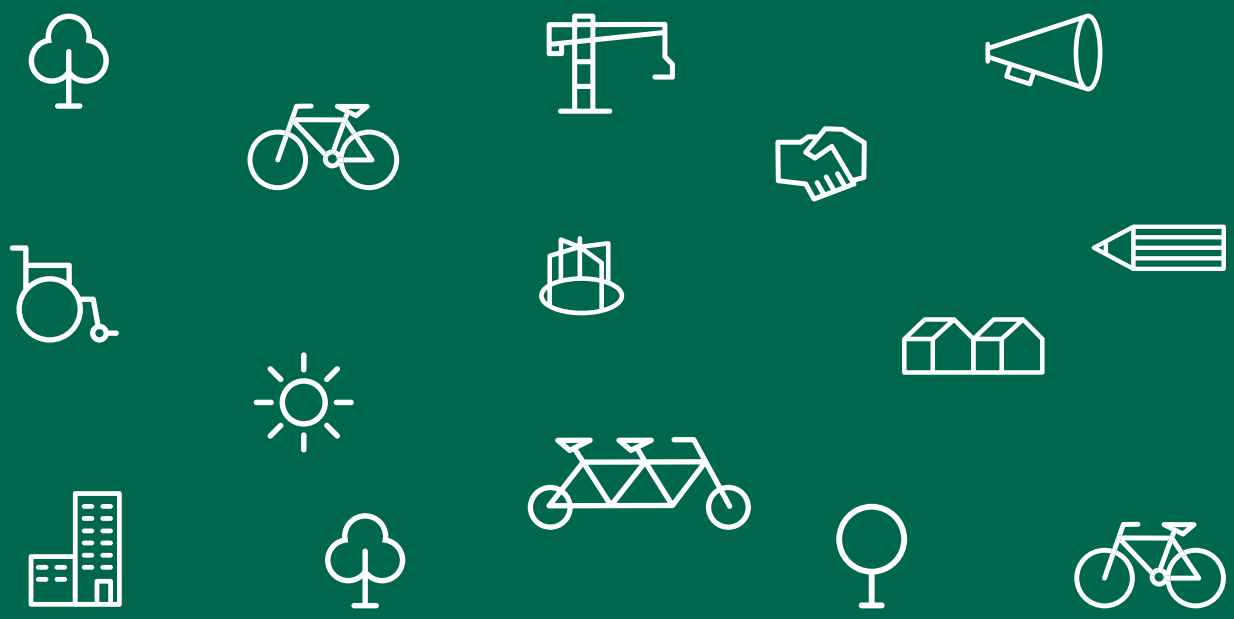
VEVEY DEMAIN

V6

22 août 2024

Plan directeur communal



urbaplan TRANSITEC

Dans la continuité de la stratégie en aménagement du territoire élaborée en 2017 et du Concept directeur adopté en 2019 par le Conseil Communal, la Municipalité présente le nouveau Plan directeur communal (PDCom) de Vevey.

Ce Plan directeur est réalisé en partant d'une étude fine et actualisée du territoire. Il prend aussi en compte les perspectives d'évolution socio-démographiques, jusqu'en 2040.

Ce document directeur s'aligne aux mesures du Plan climat communal, validé par la Municipalité en 2022. Le PDCom participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle territoriale. La lutte contre les effets des changements climatiques est également un enjeu fort, traduit notamment par des objectifs ambitieux de désimperméabilisation des sols et d'augmentation de la couverture arborée. Il énonce aussi des principes portant à un changement de paradigme, notamment en termes de mobilité. Les modes de transport moins polluants et plus bénéfiques pour la santé seront favorisés.

Le Plan directeur communal intègre également plusieurs réflexions menées par la ville de Vevey sur des thématiques prioritaires, notamment les besoins en équipements scolaires et parascolaires.

Une importance centrale est donnée à la participation publique avant toute réalisation de planification et tout projet pour le développement de la ville. Des journées d'échanges ouvertes à toutes et tous ont permis et permettront la création de lieux de vie inclusifs et de qualité pour Vevey.



Antoine Dormond,

Municipal en charge du service urbanisme et mobilité

AMÉNAGEMENT, URBANISME, PAYSAGE & ENVIRONNEMENT

urbaplan
Camille Leviel, Simon Chevalley
avenue de Montchoisi 21
1006 Lausanne
tél. +41 21 619 90 90
www.urbaplan.ch
certifié iso 9001:2015

MOBILITÉ

Transitec
Florian Meyer, Sophie Douziech
avenue Auguste-Tissot 4
1006 Lausanne
tél. +41 21 652 55 55
www.transitec.net

I CONTEXTE ET GOUVERNANCE 7

Situation et enjeux 8
Méthodologie de révision des outils d'aménagement du territoire 10
Contexte de planification 22

II PERSPECTIVE SOCIODÉMOGRAPHIQUE 29

État des lieux 30
Évaluation du potentiel 34

III PROJET DE TERRITOIRE 41

Axes & Transversalité 42
Clés de lecture 43
Synthèse thématique 44

A. Tissus urbains et programmation 47
État des lieux 48
Objectifs, principes et mesures 62

B. Mobilité 69
État des lieux 70
Objectifs, principes et mesures 76

C. Espaces publics 89
État des lieux 90
Objectifs, principes et mesures 105

D. Biodiversité et risques environnementaux 113
État des lieux 114
Objectifs, principes et mesures 120

E. Énergie 127
État des lieux 128
Objectifs, principes et mesures 133

IV CONFORMITÉ AU PLAN DIRECTEUR CANTONAL 141

I Contexte et gouvernance

SITUATION ET ENJEUX

Située au cœur du **tissu urbain littoral dense de l'agglomération Rivelac**, dans l'ensemble plus vaste de l'arc lémanique, la ville de Vevey s'inscrit dans un **paysage d'exception** entre le lac, les vignobles en terrasse du Lavaux et les Préalpes suisses.

L'agglomération Rivelac compte environ 90'000 habitant·e·s et 40'000 emplois et, selon le Plan directeur cantonal, anticipe l'accueil de 19'200 habitant·e·s à l'horizon 2030. Ce développement est imaginé en priorité **au sein du périmètre compact, proche des nœuds de transports publics, des pôles de services et des commerces.**

Dense et entièrement bâti, le territoire de Vevey impose un questionnement sur la **juste mesure d'un développement vers l'intérieur**.

Si l'on reconnait collectivement la nécessité de juguler l'extension urbaine sur les territoires naturels et agricoles, la pression inhérente à ce principe sur les territoires bâtis inquiète à juste titre les habitant·e·s des centres urbains.

À la peur d'une « saturation » de nos villes par une densification abrupte s'ajoute la **nécessité de s'adapter au dérèglement climatique** en marche et d'**atténuer drastiquement notre impact sur l'environnement** selon les engagements pris par la Suisse en ratifiant l'Accord de Paris (réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 de 90 % par rapport à 1990).

Pour les villes de demain, la lutte contre l'îlot de chaleur urbain demande de prendre des mesures fortes, en particulier de **renforcer la couverture arborée** et de **désimperméabiliser les sols**, ce qui peut sembler de prime abord contradictoire avec le principe de développement des villes vers l'intérieur.

Les villes sont également les points névralgiques où penser **l'atténuation de nos émissions de carbone**, tant à travers l'évolution de nos pratiques de mobilité que l'amélioration du bilan énergétique des bâtiments et leur approvisionnement par des énergies renouvelables.

C'est dans ce contexte exigeant et passionnant que la révision des outils de planification du territoire communal de Vevey est menée, impliquant une constante **recherche d'équilibre pour lier le développement vers l'intérieur, l'amélioration du cadre de vie et la transition écologique**.

Le présent Plan directeur définit la stratégie d'aménagement du territoire à l'échelle communale pour les 15 à 25 prochaines années. Contraignante pour les autorités cantonales et communales, cette planification a pour but d'identifier les objectifs d'aménagement sur le territoire concerné et d'y coordonner les politiques publiques y ayant un effet.

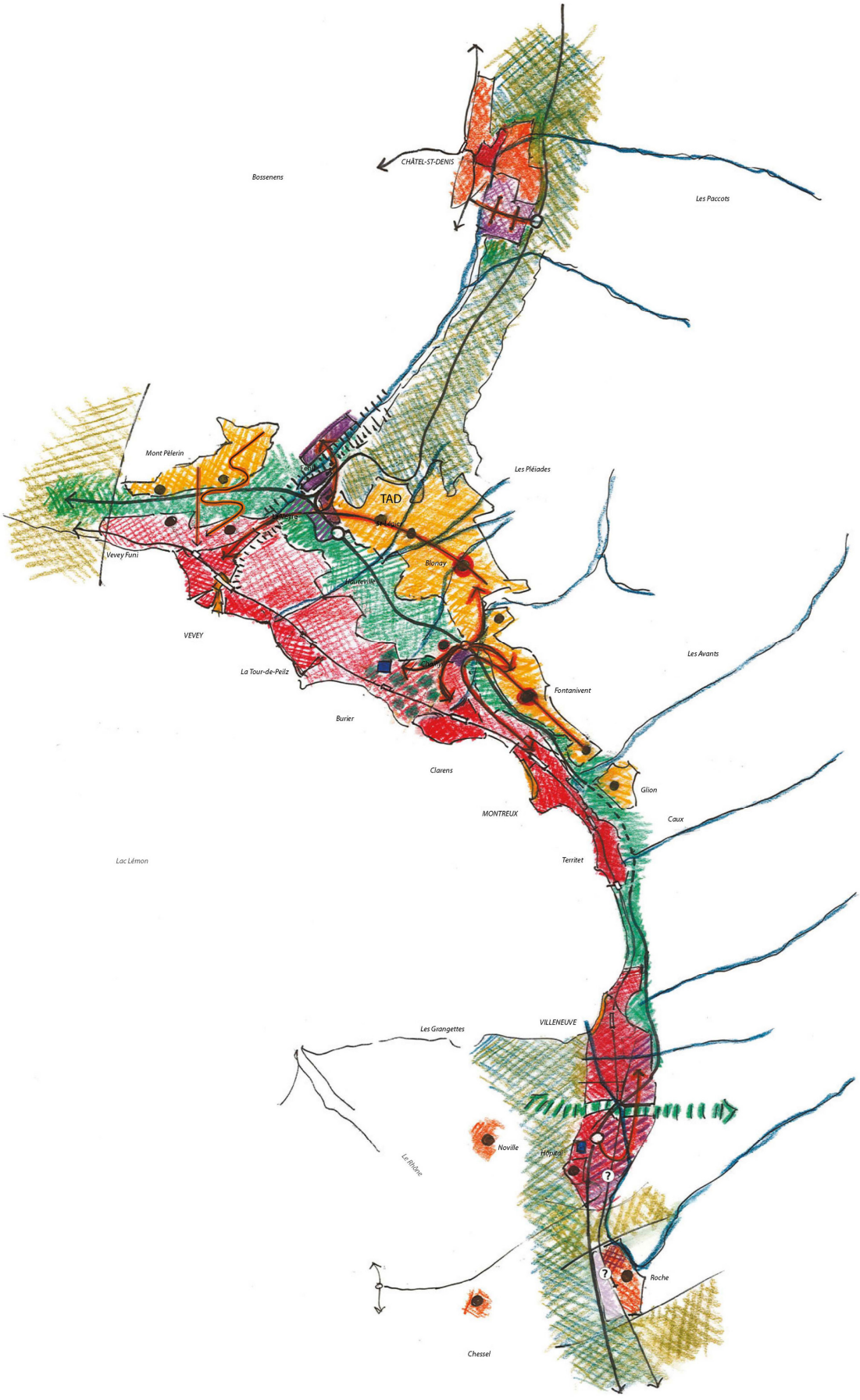


Fig. 1 : plan de synthèse du projet d'agglomération Rivelac (2011)

MÉTHODOLOGIE DE RÉVISION DES OUTILS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Contexte de révision

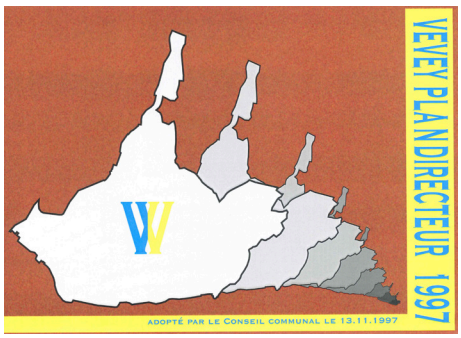
Les outils principaux régissant l'aménagement du territoire de la commune de Vevey ont été élaborés il y a plus de quinze ans (PDCom 1997, PGA 1952, revu en 1964). Le contexte actuel de planification ne correspond plus à celui qui prévalait au moment de leur élaboration et par conséquent, les autorités de Vevey ont décidé de revoir leur stratégie d'aménagement du territoire.

