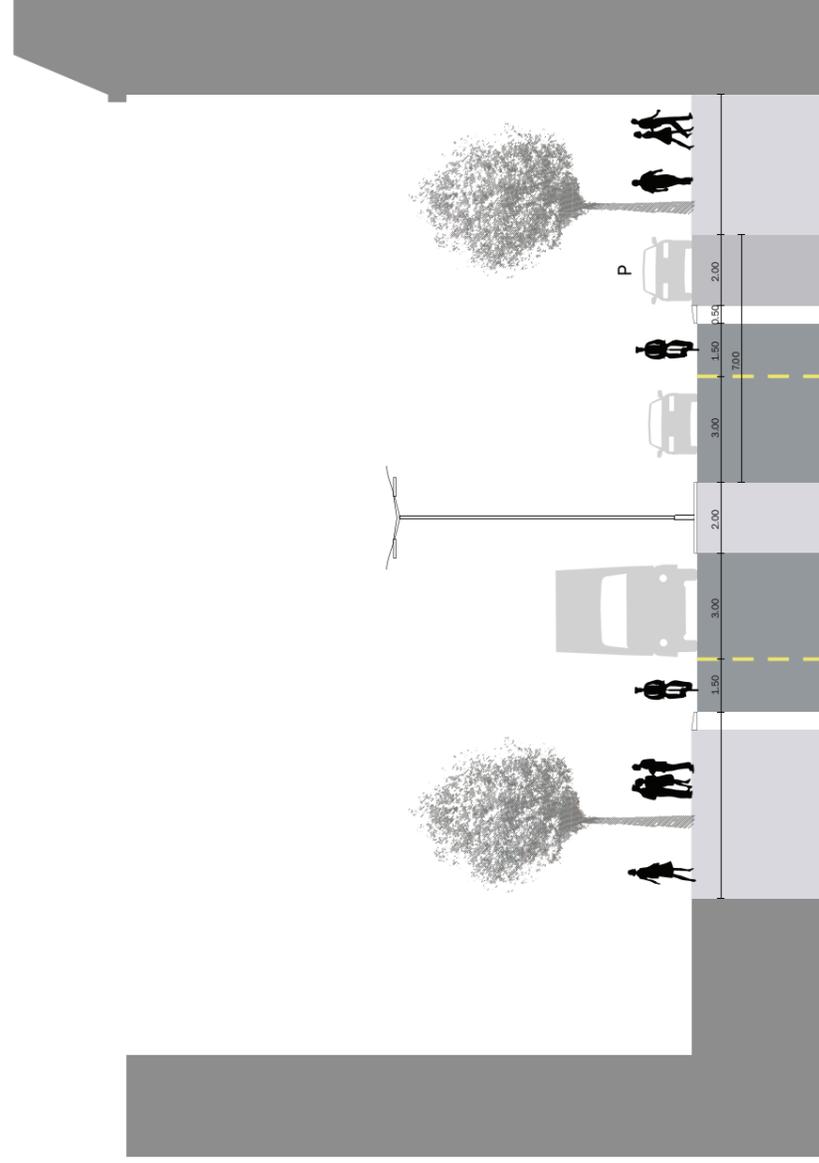
Vevey, rue du Clos (RC 780a), env. 21'000 véh/j



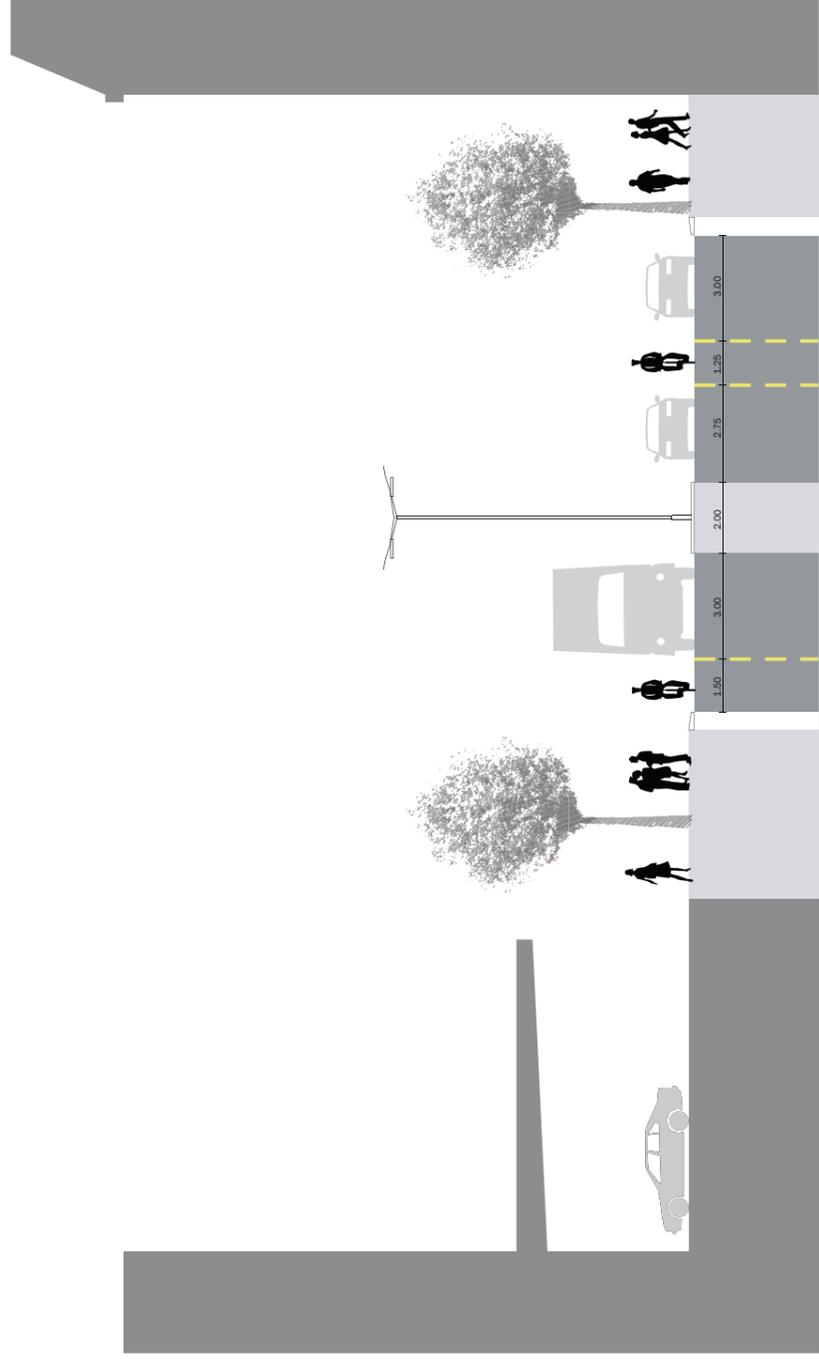
Köniz (BE), Schwarzenburgstrasse, env. 20'000 véh/j
Vevey, rue du Clos demain ?



Situation actuelle

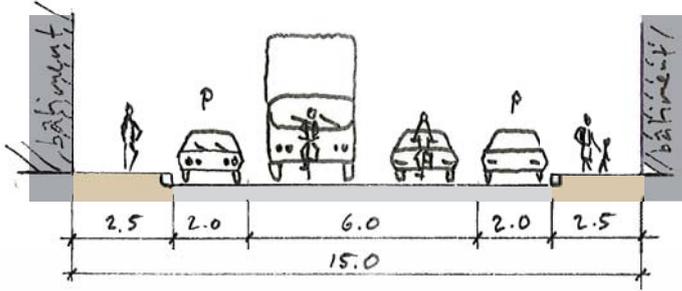
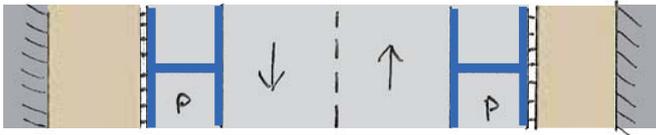


Boulevard urbain

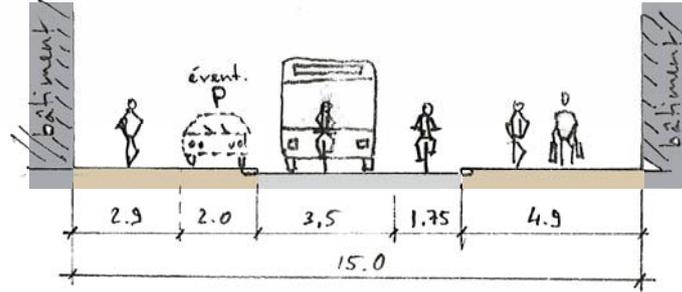
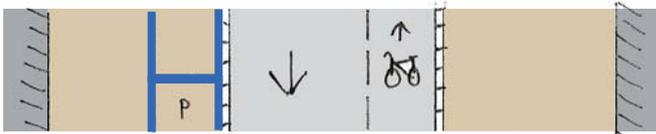


Boulevard urbain, carrefour

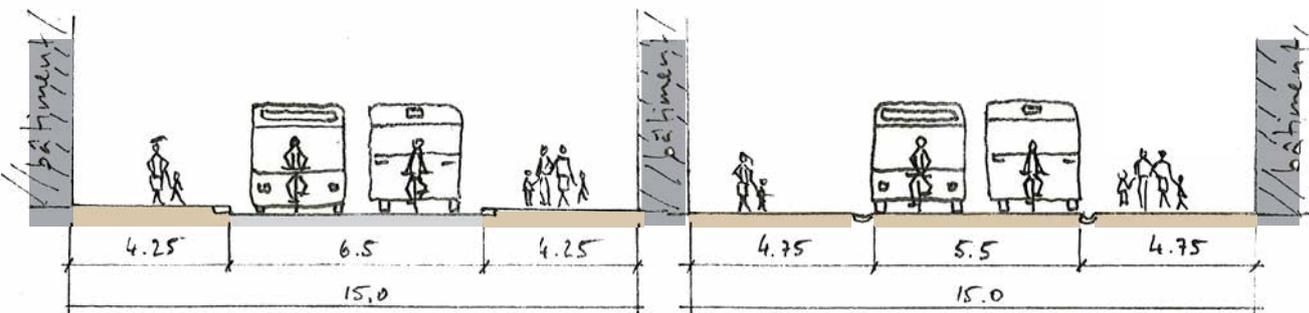
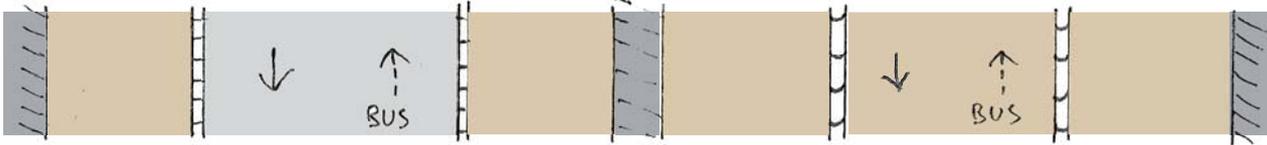
Vervey PMU
 Aménagement espace-rue
 Exemple Paul-Cérisole
 (accès Place Marché)
 26.04.10 / mrs, fer



