



Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Atelier 1

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : SCH
Date : 19 mars 2018

Introduction

La présente note a pour but de rendre compte du premier atelier de travail avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey concernant la révision du Plan Directeur Communal (PDCoM) et du Plan Général d'Affectation (PGA).

Ordre du jour

- > Mot de bienvenue de la Municipalité - M. Jérôme Christen ;
- > Exposé de la stratégie générale pour la révision du PDCoM et du PGA de Vevey et rappel des études en cours - DU ;
- > Méthode et programme de travail 2018 pour l'élaboration du Concept Directeur (CD) et du Plan d'Affectation (PA) de Plan-Dessus - urbaplan ;
- > Priorités et lacunes des objectifs du PDCoM 1997 - urbaplan ;
- > Synthèse des discussions et conclusion de l'atelier - urbaplan.

Présentations

Afin de décrire la stratégie de révision engagée par la Municipalité, une vidéo explicative a été produite par la Ville de Vevey. Celle-ci peut être visionnée via le lien suivant: [Cliquez ici](#).

La méthode de travail proposée par le groupement de mandataire est présentée par Igor Andersen. Celle-ci peut être visionnée via le lien suivant: [Cliquez ici](#). Elle est également reprise dans les documents annexes.

Atelier CAT: Priorités et lacunes du PDCom 1997

Méthode de travail

L'atelier proposé par le groupement de mandataire consiste à passer en revue les 47 objectifs du PDCom de 1997 et d'identifier 7 à 10 objectifs prioritaires.

Les membres de la CAT sont répartis en plusieurs groupes et se concertent pendant environ 30 minutes.

Les groupes sont ensuite invités à afficher les objectifs qu'ils ont retenu sur des panneaux afin d'initier le débat et identifier les axes de travail prioritaires pour l'élaboration du Concept Directeur. Des photos de l'atelier sont disponibles via le lien suivant: [Cliquez ici](#).

Résultats

Les objectifs retenus par les différents groupes sont présentés ci-dessous. À noter que la numérotation utilisée a pour but de retrouver les objectifs sélectionnés par les équipes dans la synthèse. Elle ne définit en aucun cas une hiérarchie d'importance.

Groupe jaune

- 1j. Maintenir et renforcer l'animation du centre urbain en conservant et en développant la mixité d'habitation-activités.
- 2j. Préserver et mettre en valeur les éléments du site construit et plus particulièrement la ville ancienne.
- 3j. Améliorer la qualité spatiale et la convivialité des espaces publics et de leurs abords.
- 4j. Garantir la qualité des sites naturels et l'intégration harmonieuse du tissu bâti dans le tissu urbain.
- 5j. Améliorer la qualité des espaces publics et des réseaux de déplacements.
- 6j. Favoriser les possibilités de détente, d'activité de loisirs et la pratique des sports individuels et collectifs.
- 7j. Favoriser le développement de nouvelles industries, notamment celles liées à la communication, à l'image numérique, à l'environnement, à la biochimie et au génie génétique.
- 8j. Maintenir et promouvoir l'artisanat.

Groupe vert

- 1v. Maintenir et renforcer l'animation du centre urbain en conservant et en développant la mixité d'habitation-activités.
- 2v. Assurer les possibilités d'implantation équipements d'intérêt public.
- 3v. Optimiser l'usage et la répartition des espaces verts sur l'ensemble du territoire.
- 4v. Améliorer la qualité spatiale et la convivialité des espaces publics et de leurs abords.
- 5v. Protéger les patrimoines naturel, construit et environnemental.
- 6v. Promouvoir un habitat de qualité favorisant l'équilibre de la structure sociale.
- 7v. Encourager les mesures novatrices en matière de protection de l'environnement et d'économies d'énergie.

Groupe rose

Dans le but d'éviter les redondances, le groupe rose a décidé de regrouper les objectifs par thèmes ou catégorie.

- 1r. Concertation et régionalisation
- 2r. Qualification des espaces publics
- 3r. Mixité
- 4r. Sites naturels de qualité
- 5r. Pratiques novatrices et développement durable
- 6r. Patrimoine

Synthèse des discussions

Le travail des différents groupes a permis d'identifier les thématiques ou axes de travail prioritaires suivant pour l'élaboration du Concept Directeur. Chaque objectif ou catégorie identifiée par les groupes de travail est indiqué à des fins de cohérence.

Mixité (1j, 1v, 6v, 3r)

- > La mixité fonctionnelle entre habitat et activités dans les quartiers est un objectif primordial favorisant la qualité de vie des habitants.
- > Au-delà du développement des activités tertiaires compatibles avec le logement sur le territoire communal, les activités artisanales non-compatibles avec l'habitat doivent également être permises et encouragées (identification de sites compatibles avec les besoins d'accès et les nuisances de ces activités)
- > La mixité des typologies d'habitat existant au sein de la commune constitue une qualité à préserver dans le cadre du Concept Directeur.

Activités et commerces (8j)

- > Le développement économique de la commune doit être un objectif à poursuivre : le territoire communal doit faciliter l'implantation d'activités par l'identification de secteurs favorables à celles-ci, et par le développement d'une politique de "marketing territorial", qui doit notamment encourager l'accueil d'entreprises innovantes.
- > Un déplacement de la vitalité commerciale du centre historique vers l'ouest (gare de Vevey) est perçu comme un risque par rapport à une dévitalisation du centre historique. Le Concept Directeur doit donc avoir comme objectif d'assurer une vitalité commerciale polycentrique et une complémentarité de l'offre commerciale en fonction de la situation urbaine .

Paysage et espaces verts (4j, 3v, 4r)

- > La notion de paysage doit être traitée à deux échelles: macro et micro :
- > Au niveau macro, des objectifs paysagers sont à définir, notamment en matière de préservation des vues, de mise en valeur des perspectives, de valorisation des grandes structures paysagères. Cette réflexion doit être coordonnée avec la mise en place du réseau de mobilité douces.
- > Au niveau micro, des objectifs favorisant la nature en ville sont à rechercher.

Espaces publics (3j, 4v, 2r)

- > Les objectifs en matière d'espaces publics doivent viser une amélioration de la qualité des quartiers dans une compréhension de leur identité spécifique.
- > La promotion de la santé à travers les aménagements urbains est identifiée dans les discussions comme un objectif à renforcer en matière de politique urbaine (exemple du projet "Métrasanté" à Lausanne).

Pratiques innovantes et développement durable (7j, 7v, 5r)

- > Le Concept Directeur doit s'inscrire dans la logique du positionnement de Vevey en tant que ville d'avenir.
- > Des objectifs encourageant les pratiques innovantes en matière d'aménagement du territoire sont à définir.

Patrimoine (2j, 5v, 6r)

- > Le Concept Directeur doit permettre de préserver le patrimoine bâti au delà du bourg historique, et doit être attentif à la valeur architecturale et symbolique des bâtiments à travers toute la ville.
- > Une vision communale en matière de protection des bâtiments est à mettre en place, au-delà du recensement architectural cantonal.

Equipements publics (6j, 2v)

- > Le territoire veveysan étant largement bâti, le Concept Directeur doit permettre d'identifier des "réserves stratégiques" pour l'implantation d'équipements publics d'échelle communale à long terme (équipements sportifs, futurs bâtiments publics, etc.)
- > L'aménagement d'équipements publics de proximité, internes aux quartiers, sont à encourager.
- > L'objectif de croissance inscrit dans le Plan Directeur Cantonal (+5'000 habitants, +3'000 emplois) est à considérer comme un maximum théorique. La

cible de croissance devra être définie dans un processus itératif par un travail fin sur la qualité des quartiers.

Participation et concertation (1r)

- > Le Concept Directeur doit permettre d'assurer l'engagement pris par la Ville en faveur d'un renforcement des démarches participatives avec la population.
- > La coordination intercommunale doit être définie comme objectif, notamment en matière de transport, d'équipements publics et d'aménagement des zones en limite communale.

Mobilité (5j)

- > L'élaboration des objectifs du Concept Directeur doit se faire de manière coordonnée avec les autres études existantes et en cours en matière de mobilité.
- > Le Concept Directeur doit permettre, dans la mesure du possible, d'inclure les remarques et critiques formulées à l'encontre du PMU.



Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Atelier 2

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : GUP
Date : 17 mai 2018

Introduction

La présente note a pour but de rendre compte du deuxième atelier de travail avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey concernant la révision du Plan Directeur Communal (PDCom) et du Plan Général d'Affectation (PGA).

Ordre du jour

- > Mot de bienvenue de la Municipalité - M. Jérôme Christen ;
- > Bilan de la journée du samedi 5 mai et présentation de l'organisation de la soirée - urbaplan ;
- > Enseignement de la journée du 5 mai (balades et tables rondes) et élaboration d'un diagnostic partagé avec la CAT - urbaplan ;
- > Définition des principes à approfondir dans le Concept Directeur - urbaplan ;
- > Synthèse des discussions et conclusion de l'atelier - urbaplan.

Présentation

Préalablement au travail en tables rondes, un rappel des enseignements de la dernière séance de travail avec la CAT, ainsi qu'un bilan de la journée participative du samedi 5 mai sont présentés par Igor Andersen et Camille Leviel.

Cette présentation est structurée ainsi:

- > Rappel du déroulement et des objectifs principaux identifiés lors de la première séance CAT du 19 mars 2018;

- > Bilan des balades urbaines du samedi 5 mai (déroulement, parcours et restitutions)¹;
- > Tables rondes “Vevey Demain” de l’après-midi portant sur le nord et le sud des voies CFF (2 tables).

Le support de présentation ainsi que les calques de restitution peuvent être visionnés via le lien suivant: [Cliquez ici](#).