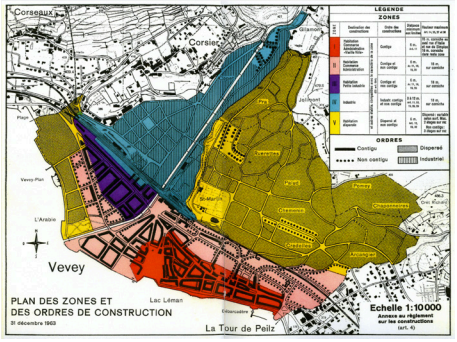
Cette stratégie vise à réviser les deux principaux outils d'aménagement du territoire à disposition de la Commune, à savoir son Plan directeur communal (PDCom) et son Plan général d'affectation (PGA).

Cette révision intervient dans une période charnière marquée par un tournant dans l'aménagement du territoire suisse, en particulier, la modification de la LAT en 2014 et de la LATC en 2020, ainsi que de l'entrée en vigueur de la quatrième adaptation quater du Plan directeur cantonal en 2022.

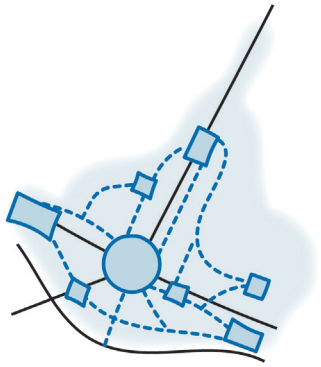
À Vevey, cette révision a également été déclenchée par le refus en référendum populaire de plusieurs planifications réglementaires en 2013, 2015 et 2017 avec comme demande récurrente des opposants d'établir une vision de développement globale et partagée par les Veveysan·ne·s.

Le 13 novembre 2017, le Conseil communal a adopté le crédit d'étude pour la révision conjointe du Plan directeur communal et du Plan général d'affectation.





Logique d'enchaînement des révisions



2018/2019 - Élaboration du Concept directeur

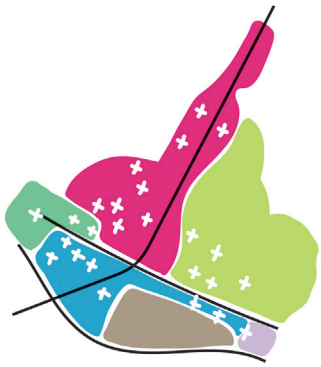
Le Concept directeur constitue la stratégie territoriale d'ensemble sur les thématiques urbanisation, paysage, mobilité, environnement et énergie. Construit en partenariat avec la Commission d'aménagement du territoire (CAT) et la population, approuvé par la Municipalité et adopté par le Conseil communal, il constitue le socle commun pour lancer la révision des Plans d'affectations communaux.



2019/Actuellement - Révision de l'affectation

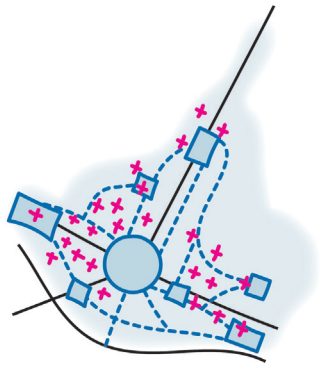
Sur base du Concept directeur, la révision du PGA se fait par entité territoriale cohérente afin de prioriser les secteurs les plus soumis aux pressions de développement. Ces nouveaux Plans d'affectations communaux permettent de cadrer l'évolution du tissu bâti en tenant compte des caractéristiques singulières de chaque quartier afin de :

> permettre une densification mesurée ;
> prendre des mesures en faveur de la transition écologique ;
> favoriser l'amélioration de l'existant (aménagements extérieurs, performance énergétique des bâtiments).



2020/2021 - Évaluation du potentiel d'accueil sur base des projets de révision de l'affectation

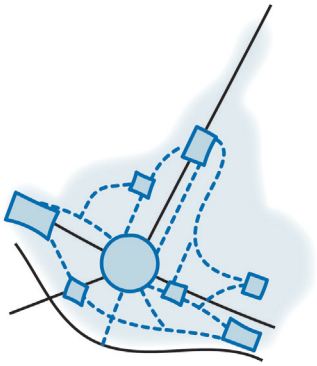
Sur la base des réflexions menées dans le cadre de la révision de l'affectation, une évaluation du potentiel d'accueil a été réalisée. Ce potentiel est calculé à l'échelle de la parcelle, il correspond à la différence entre les surfaces bâties existantes aujourd'hui et les droits à bâtir prévus dans les nouveaux Plans d'affectations communaux. Cette évaluation prend notamment en compte les contraintes patrimoniales affinées par le travail de recensement communal.



2022 - Plan directeur communal

Le présent PDCom est une version enrichie et mise à jour du Concept directeur en particulier tenant compte de la perspective démographique. Il est réalisé parallèlement au Plan climat communal, suite à la déclaration d'urgence climatique prononcée par la ville de Vevey en juin 2020. Il a également été coordonné à la réflexion menée par la commune sur les besoins en équipements scolaires et parascolaires.

Concept directeur



Le Concept directeur de la ville de Vevey constitue la première étape de la révision du PDCom. Élaboré entre 2018 et 2019, il en définit les grandes lignes et vise à constituer, au niveau communal, les objectifs et les principes de ce dernier.

Basé sur les planifications d'ordre supérieur et les données du contexte local, il offre une vision coordonnée des éléments à incidence spatiale, désigne les objectifs d'aménagement prioritaires compte tenu des enjeux partagés, et couvre ainsi l'ensemble des aspects stratégiques permettant d'orienter et de hiérarchiser les aménagements et développements à venir.

Son élaboration s'est faite en concertation avec la Commission d'aménagement du territoire (CAT) et deux journées de participation citoyennes ont été organisées (voir «Concertation», page 16.)

Il est composé de deux cahiers distincts :

Cahier 1 - Diagnostic



Ce cahier analyse le territoire à travers les thématiques classiques de l'aménagement du territoire : structure urbaine, économie, espaces publics, environnement, patrimoine, mobilité, énergie.

Il propose également une lecture approfondie des caractéristiques existantes des tissus bâtis. Ce travail d'analyse a servi de base au volet «ambiances & évolution des tissus bâtis» du cahier 2 du Concept directeur ainsi qu'à l'élaboration des Plans d'affectations communaux démarrés par la suite.

Cahier 2 - Concept directeur



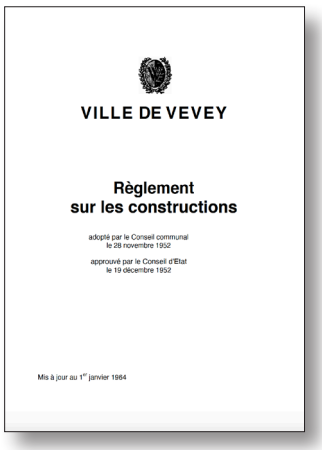
Ce cahier regroupe le volet stratégique du Concept à travers 6 thématiques :

- Organisation urbaine
- Ambiance et évolution des tissus bâtis
- Espaces publics et paysage
- Mobilité
- Nature & Environnement
- Énergie

Le Concept directeur a été adopté par le Conseil communal en date du 13 juin 2019.

Révision des plans d'affection communaux

Les Plans d'affectations règlent le mode d'utilisation du sol en définissant des zones sur tout ou partie du territoire communal. Ces plans sont révisés en général tous les 15 ans, lorsque les circonstances ont sensiblement changé (art. 27 LATC).

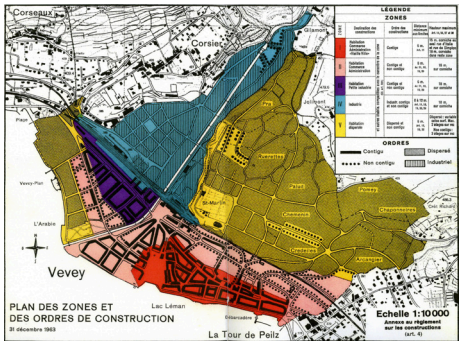

VILLE DE VEVEY

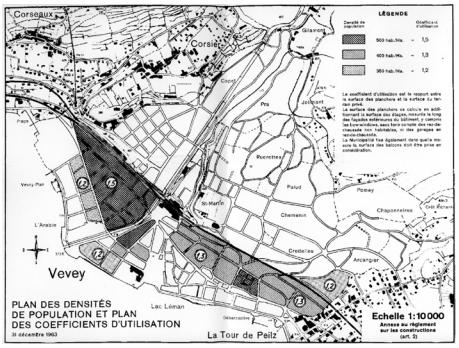
Règlement
sur les constructions

adopté par le Conseil communal
le 28 novembre 1952

approuvé par le Conseil d'Etat
le 19 décembre 1952

Mis à jour au 1er janvier 1964





État des lieux

À Vevey, l'affectation du sol est aujourd'hui régie par le plan général d'affectation (PGA) de 1952, révisé à plusieurs reprises : le 28 décembre 1956 (Conseil communal 23 novembre 1956), le 1er juin 1962 (Conseil communal 10 mars 1961), le 31 décembre 1963 (Conseil communal 13 décembre 1963) et le 11 juillet 2019 par la Cheffe du département (Conseil communal 31 janvier). Ce PGA est constitué du règlement sur les constructions (RCVV) et du plan des zones et des ordres de constructions.

Le PGA en vigueur agence la ville selon un zonage classique de cinq zones distinctes, monofonctionnelles ou bifonctionnelles, dont les limites ont engendré les subdivisions morphologiques bien perceptibles aujourd'hui. Au-delà du critère de son ancienneté, ce PGA est aujourd'hui considéré comme obsolète, car il ne correspond plus aux objectifs actuels du développement urbanistique de la ville.

Cette obsolescence a jusqu'ici été gérée par des mesures dérogatoires ou par l'élaboration de planifications de détail (une septantaine sur le territoire communal, voir fig. 2). Ce recours quasi systématique à une planification de détail pour un développement urbanistique constitue une pratique de contournement de la planification générale. Elle a engendré une politique fragmentée et peu cohérente de l'aménagement du territoire.

Ce type de démarche n'est plus soutenable aujourd'hui, et la ville de Vevey projette l'établissement d'une vision globale et coordonnée de l'aménagement de son territoire.