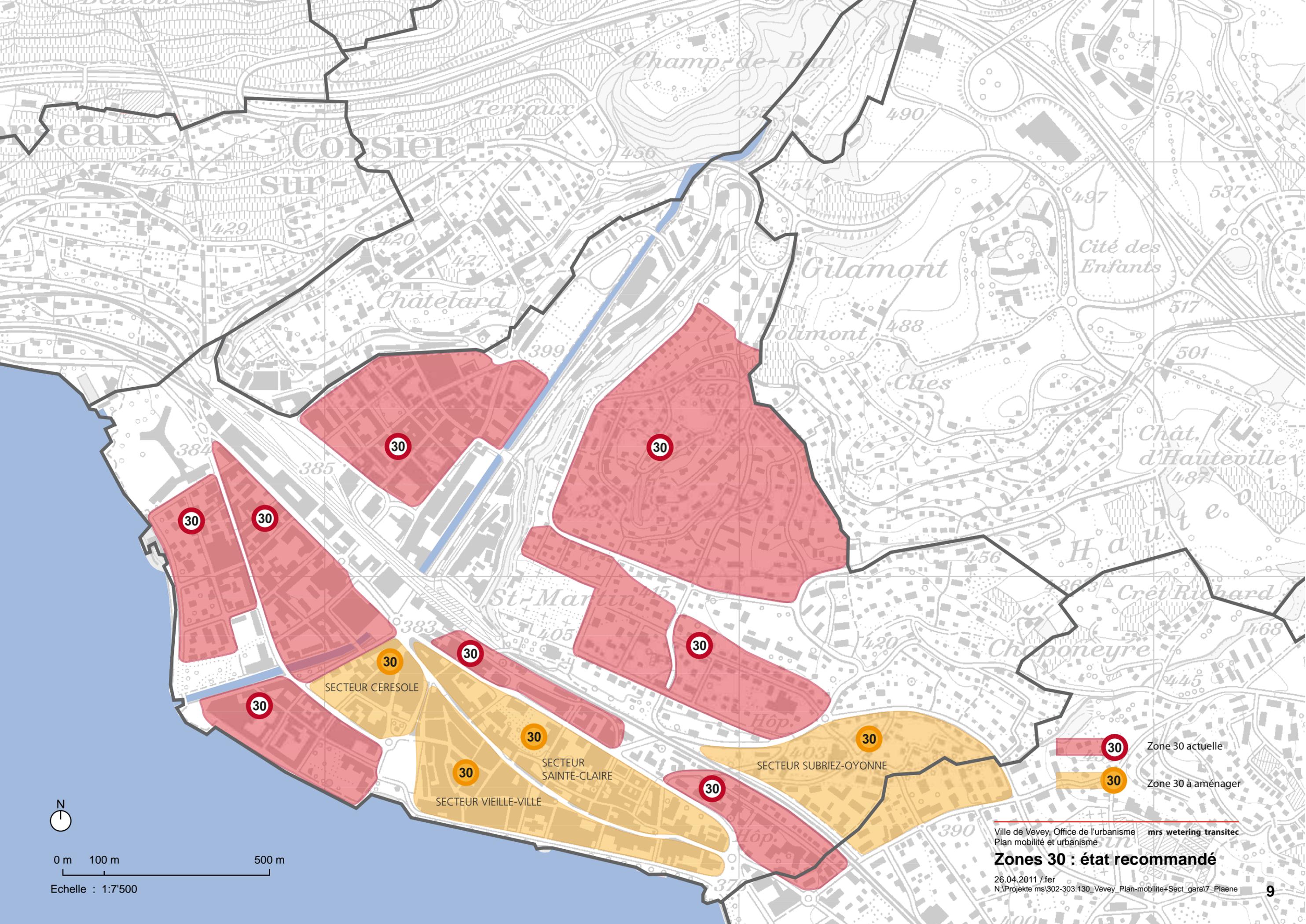
Av. Paul-Cérisole - Etat actuel



Av. Paul-Cérisole - Var. sens unique



Av. Paul-Cérisole var. bidirectionnel bordure / cunette



0 m 100 m 500 m

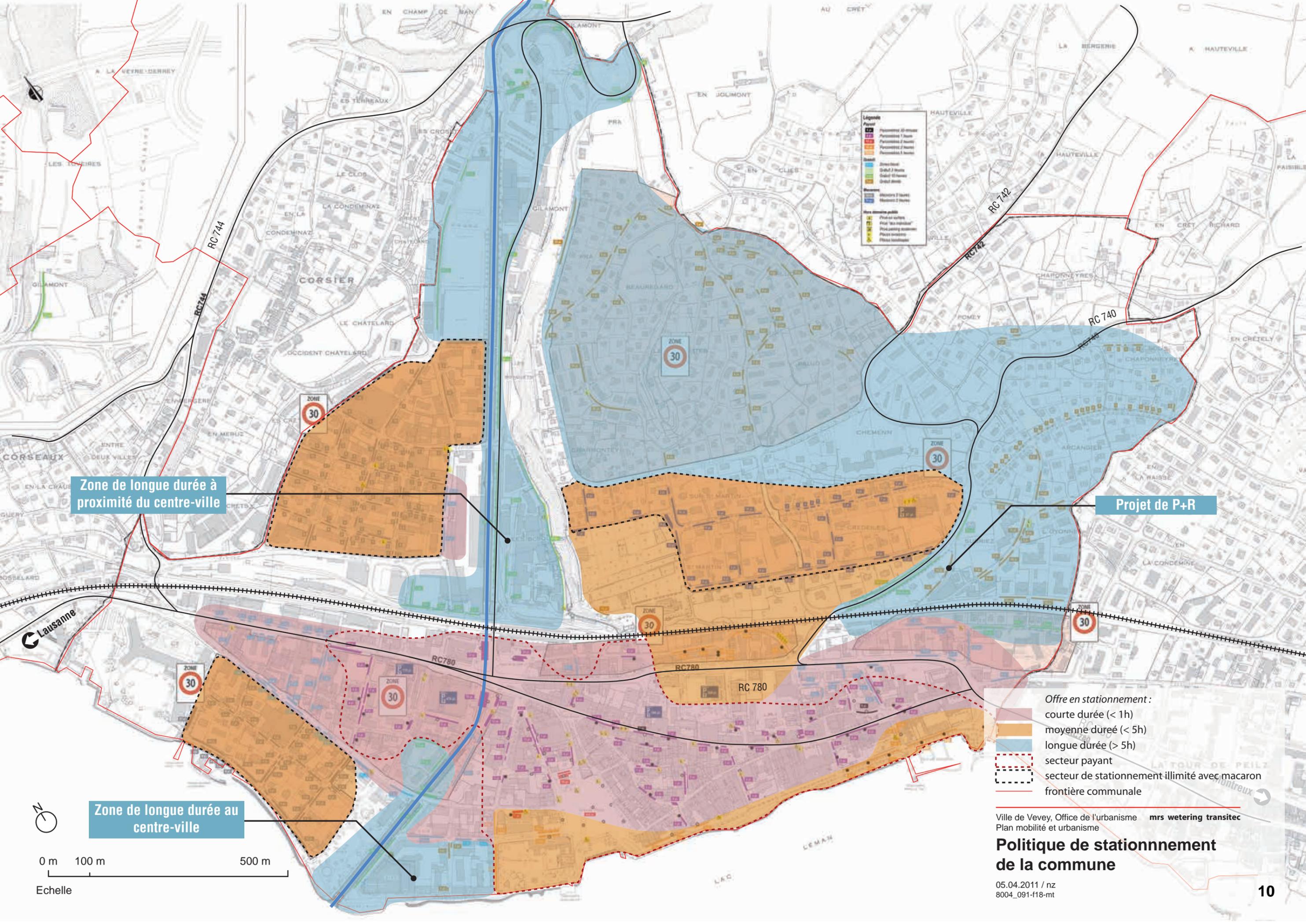
Echelle : 1:7'500

- 30 Zone 30 actuelle
- 30 Zone 30 à aménager

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Zones 30 : état recommandé

26.04.2011 / fer
N:\Projet\ms\302-303.130_Vevey_Plan-mobilite+Sect_gare\7_Plaene



Légende

Parcels

- Parcelles d'usage
- Parcelles 1 zone
- Parcelles 2 zones
- Parcelles 3 zones
- Parcelles 4 zones

Statut

- Zone 30
- Statut 1 zone
- Statut 2 zones
- Statut 3 zones

Statut

- Statut 1 (zone)
- Statut 2 (zone)

Statut des zones

- Zone 30
- Zone 50
- Zone 60
- Zone 70
- Zone 80
- Zone 90
- Zone 100
- Zone 110
- Zone 120
- Zone 130
- Zone 140
- Zone 150
- Zone 160
- Zone 170
- Zone 180
- Zone 190
- Zone 200
- Zone 210
- Zone 220
- Zone 230
- Zone 240
- Zone 250
- Zone 260
- Zone 270
- Zone 280
- Zone 290
- Zone 300
- Zone 310
- Zone 320
- Zone 330
- Zone 340
- Zone 350
- Zone 360
- Zone 370
- Zone 380
- Zone 390
- Zone 400
- Zone 410
- Zone 420
- Zone 430
- Zone 440
- Zone 450
- Zone 460
- Zone 470
- Zone 480
- Zone 490
- Zone 500
- Zone 510
- Zone 520
- Zone 530
- Zone 540
- Zone 550
- Zone 560
- Zone 570
- Zone 580
- Zone 590
- Zone 600
- Zone 610
- Zone 620
- Zone 630
- Zone 640
- Zone 650
- Zone 660
- Zone 670
- Zone 680
- Zone 690
- Zone 700
- Zone 710
- Zone 720
- Zone 730
- Zone 740
- Zone 750
- Zone 760
- Zone 770
- Zone 780
- Zone 790
- Zone 800
- Zone 810
- Zone 820
- Zone 830
- Zone 840
- Zone 850
- Zone 860
- Zone 870
- Zone 880
- Zone 890
- Zone 900
- Zone 910
- Zone 920
- Zone 930
- Zone 940
- Zone 950
- Zone 960
- Zone 970
- Zone 980
- Zone 990
- Zone 1000

Zone de longue durée à proximité du centre-ville

Projet de P+R

Zone de longue durée au centre-ville

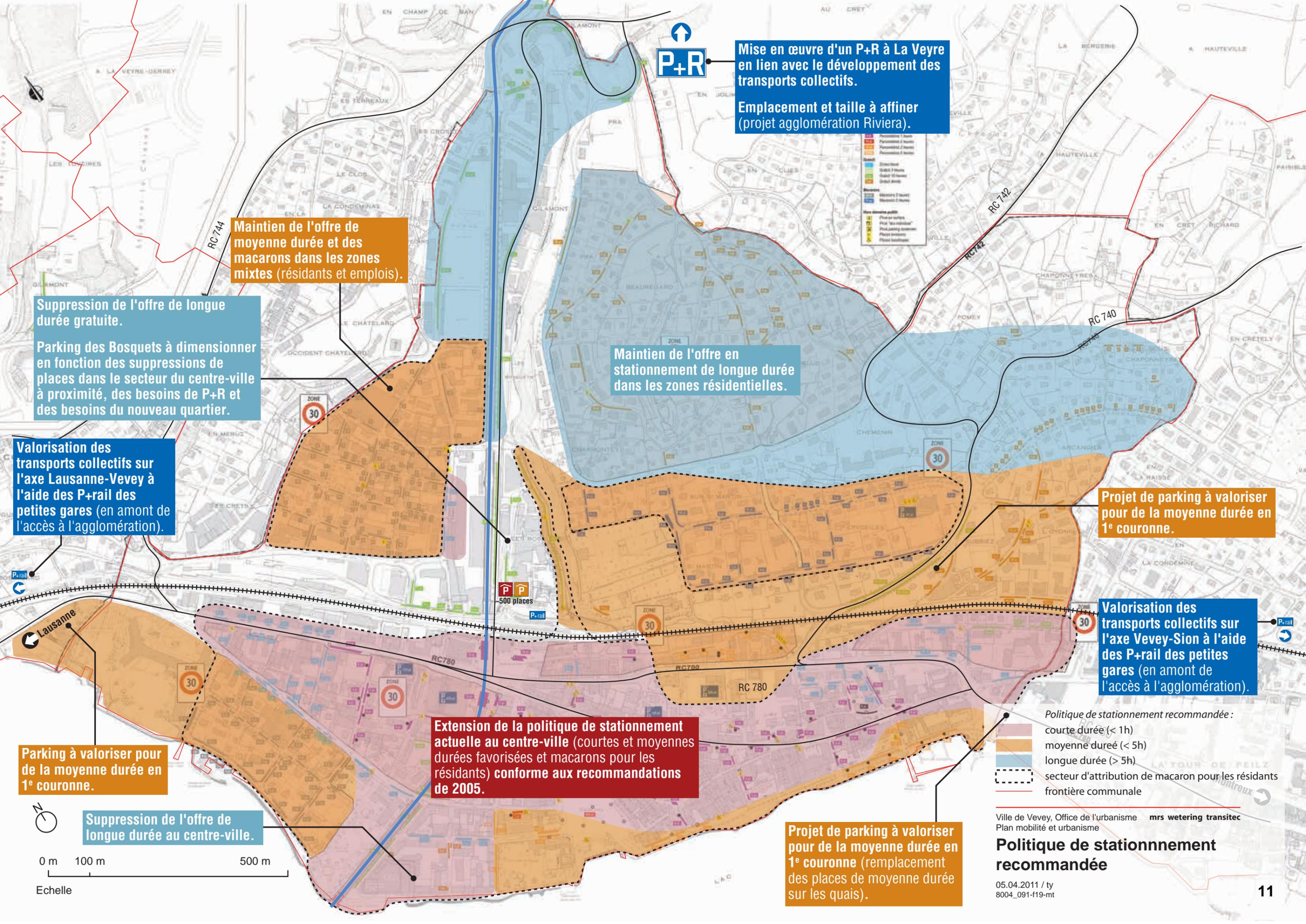
Offre en stationnement :

- courte durée (< 1h)
- moyenne durée (< 5h)
- longue durée (> 5h)
- secteur payant
- secteur de stationnement illimité avec macaron
- frontière communale

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Politique de stationnement de la commune

05.04.2011 / nz
8004_091-f18-mt



P+R

Mise en œuvre d'un P+R en lien avec le développement des transports collectifs.
Emplacement et taille à affiner (projet agglomération Riviera).

Maintien de l'offre de moyenne durée et des macarons dans les zones mixtes (résidents et emplois).

Suppression de l'offre de longue durée gratuite.
Parking des Bosquets à dimensionner en fonction des suppressions de places dans le secteur du centre-ville à proximité, des besoins de P+R et des besoins du nouveau quartier.

Maintien de l'offre en stationnement de longue durée dans les zones résidentielles.

Valorisation des transports collectifs sur l'axe Lausanne-Vevey à l'aide des P+rail des petites gares (en amont de l'accès à l'agglomération).

Projet de parking à valoriser pour de la moyenne durée en 1^{er} couronne.

Valorisation des transports collectifs sur l'axe Vevey-Sion à l'aide des P+rail des petites gares (en amont de l'accès à l'agglomération).

Parking à valoriser pour de la moyenne durée en 1^{er} couronne.

Extension de la politique de stationnement actuelle au centre-ville (courtes et moyennes durées favorisées et macarons pour les résidents) conforme aux recommandations de 2005.

Projet de parking à valoriser pour de la moyenne durée en 1^{er} couronne (remplacement des places de moyenne durée sur les quais).

Suppression de l'offre de longue durée au centre-ville.

Politique de stationnement recommandée :

- courte durée (< 1h)
- moyenne durée (< 5h)
- longue durée (> 5h)
- secteur d'attribution de macaron pour les résidents
- frontière communale

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Politique de stationnement recommandée

05.04.2011 / ty
8004_091-119-mt

0 m 100 m 500 m
Echelle

Traduction de la stratégie E (TIM) en concept d'exploitation

Structure du trafic

Les analyses menées permettent de définir la structure de trafic suivante pour la commune de Vevey:

- Un trafic de transit de 7'500 véhicules / jour
ce trafic correspond aux usagers traversant Vevey de part en part tous les jours
- Un trafic d'échange (origine/destination) d'environ 70'000 véh/j
ce trafic correspond aux d'une part aux usagers externes à Vevey mais ayant Vevey comme destination dans laquelle ils viennent tous les jours, tous motifs confondus, ou l'inverse.
- Un trafic interne de 15'000 véh/j
ce trafic correspond aux usagers se déplaçant chaque jour en voiture à Vevey, tous motifs confondus, sans sortir du territoire communal

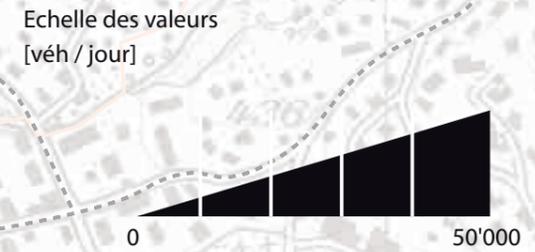
Un plan de charges, un plan du calibrage ainsi qu'une illustration de la structure du trafic sont présentées ci-après.