Atelier CAT : Définition des principes à approfondir dans le Concept Directeur

Méthode de travail

L’atelier proposé par le groupement de mandataires consiste à approfondir les thématiques identifiées lors de la première séance CAT du 19 mars 2018 et de les croiser avec les résultats issus de la démarche participative.

Les membres de la CAT sont répartis en deux tables et se concertent pendant environ 60 minutes sur deux thématiques à l’échelle de la ville:

- > Table 1: Programmation et polarités urbaines
- > Table 2: Paysage et espace public

Chaque groupe effectue ensuite une restitution en explicitant les principaux éléments discutés en table ronde. Des photos de l’atelier sont disponibles via le lien suivant: [Cliquez ici](#).

Restitution

Les thématiques et enjeux retenus par les groupes lors du travail sur tables sont présentés ci-dessous. Le travail sur tables a permis de faire émerger des objectifs et principes sur l’ensemble du territoire, ainsi que des réflexions spatialisées sur certains secteurs particuliers. Les calques de restitution sont disponibles en annexe.

¹ La balade Echos locaux était organisée parallèlement dans le cadre de l’Agenda21. Leurs résultats n’ont donc pas encore pu être intégrés dans la présente démarche de Concept Directeur.

Table 1 : Équipements et polarités urbaines

Objectifs et principes globaux :

La place de l'emploi et de l'activité à Vevey

- > Valorisation des activités secondaires et artisanales peu compatibles avec le logement (nuisances sonores ou olfactives par exemple) dans la partie nord du quartier des Bosquets et dans la partie sud du quartier de Gilamont (garage et station-service Sica).
- > Maintien et renforcement du pôle de la gare-sud avec une vocation tertiaire et commerciale, tout en permettant une faible part de mixité avec des logements (existante).
- > Maintien de l'activité et des services dans les rez et éventuellement dans les premiers étages dans la vieille-ville avec une logique de gradation vers une plus grande vocation résidentielle en s'éloignant progressivement de la gare.. Le maintien d'une part dominante de logement dans les étages supérieurs doit toutefois être respecté afin d'assurer une vitalité résidentielle au centre-ville.
- > Affirmation de la vocation mixte artisanale et résidentielle du secteur de la Valsainte et de la frange bâtie nord de Plan-Dessous donnant sur les voies ferrées.
- > Affirmation de la vocation mixte artisanale, commerciale et résidentielle de Plan-Dessus et de Plan-Dessous de part et d'autre de l'avenue du Général-Guisan.
- > Confirmation des autres secteurs comme étant de nature majoritairement résidentielle avec des équipements, commerces et services ponctuels.
- > Identification de rues propices à des activités pouvant déborder sur l'espace public de la rue (terrasses, stands, etc.).

Le renforcement d'espaces clefs et de polarités de quartier

- > Identification d'une nouvelle polarité de quartier sur l'espace d'articulation au nord de Plan-Dessus en lien avec le sud de Gilamont.
- > Renforcement de la polarité du quartier de Gilamont.
- > Affirmation d'une polarité de quartier à l'est de la Vieille-Ville, au croisement de la rue de l'Italie et de la rue Collet. Cette polarité articule le secteur mixte artisanal de la Valsainte et l'arrière-port.
- > Identification de plusieurs "carrefours-clés" dans Plan-Dessous visant à encourager le développement d'activités et de services de quartier (alimentation, services de proximité, etc.).

La densification

- > Identification d'un potentiel de densification à Charmontey au nord du cimetière. Cette densification pourrait s'associer au développement d'une offre minimale de services et commerces de proximité.
- > Identification d'un potentiel de densification dans le quartier de Plan-Dessous, dans la frange sud de l'avenue Nestlé.
- > Grands projets de développement dans le quartier de Plan-Dessus qui devront faire l'objet de planifications de détail (Nestec, Cour Marchandise).

Équipements

- > Confirmation du secteur au nord de la rue du Clos comme un secteur riche en équipements, à la charnière entre la vieille ville et Charmontey.

Réflexions spatialisées :

L'espace Cour aux Marchandises

- > Réflexions pour un aménagement par sous-secteurs aux programmations pouvant varier selon leur situation.
- > Promotion d'une mixité de programmes à l'intérieur du périmètre, ne pas se limiter à la réalisation de logement uniquement.

L'entrée est de Vevey et le port.

- > Perception de cet espace comme peu clair et dur à cerner.
- > Traitement du secteur en lien avec la commune de La Tour-de-Peilz et valorisation de l'arrière-port.

Table 2 : Paysage et espace public

Thématiques globales :

La relation à la Veveyse

- > Redéfinition des rives de la Veveyse (au nord comme au sud des voies) comme un espace public accueillant, donnant envie de s'y arrêter, dont l'ambition est de compléter l'attractivité naturelle des rives du lac.
- > Nécessité d'augmenter la visibilité de la rivière depuis l'intérieur des quartiers à travers un renforcement du traitement paysager des rues et espaces publics qui s'y connectent.
- > Renforcement de la lisibilité du delta de la Veveyse par des aménagements paysagers spécifiques des espaces publics qui y sont compris.

La végétation

- > Définition d'une stratégie d'aménagement concernant la végétation et l'arborisation en ville. Cette stratégie doit identifier des typologies de rues et les principes d'aménagement spécifiques qui s'y appliquent.
- > Compléter la stratégie d'arborisation des rues par l'identification de points singuliers se prêtant à l'implantation d'arbres majeurs contribuant à marquer les points de repère particuliers ou les éléments identitaires des quartiers.
- > Renforcement général de la végétation dans les quartiers bâtis tels que Plan-Dessus.
- > Maintien des qualités paysagères et de l'importante part de végétation dans les quartiers moins denses (Charmontey) tout en permettant une densification de certains secteurs-clés.

Les espaces de respiration

- > Compléter le réseau des espaces publics de la ville par l'aménagement d'espaces publics diversifiés dans leur échelle (de l'arbre singulier au parc) et dans leurs usages (de la vie de quartier aux espaces représentatifs).

L'accès à l'eau

- > Définition d'une stratégie en matière d'accès à au lac en fonction de scénarios d'usage, sans nécessairement concentrer ces accès dans des sections spécifiques des rives.

- > Qualification des possibilités de contact avec la Veveyse en fonction du contexte (embouchure, partie canalisée, traversée de l'aire forestière...)
- > Renforcement des continuités spatiales et d'usage entre les rives du lac et le cours de la Veveyse

Réflexions spatialisées :

La route cantonale à l'est de Vevey

- > Contribuer à la lisibilité et à la cohérence des quartiers à l'Est de Vevey par un projet de requalification de la route cantonale en Boulevard urbain (renforcement majeur de la végétation, confort des piétons et des cyclistes, transitions paysagères avec le tissu bâti discontinu).

Le port de Vevey

- > Renforcement de la polarité du port.

La Place Scanavin

- > Redéfinition de cet espace en lien avec son échelle d'usage et en complémentarité avec la place du Marché.



Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Atelier 3

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : GUP
Date : 18 juin 2018

Introduction

La présente note a pour but de rendre compte du troisième atelier de travail avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey concernant la révision du Plan Directeur Communal (PDCoM) et du Plan Général d'Affectation (PGA).

Ordre du jour

- > Mot de bienvenue de la Municipalité - M. Jérôme Christen,
- > Rappel des enjeux soulevés lors des CAT 1 & 2 et présentation de l'organisation de la soirée - urbaplan,
- > Présentation des éléments de diagnostic de base - urbaplan,
- > Présentation de la première esquisse du concept directeur et remarques en plénum - urbaplan,
- > Travail et discussion en tables rondes (3 tables) sur les secteurs à développer (4 zooms) - urbaplan + DU,
- > Conclusions de l'atelier - urbaplan.

Présentation

En amont du travail en tables rondes, urbaplan a présenté l'avancement global du mandat, ainsi que certaines étapes clefs.

La présentation est structurée ainsi:

- > Rappel des enjeux soulevés lors des deux premières séances de travail avec la CAT (18 mars et 17 mai 2018),

- > Présentation des éléments de diagnostic de base précédant l'élaboration de l'esquisse du concept directeur,
- > Présentation de la première esquisse du concept directeur.

Lors de la présentation, plusieurs questions et remarques ont été formulées. Les principaux éléments relevés sont les suivantes:

1. Différencier les notions "d'activité" et "de commerce", étant donné les logiques différentes qui sous-tendent la promotion et le développement de celles-ci
2. Considérer les limites infrastructurelles (capacité du réseau viaire et des équipements publics par exemple) dans les perspectives d'augmentation de la population veveysanne,
3. Les propositions issues du concept directeur portant sur les rives du lac et leur aménagement devraient également inclure la thématique des zones de baignades
4. Les secteurs destinés à la densification dans le quartier de Charmontey devraient être priorités, ou du moins qualifiés de manière différenciée en fonction de leurs caractéristiques propres.

Le support de présentation peut être visionné via le lien suivant: [Cliquez ici](#).

Atelier CAT : Retour sur l'esquisse de concept directeur présentée et discussion par secteurs à enjeux.

Méthode de travail

L'atelier proposé par le groupement de mandataires consiste à mener une discussion d'ensemble sur le travail présenté en première partie de la soirée, puis de se pencher sur 4 secteurs à enjeux pour discuter de l'orientation de leur futur développement.

Les membres de la CAT sont répartis en deux tables et se concertent pendant environ 120 minutes. Des photos de l'atelier sont disponibles via le lien suivant : [Cliquez ici](#).

À cause du dépassement du temps de travail initialement prévu, les participants ont jugé qu'il n'était pas nécessaire d'effectuer une restitution en plénum. La restitution

présentée au chapitre suivant a donc été effectuée par le groupement de mandataire en interne.