Zone réservée de Plan-Dessus

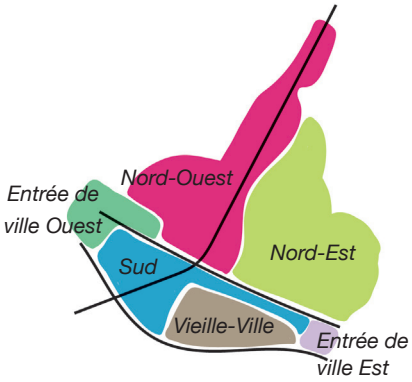
En décembre 2017, en raison de la pression immobilière pesant sur le quartier de Plan-Dessus et de la volonté communale de réviser ses planifications, la Municipalité de Vevey a décidé d'établir une zone réservée. Cette mesure conservatoire permet d'empêcher que de nouveaux développements entrent en contradiction avec les réflexions menées dans le cadre du Concept directeur en gelant toute demande de permis de construire, sauf quelques exceptions, pour une période de cinq ans, prolongeable de trois ans au maximum.

Ce délai a permis à la Municipalité de concevoir sereinement

son Concept directeur et d'entamer la révision du PGA a travers plusieurs nouveaux Plans d'affectations communaux.

Stratégie de révision par secteur

Pour la révision du PGA, la Municipalité a divisé le territoire veveysan en 5 entités territoriales caractérisées par une unité paysagère et des délimitations fortes (topographie, voies ferrées, structures urbaines). Sur chacune d'elles, un nouveau Plan d'affectation communal (PA) est établi pour remplacer le PGA de 1964 ainsi que les différents Plans d'affectations de détail en vigueur. Au-delà de ces Plans d'affectations, d'autres PA localisés d'initiative privée sont développés en parallèle, en étroite coordination avec les PA communaux.



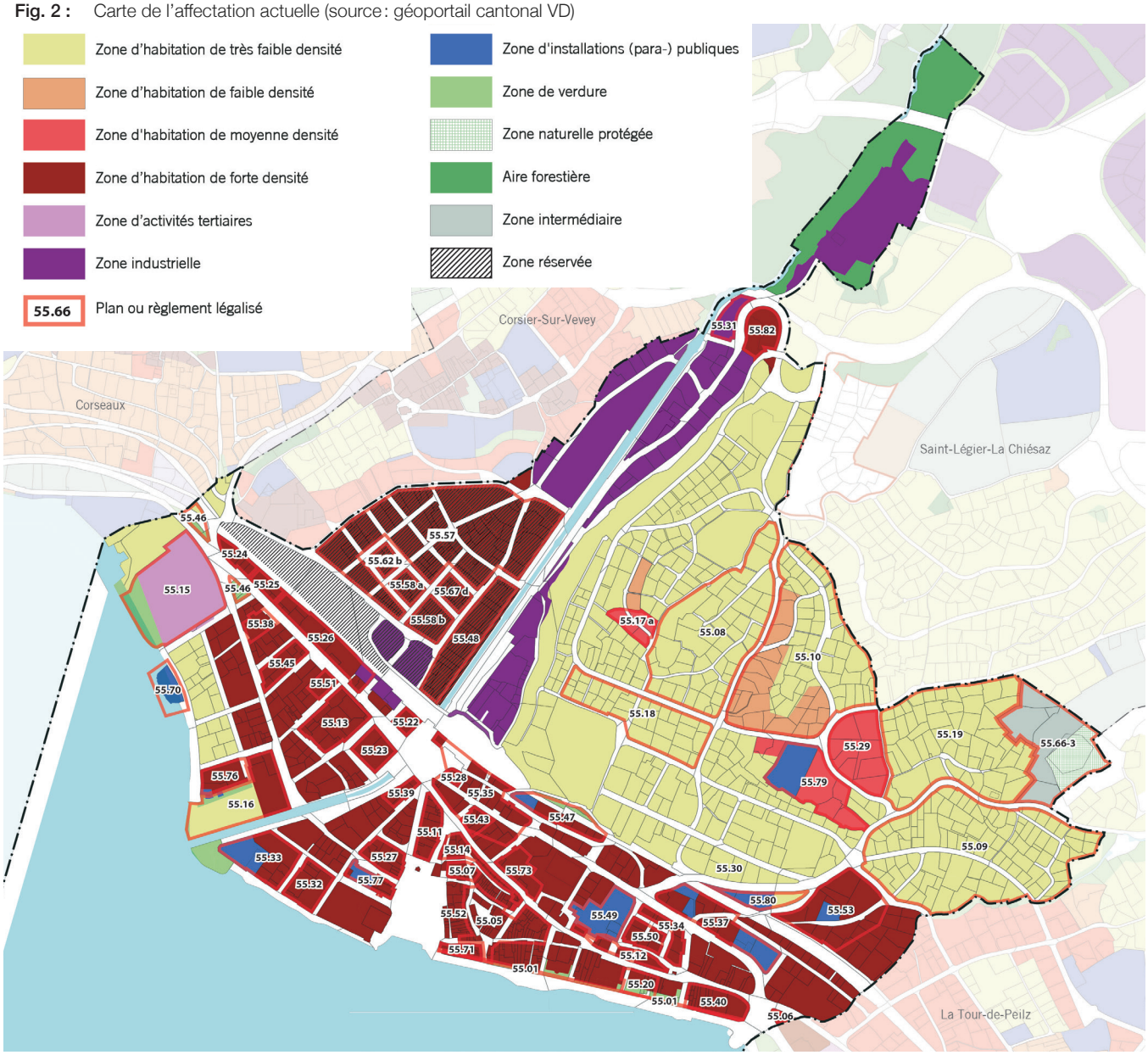
Cette stratégie de révision par secteur permet d'accélérer la démarche et de mettre l'accent en priorité sur les secteurs les plus sensibles :

1. Nord-Ouest (en rose) ;
2. Sud (en bleu) ;
3. Nord-Est (en jaune) ;
4. Vieille-Ville (en brun) ;
5. Entrée de ville Ouest (en vert) ;
6. Entrée de ville Est (en violet).

La révision du PGA nécessite de revoir également la réglementation concernant la police des constructions, à savoir les dispositions concernant la procédure de demande de permis, les frais administratifs et autres dispositions relatives à l'exécution des travaux.

Ces dispositions sont identiques sur l'ensemble du territoire veveysan. À ce titre, la Municipalité a choisi d'établir un règlement spécifique à la police des constructions, applicable sur l'entier du territoire communal dès que possible. Ce document abroge et remplace certains articles spécifiques du PGA de 1964. Sa légalisation est coordonnée avec la procédure des premiers PA sur les secteurs Nord-Ouest et Sud. Cela permet d'uniformiser en une fois les dispositions de la police des constructions.

Fig. 2 : Carte de l'affectation actuelle (source : géoportail cantonal VD)



N° Plan	Date	Libellé
55.01	31.01.61	Plan d'extension cantonal n° 30
55.02	31.01.61	Règlement spécial constructions encadrant la Grande Place
55.03	26.04.50	Règlement spécial « Quai Perdonnet »
55.05	16.06.53	Plan d'alignements des constructions Quartiers du Centre/ l'Hôtel-de-Ville
55.05-3	15.12.78	PEP fixant la limite des constructions rue du Lac
55.06	28.02.69	PEP « Entre-Deux-Villes »
55.07	21.12.51	Plan d'alignements des constructions Quartier du Théâtre/Quartier du Centre
55.07 a	06.07.88	PPA fixant la limite des constructions rue du Théâtre
55.08	05.12.52	Règlement spécial des constructions Les Ruerettes
55.09	26.02.54	Règlement spécial des constructions En Arcangier/Sous Chapon - neyres/En Rolliez
55.10	03.04.56	PE Quartier de Palud
55.11	05.07.55	PE rue de Lausanne/l'avenue Paul-Ceresole
55.12	04.08.59	PEP du Quartier du Vieux Mazel
55.13	18.12.85	PQ Plan Dessous « Midi-Coindet »
55.13 a	16.04.93	PQ Plan Dessous « Midi-Coindet » secteur Nord
55.14	28.02.69	PEP du Quartier du Centre
55.15	29.06.73	PEP « En Bergère »
55.16	02.04.57	PE Quartier de l'Arabie
55.17 a	18.08.67	PEP En Charmontey (modification)
55.18	21.12.57	PEP. Règlement spécial hauteur constructions En Charmontey/ St-Martin
55.19	05.06.61	Règlement spécial constructions nouvelles Quartiers de Pomey/ Chaponneyres
55.20	09.02.62	PEP rues du Léman/d'Italie/du Château/Quai Perdonnet
55.22	16.04.86	PEP Faubourg St-Antoine secteur Est
55.23	15.04.70	PEP Plan Dessous
55.23-6	29.04.03	Addenda au PEP Plan Dessous
55.24	15.01.63	PE en amont carrefour Bergère/en aval des voies CFF
55.25	16.09.60	PE en amont avenue de Plan
55.29	07.12.63	Règlement spécial concernant les constructions dans le quartier de Chemenin
55.31	25.08.64	PQ des Anciens Moulins de Gilamont
55.26	20.09.66	PEP secteur usine à Gaz - modification PE
55.26	28.10.87	Addenda au PEP secteur usine à Gaz
55.27	15.01.63	PE et plan d'alignements des constructions secteur rues de la Madeleine/J. -J. Rousseau/la Grande Place/rue du Torrent
55.28	24.11.89	PPA « Touring-Gare »
55.32-1	04.07.84	PE fixant la limite des constructions secteur rue de la Madeleine/ Louis-Meyer/Jardins/Quai Maria-Belgia
55.33	07.03.69	PEP secteur Quai de la Veveyse/la rue Louis-Meyer/la rue des Jardins/Quai Maria-Belgia
55.34	21.07.67	PEP du Quartier de la Valsainte
55.35	05.03.76	PE fixant la limite des constructions Place de la Gare, avenue de la Gare, rue de la Clergère
55.37	16.04.68	PEP de la rue des Chenevières (partie amont)
55.38	17.06.88	PQ Plan dessous Ouest, parcelles 138, 139
55.39	28.02.69	PEP pour la zone située au Sud de la Place de la Gare
55.40	26.06.92	PPA du Quai Perdonnet Est
55.43-2	09.08.78	PEP du secteur compris entre la rue du Simplon, la rue de la Clergère et l'avenue de la Gare
55.45	23.01.74	PEP du Quartier de Plan Dessous
55.46	29.01.75	PEP, alignement construction d'interdiction de construire « En Bergère »
55.47	23.01.74	PEP rue des Communaux
55.47-3	28.03.79	PEP rue des Communaux modification
55.48	23.12.94	PPA « Les Moulins de la Veveyse »
55.49	10.01.73	PPE Quartier de Ste-Claire
55.50	05.02.99	PPA « Quartier de la Valsainte »
55.51	04.04.90	PQ Plan Dessous, secteur angle Midi-Nord/avenue du Général-Guisan
55.53	16.01.74	PE fixant les limites des constructions « Quartier de Subriez »
55.53 a	18.09.72	Addenda au PEP « Quartier de Subriez »
55.57	16.08.78	Règlement spécial « Plan Dessus »
55.58 a	07.12.94	PPA, rue des Marronniers, rue du Jura, rue de Fribourg, rue du Nord - îlot n° 11
55.58 b	18.05.94	PPA « Plan-Dessus » - îlot n° 15
55.62 b	27.04.94	PPA « Plan-Dessus » - îlot n° 7
55.66-3	09.10.81	PEP « En Chaponneires »
55.67 c	15.10.99	PPA « Plan Dessus » - îlot 14
55.70-1	25.09.81	PE au Quai Ernest-Ansermet
55.71	17.02.84	PEP « Ancien-Port »
55.73	12.03.93	PPA « îlot rue du Simplon - rue du Musée »
55.76	14.06.91	Plan d'affectation « Quai Ernest-Ansermet »
55.76	14.02.01	Addenda au Plan d'affectation « Quai Ernest Ansermet »
55.77	09.07.93	PPA « Galeries du Rivage »
55.79	12.01.94	PPA « Les Berges du Léman »
55.80	05.06.96	PPA « Petit Clos », parcelle 645
55.82	18.12.92	PPA de la « Boucle de Gilamont

Concertation

Dans le cadre de la révision des planifications communales, la ville de Vevey a organisé plusieurs démarches participatives afin d'intégrer l'avis des habitant·e·s, des représentant·e·s des autorités politiques et des associations locales dans le choix des orientations retenues.