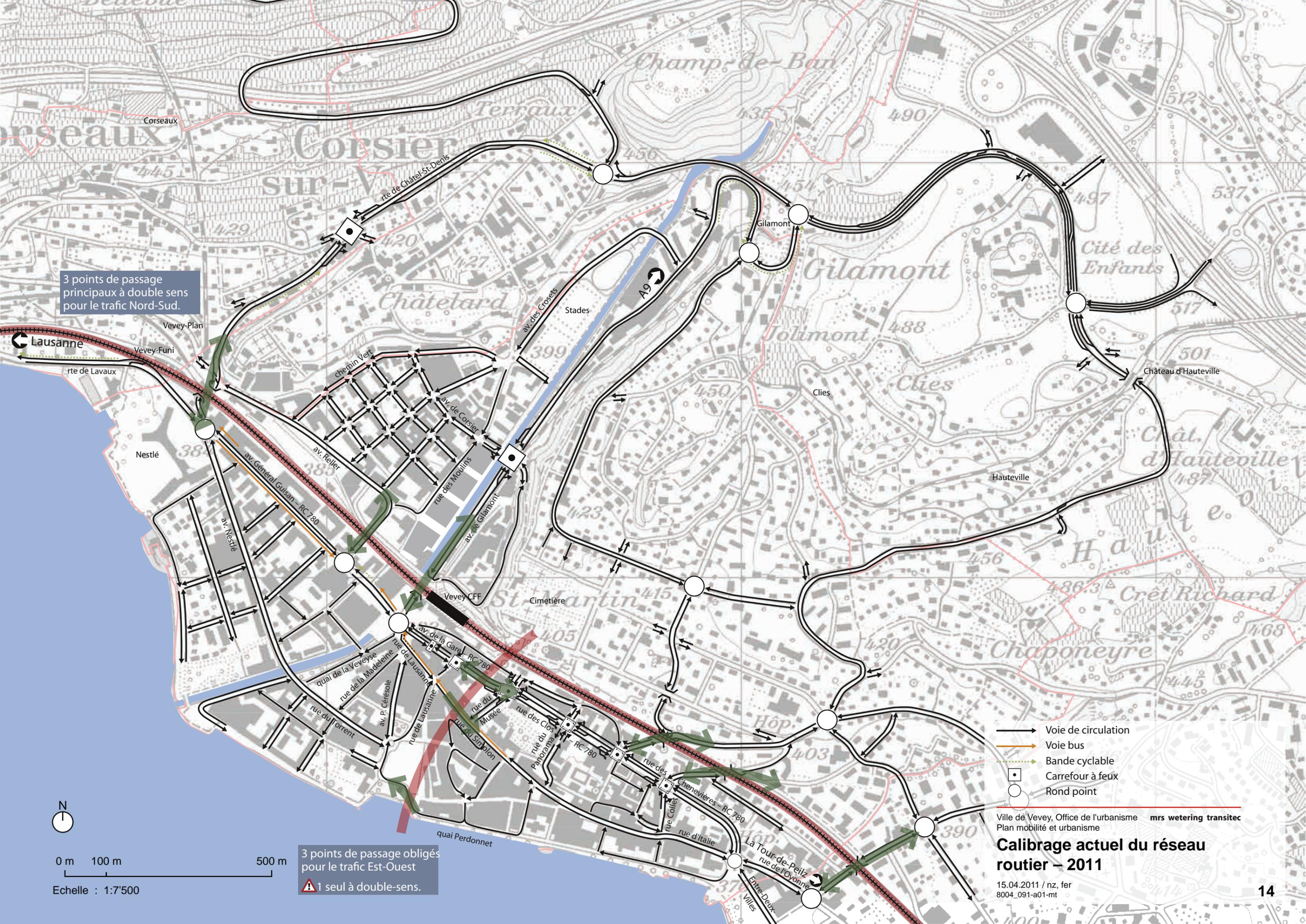
0 m 100 m 500 m

Echelle : 1:7'500

- 12'500** Trafic journalier moyen
- 15'400** Ville de Vevey, 2008-2009
- 12'900** Service des Routes, VD, 2005
- 9'300** Etude de stationnement et d'accessibilité au parking du Marché, Ville de Vevey, Transitec, 2003



Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
 Plan mobilité et urbanisme
Trafic journalier moyen (TJM) actuel
 05.04.2011 / nz
 8004_091-f08-mt



3 points de passage principaux à double sens pour le trafic Nord-Sud.

3 points de passage obligés pour le trafic Est-Ouest
 ▲ 1 seul à double-sens.

- Voie de circulation
- Voie bus
- Bande cyclable
- ◻ Carrefour à feux
- Rond point

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
 Plan mobilité et urbanisme

Calibrage actuel du réseau routier – 2011

15.04.2011 / nz, fer
 8004_091-a01-mt

N

0 m 100 m 500 m

Echelle : 1:7'500

Effets des coupures de trafic et objectif de report modal

Sur cette base et en réaffectant sur des itinéraires alternatifs les charges des sections où sont opérées les coupures au TIM (coupure sur la rue du Simplon + coupure sur le quai Perdonnet) peuvent être estimés les reports de charges sur la RC 780a. Ces coupures envisagées de deux des trois points de passage Est/Ouest en ville de Vevey n'est pas sans conséquence puisqu'il ne restera alors comme seule alternative de passage au TIM que la RC780a. Ceci correspond cependant bien à l'objectif fixé E1 qui vise à concentrer les flux principaux sur le réseau hiérarchiquement supérieur pour préserver les quartiers et l'espace central sensible.

Les figures présentées ci-après nous renseignent sur les reports de charges à prévoir selon la structure de trafic actuelle et les parts modales actuelles. L'analyse démontre qu'en l'état, le carrefour de la place de la Gare n'offre pas la capacité suffisante pour supporter ces reports de charge. Une diminution de 4'000 véhicules/jour doit y être envisagée pour que la charge de saturation du carrefour durant les heures de pointe ne soit pas dépassée.

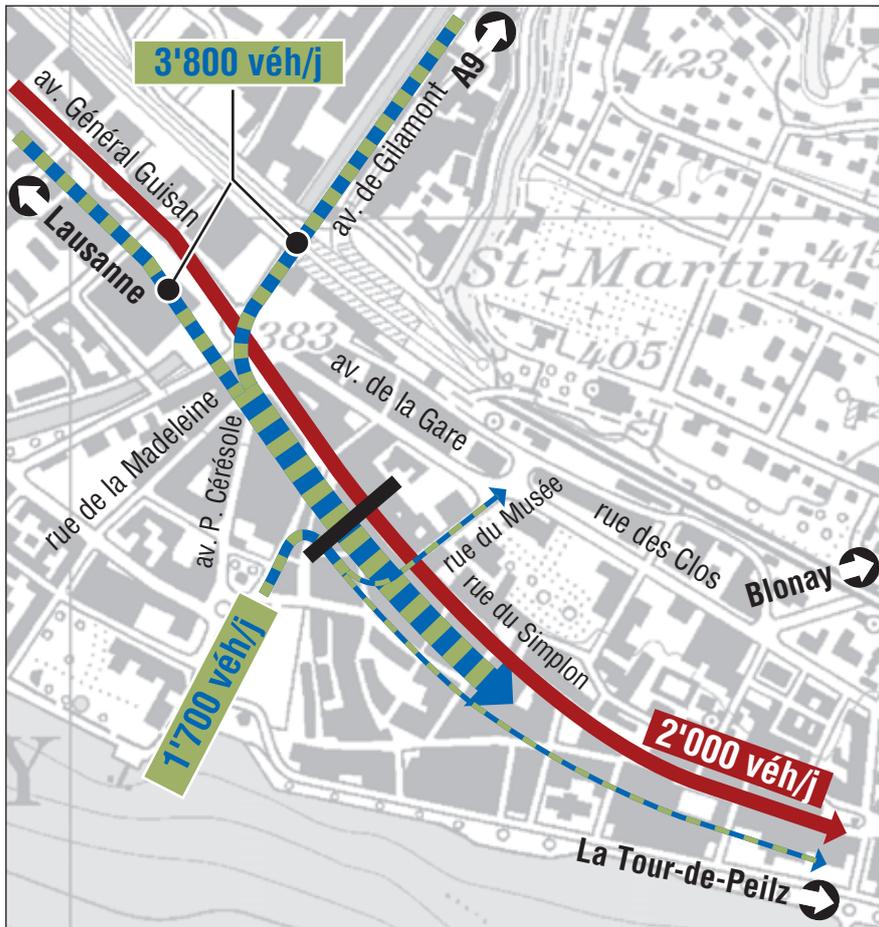
Toutefois, il ne s'agit pas d'une situation envisagée pour le court terme mais pour l'horizon 2015-2018 qui correspond aussi à la requalification de certains espaces publics centraux (place de la Gare, place du Marché) et la réorganisation du stationnement (nouveau parking des Bosquets). La mise en œuvre des stratégies présentées et la réponse aux objectifs fixés (requalification des espaces publics centraux, mise en avant des TP et de la MD, etc.) doit permettre d'atteindre cette diminution par divers reports. Le report modal du TIM vers le TP correspond d'ailleurs à l'objectif général de mobilité fixé dans le PMU.

La concrétisation de ce report est présentée ci-après. Il se divise en reports spatiaux (sur grande boucle ou autoroute A9), temporels (étalement des heures de pointe) et modaux (report sur les TP et la MD). Au final, le report total de 4'000 véh/jour est tout à fait réaliste. Il nécessite une augmentation de la part modale TP de 1 à 2 points ainsi que de la part modale MD de 2 à 3 points, et une baisse de la part modale TIM de 4 points. Viser une part modale TP de 10 à 11% hisserait Vevey dans les bons exemples des villes centres vaudoises mais la laisserait encore loin derrière Lausanne (16%¹). Viser une telle part modale est tout à fait réaliste et raisonnable au vu des chiffres exposés.

De façon simplifiée, le fait d'assurer le fonctionnement du carrefour de la Gare, avec le report expliqué, permet d'envisager une requalification de la RC 780a (rues du Clos et des Chenevières) et de gagner de l'espace en faveur des piétons notamment. Une figure présentée ci-après, après les analyses de report, démontre cette possibilité. Cela permet également de répondre à l'objectif B2 visant la mise en valeur de l'espace public de la croix de Vevey.

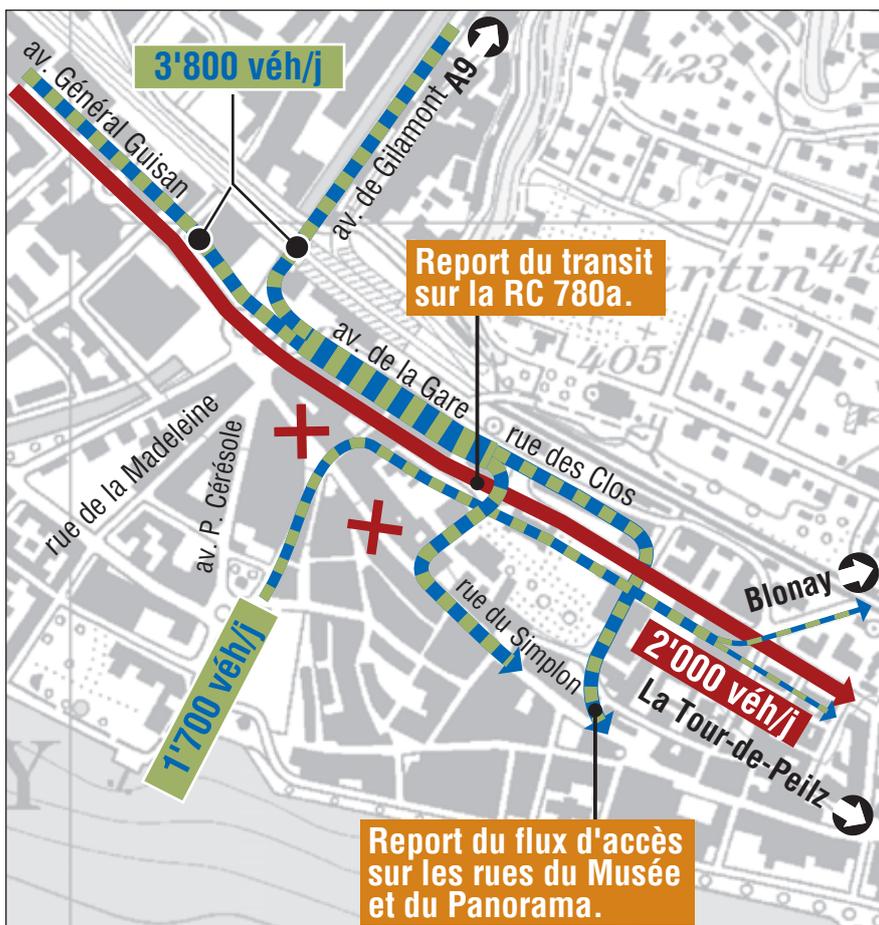
¹ Source : Micro-recensement 2000

Situation actuelle



0 m 100 m 500 m
Echelle

Situation avec coupure



L'ensemble du trafic est reporté sur l'axe principal RC 780a.

- █ Flux de transit
- █ Flux internes et d'échange
- █ Ecran considéré
- ✗ Coupure du trafic VP

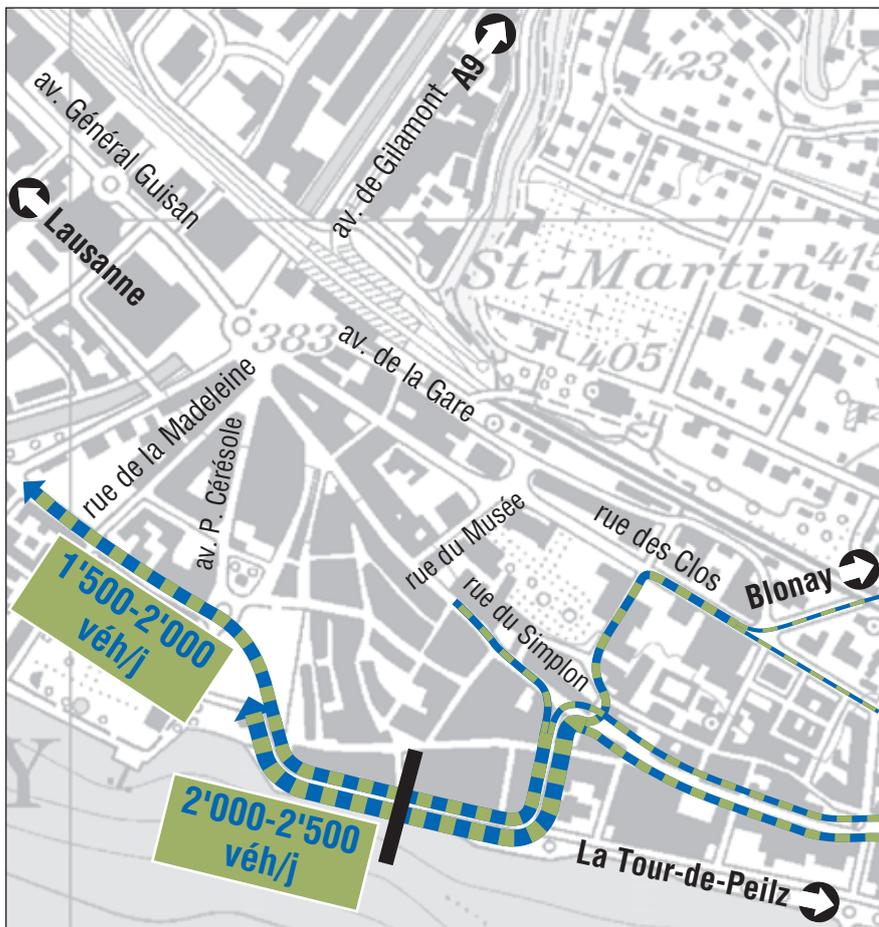
Ville de Vevey, Office de l'urbanisme
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs
wetering
transitec

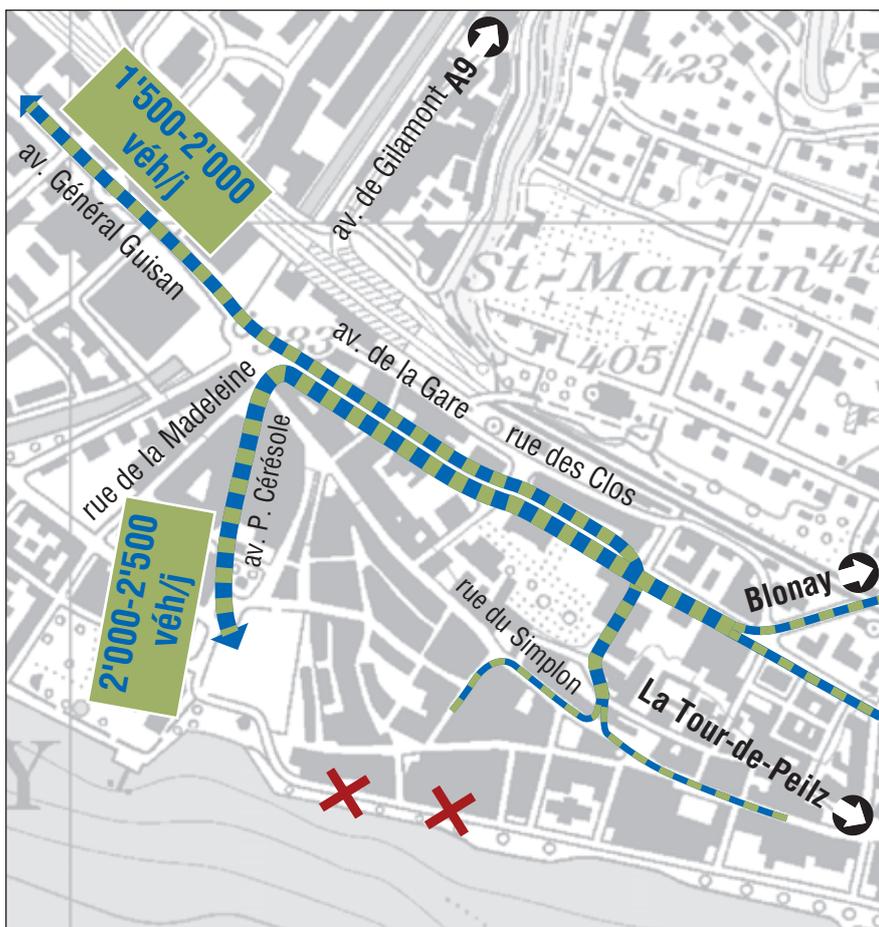
Analyse des effets sur le trafic de la coupure de la rue du Simplon

05.04.2011 / nz
8004_091-f09-mt

Situation actuelle



Situation avec coupure



L'ensemble du trafic est reporté sur l'axe principal RC 780a.