Restitution

Le résultat du travail sur table est présenté ci-dessous. Il a permis dans un premier temps de confirmer les orientations prises par le groupement de mandataires, de faire émerger des pistes d'approfondissement pour la prochaine séance CAT. Les calques de restitution sont disponibles [ici](#) et en annexe.

Pistes d'approfondissement

Renforcer la vitalité du centre

- > Examiner quelles sont les mesures qui peuvent être prises dans le cadre d'un PDCOM pour renforcer la vitalité du centre. La possibilité d'établir un document du même ordre que le plan d'utilisation du sol (PUS) genevois est à étudier. Cependant celui-ci devrait maintenir une marge de manoeuvre plus importante que le document genevois. Pour rappel, le PUS genevois définit précisément la destination des locaux situés au rez-de-chaussée des bâtiments.

Adopter une stratégie globale de la nature en ville

- > Élargir la stratégie d'arborisation en développant une stratégie de nature en ville.
- > En réponse au manque d'espaces publics majeurs ayant une forte composante naturelle, une stratégie de nature en ville permettrait de valoriser les petits espaces publics.
- > Une intégration de la santé (urbanisme et santé) dans la réflexion serait intéressante.

Prendre en compte les populations défavorisées de Vevey

- > Prévoir des espaces d'accueil et de prise en charge des populations étrangères, âgées et à mobilité réduite sur l'ensemble de la commune pour répondre à un manque qui se fait ressentir.

Le quartier de Charmontey

- > Créer une centralité, un point d'ancrage, dans le quartier qui permettrait de le caractériser et lui donner une identité plus forte. Aujourd'hui ce quartier est ressenti et vécu comme un espace où il est difficile de s'orienter et peu animé. La

centralité pourrait être amenée par la mise en place d'un élément de qualité qui crée de l'intérêt et soit un vecteur d'attraction pour le quartier (par exemple espace public, programme commercial de proximité, restaurants, centre social, etc.).

- > Améliorer la perméabilité et les connexions pour désenclaver certaines parties du quartier (éviter les voies sans issue piétonne).
- > Densifier le quartier préférentiellement sur le coude du boulevard de Charmontey et au niveau du secteur de Beauregard. Des règles précises devront assurer une préservation de la valeur d'ensemble et favoriser une densification douce.
- > Valoriser la colline surplombant le quartier de Beauregard (parcelle 1252) à travers soit l'aménagement d'un parc public répondant au manque d'espaces publics général du quartier, soit, à l'inverse, la densification de cet espace dans le but de créer un nouveau point d'ancrage dans le quartier.

L'entrée ouest de la ville

- > Réaménager cet espace pour créer une identité urbaine et en faire une véritable entrée de ville. Le périmètre d'aménagement est à élargir jusqu'à la rue Nestlé et l'Avenue Général-Guisan.
- > Prévoir une nouvelle connexion de mobilité douce entre Plan-Dessus et Plan-Dessous (dans le prolongement du chemin vert) dans le cadre de l'aménagement global de l'entrée de ville.
- > Requalifier la rue Nestlé au travers du traitement de l'espace public. La préservation de l'activité dans les rez et leur prolongement vers le domaine public doit être renforcé.
- > Tester la pertinence de renforcer un front continu sur la rue Nestlé pour augmenter la lisibilité de cette avenue et sa cohérence urbanistique.
- > Requalifier "l'espace Savoie" pour mieux marquer l'entrée de ville ouest.
- > Instaurer un niveau d'exigence élevé sur les bâtiments en bordure du domaine public et laisser une marge de manoeuvre plus importante à l'intérieur des îlots.
- > Renforcer la cohérence des aménagements sur les frontages le long de la R.C.

L'entrée est de la ville

- > Réaménager l'espace public pour laisser plus de place à la végétation et créer des dégagements.
- > Modifier la configuration actuelle de la circulation dans le secteur de l'orientale qui, dans l'état, empêche cet espace d'être une véritable entrée de ville.

- > Réserver l'espace Providence qui sera bientôt libéré pour qu'il accueille un futur équipement public.

Cour aux Marchandises

- > Utiliser cet espace comme une réserve stratégique d'équipements et d'emplois, ainsi que pour la création d'un espace public vivant et végétalisé. La construction de logements n'est pas à prioriser.
- > Utiliser cet espace pour accueillir une structure qui soit au service des populations étrangères.
- > Dévier le trafic des poids lourds du côté des rails et revaloriser l'avenue Reller pour encourager la mobilité douce.
- > Protéger le secteur contre le bruit et les accidents majeurs liés aux voies CFF à l'aide d'un bâtiment d'activités ou de stationnement (parking centralisé).

Plan-dessus

- > Assurer la préservation de la qualité paysagère du lieu en portant une attention particulière aux formes bâties et à l'aménagement de places de stationnement.
- > Privilégier des opérations fragmentées par îlot pour aménager la tête nord de ce quartier plutôt qu'une seule grosse opération. Une mutualisation des services, notamment le stationnement, devra être assurée.
- > Favoriser l'implantation d'activités le long de chemin Vert.

Préparation à la séance CAT 4 de septembre

En vue de la prochaine séance CAT en septembre, les éléments cités ci-dessus seront approfondis et intégrés dans les cartes et les principes d'aménagement qui formeront ensemble le Concept Directeur.

La prochaine séance CAT marquera aussi le temps de rentrer un peu plus dans le projet en abordant notamment les questions de morphologie urbaine et de typologie de frontage.



Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Atelier 4

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : GUP
Date : 11 septembre 2018

Introduction

La présente note a pour but de rendre compte du quatrième atelier de travail avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey concernant la révision du Plan Directeur Communal (PDCoM) et du Plan Général d'Affectation (PGA).

Ordre du jour

- > Mot de bienvenue de la Municipalité - M. Jérôme Christen,
- > Bilan de la journée du samedi 8 septembre et présentation de l'organisation de la soirée
- > Rappel des éléments clés du concept directeur
- > Présentation des familles de formes urbaines du tissu bâti veveysan et synthèse des enseignements de la journée du 8 septembre.
- > Échange en plénum autour de la définition des différentes familles
- > Travail et discussion en tables rondes :
 - o précision des caractéristiques fondatrices et des objectifs qualitatifs à définir pour chaque famille.
 - o exploration des potentiels de densification en fonction des familles et par quadrant.
 - o identification des secteurs pouvant passer d'une forme urbaine à une autre
- > Présentation des résultats
- > Synthèse des discussions et conclusion de l'atelier

Présentation

Au démarrage de la séance, M. Christen salue le succès de la journée du 8 septembre ainsi que l'apport des participant.e.s aux balades. Puis, urbaplan a rappelé les objectifs du processus en cours, et présenté un bilan des trois CAT précédentes, l'avancement global du mandat et les dates clés à venir. Urbaplan a ensuite rappelé les principaux éléments du concept directeur produits à travers les trois axes thématiques (espaces publics et paysage, la programmation et les polarités ainsi que le caractère du tissu bâti et les potentiels de densification.

C'est suite à la présentation de ces éléments qu'urbaplan introduit en détail les huit familles de formes urbaines à travers leurs fiches descriptives. Bien que chaque immeuble soit unique, la présente catégorisation permettra de proposer des règles différenciées quant à la densification et l'évolution du tissu bâti (NB. Les bâtiments particuliers et/ou classés dans l'inventaire ISOS ne sont inclus dans aucune des familles).

Enfin, urbaplan fait un retour sur les balades du 8 septembre, avec une synthèse des calques produits suite aux différents parcours urbains de l'après-midi (voir bilan de la journée à venir).

Le support de présentation a consisté en des planches A1 exposées dans la salle, illustrant les principes directeurs. Ces planches peuvent être visionnées via le lien suivant : [cliquez ici](#).

Plusieurs questions et remarques ont été formulées en plénum suite à la présentation :

1. Comment peut-on établir un règlement lorsque l'on parle de mixité et de diversité morphologique, tout en garantissant une équité de traitement envers les propriétaires ?

Le concept directeur identifie des qualités différenciées et des objectifs spécifiques au patrimoine bâti existant, à la relation au paysage et aux objectifs programmatiques de chaque secteur. Selon ces objectifs, des prescriptions urbaines et des droits à bâtir spécifiques sont justifiables selon les secteurs.

2. Risque-t-on une "manie des PPA dérogatoires" à des échelles serrées ?

Quatre PA seront établis pour la ville, un pour chaque quadrant, ces plans d'affectation sont nécessaires et suffisants pour la plupart des développements à venir, et devraient dès lors enrayer la dynamique "un projet, un PPA".

Néanmoins, certains secteurs, parce qu'ils combinent des enjeux d'espace public (typiquement les seuils d'entrée de ville), programmatiques, et formels (aux limites d'un système morphologique), nécessitent d'approfondir un projet à travers une vision type "masterplan", qui pourra se traduire formellement dans un plan d'affectation de détail.

3. Les règles posées sont-elles basées uniquement sur l'observation des personnes ayant participé aux balades ?

Les résultats issus des balades visent à informer le processus. Leur vocation est d'enrichir le travail de la CAT et des mandataires. Ils sont retranscrits et discutés au sein des séances avec la commission d'aménagement du territoire, et, suite à une série d'arbitrages politiques et techniques, sont intégrés dans le rapport final qui est soumis à l'approbation du conseil communal.

Atelier CAT - Formes urbaines : qualité par famille et potentiel d'évolution du tissu bâti veveysan.