Ces démarches répondent également à l'obligation légale stipulée à l'article 2 RLAT.

Commission consultative en aménagement du territoire (CAT)

La CAT est une commission municipale qui se penche sur les travaux en cours en matière d'urbanisme (aménagement du territoire, mobilités, aménagements urbains, etc.). Elle est constituée de représentant·e·s des partis politiques du Conseil communal de Vevey (1 membre et un 1 suppléant par parti), ainsi que des représentants d'associations locales et régionales (associations de quartier, de commerçant·e·s, etc.).

Six ateliers de travail collaboratifs ont été organisés durant l'année 2018 avec la CAT pour guider l'élaboration du Concept directeur. En janvier 2019, une première version complète du CDir a été présentée conjointement à la CAT et à la Municipalité de Vevey. Pour la deuxième étape de révision, la CAT a été consultée en 2022 et en 2023, afin de suivre le processus de formalisation de la rédaction du PDCom.

Participation publique

Le cœur de la démarche participative est constitué par des journées ouvertes à toutes et tous, composées de moments de convivialité et d'échange, ainsi que d'ateliers sous forme de tables rondes et de balades thématiques.

Deux de ces journées ont été organisées durant l'élaboration du Concept directeur, le 5 mai à la Maison de quartier Bel-Air à Plan-Dessus et le 8 septembre à la Maison de quartier Villa Métisse à Plan-Dessous.

Un compte rendu de ces journées est disponible sur le site www.demain.vevey.ch.



Fig. 3 : Photos prises lors de la journée participative autour du Concept directeur - crédit : Léandre Séraïdaris - septembre 2018

Coordination des planifications communales

Outre les exigences des planifications supérieures, le PDCom de Vevey se base sur des plans établis à l'échelle locale pendant les deux décennies qui ont suivi l'entrée en vigueur du PDCom en 1997.

Planifications mobilité

Les planifications qui ont été élaborées à l'échelle communale dans l'intervalle traitent principalement des enjeux liés à la mobilité. Il s'agit par exemple du Plan de Mobilité et d'Urbanisme intégré (PMU) de 2011, qui propose des mesures pour faire face aux enjeux liés au transport intra-urbain et de transit. Il est accompagné par le Plan directeur du stationnement (PDS) qui propose des mesures liées aux parkings et leurs accès en se basant sur les potentielles destinations des usager·ère·s.

Un Plan directeur de mobilité douce (PDMD) a été finalisé. Celui-ci identifie les tronçons à valoriser en faveur de la mobilité piétonne et cyclable.

Plan climat

Suite à la déclaration de l'urgence climatique le 8 juin 2020, la ville de Vevey a pris des mesures complémentaires pour renforcer son engagement en termes de protection du climat en se dotant d'un Plan climat. Ce document, qui constitue une planification directrice, permet de contribuer activement à l'effort cantonal, national et international visant à limiter le réchauffement climatique et à s'adapter à ses effets. Le Plan climat est ainsi composé des 4 thématiques suivantes :

> Mobilité et transport ;
> Énergie, bâtiments et infrastructures ;
> Ressources naturelles et biodiversité ;
> Modes de consommation, production alimentaire et déchets.



Bien que la thématique du développement territorial ne soit pas traitée en tant que telle dans le Plan climat, elle est intimement liée à l'ensemble des thématiques climatiques qui sont de caractère transversal.

En effet, les communes disposent de leviers d'action importants dans le cadre de l'aménagement de leur territoire : elles sont en mesure de traiter les enjeux climatiques par le biais des instruments tels que le PDCom et les PA communaux.

Tout autant d'outils (directeurs ou de nature contraignante) au travers desquels il est possible d'intégrer des mesures en faveur de la protection du climat et qui visent à limiter (voire à inverser) les impacts environnementaux.

Le Plan climat dispose d'un Plan d'action qui constitue le cœur de ce dernier et qui présente les objectifs, enjeux et visions de la ville de Vevey et les mesures à mettre en place afin de les atteindre en abordant les deux volets que sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'adaptation aux conséquences des changements climatiques.

Afin d'impliquer la population veveysanne et les groupements d'intérêt actifs dans la région dans l'élaboration de son Plan climat et de sa stratégie de durabilité, la ville de Vevey a mis sur pied une démarche participative. Entreprise en amont de la création du catalogue de mesures du Plan climat, cette démarche a permis d'impliquer ces actrices et acteurs le plus tôt possible, et ceci afin de co-construire ces mesures avec et pour elles et eux.

Plus de 900 mesures ont été récoltées et, après avoir été triées, fusionnées et retravaillées, près de 300 d'entre elles ont été intégrées au Plan d'action du Plan climat. Il est à préciser que certaines des mesures mises de côté traitaient de thématiques plus larges que celles abordées dans le cadre du Plan climat. Toutefois ces dernières ont nourri d'autres documents comme la stratégie de durabilité ou encore le Plan directeur communal, permettant ainsi de préciser et compléter certains de ses objectifs et principes.

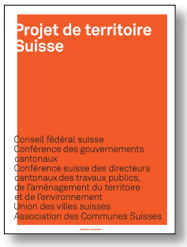
Ainsi, une coordination entre le PDCom et le Plan climat a eu lieu pour s'assurer de leur concordance et de leur cohérence. En effet, comme indiqué plus haut, les thématiques abordées dans le Plan climat sont transversales et se retrouvent de ce fait dans le PDCom.

Toutefois, le Plan climat permet d'aller, sur certains aspects, plus loin dans la réflexion en proposant notamment des objectifs chiffrés et en déterminant des cibles dans la lutte contre le réchauffement climatique et dans l'adaptation à ces effets. De même, le Plan climat permet de souligner les limites (par exemple : cadres législatifs, moyens techniques, mains-d'œuvre, moyens financiers, etc.) qui entravent la réalisation de certaines mesures et de mettre davantage l'accent sur la sensibilisation de la population à ces questions.

Finalement, il est important de souligner la différence de temporalité entre ces deux stratégies. En effet, alors qu'un Plan directeur communal permet d'avoir une vision territoriale pour les 15 prochaines années, un Plan climat permet de définir différents horizons temporels en fonction des mesures proposées et de l'évolution du cadre législatif et des moyens techniques : court terme (d'ici à la fin de la législature en 2026), moyen terme (horizon 2030) et long terme (horizon 2050). Le Plan climat est de ce fait évolutif dans le temps et permet une plus grande marge de manœuvre dans l'implémentation des mesures prévues.

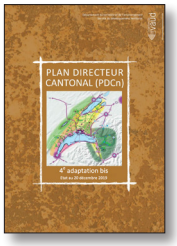
DOCUMENTS DE PLANIFICATION APPLICABLES AU TERRITOIRE VEVEYSAN

Plans directeurs nationaux



Projet de territoire Suisse (2012)

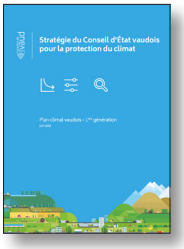
Plans directeurs cantonaux



Plan directeur cantonal (2018)



Plan directeur des rives vaudoises du lac Léman (2000)

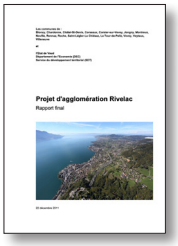


Plan climat vaudois 1ere génération (2020)

Plans directeurs régionaux



Plan directeur régional Riviera (2002)



Projet d'agglo-mération Rivelac 2e génération (2011)



Plan directeur forestier de l'Est vaudois (2015)



Plan de gestion forestier du triage de la Veveyse T053

Projet d'agglomération Rivelac 5e génération (en cours)

Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (en cours)

Plan directeur intercommunal (en cours)

Plans directeurs communaux



Plan directeur communal (2022)



Plan de mobilité et d'ur-banisme intégré (2011)



Plan directeur des mobilités douces (2019)



Plan climat veveysan (2022)



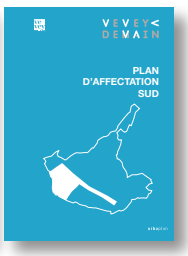
Plan directeur du stationne-ment (2018)

\+
politique de l'habitat (en cours)
&
stratégie foncière (en cours)

Plans d'affectation communaux



Plan d'affectation Nord-Ouest (en cours)



Plan d'affectation Sud (en cours)



Plan d'affectation Nord-Est (en cours)



Plan d'affectation Vieille-Ville (en cours)



Plan d'affectation Entrée de ville Ouest (en cours)



Plan d'affectation Entrée de ville Est (en cours)



Règlement sur la police des constructions (en cours)

+ Plans d'affectations d'initiatives privées

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Évolution du cadre légal

Les changements qui ont eu lieu depuis l'élaboration du PDCom de Vevey en 1997 apparaissent tant au niveau socioculturel qu'au niveau juridique. Parallèlement, le PGA en vigueur ne garantit plus les conditions nécessaires à l'aménagement d'une ville durable. De plus, la demande citoyenne concernant les pratiques de l'espace public et la valorisation paysagère a connu une importante évolution au cours des dernières décennies.

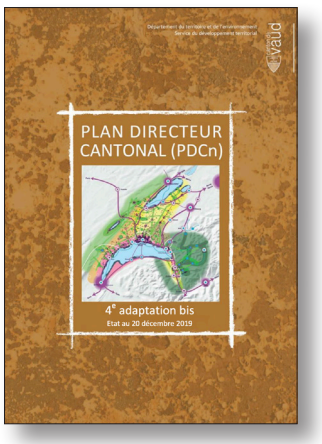
Ces changements se sont concrétisés notamment dans la révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), acceptée par votation populaire en 2013 et entrée en vigueur en mai 2014. La nouvelle LAT vise une utilisation mesurée du sol, une délimitation pertinente des zones à bâtir et la création d'un milieu bâti plus compact afin de mettre fin au mitage du territoire. Dans un souci de tendre vers une durabilité sociale, économique et environnementale, dans un XXIe siècle qui fait de plus en plus face à la rareté des ressources et du sol, la LAT représente un outil majeur de mise en œuvre de ces ambitions.

La révision de la législation fédérale exige par conséquent une modification des lois cantonales, en l'occurrence la Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC). Cette dernière est entrée en vigueur le 1er octobre 2020. Ces récentes révisions de la législation imposent par effet de cascade une adaptation des planifications communales.