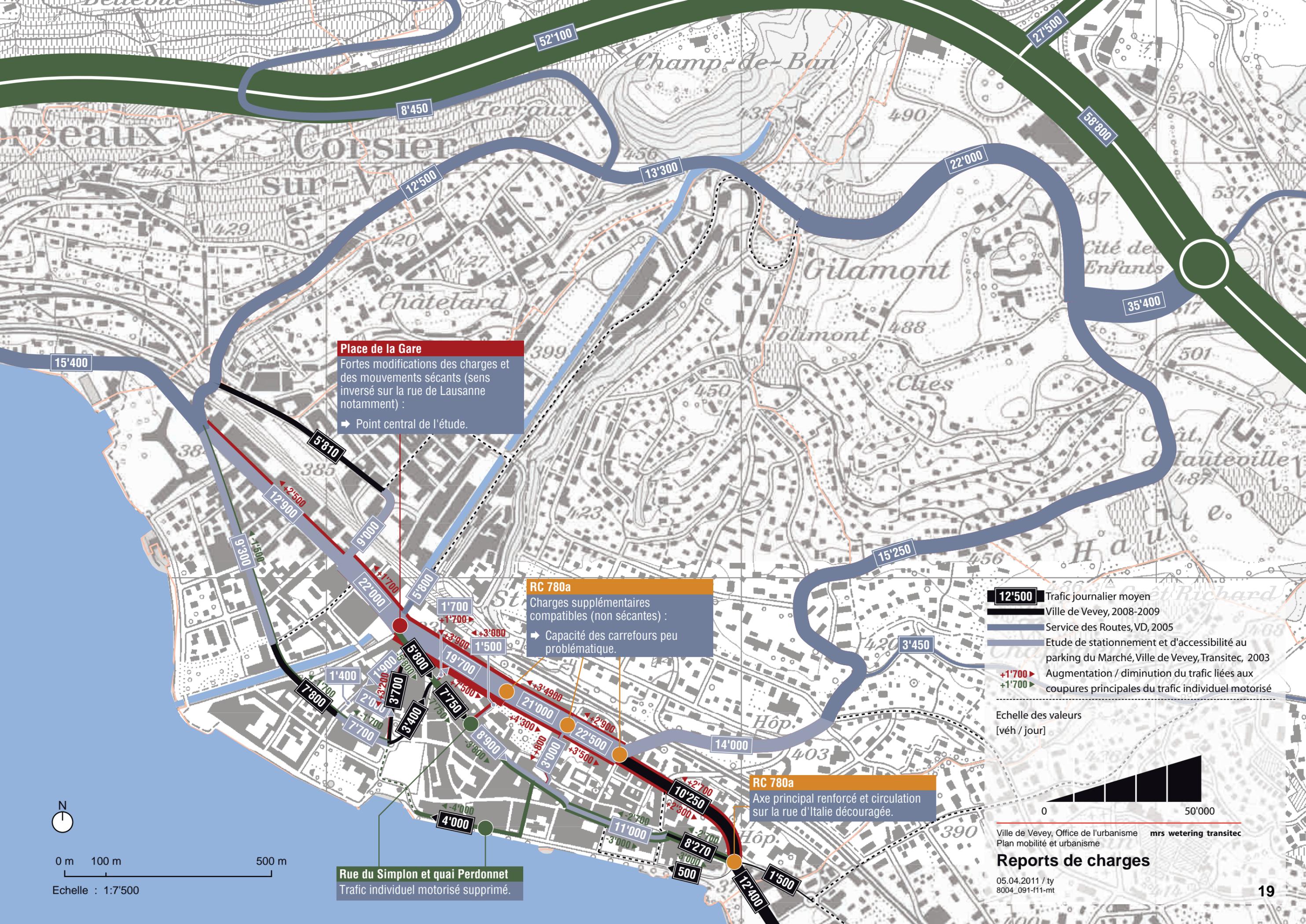
- Flux internes et d'échange
- Ecran considéré
- Coupure du trafic VP

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs
wetering
transitec

Analyse des effets sur le trafic de la coupure du quai Perdonnet

05.04.2011 / nz
8004_091-f10-mt



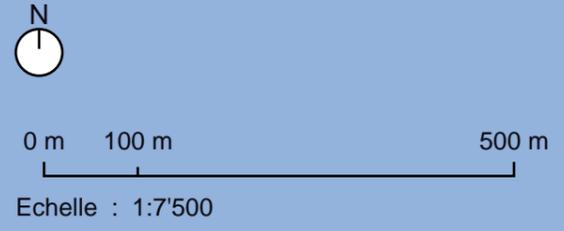
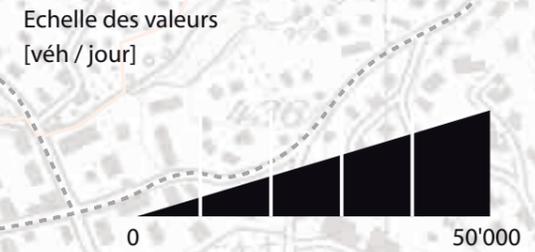
Place de la Gare
 Fortes modifications des charges et des mouvements sécants (sens inversé sur la rue de Lausanne notamment) :
 ➔ Point central de l'étude.

RC 780a
 Charges supplémentaires compatibles (non sécantes) :
 ➔ Capacité des carrefours peu problématique.

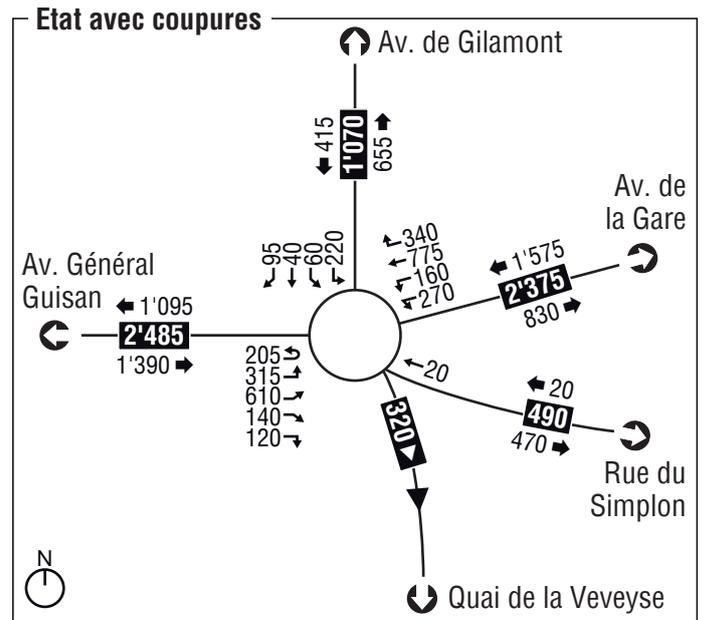
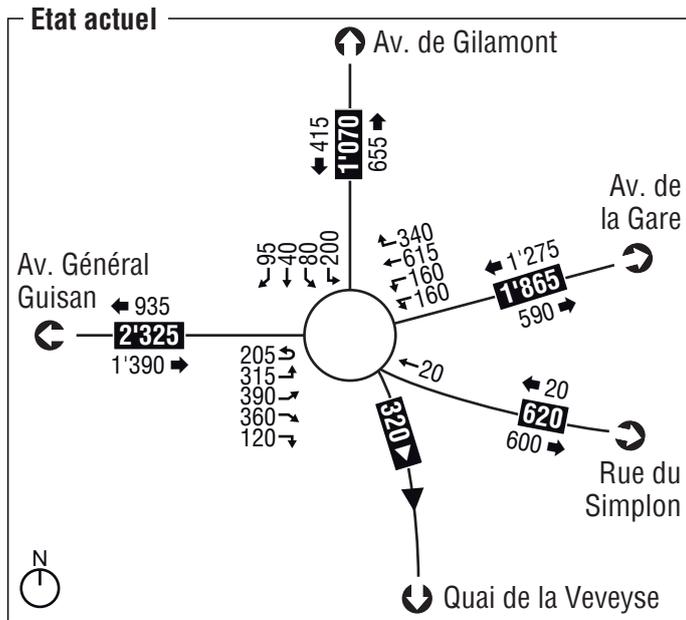
RC 780a
 Axe principal renforcé et circulation sur la rue d'Italie découragée.

Rue du Simplon et quai Perdonnet
 Trafic individuel motorisé supprimé.

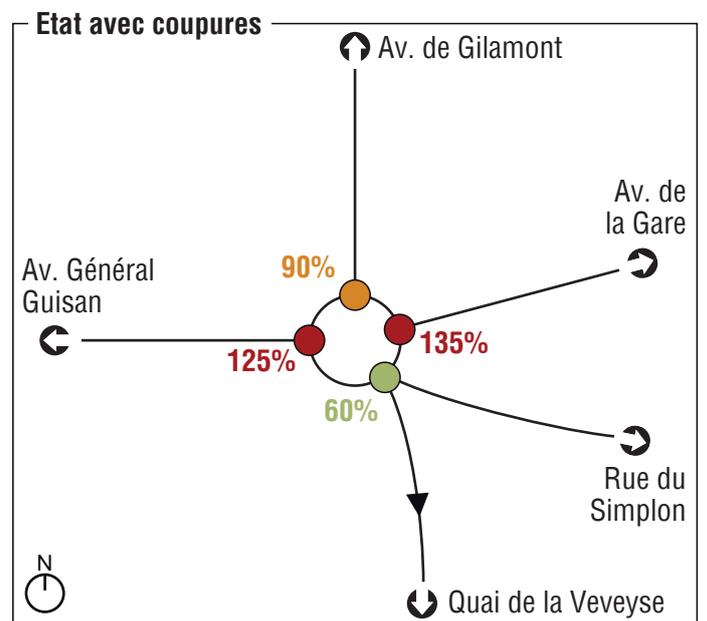
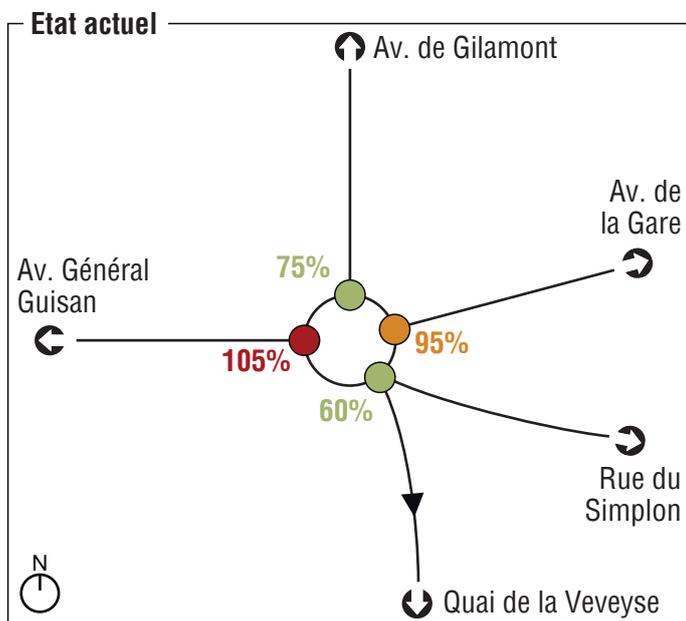
- 12'500** Trafic journalier moyen
- 12'500** Ville de Vevey, 2008-2009
- 12'500** Service des Routes, VD, 2005
- 12'500** Etude de stationnement et d'accès au parking du Marché, Ville de Vevey, Transitec, 2003
- +1'700** Augmentation / diminution du trafic liées aux coupures principales du trafic individuel motorisé



■ Charges de trafic à l'heure de pointe [uv/h]



■ Capacités utilisées par branche



Avec les reports de trafic liés aux fermetures du quai Perdonnet et de la rue du Simplon, environ 400 uv/hp doivent être reportés pour assurer la fluidité du trafic aux heures de pointe au niveau de la place de la gare, soit environ 4'000 véhicules par jour.

- Saturé
- Proche de la saturation
- Fluide

■ Structure du trafic de la commune de Vevey



■ Structure de la place de la Gare avec les coupures de trafic



- Hypothèses :
- trafic mesuré à la gare (point de transit obligé)
 - proportion échange / interne identique à la structure de la commune

■ Pour que le carrefour de la gare soit fonctionnel, le trafic doit être réduit d'environ 4'000 véh/j



■ Reports envisageables

Spatiaux

- Sur d'autres routes

Temporels

- A d'autres heures de la journée pour décharger l'heure de pointe déterminante

Modaux

- En bus
- En train
- A pied
- A vélo

■ Flux de transit : 7'000 véh/j (~30% du trafic de la place de la gare)

Objectif de trafic à reporter depuis la place de la Gare : ~4'000 véh/j

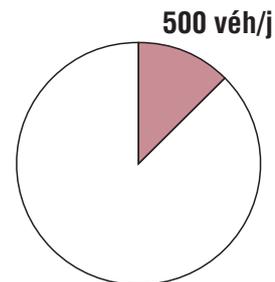
Report spatial

environ 5 à 10%



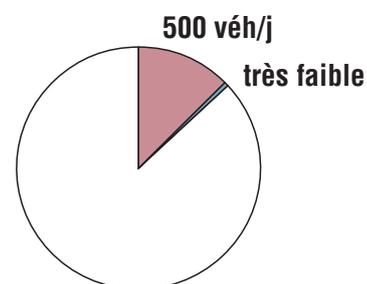
Le "grand" transit (p. ex. Lausanne – Aigle) se trouve déjà sur l'autoroute A9.