Méthode de travail

L'atelier proposé consiste à mener une réflexion et une discussion sur le concept directeur de la ville par quadrant et par quartier à partir des informations recueillies lors des CAT précédentes et de la journée du 8 septembre, à l'aide des fiches d'identification des huit familles de formes urbaines. Les membres de la CAT sont réparti.e.s sur deux tables et se concertent pendant 90 minutes.

Les résultats sont ensuite présentés en plénum, permettant d'identifier les convergences, divergences et compléments entre les discussions de chacune des deux tables.

Restitution

Le résultat du travail sur table est présenté ci-dessous. Les calques de restitution sont disponibles [ici](#) et en annexe.

Potentielles pistes de densification et de transformation du tissu bâti

Plus-Dessus : rythme et diversité des expressions architecturales

- > La qualité urbaine au sein du quartier Plan-Dessus est liée au rythme des façades différenciées au sein d'un îlot (ruptures verticales et horizontales). Cette qualité doit être préservée et les prochains développements devront intégrer cet objectif. Cela se fait naturellement lorsque le parcellaire est rigoureusement morcelé, mais doit être codifié formellement pour les plus grandes parcelles.
- > Étendre la catégorie II (tissu et îlots urbains composites) à l'ensemble du périmètre de Plan-Dessus. Il est néanmoins envisageable de maintenir quelques bâtiments "folies" (p.ex, bâtiments singuliers comme les bâtiments industriels existants) qui ne respectent pas strictement les règles de la catégorie II.

- > Étudier l'opportunité de proposer des préconisations spécifiques sur les façades le long du Chemin Vert : plus de souplesse quant aux éléments de façades en saillie, plus de perméabilité physique et visuelle entre les coeurs d'îlots et l'espace public du Chemin Vert, retrait plus important entre le pied des bâtiments et le domaine public, etc.

Plan-Dessus : revitaliser la vie de quartier autour des îlots

- > Poursuivre le maillage actuel des rues et hiérarchiser la mobilité motorisée pour valoriser l'expérience piétonne, à l'image des "Superblocs" à Barcelone (fermeture de deux rues parallèles sur trois au trafic motorisé au profit d'une vie de rue, tout en garantissant l'accès en TIM à tous les bâtiments), entre autres à l'horizon d'une nouvelle continuité le long des bâtiments bordant la Veveyse au nord du Plan-Dessus.
- > Améliorer la qualité de l'espace public des rues en hiérarchisant le réseau TIM et en réduisant la part de stationnement dans les rues afin de libérer l'espace public autour des îlots, et cela en construisant un parking centralisé de quartier. Examiner toutefois les conditions de réalisation du stationnement au sein des îlots. Dans le cas de stationnement souterrain, voir quelles seraient les contraintes minimales à donner pour garantir la qualité des aménagements en coeur d'îlot, concernant entre autres l'épaisseur de terres minimales pour permettre une végétalisation de qualité.
- > Envisager différents degrés de perméabilité au coeur des îlots : perméabilité visuelle, accès au public, et perméabilité au passage MD de transit. Le degré de perméabilité est à évaluer selon le projet.

Plan-Dessous : caractérisation propre au quadrant dans son ensemble

- > Le coeur du Plan-Dessous, entre l'avenue Général-Guisan et l'avenue Nestlé détient un caractère mosaïque qui tient à une organisation du bâti différenciée par rapport à la rue, avec des bâtiments plus en retrait que d'autres, ainsi qu'une riche mixité des fonctions aux rez-de-chaussée :
 - préserver ce caractère particulier en imposant une vision coordonnée du développement à l'échelle de chaque îlot, permettant d'assurer la notion de vides et de pleins qui est le résultat des différences de retrait des bâtiments. On pourrait par exemple imaginer un plan d'ensemble rassemblant les projets de

tous les propriétaires de chaque îlot à la fois, afin de calibrer le rapport à la rue du front bâti.

- Une différence de positionnement des bâtiments n'implique pas une différence de densité du bâti. Il est ainsi possible de maintenir un IUS commun pour tous les îlots.
 - Comme à Plan-Dessus, améliorer la qualité de l'espace public de rue à travers la fermeture partielle de rues perpendiculaires à la route cantonale.
- > La pointe ouest du coeur du quartier est caractérisée par un groupement de bâtiments singuliers (AMAG, Nestlé, etc.) qui mérite un traitement faisant l'objet d'un plan plus spécifique.
 - > De nombreuses villas du Plan-Dessous au bord du lac sont classées A et B dans l'inventaire ISOS, et certaines sont classées d'importance régionale dans le recensement architectural cantonal. Ce secteur est donc à préserver dans ses qualités existantes.

Profiter de rénovations majeures de la barre sur l'Avenue du Général-Guisan pour explorer les opportunités de rythmer la façade.

Gilamont et Charmontey : valorisation des qualités topographiques

- > Coordonner les espaces verts privés et publics en considérant une couture végétale entre ces deux espaces.
- > Être attentif quant à l'implantation de bâtiments le long des pentes importantes.
- > Préserver les villas sur le Boulevard Saint-Martin mais cibler une densification du Boulevard Paderwsky et de Charmontey par glissement morphologique vers les familles "petits collectifs alignés sur rue" et "ensemble d'immeubles paysagers".
- > Permettre une densification douce dans le demeurant du territoire de Charmontey, par prescriptions spécifiques au sein de la famille villa urbaine.
- > Créer un axe vert arborisé le long de l'Avenue du Major Davel, pour accompagner la densification progressive.

Charmontey : création de nouvelles polarités

- > Dans le secteur délimité par l'avenue de Blonay, le chemin de fer et la frontière communale avec La Tour-de-Peilz, étudier les possibilités de viser vers une nouvelle polarisation de quartier, une densification du bâti et un renforcement des activités et des équipements publics.

- > Concernant la pointe nord de Vevey, approfondir l'opportunité d'une nouvelle centralité le long l'avenue de Pra. Cette question a fait débat à la CAT, notamment concernant l'attitude à avoir envers les villas dans ce lieu qui représentent une valeur d'ensemble.
- > L'espace vert sur une propriété privée sur le Chemin de Mémise est un site potentiel pour la création d'un parc public.

Route cantonale : les espaces publics et privés longeant la RC 780 dans l'est de Vevey

- > Mettre en place une couture végétale le long de la RC, et mettre en valeur les bâtiments publics d'intérêt longés par cette dernière (églises, école, etc.)
- > Offrir plusieurs ouvertures paysagères cadrant le lac depuis la RC en agissant sur l'alignement des bâtiments sur les rues perpendiculaires à la route.
- > Profiter de la présence de "dents creuses" bordant la RC pour de potentiels projets de densification entre cette dernière et le chemin de fer.
- > Améliorer la qualité d'espaces publics au seuil d'entrée de la commune et créer une meilleure liaison MD avec La Tour-de-Peilz.

Paysage et environnement

- > Exiger des arbres majeurs à valeur monumentale et en planter de nouveaux, en prenant en compte des essences résistantes à des chaleurs qui seront plus accrues dans l'avenir à cause du changement climatique.
- > Arborer les rues pour combattre les îlots de chaleur et fixer un quota maximal d'imperméabilisation du sol. Envisager pour cet effet un indice de verdure.
- > Instaurer un mécanisme d'incitation à l'arborisation sur les parcelles privées à partir d'une mesure de compensation équitable des arbres abattus ou, si la surface du terrain disponible ne le permet pas, d'une contribution à un fonds de compensation.

Commentaire de M. Christen

Suite au partage des résultats des deux tables, M. Christen exprime son étonnement quant à l'idée de densifier le périmètre de la pointe nord de la commune. Il réitère ensuite son intérêt au renforcement des espaces publics et piétons qui vient en parallèle avec la densification du bâti.

Préparation à la séance CAT 5 de novembre

La prochaine séance CAT traitera des questions de mobilité. Cette séance sera menée par Urbaplan et Transitec.

Annexes





Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Atelier 4.5 - Mobilité

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : FKH-SCH-Transitec
Date : 1^{er} octobre 2018

Introduction

La présente note a pour but de rendre compte du cinquième atelier de travail avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey concernant la révision du Plan Directeur Communal (PDCoM) et du Plan Général d'Affectation (PGA).

Ordre du jour

- > Mot de bienvenue de la Municipalité - M. Jérôme Christen
- > Rappel des éléments clés du concept directeur et discussion générale en plénum
- > Présentation d'un bref historique des différentes études en lien avec la mobilité ainsi que de la situation actuelle à la lumière des récentes études (Plan directeur de stationnement, Plan Directeur des mobilités douces).
- > Présentation des objectifs et des concepts d'accessibilité multimodaux. Introduction aux divers « focus » mobilité et à leurs enjeux.
- > Échange en plénum autour des enjeux liés à la mobilité des différents modes, notamment autour des espaces « focus ».
- > Travail et discussion en tables rondes :
 - accessibilité aux places de la gare (Nord et Sud) : quelles sont les marges de manœuvre?
 - accessibilité à la place du Marché : travail sur plusieurs variantes d'accès depuis l'est de la ville avec des critères d'évaluation définis.
- > Présentation des résultats.
- > Synthèse des discussions et conclusion de l'atelier.

Discussions précédant la présentation

Au démarrage de la séance, M. Christen rappelle les objectifs de la séance en misant sur l'enjeu de trouver l'équilibre entre fluidité des trafics et qualité de vie. Il relève l'importance de la résistance au changement dont les citoyens peuvent faire preuve, en particulier en matière de mobilité. Il insiste donc sur la nécessité de démontrer l'intérêt de ces changements pour tous.

Urbaplan rappelle ensuite où on se situe dans le processus suite aux quatre séances précédentes. Cette présente CAT traite spécifiquement des questions de mobilité qui méritent une séance en soi pour être discutées. Les discussions sont nourries d'un riche corpus de documents et d'une logique d'intégration dans le concept directeur.