Planifications cantonales

Plan directeur cantonal (PDCn)

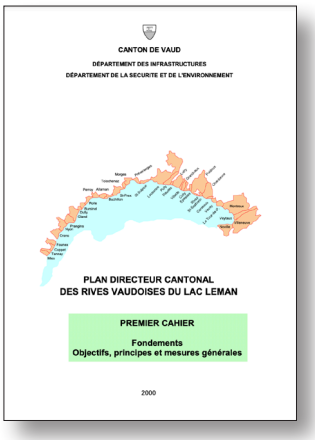
Le PDCn vaudois date de 2008. Depuis, plusieurs adaptations ont été menées pour garantir sa conformité avec le cadre légal et maintenir sa pertinence dans le temps. La 4e adaptation quater est en vigueur depuis le 11 novembre 2022. Un de ses objectifs principaux est de mettre en conformité le domaine de l'urbanisation avec les nouvelles exigences de la LAT. Le PDCn fixe les principes généraux du développement territorial cantonal et définit les mesures à prendre pour leur réalisation. Il définit également les exigences auxquelles devront répondre les communes dans leur planification.



Afin de guider ses stratégies, lignes d'action et mesures, le PDCn se base sur une liste de thématiques établie par la Confédération, à savoir urbanisation, mobilité et environnement. Ces dernières sont développées à travers l'identification de principes visant le renforcement de la vitalité des centres

urbains, la valorisation du patrimoine culturel historique et paysager, la conciliation entre nature, loisirs et sécurité ainsi que la valorisation du tissu économique par une facilitation de l'accueil d'entreprises, un soutien au tissu économique existant et la valorisation des ressources à long terme.

Les communes sont quant à elles tenues de démontrer que les différents outils d'aménagement du territoire dont elles ont la responsabilité sont conformes au PDCn.



Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman (PDRives)

Le Plan directeur des rives vaudoises du lac Léman est un Plan directeur cantonal sectoriel approuvé par le Grand Conseil le 7 mars 2000. Il constitue un instrument de coordination permettant une politique continue et cohérente de l'aménagement des rives du lac Léman tenant compte du développement souhaité.

Il ne règle pas le statut juridique des parcelles comprises à l'intérieur du périmètre qu'il délimite. Il est donc contraignant pour les autorités publiques, mais pas pour les propriétaires.

Plan climat vaudois (PClim)



Le Plan climat vaudois de 1ère génération a été adopté par le Conseil d'État en juin 2020. Il vise à développer une politique climatique cantonale où tous les niveaux institutionnels contribuent à l'effort national et international de lutte contre les changements climatiques.

Les objectifs du PClim s'articulent autour de trois axes stratégiques :

> Réduire de 50 % à 60 % les émissions de gaz à effet de serre du territoire cantonal d'ici 2030 et de viser la neutralité carbone au plus tard en 2050.
> Limiter les risques et adapter les systèmes naturels et humains.
> Documenter les effets des mesures prises et l'impact des changements climatiques sur le territoire.

Pour l'heure, le PClim est peu contraignant à l'échelle communale. Toutefois, une de ses mesures consiste à établir les conditions-cadres (gouvernances, finances, bases légales et réglementaires) nécessaires à sa mise en œuvre. Il est donc judicieux d'anticiper autant que possible et d'intégrer tout ce qui peut déjà l'être dans les planifications communales.

Planifications régionales ou intercommunales

Plan directeur régional (PDR)



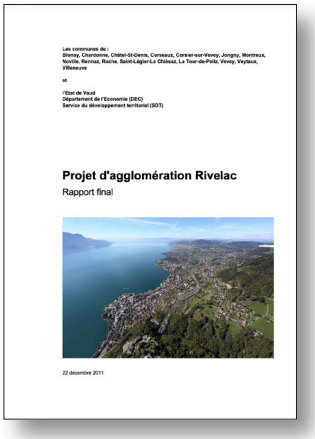
Le PDR de la Riviera a été approuvé par le Conseil d'État, le 4 novembre 2002. Il définit les perspectives suivantes pour la région :

> Exploiter l'excellence de la situation géographique, à la fois porte entre le Nord et le Sud du pays et à la fois composante de la métropole lémanique.
> Exploiter le capital paysager, naturel et architectural qui est le principal atout pour la promotion des loisirs et du tourisme et témoigne de la culture de la région.
> Exploiter la complémentarité et le rayonnement reconnu des deux centres régionaux principaux de Montreux et de Vevey.
> Affirmer l'identité régionale en exploitant les potentialités représentées par les qualités d'accueil d'une région préservée des nuisances propres aux grands centres urbains.
> Appliquer une politique d'ouverture et d'accueil pour des croissances démographiques et en postes de travail équilibrées, conditions d'une plus grande autonomie régionale.
> Contribuer au renforcement de la cohésion régionale et de l'attachement de la population à son lieu.

Les concepts retenus lors de l'établissement du PDR privilégiaient la concertation pour l'établissement des enjeux et des plans d'actions ayant des effets sur le territoire, l'économie, l'environnement et la qualité de vie des habitant·e·s de la région. Il a été démontré que ces enjeux et plans d'actions proposés dans le PDR étaient compatibles avec le développement durable.

Parmi les actions supplémentaires, non territoriales, qui sont normalement incluses dans un document de type « Agenda 21» local, il existe des actions qui peuvent être prises à l'échelle de la Région. Pour une meilleure coordination des enjeux, celles-ci ont été intégrées au PDR.

Avec cette intégration, le contenu initial du PDR a été rendu compatible avec les principes de la durabilité. Le PDR est donc devenu l'Agenda 21 régional. Il contient les éléments du développement durable destinés aux différents acteurs concernés par l'aménagement et le développement de la Riviera.


Les communes de :
Blonay, Chardonne, Châtel-St-Denis, Corseaux, Corsier-sur-Vevey, Jongny, Montreux, Noville, Rennaz, Roche, Saint-Légier-La Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Vevey, Veytaux, Villeneuve

et

l'Etat de Vaud
Département de l'Economie (DEC)
Service du développement territorial (SDT)

Projet d'agglomération Rivelac

Rapport final

22 décembre 2011

Projet d'agglomération de 2e génération

Les projets d'agglomération sont issus du Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) de la Confédération. Le PTA soutient la réalisation de projets permettant de fluidifier le trafic dans les villes et les agglomérations.

Les projets d'agglomération ont pour but de coordonner les projets à l'intérieur d'une agglomération dont l'importance dépasse les frontières d'une commune. Les thématiques abordées concernent principalement la mobilité et l'urbanisation, mais d'autres thématiques en lien avec l'aménagement du territoire (par exemple paysage et environnement) sont également traitées.

Des subventions sont octroyées à chaque projet d'agglomération approuvé par la Confédération. Elles visent en particulier à promouvoir les réalisations combinant efficacement transports et urbanisation en lien avec l'ampleur de leur investissement. Il s'agit de l'un des leviers essentiels du développement territorial durable de la Suisse.

Les projets d'agglomération poursuivent également la politique d'aménagement cantonale mise en place à travers le PDCn en favorisant une densification du milieu déjà bâti, notamment vers les centres urbains.

Le projet d'agglomération de 2e génération Riviera-Veveyse-Haut-Lac (Rivelac) comprenait une commune fribourgeoise (Châtel-St-Denis) et 14* communes vaudoises (Chardonne, Jongny, Corseaux, Vevey, Corsier-sur-Vevey, La Tour-de-Peilz, Blonay, St-Légier-La Chiésaz, Montreux, Veytaux, Villeneuve, Noville, Rennaz et Roche). Il a été déposé auprès de la Confédération au 31 décembre 2011.

Les quatre objectifs principaux du projet d'agglomération Rivelac, qui comprenait 88'700 habitant·e·s et 42'000 emplois, étaient de :

> densifier le tissu urbain déjà bâti notamment à proximité des axes de transport public et des gares
> favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité active
> limiter les mouvements pendulaires en développant l'emploi en priorité près des gares principales et en renforçant les pôles stratégiques de développement de l'agglomération (Villeneuve Sud/La Veyre-Fenil/Châtel-St-Denis)
> préserver le paysage agricole et viticole des coteaux, celui des grands sites montagnards et de la basse Plaine du Rhône

* La fusion de la commune de Blonay-St-Légier est entrée en vigueur le 1er janvier 2022.

La mise en œuvre du Projet RiveLac se basait sur neuf chantiers territoriaux dans des secteurs stratégiques. Pour Vevey, il s'agissait du centre-ville, de la gare centrale et de Vevey-Funi.

Après plusieurs années de consultation et de délibérations, la Confédération a transmis son rapport d'examen définitif en février 2014. Le Projet d'agglomération Rivelac n'a pas été cofinancé par la Confédération dans le cadre des projets de 2e génération, son impact en termes de coût/utilité ayant été jugé insuffisant.

Malgré cette décision, les volontés d'aménagement qui étaient définies dans le Projet RiveLac sont partagées et poursuivies par les autorités veveysannes. À titre d'exemple, les planifications communales récentes (Concept directeur, Plan directeur du stationnement, Plan directeur des mobilités douces) sont cohérentes avec la plupart des mesures listées dans le projet d'agglomération en 2011.

Futures planifications intercommunales

Plusieurs planifications sont en cours d'élaboration à l'échelle intercommunale. Celles-ci auront une incidence sur le territoire veveysan et doivent être prises en compte le plus en amont possible.

Plan directeur intercommunal (PDi)

Les articles 17 et 20 LATC imposent l'établissement d'un Plan directeur communal pour les communes qui se trouvent dans un périmètre compact d'agglomération. Cette obligation peut être satisfaite à travers l'établissement d'un Plan directeur intercommunal à condition que la partie stratégique du plan soit adoptée par les conseils communaux ou généraux de toutes les communes concernées. La partie opérationnelle du plan (programme d'action) demeure quant à elle de la compétence des Municipalités respectives.

Projet d'agglomération de 5e génération

Un nouveau projet d'agglomération (5e génération) est en cours de réflexion auprès des instances régionales. À ce stade aucune stratégie ou ligne directrice ne peut être véritablement confirmée. Toutefois, quelques intentions peuvent déjà être évoquées au regard des discussions en cours.

Le projet déterminera un territoire d'urbanisation régional conforme au droit supérieur, un concept global de transport (en particulier la gestion du TIM dans les centres et les fondements d'un système multimodal), une stratégie régionale de transports publics à l'horizon 2035 ainsi qu'une actualisation du réseau régional utilitaire cyclable.

Comme indiqué précédemment, ce nouveau projet d'agglomération est au début de son processus d'élaboration. De nombreux éléments restent à déterminer. La ville de Vevey s'engage toutefois à assurer que le présent PDCom soit intégré dans les réflexions de ce dernier.

Système de gestion des zones d'activités

Conformément à la législation fédérale (article 30a, al.2 OAT), le canton doit mettre en place un système de gestion des zones d'activités à l'échelle régionale.

Ce système permettra de coordonner le développement de l'ensemble des zones d'activités et d'en assurer la gestion. Il assurera que les zones d'activités légalisées répondent aux besoins avérés de l'économie en garantissant une offre foncière effective et répartie judicieusement dans tout le canton. Il fixera également les conditions pour la planification de nouvelles zones d'activités, dans le respect du cadre légal en matière d'aménagement du territoire.

La mise en œuvre du système de gestion est assurée à l'échelle régionale. Les stratégies régionales de gestion des zones d'activités sont élaborées et mises en œuvre par les structures régionales, en partenariat avec les communes et le canton. Elles sont formalisées dans un Plan directeur régional ou intercommunal selon l'article 16 et les suivants de la LATC.

Le périmètre du PDCom n'étant pas pertinent au niveau cantonal pour régler cette problématique, la confirmation de zones d'activités, leur reconversion en zone d'habitation et mixte ou la création de nouvelles zones d'activités ne peut être effectuée en anticipation de la stratégie régionale.

Ainsi, les éléments mis en évidence dans le présent document sont sous réserve d'une validation dans le cadre de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activité (SRGZA).