Le "petit" transit (p. ex. La Tour-de-Peilz – Lausanne) est difficile à reporter car l'A9 est éloignée de la RC 780a et des pôles générateurs.



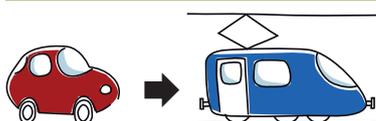
Report temporel

effet négligeable



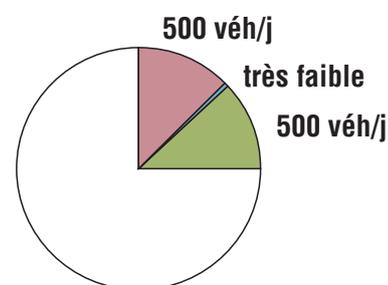
Report modal

environ 5 à 10%



Le "grand" transit peut être reporté sur le réseau CFF grâce à une politique à l'échelle cantonale (P+R, fréquence des liaisons, qualité des trains, ...)

Le "petit" transit peut être reporté sur le réseau CFF grâce à l'amélioration du REV.



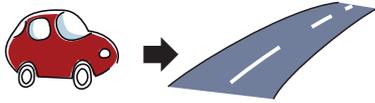
Les marges de manœuvre pour reporter les flux de transit sont relativement faibles.

Report total des flux de transit :
~1'000 véh/j reportés, soit ~15%

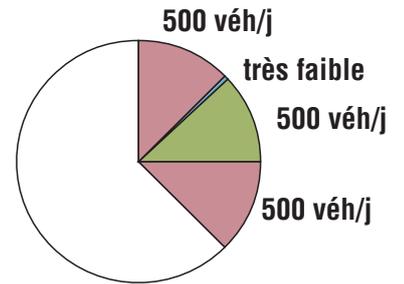
■ Flux d'échange et internes : 22'000 véh/j (~70% du trafic de la place de la gare)

Objectif de trafic à reporter depuis la place de la Gare : ~4'000 véh/j

Report spatial moins de 5%



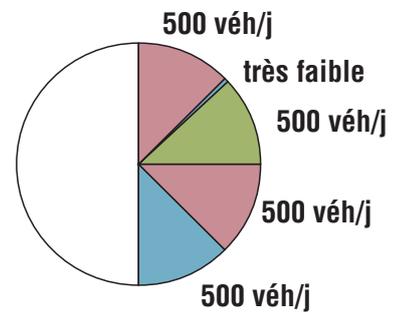
Seule la liaison entre Plan-dessus et Plan-dessous peut être reportée spatialement de manière plus volontariste que les reports naturels.



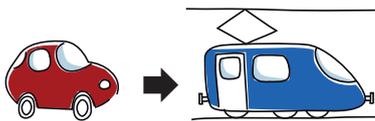
Report temporel moins de 5%



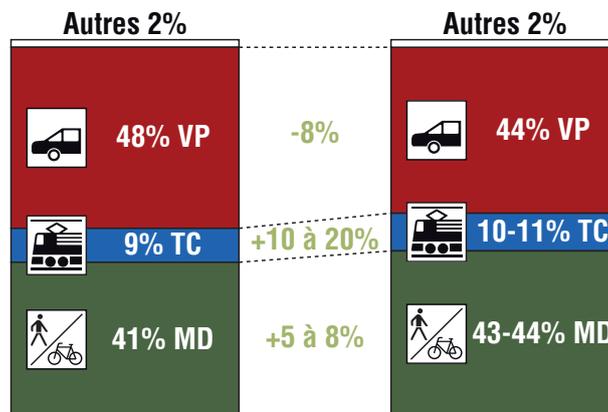
Situation actuelle : HP ≈ 10% x TJM
 Situation future : HP ≈ 9% x TJM



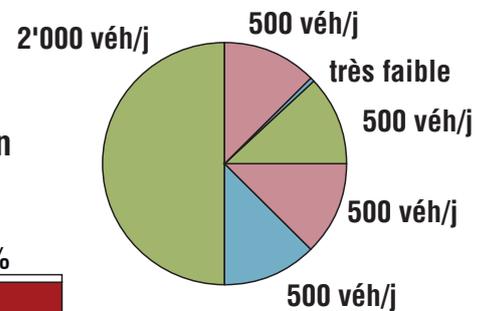
Report modal environ 10%



Situation actuelle* Evolution Situation future



Valeurs pour des villes centres de moyenne agglomération vaudoise (2000)

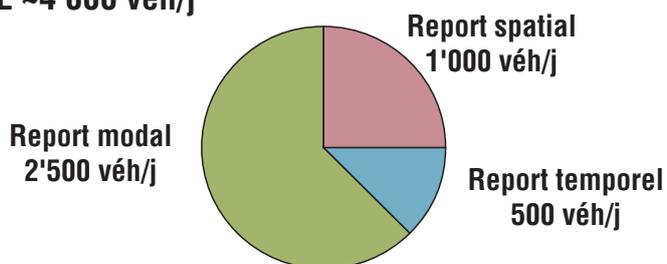


Les flux d'échange et internes représentent le plus grand potentiel de reports.
Report total :
 ~3'000 véh/j reportés, soit ~15%

* Source : Microrecensement, 2000

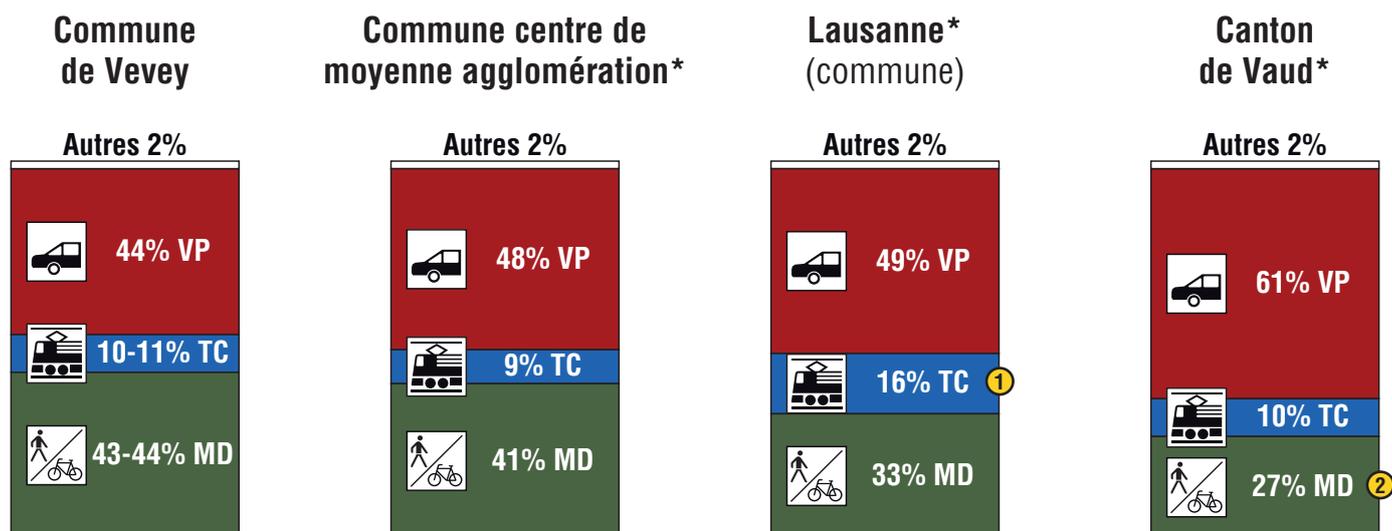
■ Synthèse des reports depuis la place de la Gare

TOTAL ~4'000 véh/j



Les reports modaux représentent près des deux tiers des reports nécessaires.

■ Part modale résultante pour la commune de Vevey avec le report nécessaire par la place de la Gare

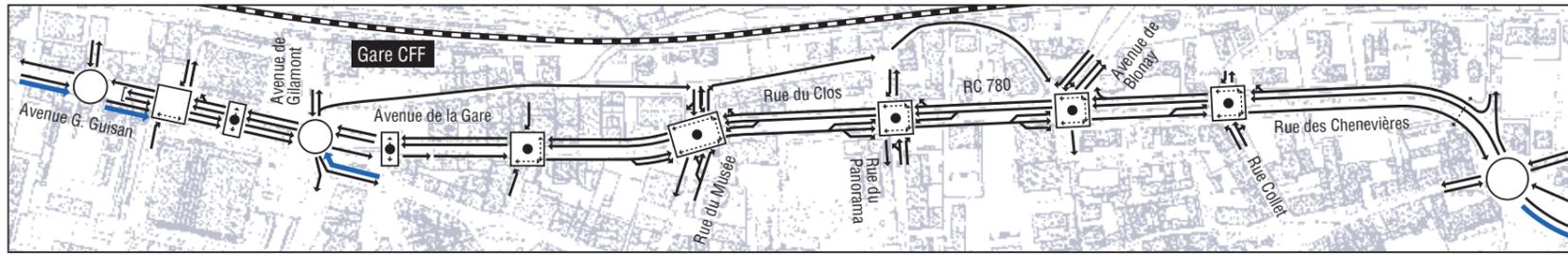


- ① La forte part des transports collectifs à Lausanne s'explique par la qualité du réseau TL, par la forte attractivité du centre-ville, par la densité et la taille de l'agglomération, ...
- ② La faible part de modes doux à l'échelle du canton s'explique par les secteurs de campagnes où les distances entre les pôles générateurs sont très grandes.

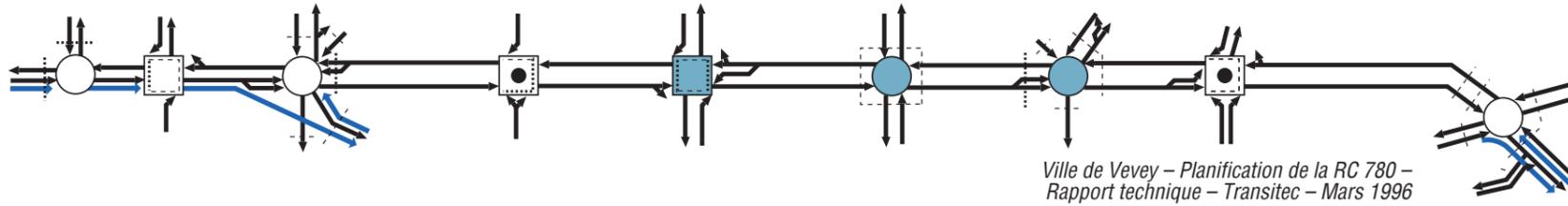
Les reports modaux sont volontaristes mais réalisables. Ils découlent des reports déterminés pour le carrefour de la place de la gare, suite au concept général recommandé et ne sont pas des objectifs de mobilité.

D'éventuels objectifs de part modale (plus ambitieux éventuellement) sont à définir dans le cadre du projet d'agglomération.

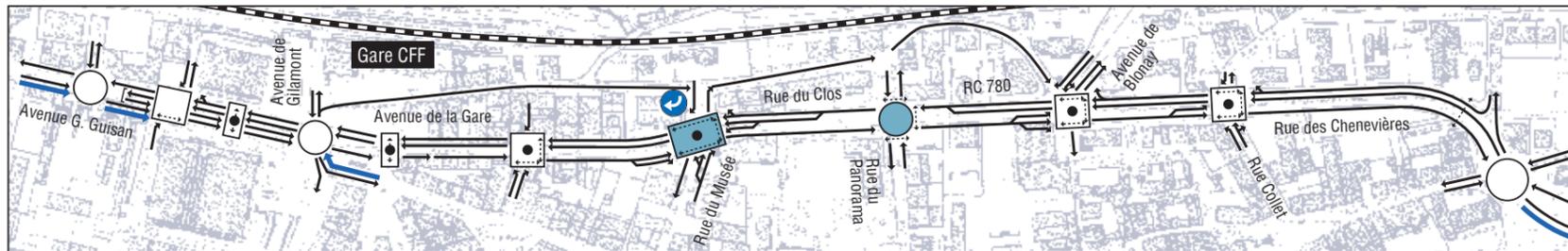
Calibrage et exploitation actuels des carrefours de la RC 780a



Calibrage et exploitation des carrefours de la RC 780a recommandés en 1996



Calibrage et exploitation des carrefours de la RC 780a recommandés en 2005

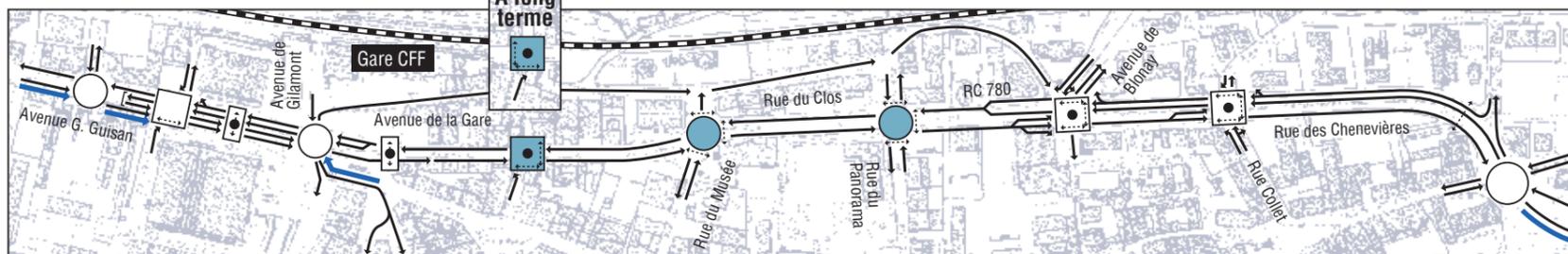


Capacités utilisées (HPS) : charges de trafic – état 2004 – redistribuées selon le concept d'accessibilité B.1



Ville de Vevey - Place du Marché - Etude de stationnement et d'accessibilité - Transitec - Septembre 2005

Proposition de calibrage et d'exploitation des carrefours de la RC 780a (2010)



Capacités utilisées (HPS) à court terme : charges de trafic – état 2004 – redistribuées selon le concept d'accessibilité B.1



Capacités utilisées (HPS) avec concept du PMU (2 coupures) sans reports modaux



Capacités utilisées (HPS) avec concept du PMU (2 coupures) avec reports modaux (~4'000 véh/j)



Le nouveau calibrage proposé reprend les éléments principaux des propositions des études de 1996 et 2005.

Le calibrage permet le gain d'une à deux voies de circulation tout en assurant une capacité suffisante à court terme et avec le concept à long terme.

Les reports modaux, spatiaux et temporels recommandés pour le carrefour de la gare sont nécessaires pour toute la RC 780a avec le concept à long terme.