Les espaces de « focus » prédéfinis pour la séance du jour sont la place de la gare et la place du Marché.

Plusieurs questions liées à la démarche du travail sont posées en plénum avant la présentation de Transitec :

1. Le travail actuel de la CAT doit-il figurer dans les documents de l'examen préliminaire à remettre au SDT ? Ne faut-il pas envoyer les documents au SDT dans de plus brefs délais, connaissant leurs charges de travail ?

En soi, le concept directeur n'est pas un document formel de planification reconnu par la loi (LATC). Il constitue la première étape de la révision du PDCom, ce dernier étant reconnu par la LATC. Le concept directeur identifie les objectifs et les principes orientant le développement de la commune. Les mesures qui permettront de les mettre en œuvre seront quant à elles définies dans le cadre du PDCom.

Une fois le Concept Directeur validé par la Municipalité, la Ville de Vevey organisera une rencontre avec des représentants du SDT afin de leur présenter leur vision pour les 15 à 25 prochaines années. La présentation d'un document « finalisé » aux services cantonaux ne devrait pas rencontrer d'obstacles majeurs, car les sujets sensibles auprès du Canton sont soit déjà intégrés dans le Concept Directeur (maintien des activités artisanales et industrielles dans les centres), soit ne sont pas pertinents dans le cas de Vevey (redimensionnement de la zone à bâtir et préservation des surfaces

d'assolement). Au cas échéant leurs remarques seront prises en compte dans le cadre de la révision du PDCOM.

2. Quelle est la vraie portée de la CAT auprès du conseil communal ? Cette question émane d'une certaine inquiétude au regard du peu de représentants du Conseil communal aux séances CAT.

La DU partage ce sentiment et s'en inquiète également. Toutefois, ayant entrepris différentes actions dans ce sens, elle s'annonce ouverte à toute proposition permettant d'améliorer la fréquentation aux séances CAT.

Déroulement de la présentation

Transitec procède avec la présentation des différentes études et plans élaborés depuis les deux dernières décennies sur le territoire de Vevey. Puis, plusieurs variantes d'accès au centre-ville et aux parkings publics et semi-privés sont présentées.

Transitec propose d'effectuer un focus sur trois secteurs particuliers qui devraient, à terme, voir réduire leur charge de trafic individuel motorisé au profit des MD et d'interfaces TP : la place au sud de la gare, la place au nord de la gare et la place du Marché.

Le support de présentation peut être visionné sur le lien suivant : [cliquez ici](#).

En amont des tables rondes portant sur ces focus, plusieurs remarques et questions ont été formulées par les membres de la CAT, reprenant des points élaborés dans la présentation :

1. L'accès depuis le sud de la gare jusqu'à la place du Marché sera temporairement supprimé à l'occasion de la Fête des Vignerons 2019. Sa réouverture après la Fête pourra être questionnée par la suite.
2. Attention à la fermeture au trafic automobile de la rampe des Bosquets, cette dernière étant un lieu de passage fréquent de la voirie communale (ramassage des ordures) et nécessaire pour manœuvrer les camions.
3. Ne faudrait-il pas un espace supplémentaire pour accueillir tous les bus si la gare devient une « plateforme » de TP ?

Il est proposé de regrouper les arrêts afin d'améliorer la visibilité des TP, notamment depuis la gare, et faciliter leur usage.

4. Le passage MD sous les voies ferrées au niveau de la gare n'est pas réellement réglé. Un principe de traversée est à inscrire dans le Concept Directeur.
5. Un nouvel axe cyclable est prévu sur la RC 780. Celui-ci risque de concurrencer l'axe Simplon-Italie, aujourd'hui privilégié dans le Concept Directeur.
6. Il faudrait inscrire dans le PDCom l'idée d'instaurer une nouvelle halte ferroviaire sur la ligne du Simplon à Vevey-Funi.
7. Le trafic de transit à Vevey représente seulement 20% de tous les mouvements TIM. Il faudrait trouver une solution de contournement pour que ce trafic ne passe pas par la place de la gare ?

Différentes possibilités existent pour contourner la place de la gare. Toutefois, certains flux, tels que les mouvements entre Montreux et Cully, privilégieront toujours la RC 780. Il est donc plus judicieux d'agir sur le 80% du trafic issus des mouvements à destination de Vevey (à l'aide d'une offre en stationnement adaptée) et sur les mouvements internes à la ville (modification de certains accès).

8. Les projets prospectifs de construction d'un tramway ou BHNS seront-ils discutés ce soir ?

Il est relevé qu'un projet de tramway ou de BHNS, s'il est justifiable, s'implantera sur la ligne principale TP (201) sans avoir d'impact sur la structure du réseau actuel.

Atelier CAT - Comment augmenter la qualité des espaces publics au profit de la MD et des TP tout en simplifiant les mouvements TIM ?

Méthode de travail

L'atelier proposé consiste à mener une réflexion et une discussion basées sur trois lieux de focus : le nord de la gare, le sud de la gare, et la place du Marché. La réflexion est nourrie par des documents d'études et de scénarii mis à disposition par Transitec. Les membres de la CAT sont réparti-e-s sur deux tables et se concertent pendant 60 minutes. Les résultats sont ensuite présentés en plénum, permettant d'identifier les convergences, divergences et compléments entre les discussions de chacune des deux tables.

Restitution

Le résultat du travail sur table est présenté ci-dessous. Une table a restitué ses résultats sous la forme d'un calque sur un fond de plan, disponible en [cliquant ici](#) et en annexe, alors que l'autre table a travaillé directement sur les documents fournis par Transitec, approuvant ou rejetant différentes variantes de propositions de modification des mouvements TIM.

Potentielles pistes de réaménagement de la mobilité et de l'espace public

Places au nord et au sud de la gare

- > Envisager au sud de la gare une zone de rencontre (inspirée de l'exemple de la place de la Médiathèque à Chambéry qui est propice et agréable à l'usage piéton tout en accueillant un flux de 25'000 véhicules motorisés par jour) ;
- > Garder des mesures conservatoires pour une reconfiguration à long terme de l'interface gare-MVR, y compris des prolongements de quais ;
- > Explorer la possibilité d'une fermeture totale aux TIM du passage sous-voies sur l'Avenue de Gilamont, du Rond-Point de la Gare au sud jusqu'aux entrepôts MVR, tout en garantissant un accès aux parkings situés dans la rampe des Bosquets ;

- > Profiter de cette considération pour envisager la fermeture du pont sur la Veveyse en amont de la gare dans le sens de circulation dirigé vers l'Avenue Gilamont afin de réduire les conflits actuellement entre piétons et cyclistes ;
- > En compensation à la réduction du trafic automobile au niveau des espaces publics susmentionnés, prévoir des itinéraires bis sur le Chemin Vert ;
- > Imaginer un prolongement du passage sous-voies pour une vraie interface multimodale comme expliqué dans le PMU ;
- > Prévoir des aménagements pour taxis et dépose-minute au nord et au sud de la gare, tout en évitant des possibilités de conflits avec les modes doux ;
- > Maintenir une accessibilité TIM au nord de la gare, toutefois en sens unique sur la rue des Deux-Gares, en parallèle du projet d'extension de la gare MVR;
- > Favoriser la MD sur la chaussée de la Guinguette, tout en gardant l'accès aux cars Nest ;
- > Maintien du stationnement résidentiel sur la rue des Bosquets et circulation à sens unique à définir.

Simplifier les flux motorisés en régulant le trafic sur certains tronçons de rues :

- > Explorer des mesures pour supprimer le Rond-Point de la Gare afin de libérer l'accès piéton à la Veveyse, tout en gardant un accès aux parkings près de la gare ;
- > Considérer une connexion entre les parkings souterrains de la Migros et de Manor. pour n'aboutir qu'à une seule entrée de stationnement à l'est et une à l'ouest. Cela permettra de répondre à la complexité survenant de l'annulation du Rond-Point de la Gare, qui, elle, permettra de doter la gare d'une véritable place publique et une interface multimodale efficace ;
- > En compensation à la fermeture du passage sous-voies sur l'avenue de Gilamont et le Rond-Point de la Gare, des mesures compensatoires garantissant la fluidité du trafic automobile sont envisageables sur l'avenue Nestlé. Toutefois, tout renforcement TIM ne devra pas empiéter sur les aménagements qualifiant l'accès piéton, tel que discuté lors de la CAT 4 ;

Place du Marché :

- > Avec une diminution des capacités de stationnement sur la place du Marché et une augmentation de capacité ailleurs en centre-ville (Manor, gare, Entre-deux-villes), il y a moins d'intérêt de maintenir tous les accès TIM actuels à la place du Marché. En effet, sachant qu'il y a environ deux fois plus de places de stationnement dans les aires de parkings accessibles

depuis l'est de la place du Marché par rapport à l'ouest (432 places depuis l'ouest, 965 depuis l'est¹), il devient envisageable de fermer l'accès depuis l'est de la place. Cela permet de libérer l'espace pour :

- renforcer le maillage d'espaces publics reliant la place du Marché à la gare
 - renforcer l'expérience piétonne sur la rue du Simplon ;
- > La redirection du flux piéton et automobile est un point de divergence entre les deux tables :
- une table propose une concentration du trafic TIM accédant à la place du Marché sur un itinéraire reliant la Route Cantonale à la rue du Simplon via la rue du Musée, et parallèlement une piétonnisation de la rue du Théâtre
 - la deuxième table propose, au contraire, un renforcement de l'expérience piétonne sur la rue de Lausanne qui serait possible grâce à la fermeture de l'accès à la place du Marché depuis l'est ;
 - À noter que l'accès à la place du Marché depuis l'est pourra évoluer dans le temps, en commençant par la proposition de la première table (rue du Musée → rue du Simplon → rue de Lausanne), et ensuite la proposition 2 (plus d'accès direct depuis l'est).
- > De même, en supprimant le stationnement sur l'Avenue Cérésolle, il est possible de gagner 3 m de largeur afin qu'une connexion de la place du Marché à la RC 780 ne soit pas trop en conflit avec les flux piétons.
- > Un accès est toutefois à garantir sur toute rue fermée au trafic motorisée à la voirie, aux urgences et aux personnes à mobilité réduite.
- > Un report vers la RC 780 du trafic des différentes rues accédant à l'est de la place du Marché est possible grâce à la requalification en cours de la RC qui, à terme, fluidifieront le trafic automobile à travers d'un réagencement et une mise à jour des feux de circulation.