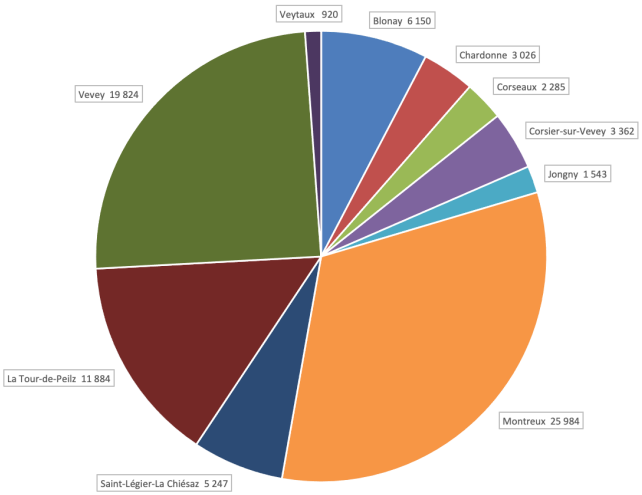
De plus, l'affectation des parcelles devra être vérifiée au moment de l'élaboration des Plans d'affectations communaux.

II Perspective sociodémo-graphique

Évolution démographique

La ville de Vevey est la deuxième commune de l'agglomération en termes démographiques.

Répartition de la population dans l'agglomération Rivelac (source OFS, 2020)

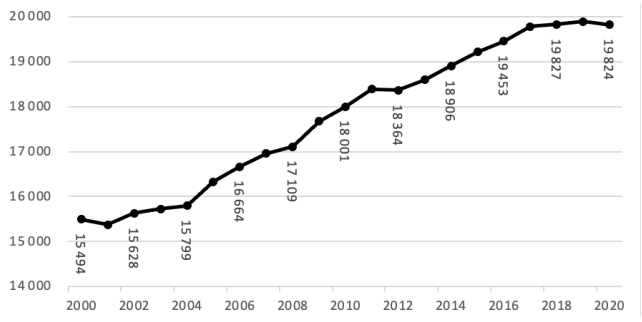


La ville de Vevey a connu une croissance démographique importante depuis le début des années 2000. Sur une période de 20 ans, environ 4'500 habitant·e·s sont venus s'installer dans la commune, soit une augmentation de près de 30 %.

Cette croissance marquée a cependant tendance à fléchir depuis 2017. Parmi les raisons pouvant expliquer cela, nous pouvons mentionner l'échec de plusieurs projets de développement immobiliers en référendum populaire.

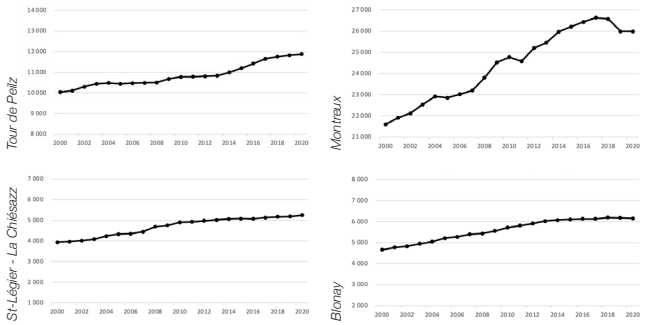
Au 1er janvier 2020, la commune comptait 19'824 habitant·e·s.

Évolution démographique de Vevey de 2000 à 2020 (source OFS)



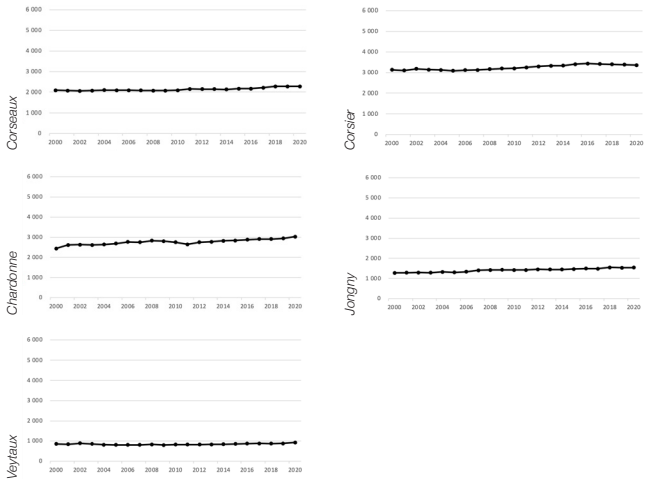
À l'échelle de l'agglomération, l'évolution démographique se concentre nettement dans les communes urbaines et bien connectées au réseau de transports publics.

Évolution démographique des communes «urbaines "de 2000 à 2020 (source OFS)



À l'inverse, dans les communes périphériques plus rurales et moins bien connectées au réseau de transport public, l'évolution démographique est relativement stable depuis 20 ans.

Évolution démographique des communes «rurales "de 2000 à 2020 (source OFS)



Répartition des habitant·e·s

La population veveysanne est répartie de manière inégale sur le territoire communal. Cette répartition est fortement liée à la morphologie bâtie existante, issue des développements successifs de la ville.

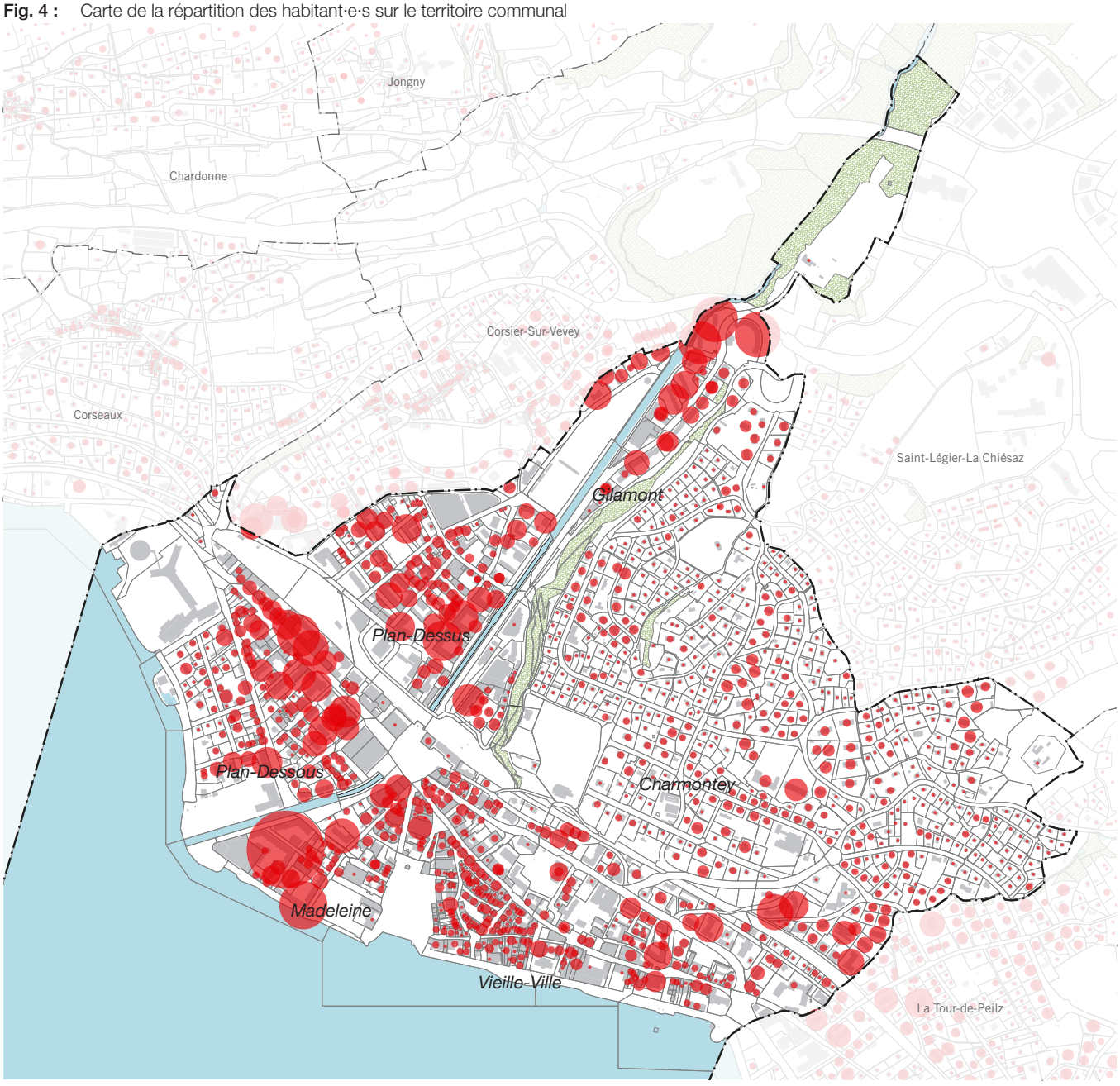
La majeure partie de la population se concentre dans les quartiers de Plan-Dessus, Plan-Dessous, Gilamont et Madeleine. Ces quartiers sont caractérisés par de grands bâtiments de logements (tours, îlots contigus ou barres) relativement denses.

À l'inverse, le secteur Nord-Est de la commune se caractérise par un tissu de maisons individuelles et familiales.

Cette répartition inégale des habitant·e·s engendre

plusieurs problématiques d'accès aux services et de réponse aux besoins. En effet, là où la population est dense, les besoins en services sont plus importants. À l'inverse, dans les secteurs moins denses, les besoins en services seront moins importants, engendrant une certaine dépendance de déplacement en véhicule pour les atteindre.

Fig. 4 : Carte de la répartition des habitant·e·s sur le territoire communal

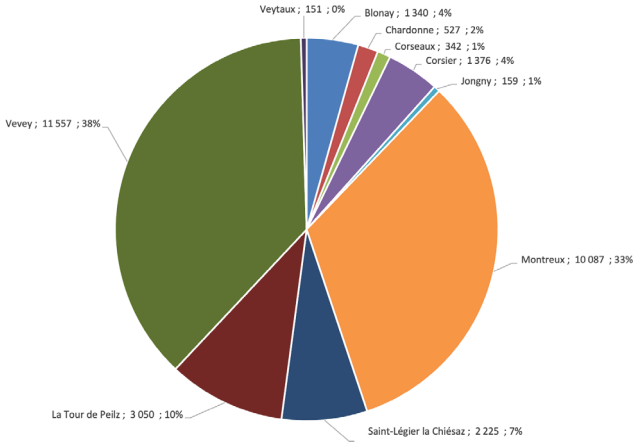


Source : OFS - Staten - 2017

Évolution du tissu économique

La ville de Vevey constitue le premier pôle d'emplois de l'agglomération.

Répartition des emplois dans l'agglomération Rivelac (source OFS, 2018)



La ville de Vevey concentre environ 11'500 emplois EPT (équivalent plein temps) sur son territoire, soit un ratio d'environ 0.6 emploi EPT par habitant·e correspondant à la plupart des villes vaudoises.

Contrairement à la population, le nombre d'emplois a peu évolué au cours des 10 dernières années (+1.8 %). Toutefois, le tissu économique a fortement muté pour répondre au besoin d'un territoire qui s'est résidentialisé.

Cette mutation s'exprime à travers une perte d'emplois dans le secteur secondaire, en particulier dans les industries (-35 %) et dans la construction (-19 %), au profit du secteur tertiaire plus compatible avec le logement. Les activités financières et d'assurances (+70 %), l'hébergement et la restauration (+24 %) et la santé (+15 %) sont les domaines d'activités s'étant particulièrement développées durant ces 10 dernières années (source : SCRIS).