Schéma de circulation recommandé en 2005



- Voie VP
- Voie bus
- ⋯ Traversée piétonne
- Carrefour non régulé
- Carrefour à feux
- Carrefour giratoire
- Modification par rapport à l'état actuel

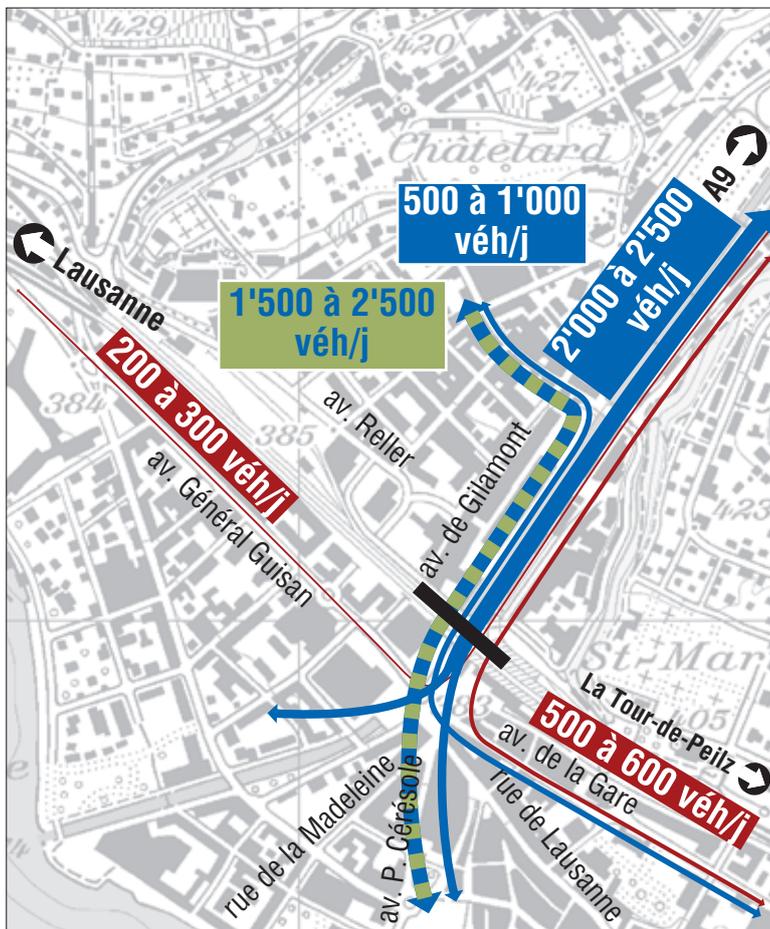
- Capacité utilisée des carrefours
- CU ≤ 70% carrefour non saturé
 - 70% < CU ≤ 100% carrefour proche de la saturation
 - CU > 100% carrefour saturé

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Calibrage et exploitation des carrefours de la RC 780a

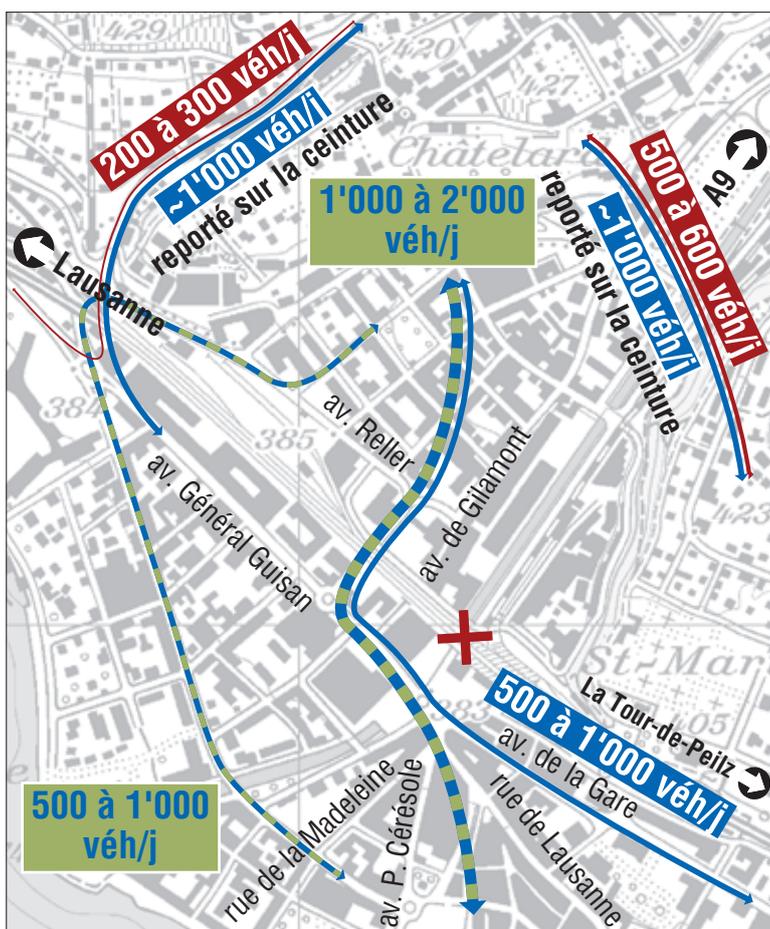
05.04.2011 / ty
8004_091-f17-mt

Situation actuelle



0 m 100 m 500 m
Echelle

Situation avec coupure



Le trafic pénétrant le centre-ville est reporté sur la ceinture.

Attention au trafic traversant les quartiers de Plan-Dessus.

Les flux en lien avec les quartiers Plan-Dessus sont reportés sur l'avenue Reller et l'avenue Nestlé.

- ▬ Flux de transit
- ▬ Flux d'accès au centre-ville
- ▬ Flux interne à l'échelle de la ville de Vevey
- ▬ Ecran considéré
- ✗ Coupure du trafic VP

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme
Plan de mobilité et d'urbanisme

mrs
wetering
transitec

Analyse des effets sur le trafic de la coupure de l'avenue de Gilamont

22.04.2010 / nz
8004_091-f09-mt

Objectifs généraux, stratégies, objectifs stratégiques, mesures

Les horizons de réalisation des mesures (tranches de 3 à .4 ans) sont corrélés aux horizons de réalisation des mesures du Projet d'agglomération Rivelac
 A : 2015-2018 / B : 2019-2022 / C : long terme

Les horizons de réalisation des mesures indiquées comme mesures infrastructurelles nécessitent au préalable l'élaboration des projets La réalisation de la mesure (construction) doit cependant intervenir dans la tranche correspondante, selon l'accord sur les prestations à fixer avec la Confédération. Les mesures concernées par le projet d'agglomération sont surlignées en grisé dans la numérotation. Les horizons proposés doivent être réalistes pour la Ville (ressources financières et humaines) et ensuite acceptés par la Confédération. Les mesures infrastructurelles dont la réalisation est prévue avant 2015 ne font pas partie du projet d'agglomération et ne peuvent pas prétendre à un cofinancement de la Confédération.

Objectifs généraux	Stratégies thématiques	Objectifs stratégiques	Mesures	Type de mesure	Horizon temporel	
URBANISME Renforcer l'attractivité et l'image de Vevey, centre de l'agglomération. Qualifier l'espace urbain pour offrir un cadre de vie de haute qualité pour les habitants et visiteurs.	A Stratégie urbaine Développer une ville compacte et des courtes distances.	A1 Requalification et densification des tissus industriels de la croix de Vevey				
		Requalification et densification des secteurs stratégiques en mutation le long des voies CFF et de l'avenue de Gilamont en adéquation avec l'infrastructure de transports pour permettre d'affirmer pour Vevey le rôle de ville centre d'agglomération (développement d'un programme mixte, accent sur l'activité possible).	A1-1	Développer le quartier du secteur de la Cour-aux-Marchandises	Projet en cours	2015-2018
			A1-2	Développer quartier du secteur des Moulins de la Veveyse	Projet en cours	2011-2014
			A1-3	Promouvoir le développement du tissu autour de l'axe structurant de l'avenue Gilamont	Projet en cours	2015-2018
		A2 Requalification et densification des corridors urbains majeurs				
		Requalification et densification des corridors urbains de la croix de Vevey (axe RC780a Guisan-Clos-Chenevières et axe Gilamont) favorisant la transversalité et les connexions entre les quartiers, la mixité de haute densité et les affectations commerciales et de services.	A2-1	Concept d'aménagement coordonné tenant compte du bâti existant, des circulations et des affectations	Etude d'avant-projet	2011-2014
		A3 Valorisation des quartiers d'habitation				
		Valorisation des quartiers d'habitation (Plan-Dessus, Plan-Dessous, Charmonthey zone villas) : renforcement de l'identité, densification du quartier de la zone villas. Affirmation de quartiers d'habitation attractifs et calmes pour différents types d'habitat (logements familiaux abordables, logements urbains haut de gamme, logements pour personnes âgées, etc.). Affirmation d'une centralité locale à proximité de l'hôpital avec des services de proximité.	A3-1	Etude de potentiels de densification des quartiers et de renforcement de centralités; adaptation du plan de zones et des densités autorisées	Mise à jour du PGA (suppression de plans de quartiers)	2011-2014
			A3-2	Développement d'un plan des plantations pour renforcer la trame verte structurante des quartiers	Réalisation d'un plan général des plantations (étude à préciser)	2011-2014
		A4 Développement et requalification générale du secteur stratégique de la gare				
Développement stratégique du secteur gare selon les principes suivants : Amélioration des accès et de la visibilité de la gare, intégration du développement des Bosquets dans le tissu urbain, densification qualitative et mixité (commerces, loisirs, logements) et requalification générale du secteur.	A4-1	Etudier le développement du quartier du secteur des Bosquets	Etude préliminaire et concours Construction	2011-2014 2015-2018		
A5 Développement du secteur stratégique de Vevey-Funi						
Développement du secteur stratégique de Vevey-Funi selon les principes suivants : amélioration de l'unité et de la lisibilité des espaces libres et des connexions, densification des dents creuses.	A5-1	Etudier avec les communes limitrophes de Corsier et Corseaux la possibilité de transformer et densifier les parcelles entourant l'interface de transport (emplacement du P+Rail par exemple). Etudier l'opportunité d'implanter une nouvelle halte RER sur la ligne du Simplon Requalifier l'espace public	Etude préliminaire et études-test	2011-2014		

Objectifs généraux	Stratégies thématiques	Objectifs stratégiques	Mesures	Type de mesure	Horizon temporel	
<p>URBANISME</p> <p>Renforcer l'attractivité et l'image de Vevey, centre de l'agglomération. Qualifier l'espace urbain pour offrir un cadre de vie de haute qualité pour les habitants et visiteurs.</p>	<p>B Espaces publics</p> <p>Renforcer la structure des espaces publics de la ville, en améliorant leur lisibilité, leur qualité et leur rôle identitaire</p>	B1 Principes d'aménagement généraux de l'espace-rue				
		Aménagement général lisible de l'espace-rue selon la morphologie de quartier et la hiérarchie du réseau routier permettant d'assurer et d'adapter les fonctions de l'axe au contexte urbain (cf. annexe "Principes d'aménagement de l'espace-rue" et annexe "Principes d'aménagement des carrefours et embranchements)	B1-1	Réaménagement des rues, des carrefours selon l'opportunité (réfection des canalisations)	Mesure infrastructurelle	Sur opportunité
		B2 Réaménagement des espaces publics emblématiques de la croix de Vevey				
		Mise en valeur de tronçons de rues importants, places emblématiques afin de valoriser leur fonction d'espace public majeur.	B2-1	Réaménagement de la place du Marché Étape 1 (réaménagement léger) Étape 2 (réaménagement lourd)	Mesure infrastructurelle	2011-2014 2019-2022
			B2-2	Réaménagement des rues du secteur central (rue Ceresole, rue de Lausanne)	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-3	Réaménagement de la place de la Gare	Mesure infrastructurelle	2015-2018
			B2-4	Aménagement de la place des Bosquets (Nord de la Gare)	Mesure infrastructurelle	2015-2018
			B2-5	Réaménagement du quai Perdonnet	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-6	Réaménagement de l'entrée de ville Ouest	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-7	Réaménagement de tronçon Ouest de l'avenue du Général-Guisan (RC780a)	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-8	Réaménagement de l'entrée de ville Est	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-9	Réaménagement de l'axe Gare-Clos-Chenevières (RC780a)	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-10	Réaménagement de l'avenue de Gilamont	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-11	Réaménagement de l'avenue de Nestlé	Mesure infrastructurelle	2019-2022
			B2-12	Réaménagement de l'espace public à Vevey-Funi	Mesure infrastructurelle	2019-2022
	B2-13	Réaménagement de l'axe de vieille-ville rues du Simplon et d'Italie	Mesure infrastructurelle	2019-2022		
	B2-14	Réaménagement de l'axe av. de Blonay et route de St-Légier	Mesure infrastructurelle	2019-2022		

Objectifs généraux	Stratégies thématiques	Objectifs stratégiques	Mesures	Type de mesure	Horizon temporel
MOBILITE Maintenir une bonne accessibilité globale et locale tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé. Favoriser le système de transports combinant TP et MD et maîtriser le TIM. Viser un report modal du TIM vers les TP et la MD.	C Mobilité douce Constituer un maillage fin et continu de liaisons MD directes et sûres	C1 Réseau MD			
		Continuité et qualité du réseau (en lien avec la qualité d'aménagement de l'espace public)	C1-1 Franchissement voies entre av. Reller et av. G.-Guisan C1-2 Franchissement voies CFF (cheminement Moulins de la Veveyse à place de la Gare) C1-3 Franchissement Veveyse, rue du Jura C1-4 Franchissement Veveyse, rue des Marronniers C1-5 Franchissement Veveyse, rue des Tilleuls C1-6 Ascenseur urbain esplanade St-Martin – gare C1-7 Ascenseur urbain Charmontey – Gilamont C1-8 Ascenseur urbain viaduc Gilamont-halte Gilamont C1-9 Contresens cyclables : av. Coindet, rue Steinlen, rue Hôtel-de-Ville, rue du Collège, rue Collet C1-10 Aménagement pour les cycles au passage sous-voie Est de la gare C1-11 Nouvelle liaison horizontale au Nord des voies CFF de Vevey-Funi à Vevey Gare	Mesure infrastructurelle Mesure infrastructurelle	2019-2022 2015-2018 2015-2018 2019-2022 2019-2022 2015-2018 2015-2018 2015-2018 Long terme 2011-2014 2015-2018 2015-2018
		C2 Stationnement des cycles			
		Développement du stationnement deux-roues à proximité des arrêts TP, des centralités et des grands générateurs	C2-1 Places, arceaux supplémentaires (selon priorité) C2-2 Vélostation à la gare C2-3 Développement de stations de vélos en libre service C2-4 Parking deux-roues motorisés à la gare	Mesure infrastructurelle Mesure infrastructurelle Mesure infrastructurelle Mesure infrastructurelle	2015-2018 2019-2022 2019-2022 2011-2014
		C3 Promotion de la MD			
		Développement des outils de promotion de la mobilité douce pour la population.	C3-1 Subvention à l'achat d'un vélo électrique C3-2 Diffusion d'informations à la population C3-3 Actions incitatives à l'activité physique	Mesure de gestion Mesure de gestion Mesure de gestion	continu continu continu