¹ Places de stationnement accessibles depuis l'est de la place du Marché : Panorama 369, Simplon-centre 190, Entre-deux-villes 39, Manor 367 - depuis l'ouest de la place du Marché : Deux-Gares 100, Musée Nest 80, Poste 27, Piscine 45, Midi-Coindet 170 (Source: Parking Riviera)

Commentaire de M. Christen

M. Christen salue l'audace des propositions formulées par les membres de la CAT et y adhère en très grande partie. Il montre un intérêt particulier aux questions des accès à la place du Marché et reprend l'idée fondatrice de réduction du trafic motorisé sur les secteurs où cela a été proposé. Il relève toutefois l'importance de maintenir une accessibilité sans trop de complication pour tous les modes selon leurs besoins.

Préparation à la séance CAT 5 du 21 novembre

La prochaine séance CAT abordera la question des vocations et l'aménagement de certains secteurs recelant des enjeux particuliers, tels que ceux de Cour aux Marchandises, des Toveyres, de Providence ou de Petit-Clos. Les membres de la CAT souhaitant approfondir un sujet ou un lieu en particulier sont invités à en faire part préalablement à la DU ou ses mandataires afin qu'ils puissent l'intégrer à l'ordre du jour.



Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Atelier 5

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : SCH
Date : 21 novembre 2018

Introduction

La présente note a pour but de synthétiser les différentes interventions des membres de la CAT lors du sixième et dernier atelier de travail avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey concernant le Concept Directeur.

Le support de présentation peut être visionné et téléchargé via ce lien : [cliquez ici](#).

Veillez noter que le contenu du Concept Directeur n'est pas encore validé par la Municipalité. Nous vous demandons donc de ne pas les diffuser au-delà de la liste des membres de la CAT

Ordre du jour

- > Lancement de la séance et rappel des résultats des séances précédentes sur le Concept Directeur.
- > Présentation de l'avancement du travail sur le Concept Directeur et échange en plénum après chaque thématique.
 - o A - Organisation urbaine
 - o B - Caractère des tissus bâtis et potentiels d'évolution
 - o C - Espaces publics et paysage
 - o D - Environnement
 - o E - Mobilité
- > Présentation et discussion en plénum sur les secteurs à enjeux relevés lors des CAT précédentes (Bergère, Entre-deux-villes) et sur les secteurs périphériques (Toveyres, Beauregard, Chaponneyres).

- > Présentation des principes morphologiques de base de Plan-Dessus qui serviront à l'élaboration du premier PA et discussion en plénum.
- > Conclusion de la séance

Synthèse des questions et des discussions

Axe A - Organisation urbaine

A1: Accentuer le rôle de la place de la Gare Nord, notamment au niveau de l'aménagement de l'espace public.

A1: Mettre plus d'accent sur la Vieille-Ville

A1.1: Approfondir l'idée de "définir des conditions-cadres favorisant l'animation des places et des rues du centre-ville". Aller plus loin que juste les conditions-cadres.

A2: Proposer des polarités culturelles de quartier, notamment sur Cour aux Marchandises.

A2: La formulation de "polarités secondaires" pourrait être précisée, car elle fait autant référence à un niveau hiérarchique (versus primaire) qu'au domaine d'activités.

A2.1: Le terme de "mise à disposition" de zones d'activités entre les immeubles de Général Guisan et les voies ferrées devrait être clarifié en raison du nombre de propriétaires concernés et de l'éventuelle difficulté de mise en œuvre que cela peut représenter.

A2.2: Renforcer la mixité d'usages et de vocations (dans les rez) du secteur de Gilamont, au même titre que dans Plan-Dessus ou le long de l'avenue Général Guisan.

A3.3: Améliorer la quantité mais aussi la qualité d'aménagement des franchissements. Préciser les usages et les modes de ces franchissements.

Axe B - Caractère des tissus bâtis et potentiels d'évolution

B1.3: La réalisation de nombreux petits espaces collectifs de voisinage a tendance à isoler les quartiers les uns par rapport aux autres et à créer un sentiment de cloisonnement des espaces verts. Le maintien et la création d'espaces publics plus généreux (taille de la place Robin par exemple) est souhaité pour assurer la polyvalence des usages et renforcer les interactions sociales.

B2.1: La définition des hauteurs de construction dans Plan-Dessus ne doit pas aboutir à une homogénéisation du quartier. Une diversité de hauteurs permettant de valoriser les cœurs d'îlots est à favoriser.

B2.2: Prolonger le périmètre du Schéma Directeur à l'ouest pour inclure l'avenue du Major Davel et les serres horticoles.

B2.3: Identifier les serres horticoles comme un secteur singulier propice à une transformation urbaine (nouvelle planification).

Axe C - Espaces publics et paysage

C2.2 : Prolonger le traitement paysager des rues perpendiculaires à la Veveyse jusqu'au espaces publics majeurs du quartier Plan-Dessus.

C4.2: Définir les conséquences d'une identification comme espace de loisirs de quartier. "Qu'est-ce qui se passe sous 'une étoile rose' ?"

C3.2: La notion de parcours intercommunaux est intéressante et à développer. Prolonger les flèches en direction du Nord, le long de la Veveyse et vers le musée Chaplin.

C4.1 : Renforcer l'accessibilité et l'ouverture du cimetière St-Martin

C4.2: Ajouter sur le plan un espace de loisirs existant sur le quai Perdonnet, à proximité du port.

Axe D - Environnement

D1.3 : Assurer une coordination intercommunale concernant une éventuelle renaturation des rives du lac, en particulier au niveau des embouchures des cours d'eau faisant office de frontière communale (Bergère et Ognona).

D2 : Proposition d'aménager des jardins potagers ou des jardins expérimentaux en faveur de la biodiversité en milieu urbain.

D2.1 : Garantir la compatibilité entre une méthode d'entretien extensive et l'usage intensif de certains parcs publics (par exemple jardin Doret ou parc du Panorama).

D2.2 : Élargir la notion d'arborisation à une notion de végétalisation. Le type de plantation (arbre, arbustes, pelouse, etc.) doit être adapté aux contraintes du site (espace à disposition, ensoleillement, réseaux sous-sol, etc.). Le principe de

végétalisation des rues s'applique sur tout le territoire, mais il peut être accentué sur certains axes (RC 780 ou Cérésolle par exemple).

D : Nouvel objectif de coordination des services de la ville lors d'une intervention sur les réseaux souterrains ou lors d'une nouvelle stratégie de mobilité.

Axe E - Mobilité

E1.1 : La fermeture de l'avenue de Gilamont sur la place de la Gare est l'expression d'une intention à poursuivre. Le Concept Directeur illustre une vision idéale à un horizon de 15 ou 20 ans. Le maintien d'un trait rouge entre Gilamont et la place de la Gare, aussi fin soit-il, entrerait en contradiction avec cette vision. Cette fermeture doit se justifier au travers d'autres objectifs tels que la fluidification des flux sur la place de la Gare Sud ou la sécurisation des flux de mobilité douce.

E2.4 : Considérer les déplacements en modes doux, en particulier les vélos, comme des déplacements pragmatiques (travail, itinéraire quotidien) et pas uniquement de loisirs.

E4 : La desserte TIM du quadrant sud-est (Vieille-ville) est à préciser.

E4.1 : Hiérarchiser les traits entre la RC et la rue du Simplon.

E5.1 : Préciser de quelle manière il est possible de limiter le trafic de transit.

Autre : Plusieurs corrections graphiques sont relevées: ajouter l'arrêt MCV "Chateau d'Hauteville", ajouter l'ascenseur Gare, Supprimer le logo P en bleu sur la commune de St-Légier, corriger la trajectoire des flèches sur la Commune de la Tour-de-Peilz.

Secteur à enjeux - Bergère

- > Mesurer les ambitions, notamment en matière de nombre et d'ampleur des franchissements des voies CFF.
- > Renforcer les connexions vers la piscine de Vevey-Corseaux
- > Lier les traversées à des débouchés et des destinations intéressantes, éviter les traversées ne menant sur rien.

Secteur à enjeux - Hôpitaux

- > Modifier la géométrie des axes viaires au niveau du carrefour d'entrée de ville, car il constitue un énorme "gâchis d'espace".
- > Revaloriser les espaces publics en profitant de la modification du carrefour.

- > Préciser et mieux démarquer les terminologies entre Concept Directeur, Schéma Directeur, Plan Directeur, etc.

Secteur à enjeux - Toveyres

- > Permettre le maintien et éventuellement un léger agrandissement des activités présentes.
- > Permettre uniquement des activités de service public (par ex. chauffage à distance).
- > Préserver les espaces verts naturels.
- > Maîtriser la génération de trafic dans ce secteur.
- > Réfléchir à une utilisation plus rationnelle des jardins familiaux situés au sud (parcelle sur le territoire de St-Légier, mais de propriété de la Ville de Vevey).