Cette tendance à la baisse des activités secondaires s'observe dans toutes les communes de l'agglomération, à l'exception de Corsier (+22 %) et de St-Légier (0 %).

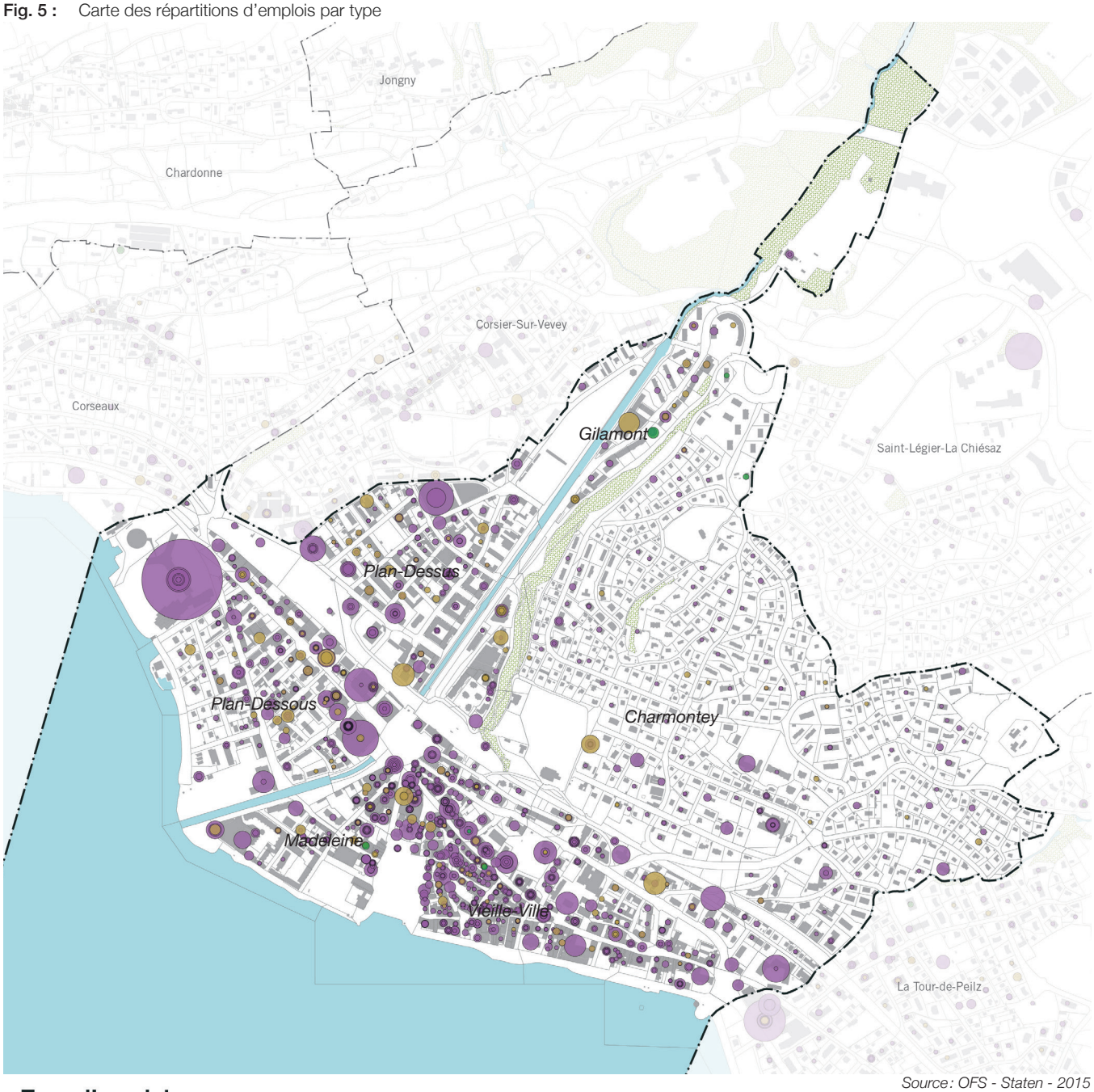
Répartition des emplois

L'emploi en ville de Vevey est très majoritairement concentré dans le secteur tertiaire (plus de 90 %). Mis à part Nestlé qui représente le plus gros employeur veveysan, le secteur médico-social et les grands centres commerciaux sont les principaux pourvoyeurs d'emplois.

Le secteur secondaire est faiblement représenté sur la commune (~6 %). Ces activités sont disséminées au sein du tissu bâti avec quelques polarités ponctuelles à Plan-Dessus et Plan-Dessous. Elles sont généralement situées aux rez-de-chaussée des immeubles et ouvertes sur la rue.

La répartition spatiale actuelle des emplois présente une intéressante mixité fonctionnelle entre les secteurs d'activités tertiaires et secondaires. Le secteur Nord-Est se distingue par son caractère fortement résidentiel avec néanmoins quelques polarités d'emplois le long des principaux axes routiers, notamment le boulevard de Charmontey.

Fig. 5 : Carte des répartitions d'emplois par type

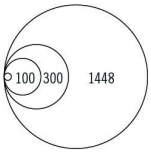


Source: OFS - Staten - 2015

Type d'emplois

- Emplois primaire
- Emplois secondaire
- Emplois tertiaire

Nombre d'emplois



Introduction

L'aménagement du territoire suisse est basé sur le principe de la «densification vers l'intérieur». Ce principe urbanistique consiste à absorber la croissance démographique en premier lieu dans les centres urbains et à préserver les espaces agricoles et naturels.

La révision des planifications veveysannes est l'occasion de mettre en œuvre ce principe, car la ville de Vevey est une centralité de niveau cantonal dans le périmètre compact au sens de la mesure B11 du Plan directeur cantonal (PDCn). Elle est donc un lieu à privilégier pour l'accueil de nouveaux habitant·e·s et emplois.

À Vevey, la densité actuelle exprimée en habitants à l'hectare est d'environ 83 h/ha et tendrait vers 97 h/ha selon l'évaluation du potentiel d'accueil à 15 ans. Par comparaison, celle de l'agglomération est d'environ 4h/ha aujourd'hui. Cela s'explique aisément par le fait que la quasi-totalité du territoire veveysan est construit (les espaces agricoles et forestiers sont résiduels). Le tissu urbain veveysan est également extrêmement dense. Cette caractéristique est relevée dans la fiche ISOS communale.

Cette densité actuelle très forte, couplée aux enjeux de préservation du patrimoine, appelle une lecture fine du tissu bâti existant afin de déterminer un potentiel de densification raisonnable.

L'un des enjeux majeurs du Plan directeur communal ainsi que des différents Plans d'affectations est donc de définir le cadre d'une densification permettant de **répondre aux objectifs d'accueil définis par le Plan directeur cantonal tout en préservant les caractéristiques spatiales et paysagères de la commune**.

Il s'agit également d'assurer à long terme une **juste adéquation entre l'évolution démographique et les infrastructures et équipements communaux** (éducation, sport et loisirs, santé, culture), dans un territoire offrant très peu de réserves foncières pour leur développement.

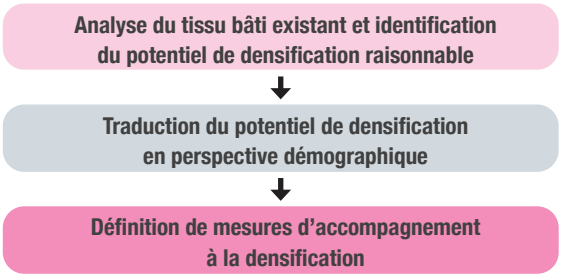
Le potentiel de densification dont la méthode d'évaluation est décrite ci-après s'exprime en habitant·e·s et emplois afin de définir une perspective démographique tangible à un horizon de 15 à 30 ans. **Ce chiffre correspond à un nombre d'habitant·e·s et emplois que l'on peut raisonnablement accueillir dans le cadre d'une densification respectueuse du tissu bâti, c'est-à-dire une «offre» potentielle en nouveaux logements. Cette donnée est donc distincte de l'évaluation de la population attendue dans les prochaines années, c'est-à-dire la «demande» à venir, dont la projection se base traditionnellement sur les tendances démographiques (solde migratoire, natalité…).**

Il est important de noter qu'il s'agit d'une évaluation faite à un moment donné sur base des informations connues des projets en cours. Les valeurs permettent d'établir un **ordre de grandeur** du nombre d'habitant·e·s et emplois que la commune peut raisonnablement accueillir, mais ne représentent pas un objectif strict.

L'évaluation de ce potentiel permet également d'alimenter les réflexions du projet d'agglomération **dans une dynamique itérative.**

Enfin, l'évaluation de ce potentiel permet de définir les mesures d'accompagnement en termes d'équipement et d'infrastructure à mettre en place afin de maintenir et valoriser la qualité urbaine veveysanne.

Fig. 6 : Démarche générale



Méthode d'évaluation

Utilisation d'une base de données communale

En règle générale, l'évaluation du potentiel d'accueil d'une commune se détermine à l'aide d'un outil mis à disposition par la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), à savoir le bilan des réserves en zone à bâtir d'habitation et mixte (ou plateforme de simulation).

Cependant, la définition de droits à bâtir selon des règles morphologiques et non via un indice d'utilisation du sol dans le cadre des PA Nord-Ouest et Sud rendait nécessaire la construction d'une base de données communale pour évaluer le potentiel d'accueil de nouveaux habitants.

Celle-ci recense, pour chaque parcelle du territoire communal, les surfaces de plancher existantes, une hypothèse d'affectation et de droits à bâtir futurs ainsi que des caractéristiques particulières (par exemple le patrimoine). La base de données tient également compte des projets d'initiative privée en cours de développement.

Afin d'améliorer la lisibilité de la perspective démographique, le potentiel d'accueil estimé pour chaque parcelle est regroupé à l'échelle des quartiers sous le terme de « potentiel diffus ».

Estimation des surfaces de plancher existantes

L'emprise au sol de chaque bâtiment a été exportée du Registre cantonal des bâtiments (RCB). Cette donnée est en effet exhaustivement répertoriée pour chaque parcelle.

Ensuite, le nombre d'étages réalisés pour chaque bâtiment a été évalué. Cette donnée pouvant être lacunaire dans le RCB, elle a été déterminée de manière estimative à l'aide de visites de site et de photos aériennes disponibles sur les outils cartographiques (Cartoriviera, Portail cantonal, Google Maps, etc.). À noter que les étages en souterrains n'ont pas été considérés, car ils ne sont généralement pas habitables. Cette manière d'évaluer les surfaces de plancher comporte évidemment une certaine marge d'erreur, mais semble néanmoins plus précise que le RCB.

Les surfaces de plancher sont donc déterminées en multipliant l'emprise au sol des bâtiments par le nombre d'étages estimés. Le chiffre obtenu peut être considéré comme une surface brute de plancher (SBP), car il comprend toutes les surfaces du bâtiment (planchers, murs, vide d'étage, communs, etc.).

Évaluation des surfaces de plancher futures

Les surfaces de plancher futures correspondent aux droits à bâtir prévus dans les nouveaux PA communaux.

Pour les PA communaux qui suivent une procédure coordonnée avec le présent PDCom, les droits à bâtir futurs sont déterminés sur la base des droits à bâtir prévus pour chaque parcelle constructible. Ce cas de figure concerne notamment le PA Nord-Ouest, le PA Sud ainsi que les PA d'initiative privée développés à Plan-Dessus (« Rue de Fribourg », « Avenue Reller » et « Les Moulins »).