Objectifs généraux	Stratégies thématiques	Objectifs stratégiques	Mesures	Type de mesure	Horizon temporel	
MOBILITE Maintenir une bonne accessibilité globale et locale tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé. Favoriser le système de transports combinant TP et MD et maîtriser le TIM.	D Transports publics Faire des TP une alternative crédible à la voiture pour relier directement les quartiers d'habitat aux centralités et aux grands générateurs (achats, emplois, etc.) de la ville et de l'agglomération	D1 Transport ferroviaire				
		Renforcement de l'usage du système ferroviaire.	D1-1	Opportunité / faisabilité d'une nouvelle halte RER à Vevey-Funi	Etude préliminaire	2011-2014
			D1-2	Nouveaux accès au quai 3 depuis le PI St-Antoine	Mesure infrastructurelle	2015-2018
			D1-3	Nouveau PI et accès aux quais entre ancienne Poste et Gare	Mesure infrastructurelle	2015-2018
			D1-4	Réaménagement de la gare GoldenPass	Mesure infrastructurelle	2015-2018
		D2 Réseau bus structurant				
		Mise en place d'un réseau bus structurant urbain axé sur les axes principaux de développement de Vevey (croix de Vevey).	D2-1	Nouvelle liaison sur l'axe Gilamont – place du Marché	Etude d'opportunité et d'exploitation en lien avec le PA Rivelac	2011-2014
		D3 Réseau de bus inter-quartiers				
		Mise en place ou amélioration des liaisons directes entre quartiers, la gare, le centre-ville et les centres d'intérêts, au niveau de Vevey et dans le prolongement de l'agglomération.	D3-1	Nouvelle liaison TP au cœur du quartier de plan-Dessous	Etude d'opportunité et d'exploitation en lien avec le PA Rivelac	2011-2014
			D3-2	Réorganisation du réseau selon le projet d'agglomération	Etude d'approfondissement du Concept TP en lien avec le PA Rivelac	2011-2014
		D4 Interfaces				
		Amélioration du fonctionnement des interfaces TP améliorant la lisibilité et l'attractivité générale du système TP-MD.	D4-1	Réaménagement de l'interface de la Gare de Vevey (en lien avec le réaménagement de la place de la Gare, et des nouveaux accès aux quais, passages inférieurs, etc.)	Concours Mesure infrastructurelle	2011-2014 2015-2018
			D4-2	Réaménagement de l'interface de Vevey Funi (en lien avec l'étude de développement stratégique du secteur)	Etude préliminaire Mesure infrastructurelle	2015-2018 2019-2022

Objectifs généraux	Stratégies thématiques	Objectifs stratégiques	Mesures	Type de mesure	Horizon temporel	
MOBILITE Maintenir une bonne accessibilité globale et locale tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé. Favoriser le système de transports combinant TP et MD et maîtriser le TIM.	E Transports individuels motorisés (TIM) Maîtriser les flux TIM en contrôlant les quantités de trafic et en hiérarchisant le réseau	E1 Schéma de circulation hiérarchisé				
		Mise en place d'un schéma d'accessibilité à Vevey, à son centre et à ses quartiers, depuis le réseau hiérarchique supérieur (autoroute, routes cantonales), favorisant l'usage du niveau hiérarchique supérieur (routes principales et routes collectrices) et permettant de préserver de grandes poches urbaines des nuisances du trafic motorisé (haute qualité environnementale pour les quartiers).	E1-1	Modification du schéma de circulation, Etape 1 Accès place du Marché depuis l'Est via rue du Simplon (avec sens inversé) et fermeture d'un tronçon de la rue de Lausanne, retour vers l'Est via quai Perdonnet. Accès au parking St-Antoine à revoir pour limiter le trafic sur la place de la Gare.	Etude d'exploitation	2011-2014
			E1-2	Modification du schéma de circulation, Etape 2 Var a) Valorisation quai Perdonnet Accès place du Marché depuis <u>ET</u> vers l'Est via rue du Simplon (bidirectionnelle) et fermeture du quai Perdonnet Var b) Valorisation rue du Simplon Accès place du Marché depuis l'Est via place de la Gare, retour vers l'Est via quai Perdonnet et rue de l'Hôtel-de-Ville ou rues de Lausanne et Clergère puis tourner à droite route Chenevières. Fermeture tronçons Ouest rue de Lausanne et rue du Simplon	Etude d'exploitation	2011-2014
			E1-3	Modification du schéma de circulation, Etape 3 Valorisation quai Perdonnet <u>ET</u> rue du Simplon, combinaison des variantes a et b de l'étape 2.	Etude d'exploitation	2015-2018
		E2 Politique de régulation des accès au centre-ville et de maîtrise des flux				
		Mise en place d'un politique de régulation et de dosage des accès au centre-ville (contrôle d'accès) pour assurer un fonctionnement optimal du réseau urbain.	E2-1	Dosage des flux de trafic en entrées de ville Ouest, Est, Nord.	Etude d'exploitation Mesure de gestion	2015-2018
		E3 Modération de la circulation dans les quartiers				
		Modération de la circulation dans les quartiers en lien avec l'aménagement de l'espace-rue en vue d'offrir des poches urbaines tranquillisés et un espace public de qualité pour les habitants. (cf. annexe "Principes d'aménagement de l'espace-rue" et annexe "Principes d'aménagement des carrefours et embranchements)	E3-1	Zone 30 secteur Subriez-Oyonne	Etude d'avant-projet	2011-2014
			E3-2	Zone 30 secteur Sainte-Claire	Etude d'avant-projet	2011-2014
			E3-3	Zone 30 secteur vieille-ville	Etude d'avant-projet	2011-2014
	E3-4	Zone 30 secteur Ceresole	Etude d'avant-projet	2011-2014		
	E3-5	Mise en place d'aménagements sécurisés pour les espaces partagés	Etude globale	2011-2014		

Objectifs généraux	Stratégies thématiques	Objectifs stratégiques	Mesures	Type de mesure	Horizon temporel	
<p>MOBILITE</p> <p>Maintenir une bonne accessibilité globale et locale tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé. Favoriser le système de transports combinant TP et MD et maîtriser le TIM. Viser un report modal du TIM vers les TP et la MD.</p>	<p>F Stationnement du transport individuel motorisé (TIM)</p> <p>Favoriser le report modal et limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie</p>	F1 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.	F1-1	Aménagement du P+R de Hauteville pour les pendulaires quotidiens sans desserte TP (en collaboration avec l'agglomération)	Mesure infrastructurelle	2015-2018
			F1-2	Aménagement d'un P+Rail à la gare de Vevey dans le parking des Bosquets pour les pendulaires occasionnels prenant le train (en collaboration avec l'agglomération)	Mesure infrastructurelle	2015-2018
			F1-3	Adaptation des règlements de mise à disposition de places de stationnement dans les parkings publics	Mesure de gestion	2011-2014
			F1-4	Modification du règlement stationnement et étude pour l'attribution de macarons aux entreprises (sur justification de plans de mobilité d'entreprises)	Mesure de gestion	2011-2014
			F1-5	Soutien aux plans de mobilité d'entreprises	Mesure de gestion	continu
		F2 Stationnement des visiteurs				
		Concentration du stationnement visiteurs dans les zones et parkings qui leur sont destinés et en adéquation avec le schéma d'accessibilité.	F2-1	Construction du parking des Bosquets (partie publique) : courte durée, moyenne durée, P+Rail Remplacement d'une partie de l'offre en surface de la place du marché et du secteur Ceresole. Gestion tarifaire favorisant le parking des Bosquets par rapport aux parkings du centre	Mesure infrastructurelle et de gestion	2015-2018
			F2-2	Réaménagement du parking de la place du Marché courte durée Etape 1 (réaménagement léger) Etape 2 (réaménagement conséquent)	Mesure infrastructurelle	2011-2014 2019-2022
			F2-3	Extension du parking du Panorama	Mesure infrastructurelle	2011-2014
			F2-4	Parkings St-Antoine, Midi-Coindet, Coop-Simplon et Panorama courte durée Gestion tarifaire favorisant la courte durée, abandon des abonnements pendulaires, ouverture nocturne	Mesure de gestion	2011-2014
			F2-5	Parkings Vevey-plage, av. Blonay et Entre-deux-Villes moyenne durée Gestion tarifaire à mettre en place.	Mesure de gestion	2011-2014
			F2-6	Extension de la zone de courte durée dans les quartiers de l'Arabie et du Torrent	Mesure de gestion	2011-2014
			F2-7	Extension de la zone de courte durée dans le quartier de l'avenue de la Prairie	Mesure de gestion	2011-2014
			F2-8	Extension de la zone de moyenne durée dans les quartiers des Bosquets et Reller	Mesure de gestion	2011-2014
			F2-9	Extension de la zone de moyenne durée dans le quartier Subriez-Oyonne	Mesure de gestion	2011-2014
		F3 Stationnement des habitants				
		Gestion du stationnement des habitants avec encouragement au changement modal.	F3-1	Extension et réorganisation de la zone macaron D :- zone habitants étendue aux quartiers Prairie-Providence et Subriez-Oyonne- zone de parcage autorisée étendue au quartier de Subriez-Oyonne	Mesure de gestion	2011-2014
	F3-2	Encouragement au report modal Subvention à l'achat d'abonnement TP et/ou Mobility suite à l'abandon d'un véhicule dans le ménage, etc.	Mesure de gestion	continu		

| Mesures généralisées sur la ville |

- B1-1** Réaménagement des rues et carrefours selon principes, sur opportunité
- D2-1** Nouvelle liaison TP sur axe Gilamont (étude d'opportunité et d'exploitation)
- D3-1** Nouvelle liaison TP quartier Plan-Dessous (étude d'opportunité et d'exploitation)
- D3-2** Réorganisation réseau TP (étude d'opportunité et d'exploitation)
- E1-1** Modification schéma de circulation, étape 1
- E1-2** Modification schéma de circulation, étape 2
- E3-5** Mise en place d'aménagements sécurisés pour les espaces partagés

| Mesures de gestion |

- C3-1** Subvention achat vélo électrique
- C3-2** Diffusion informations MD à la population
- C3-3** Actions incitatives à l'activité physique
- F1-3** Adaptation règlements des parkings (attribution des places)
- F1-4** Modification du règlement de stationnement (attribution macarons)

| Mesures de gestion |

- F1-5** Soutien au plans de mobilité d'entreprises
- F2-4** Adaptation de la politique de gestion des parkings urbains
- F2-5** Adaptation de la politique de gestion des parkings de moyenne couronne
- F3-2** Encouragement au report modal (subventions abo TP, Mobility, etc.)

Mesures localisées

| A | Mesures stratégie urbaine

- Mutation/densification de quartier
- Valorisation des quartiers
 - mises à jour de PGA
 - plan général des plantations
- Etude stratégique à lancer

| B | Mesures espaces publics

- Réaménagement espace public

| C | Mesures MD

- Parking deux-roues motorisés
- Contresens cyclable

| D | Mesures TP

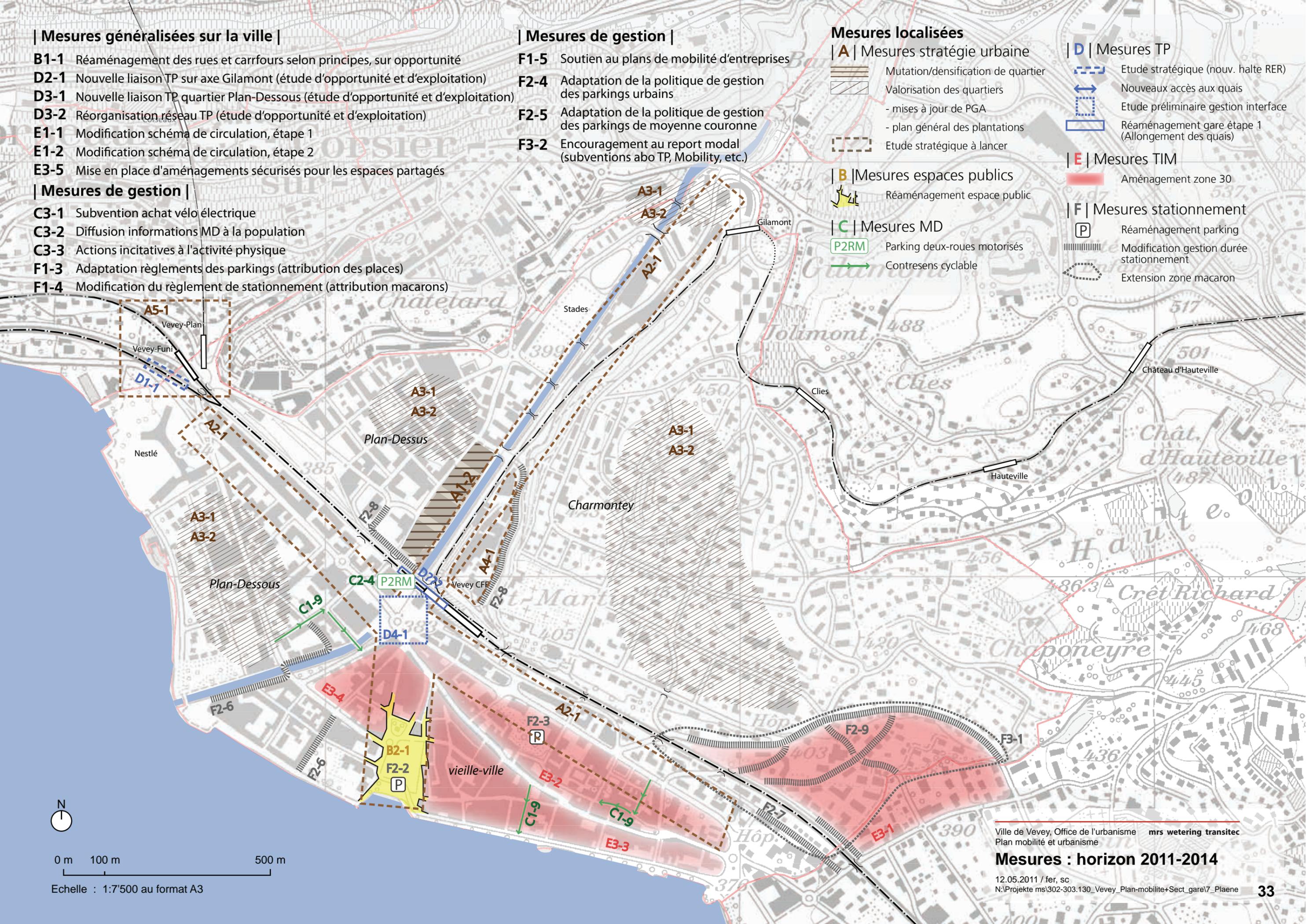
- Etude stratégique (nouv. halte RER)
- Nouveaux accès aux quais
- Etude préliminaire gestion interface
- Réaménagement gare étape 1 (Allongement des quais)

| E | Mesures TIM

- Aménagement zone 30

| F | Mesures stationnement

- Réaménagement parking
- Modification gestion durée stationnement
- Extension zone macaron



Echelle : 1:7'500 au format A3

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Mesures : horizon 2011-2014

12.05.2011 / fer, sc
N:\Projekte ms\302-303.130_Vevey_Plan-mobilite+Sect_gare\7_Plaene

| Mesures généralisées sur la ville |

- B1-1** Réaménagement des rues et carrefours selon principes, sur opportunité
- C2-1** Places, arceaux supplémentaires (selon priorité)
- E1-3** Modification schéma de circulation, étape 3

| Mesures de gestion |

- C3-1** Subvention achat vélo électrique
- C3-2** Diffusion informations MD à la population
- C3-3** Actions incitatives à l'activité physique
- F1-5** Soutien aux plans de mobilité d'entreprises
- F3-2** Encouragement au report modal (subventions abo TP, Mobility, etc.)