Secteur à enjeux - Beauregard

- > Aucune remarque n'a été formulée par les membres. Les propositions présentées semblent convenir.

Secteur à enjeux - Chaponneyres

- > Renforcement des continuités végétales.
- > Mise en valeur des structures viticoles (murs, bâtiments, etc.).
- > Renforcement des valeurs naturelles du site
- > Proposer des boucles piétonnes

Principes morphologiques de Plan-Dessus

- > Préciser la question des logements au rez-de-chaussée (hauteur minimale de 4.50, rez surélevé, duplex, etc.)
- > La hauteur moyenne de R+3+attique nécessite encore des discussions. D'autres facteurs tels que la largeur des rues, la longueur de l'îlot ou autres sont à considérer. Une hauteur plus importante est envisagée par endroit.
- > En cas de toiture plate, elles devraient être valorisées. Toutefois, une concurrence apparaît entre un usage pour les habitants (jardins, terrasse ou autre) et un usage "énergétique" (panneau solaires, végétalisation, etc.).
- > L'arborisation des cœurs d'îlot devra tenir compte des contraintes telles que la distance aux façades et ou l'ensoleillement.
- > Les accès aux parkings souterrains devront être mutualisés et réfléchis à l'échelle de l'îlot.



Commission d'aménagement du territoire (CAT)

Séance 6

Distribution : Participants, DU Vevey, Groupement de mandataires
Rédaction : FKH
Date : 18 janvier 2019

Introduction

La présente note a pour but de synthétiser les différentes interventions des membres de la CAT lors de la septième séance avec la commission d'aménagement du territoire (CAT) de Vevey pour la finalisation du Concept directeur avant sa restitution à la Municipalité.

Le support de présentation peut être visionné et téléchargé via ce lien : [cliquez ici](#).

Veillez noter que le contenu du Concept Directeur n'est pas encore validé par la Municipalité. Nous vous demandons donc de ne pas le diffuser au-delà de la liste des membres de la CAT

Ordre du jour

- Lancement de la séance et rappel des enjeux et du cadre de révision des planifications communales, ainsi que des prochaines étapes clefs et du calendrier général.
- Aperçu du contenu respectif des deux cahiers
- Présentation détaillée du cahier 1 (Diagnostic) et discussion en plénum
- Présentation détaillée du cahier 2 (Concept) et discussion en plénum
- Synthèse des discussions et conclusion de la séance

Synthèse des questions et des discussions :

Modification du découpage des quadrants

Q1 : Pourquoi la révision du plan d'affectation se fait-elle par quadrants successifs ? Ne pourrait-on pas réviser l'ensemble d'un seul coup ?

-> Nous avons mis la priorité sur la révision du PA de Plan-Dessus car ce secteur est soumis à une forte pression de développement et fait à ce titre l'objet d'une zone réservée. Parallèlement, la révision de certains secteurs (notamment Charmontey) pose un certain nombre de questions liées à la révision du PDCn (densité minimale pour les secteurs d'habitat peu denses), sans qu'ils présentent d'enjeux particuliers. Enfin, les moyens que nous avons à disposition ne nous permettent pas de suivre l'intégralité de la commune en même temps.

Remarque : Retenir l'option d'intégrer Plan-Dessus avec Gilamont. Au-delà de la cohérence topographique que cela représente, ce découpage permet de traiter la Veveyse comme une soudure plutôt qu'une coupure. Un soin particulier devra être donné aux traitements des transitions entre les plans d'affectations afin de garantir une cohérence d'ensemble.

Q2 : Les quadrants vont-ils être encore fractionnés ?

-> : Le découpage en quadrants permet d'établir quatre plans d'affectation. Chacun sera bien sûr divisé en plusieurs zones d'affectation. Ces zones ne sont pas à des échelles de mise en œuvre de projets, qui sont à l'échelle d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles.

Q3 : Sur quoi se base la proposition de découpage ?

-> Au nord, le découpage est marqué par la topographie des Bosquets et l'ancien tracé de la Veveyse. Au sud, le découpage est marqué par l'emplacement de l'enceinte du XV^e siècle.

→ **Retenir la variante 2 : la séparation se fait par les Bosquets au nord des voies CFF, et par la Veveyse au sud des voies CFF.**

Cahier 1 (diagnostic)

Diagnostic - Dangers naturels

Q4 : Des études complémentaires ont été faites concernant les dangers d'inondations par des crues de la Veveyse. La berge a été surélevée et le risque de débordements ne concerne désormais que les crues millénales, et cela notamment en aval de la gare.

-> Ces cartes de diagnostic sont établies par le canton et un mandataire spécialisé à l'échelle cantonale. À une échelle localisée à la parcelle, les couleurs peuvent changer et des études plus pointues sont faites pour des projets spécifiques.

Remarque : Le schéma n'est pas très clair, car le rouge pour « danger fort » n'est présent que sur le cours d'eau sur lequel il n'y aura logiquement pas de construction.

→ **Préciser la légende de la carte « dangers naturels » pour la rendre plus compréhensible. Expliciter que la source est cantonale et prévoir une coordination avec le Canton et la Commune pour la prise en compte des données les plus précises.**

Diagnostic - Environnement vert

Q5 : Qu'est-ce qui explique le fait que la quasi-totalité du territoire communal soit identifié comme territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS), à l'exception de deux secteurs de part et d'autre de l'embouchure de la Veveyse ?

-> Nous ignorons quels étaient les critères de définition du TIBS et qui était le mandataire pour cette étude cantonale au moment où les inventaires cantonaux ont été faits à la fin des années 1980. Cette question méritera d'être approfondie, sachant que Vevey n'est pas dans l'IMNS.

→ **“Les TIBS ne sont pas contraignants, mais peuvent être intégrés dans la planification communale en précisant des mesures spécifiques” (Paul Külling, DGE-VD). Enlever le périmètre TIBS de la carte p. 41.**

Q6 : Quelles fonctions ont les enrochements disposés au bord du lac ? Sont-ils plutôt bénéfiques ou néfastes à la biodiversité ?

-> Sans avoir fait de relevé, on imagine que sur certains secteurs, seules certaines espèces lacustres bénéficient de la présence des rochers pour s’y cacher. Toutefois, aucune espèce n’y vient se reproduire, à cause de la proximité humaine. L’absence des rochers pourrait permettre une biodiversité plus riche s’ils étaient substitués par un réaménagement plus naturel en différentes strates de végétations.

Synthèse des questions et des discussions :

Cahier 2 (concept)

Axe A - Organisation urbaine

Q7 : Les franchissements sur la Veveyse consistent-ils en la construction de nouveaux ponts ou l’utilisation des ponts existants ? Et pour quels modes de transport ?

-> Il s’agit de la construction de deux nouveaux ponts tel que prévu dans le Projet d’agglomération : un franchissement dans le prolongement de l’avenue Reller et le second dans le prolongement de la rue des Marronniers. Ces nouveaux franchissements sont prévus prioritairement pour la mobilité douce.

-> Il manque le projet de franchissement de la Veveyse au niveau du futur collège de Gilamont.

→ **Ajouter une flèche pointillée au niveau du futur collège**

Remarque : Une nouvelle polarité mériterait d'être prise en compte vers la future gare « Vignerons » sur la ligne MVR.

Remarque ultérieure à la séance : Mesure A.2.3. Qu'est-ce que le « décrochement de la RC 1" ? Le seul décrochement que je vois est celui de la RC 780 au collège du Clos. Si c'est de cela qu'il s'agit, prière de corriger et expliquer.

→ **Le décrochement évoqué concerne effectivement la RC 780 au niveau du collège du Clos > à corriger.**

Axe B - Caractère des tissus bâtis et potentiels d'évolution

Q8 : Les accents bâtis à marquer seront-ils caractérisés par des bâtiments plus élevés ? Ne peut-on pas parler d'accents urbains au lieu d'accent bâti ? En effet, d'autres dispositifs que les bâtiments peuvent permettre de marquer ces espaces charnières, notamment la végétation.

-> L'intention pour ces secteurs identifiés est de laisser la possibilité aux constructions de s'écarter de la règle générale, ce qui peut effectivement se traduire par des bâtiments plus hauts. Cela sera établi et affiné dans le cadre des planifications de détail, en concertation avec les propriétaires et la CAT. Le traitement des espaces publics charnières est quant à lui explicité dans l'axe A, aussi, il s'agit bien ici d'identifier le caractère bâti de ces accents urbains.

→ **Nous proposons de laisser la mention "bâti".**

Q9 : Pourquoi y a-t-il une étoile (« accents bâtis à marquer ») sur Cour aux Marchandises, mais pas vers la rue de Savoie ?

-> L'étoile signifiant l'accent bâti à marquer devrait en effet pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur Bergère soumis à plan d'ensemble.

→ **Lier graphiquement l'étoile et le cercle pour signifier que l'accent bâti à marquer est applicable à l'ensemble du secteur.**

Q10 : Pourquoi les secteurs potentiellement densifiables sur Charmontey ne sont-ils pas marqués par une étoile ?

-> Pour le secteur Charmontey, nous préconisons une densité légèrement plus haute que la densité moyenne actuelle sur certains secteurs, dans le respect des caractéristiques morphologiques existantes. Plusieurs éléments rendent ces quartiers peu propices à marquer des accents bâtis : ils ne sont pas en position charnière au sein de la commune ou en lien avec les communes voisines, n'accueillent pas de programme de rayonnement communal et leurs situations topographiques en belvédère sur la ville rend délicate une transformation importante du tissu bâti.

Axe C - Espaces publics et paysage

Remarque : Le concept ne mise pas assez sur la valorisation de l'Oyonne. On pourrait viser la valorisation de certains tronçons du cours d'eau, notamment vers l'hôpital.