Mesures localisées

- | A | Mesures stratégie urbaine**
 - ==== Mutation/densification de quartier
- | B | Mesures espaces publics**
 - 🏡 Réaménagement espace public
- | C | Mesures MD**
 - 👉 Nouvelle liaison
 - 👉 Aménagement pour cycles
 - 👉 Franchissement
 - 👉 Ascenseur avec liaisons d'accès

| D | Mesures TP

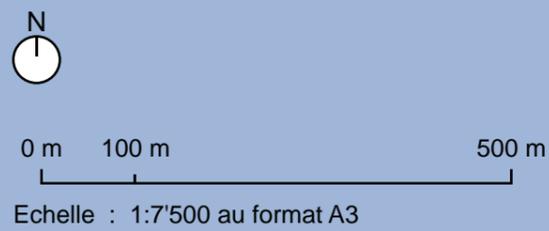
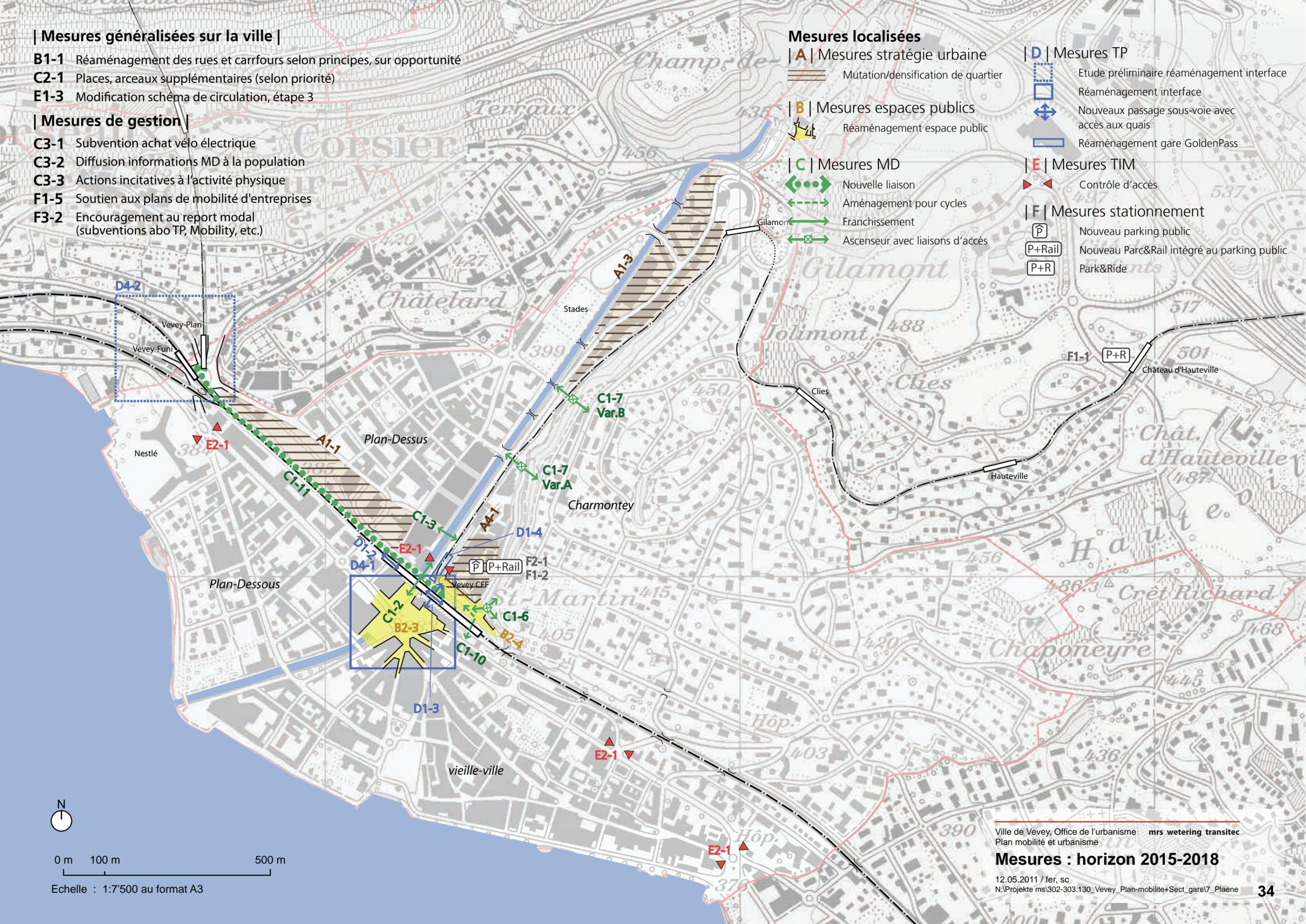
- 📐 Etude préliminaire réaménagement interface
- 📐 Réaménagement interface
- 👉 Nouveaux passage sous-voie avec accès aux quais
- 📐 Réaménagement gare GoldenPass

| E | Mesures TIM

- 🚦 Contrôle d'accès

| F | Mesures stationnement

- 📐 Nouveau parking public
- 📐 P+Rail Nouveau Parc&Rail intégré au parking public
- 📐 P+R Park&Ride



Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Mesures : horizon 2015-2018

12.05.2011 / fer, sc
N:\Projekte ms\302-303.130_Vevey_Plan-mobilite+Sect_gare\7_Plaene

| Mesures généralisées sur la ville |

B1-1 Réaménagement des rues et carrefours selon principes, sur opportunité

| Mesures de gestion |

C3-1 Subvention achat vélo électrique

C3-2 Diffusion informations MD à la population

C3-3 Actions incitatives à l'activité physique

F1-5 Soutien aux plans de mobilité d'entreprises

F3-2 Encouragement au report modal (subventions abo TP, Mobility, etc.)

Mesures localisées

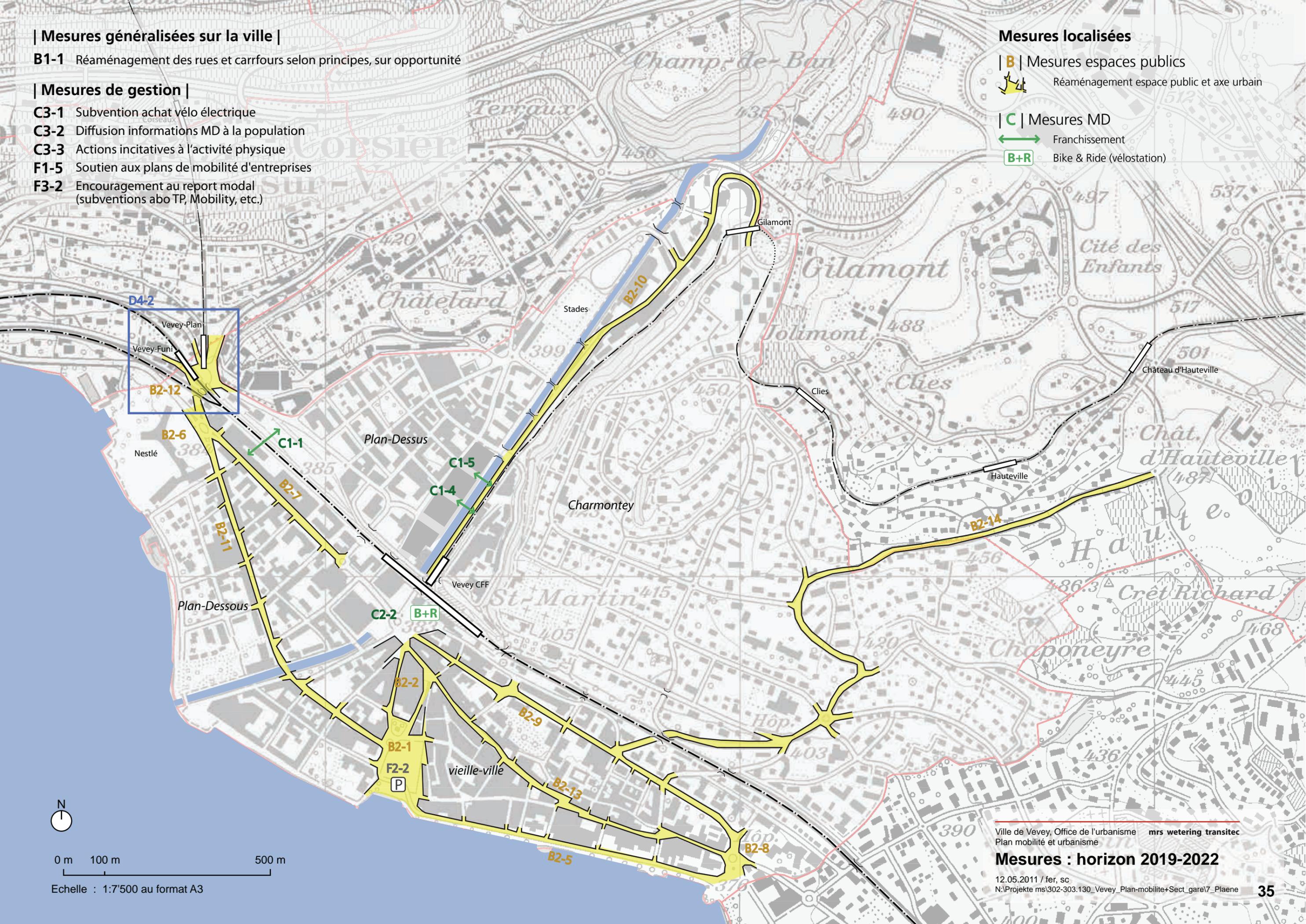
| **B** | Mesures espaces publics

 Réaménagement espace public et axe urbain

| **C** | Mesures MD

 Franchissement

 **B+R** Bike & Ride (vélostation)



0 m 100 m 500 m

Echelle : 1:7'500 au format A3

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Mesures : horizon 2019-2022

12.05.2011 / fer, sc
N:\Projekte ms\302-303.130_Vevey_Plan-mobilite+Sect_gare\7_Plaene

| Mesures généralisées sur la ville |

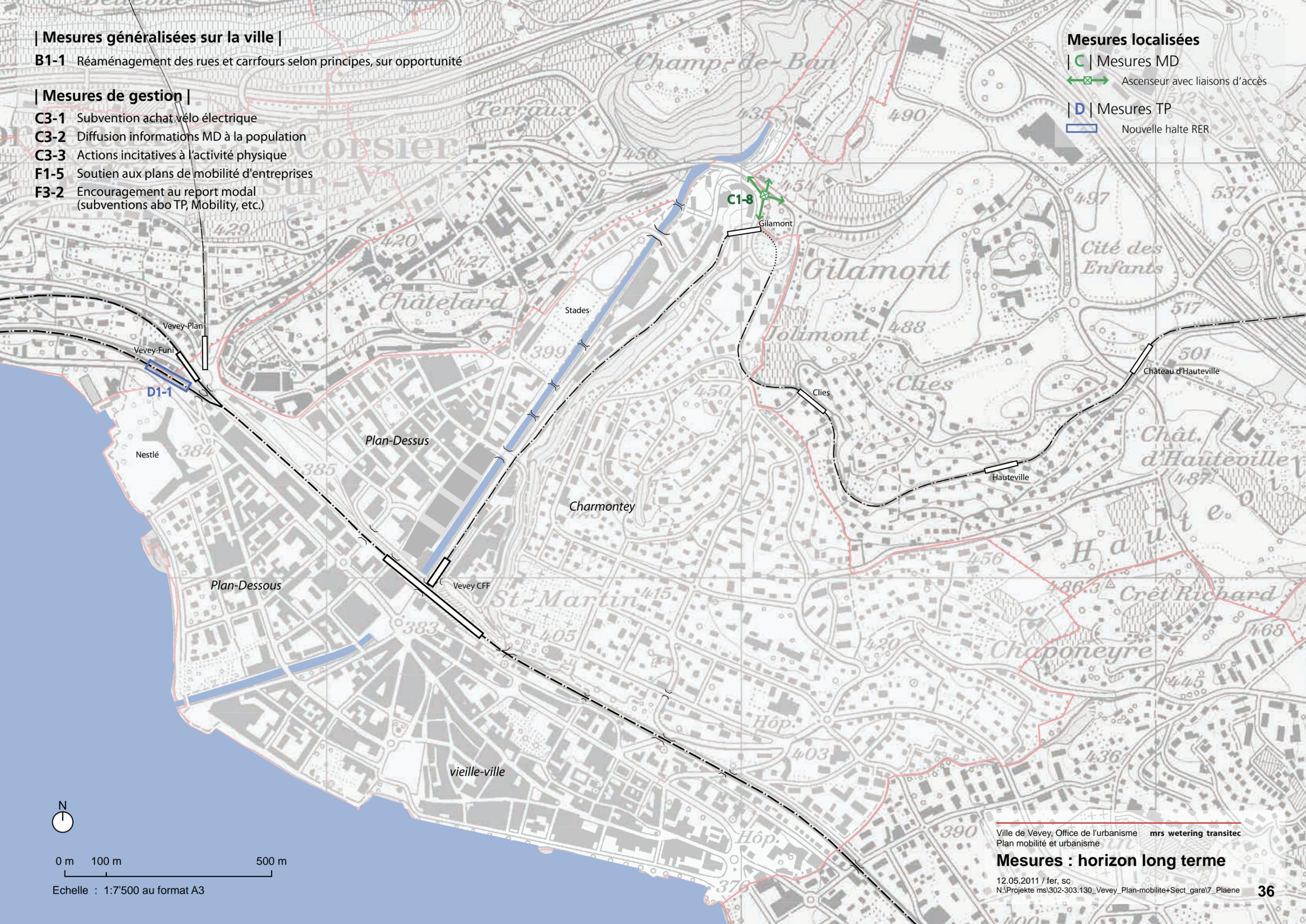
B1-1 Réaménagement des rues et carrefours selon principes, sur opportunité

| Mesures de gestion |

- C3-1** Subvention achat vélo électrique
- C3-2** Diffusion informations MD à la population
- C3-3** Actions incitatives à l'activité physique
- F1-5** Soutien aux plans de mobilité d'entreprises
- F3-2** Encouragement au report modal (subventions abo TP, Mobility, etc.)

Mesures localisées

- | C | Mesures MD
↔ Ascenseur avec liaisons d'accès
- | D | Mesures TP
▭ Nouvelle halte RER



0 m 100 m 500 m

Echelle : 1:7'500 au format A3

Ville de Vevey, Office de l'urbanisme mrs wetering transitec
Plan mobilité et urbanisme

Mesures : horizon long terme

12.05.2011 / fer, sc
N:\Projekte msl\302-303.130_Vevey_Plan-mobilite+Sect_gare\7_Plaene