→ **L'Oyonne apparaît déjà sur la carte « Environnement » comme présentant un potentiel de revitalisation. Sur la carte espaces publics et paysage, nous proposons d'être plus ambitieux et de parler d'un parc plutôt que d'un espace de loisir de quartier au niveau de l'hôpital.**

Axe D - Mobilité

Q11 : Mobilité douce ; plusieurs questions portent sur le choix des axes signifiés en réseau structurant MD. Notamment, pourquoi la RC 780 entre la Gare et La-Tour-de-Peilz et les quais le long du lac ne sont pas identifiés comme réseau structurant ?

-> De manière générale pour le concept directeur mobilité, l'absence d'un trait de couleur sur un axe ne signifie pas que cet axe ne peut pas accueillir le mode en question de manière qualitative. Le plan représente les axes les plus structurants pour chacun des modes de transport. Ainsi, l'absence d'un trait vert sur un axe ne signifie pas l'absence d'infrastructures cyclables ou d'ambition d'amélioration des conditions de circulation pour les cycles et piétons. Par ailleurs, il existe d'autres mesures que les bandes cyclables pour favoriser la mobilité douce, comme la

limitation de la vitesse, les zones de rencontre, l'interdiction à la circulation automobile, etc. Dans le cadre du PDCom, des cartes spécifiques concernant les divers modes de transport (carte des itinéraires cyclables, carte des cheminements piétons, etc.) seront proposées.

Par souci de cohérence entre les planifications communales, le réseau MD structurant représenté dans le concept directeur se base sur le réseau cyclable et le réseau piétonnier primaire du PDMD (hors quelques exceptions qui ont été rajoutées). Cela dit, nous comprenons la remarque et nous proposons de rajouter ces deux axes au réseau MD structurant.

→ **Ajout de la RC 780 entre la gare et la Tour-de-Peilz et des quais le long du lac au réseau structurant.**

→ **Ajouter le réseau complémentaire selon le PDMD sur le plan.**

Q13 : Les parkings présentés en rouge sont-ils existants ou envisagés ?

-> Ces parkings en rouge sont projetés ou planifiés selon le PDS.

→ **Modifier la légende pour préciser quels parkings sont envisagés ou projetés. Les localisations précises de ces parkings envisageables ne sont pas encore déterminées. Reprendre des éléments du PDS.**

Q14 : Un parking est marqué là où il y avait une étoile dans l'axe A. N'y a-t-il pas une contradiction ?

-> Un pôle majeur n'est pas incompatible avec la présence d'un parking, pour autant que ce dernier soit intégré architecturalement (par exemple : parking en sous-sol).

Remarque ultérieure à la séance : Il est difficile de faire la différence entre les objectifs généraux de favoriser la mobilité douce, et les objectifs plus détaillés favorisant le déplacement utilitaire à vélo. Notamment, la liaison entre Plan-Dessus et Plan-Dessous est actuellement problématique pour le déplacement à vélo, et les passages sous les voies CFF ne sont pratiquement traversés qu'à pied ou sur une route fortement fréquentée comme le tunnel de Gilamont.

-> Cet enjeu est exprimé dans l'objectif D1.2, deuxième paragraphe. Les mesures seront détaillées par la suite dans le PDCom.

Il en est de même pour les liaisons entre Plan-Dessus et Charmontey. Penser à différencier clairement dans le cahier 2 la volonté de développer des voies structurantes pour les vélos (D1.1) et notamment pour les franchissements entre les quadrants (D1.2).

-> Ces liaisons sont exprimées dans les objectifs D1.1 et D1.2 du Concept directeur. Les mesures seront détaillées par la suite dans le PDCom.

Remarque ultérieure à la séance : Sur le graphique à la page 19, spécifier que l'axe nord-sud principal devrait être développé pour les différents usagers de mobilité douce en sachant que la traversée des voies est plus complexe pour les vélos.

-> Cela n'est pas explicité sur le graphique qui a pour vocation d'être synoptique, mais cela est induit par le texte (D1.1)

Axe E - Nature et environnement

Q15 : Bien qu'il soit effectivement important d'éviter les plantes invasives, un problème surgit quant aux espèces indigènes : elles ne seront plus adaptées au climat dans 20 à 30 ans en raison des changements climatiques. En ne privilégiant que les espèces indigènes, on risque un appauvrissement de la biodiversité. Ne faut-il donc pas planter de nouvelles espèces d'arbres ?

-> Il faut effectivement prendre en compte l'évolution climatique dans le choix des essences, mais les espèces indigènes doivent être privilégiées. Une pesée d'intérêt doit être faite au moment du choix d'arborisation en prenant en compte les critères de pérennité, d'entretien et de diversité des espèces.

Remarque : Dans les boisements forestiers, la mise en œuvre de tas de bois issu des travaux de coupes ou d'entretien est très favorable à la biodiversité, tout comme le maintien des arbres sénescents, voire des arbres morts sur pieds.

→ **Ajouter un principe de gestion extensive dans le E.2.4**

Remarque : Il y a un projet de restaurer des frayères, sur la beine lacustre, en face de Vevey. Le projet semble être mené par un pêcheur. Il serait utile de se coordonner avec le Canton, afin de déterminer quelles sont les possibilités et restrictions en la matière (noyage de matériaux normalement sous autorisation spéciale).

-> Le noyage de matériaux est de compétence cantonale et non communale. Cette question devra être abordée avec les autorités cantonales compétentes.

Remarque ultérieure à la séance : E.1.1 : Effectuer les contrôles ponctuels sur la qualité des eaux qui sont obligatoires pour la qualité des eaux du lac. S'il n'y a pas d'obligations similaires pour les cours d'eau, voir si la Commune peut se lancer dans une telle opération, et sur quelles compétences elle pourrait s'appuyer (le SIGE par exemple).

-> voir avec la DGE eau

Remarque ultérieure à la séance : Il est nécessaire d'établir « l'espace cours d'eau », une démarche qui s'opère de préférence dans le cadre de mesures liées à l'aménagement du territoire, et qui sera impérative si la volonté est de procéder à des renaturations.

-> Coordonner canton et commune sur la définition de l'ECE

Axe F - Énergie

Q16 : Pourquoi est-il important d'assurer une gestion coordonnée des ressources souterraines ?

-> Le sous-sol contient un grand nombre de réseaux (électriques, gaz, eau, télécom). Il s'agit de coordonner ces réseaux entre eux et avec les projets d'espaces publics au-dessus de ceux-ci (notamment l'arborisation).

Q17 : Concernant l'éclairage public et la poursuite du projet Candela, y a-t-il des vellités pour un plan éclairage ?

-> Les objectifs quant à l'éclairage public se trouvent dans l'axe B « ambiances urbaines », qui parle également de la coordination des extensions des commerces et des terrasses sur l'espace public.

Remarque : Plutôt que de viser des labels, il faut avant tout privilégier le confort des utilisateurs et viser des constructions passives les plus autonomes possible en énergie. Il faut également penser à l'ensemble du cycle de vie du bâtiment, de sa construction à sa démolition.

-> Nous cherchons à inciter à des constructions de haut standard au niveau de l'efficacité énergétique, ce qui peut tout à fait inclure les constructions dites « passives ».

→ **Prendre la formulation pour exprimer l'objectif de viser des constructions passives les plus autonomes possible en énergie.**

Remarque ultérieure à la séance : Coquille à corriger dans le 3e paragraphe de la page 27 : un « dans » de trop.

→ **Ok**

Remarque ultérieure à la séance : Dans le domaine de l'énergie, je propose que la création d'une *centrale solaire participative* soit mentionnée. Ce concept consiste à proposer aux citoyens d'investir (par exemple dans des parts sociales d'une coopérative) dans une centrale photovoltaïque dont la production serait alors soit reprise par une entreprise d'électricité, soit autoconsommée. Les panneaux solaires sont installés sur un ou plusieurs toit(s) de grandes surfaces, souvent des entreprises. L'autoconsommation est préférable à la réinjection dans le réseau.

→ **Coordination avec M. Roch à prévoir dans le cadre du PDCOM.**

Remarques transversales

Remarque ultérieure à la séance : De manière générale, il serait pertinent pour certaines mesures de penser en termes de public cible.

Par exemple pour tout ce qui concerne la mobilité/transport, il serait intéressant de creuser la réflexion de l'accès pour les seniors. En effet, avec les futurs enjeux de maintien à domicile des personnes âgées, il faut tenir compte pour ce public de l'accès aux transports, aux services (magasins, etc..), mais aussi à la vie de quartier pour éviter l'isolement. Si l'on mène une réflexion sur l'intégration d'appartements protégés dans des immeubles, les personnes habitant ce type de logement devraient avoir accès à toutes les prestations dans le quartier.

Nous faisons actuellement à la DASLI des entretiens avec des seniors dans le cadre du programme « ville amie des aînés », et il est intéressant de constater que régulièrement, ils reviennent sur le sentiment de sécurité qui devrait selon eux passer par différents ajustements. Par exemple l'éclairage public dans certains endroits de la ville ou la hauteur des trottoirs.

Finalement, dans un souci de favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle, il est important, lorsque l'on souhaite créer un espace de rencontres, de réfléchir à l'emplacement de celui-ci. Je pense par exemple aux installations sportives en plein air, selon leur emplacement, l'attrait et les possibilités de rencontres ne sont pas les mêmes.

-> L'accessibilité de la ville pour tous et une programmation intergénérationnelle des espaces publics sont effectivement des objectifs transversaux de la planification qui sont exprimées de manière plus ou moins explicite à travers le concept directeur.