Il est important de noter que les droits à bâtir imaginés dans le cadre du PA Nord-Ouest et du PA Sud sont en cours d'affinage (ces documents ne sont pas encore entrés en vigueur). L'intégration plus fine de mesures de protection du patrimoine bâti et paysager, les vérifications approfondies sur la justesse des gabarits maximum proposés tendent à diminuer légèrement les potentiels constructibles au fil de l'avancement de la planification. Afin d'anticiper avec précaution les justes mesures infrastructurelles à mettre en place, les chiffres présentés ici sont des hypothèses plutôt maximales du potentiel d'accueil.

Pour les autres Plans d'affectations communaux en cours de développement, les hypothèses suivantes ont été utilisées :

- Pour le PA Nord-Est, un IUS de 0.625 est appliqué sur toutes les parcelles constructibles. Cet indice correspond au minimum exigé par le PDCn dans les périmètres de centre. Un facteur de réduction est toutefois appliqué pour tenir compte de l'inertie particulière du tissu et de son évolutivité.
- Pour le PA Vieille-Ville, des poches de développement ont été identifiées et dimensionnées de manière à tenir compte des valeurs patrimoniales du quartier.
- Pour le PA Entrée de Ville Ouest, les droits à bâtir ont été estimés sur la base des projets antérieurs, notamment Cour-aux-Marchandises et Savoie. Il s'agit là de considérer une valeur maximale et non un objectif à atteindre.

Cette évaluation tient compte des contraintes particulières en matière de protection du patrimoine. En effet, dans les nouveaux Plans d'affectations communaux, les droits à bâtir sont restreints sur les parcelles accueillant des bâtiments inscrits à l'inventaire communal.

L'évaluation tient également compte d'un bonus de droits à bâtir de 15 %. Ce bonus est accordé sous conditions par la Municipalité pour inciter au développement de projets vertueux améliorant de manière significative la qualité urbaine.

En définitive, l'évaluation des droits à bâtir futurs se base sur des **hypothèses maximalistes** afin de garantir que les mesures d'accompagnement de la densification soient suffisamment dimensionnées.

Calcul du potentiel d'accueil brut

Le potentiel d'accueil brut est obtenu en effectuant la différence entre les surfaces de plancher futures et les surfaces de plancher existantes.

Répartition programmatique

Dans l'optique d'établir une perspective démographique complète, il est nécessaire de distinguer les surfaces plancher supplémentaires destinées à l'accueil de nouveaux·elles habitant·e·s de celles destinées aux nouveaux emplois.

Cette répartition est effectuée sur la base des règles définies dans les PA et à défaut, sur des hypothèses de répartition observées à l'heure actuelle.

Dans la grande majorité des cas, les Plans d'affectations définissent des zones à vocation mixte avec un ratio de 80 % de logements et 20 % d'activités. Cette répartition correspond plus ou moins à un rez-de-chaussée d'activité sur un immeuble de 5 étages.

Dans le secteur Nord-Est, un facteur de 95 % de logements et 5 % d'activités est appliqué pour tenir compte du caractère fortement résidentiel (zone de villas).

Dans la Vieille-Ville, ce facteur est de 50 % de logements et 50 % d'activités, ce qui correspond plus ou moins à la répartition actuellement observée.

Traduction du potentiel d'accueil en habitant·e·s et emplois

Une fois les potentiels d'accueil brut identifiés selon leur destination (logement ou activité), les valeurs pour chaque parcelle sont transformées selon des constantes utilisées à l'échelle cantonale, à savoir :

> 50 m^2 pour 1 habitant·e ;
> 20 m^2 pour 1 emploi.

La constante « habitant » est directement issue du PDCn. Elle est utilisée à l'échelle cantonale pour le dimensionnement des zones d'habitation et mixtes.

La définition de la constante « emploi » a dû faire l'objet d'une pondération. En effet, la surface admise pour un emploi peut varier fortement en fonction de la nature de l'activité. Pour le même nombre d'emplois, les activités secondaires et industrielles vont nécessiter beaucoup plus de surfaces que les activités tertiaires ou commerciales. Sachant que les activités tertiaires et commerciales sont plus nombreuses sur le territoire veveysan, la valeur moyenne de 20 m^2 pour 1 emploi est retenue.

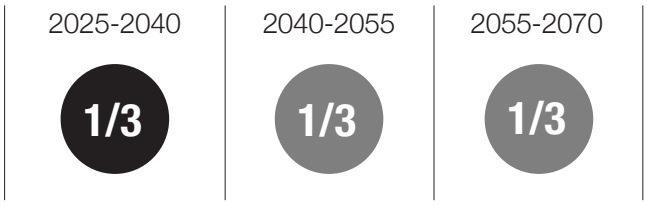
Pondération dans le temps

L'évaluation du potentiel d'accueil de nouveaux habitant·e·s et de nouveaux emplois doit être pondérée dans le temps. En effet, il y aura une certaine inertie entre le moment de l'entrée en vigueur du nouveau Plan d'affectation et la réalisation des nouveaux droits à bâtir octroyés par ce dernier.

En application de la pratique cantonale en matière de dimensionnement des zones à bâtir, il est considéré que les droits à bâtir supplémentaires octroyés sur une parcelle déjà bâtie seront réalisés dans un horizon de 45 ans. Le territoire veveysan étant en très grande majorité déjà bâti, cet horizon temporel est appliqué de manière uniforme sur le territoire.

La perspective démographique a pour but d'estimer l'évolution de la population et des emplois à un horizon de 15 ans (horizon de planification selon la LAT). À ce titre, une pondération de 1/3 est appliquée.

Fig. 7 : pondération générale du potentiel d'accueil dans le temps



Pondération particulière du secteur Nord-Est

En plus de la pondération temporelle citée ci-dessus, une pondération particulière est appliquée pour le secteur Nord-Est.

En effet, ce secteur est principalement destiné à l'habitat individuel (villas). Les maisons réalisées datent pour la plupart d'une quarantaine d'années et sont généralement en bon état. Ce type de tissu possède donc une importante inertie en matière de densification.

Par ailleurs, la multiplicité des parcelles et des propriétaires limite le développement de gros projets de densification, car chacun défend ses intérêts (vues, privacité, caractère du quartier, accès, etc.).

Étant donné ces caractéristiques particulières, la ville de Vevey privilégie un processus de densification douce sur ce secteur. Par conséquent, une pondération supplémentaire de 50 % a été appliquée sur les parcelles du PA Nord-Est.

Fig. 8 : pondération du potentiel d'accueil du PA Nord Est dans le temps

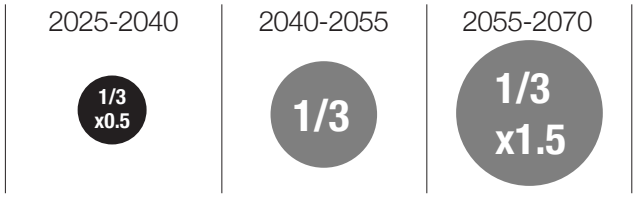
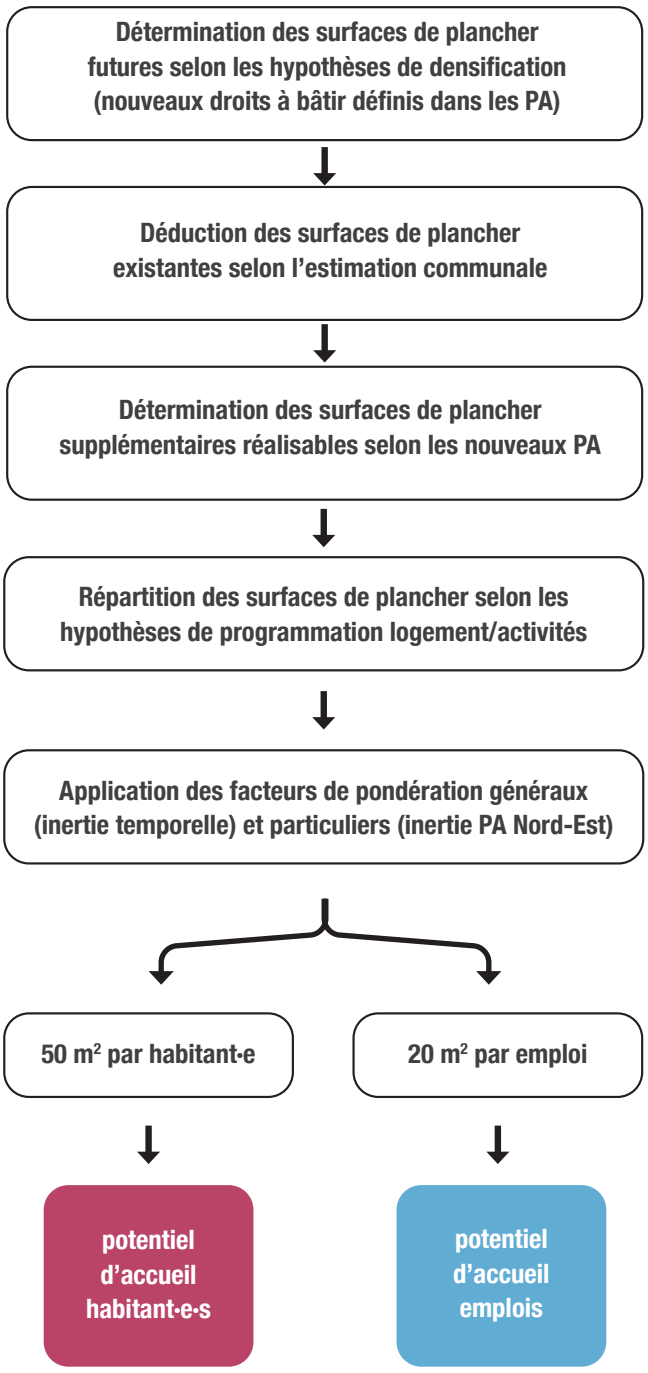


Fig. 9 : Évaluation de la perspective démographique selon la méthode communale



Potentiel d'accueil à 15 ans

Le diagramme ci-contre décrit de manière synthétique la répartition de la croissance démographique d'ici 15 ans. Les valeurs existantes et termes de population et d'emplois ont été établies sur les dernières données géoréférencées disponibles, à savoir 2017 pour les habitant·e·s et 2015 pour les emplois (source : OFS).

Si l'on considère une marge d'incertitude de +5 % et -15 % en habitant afin d'obtenir une fourchette de potentiel d'accueil « vraisemblable », nous obtenons un potentiel d'accueil compris entre **2630 et 3250 habitant. e. s.**

Pour les emplois, selon les mêmes marges d'incertitudes, nous obtenons un potentiel d'accueil compris entre **1340 et 1650 emplois**, dont environ 200 dans les zones d'activités.

NB : la marge comprise entre +5 % et -15 % tient compte du fait que les potentiels retenus pour chaque PA sont plutôt maximalistes.

Répartition de la densification

Le secteur Nord-Ouest accueille la plus importante part de la densification (43 %). Cette importance est principalement due aux planifications d'initiative privée (PA Rue de Fribourg, PA Avenue Reller, PA Les Moulins) amorcées avant la révision des planifications communales et aujourd'hui menées parallèlement. Bien que le potentiel diffus semble important, il doit être relativisé. En effet, ce potentiel comprend des projets déjà en cours de construction ou au bénéfice d'un permis de construire.

Le secteur Sud concentre 15 % de la densification totale. Le quartier de Plan-Dessous possède un important potentiel notamment en matière d'emplois. Sa proximité avec les transports publics en fait un secteur idéal pour le développement de bâtiments mixtes. Finalement, le quartier de la Madeleine présente très peu de potentiel en raison du nombre important de bâtiments protégés.

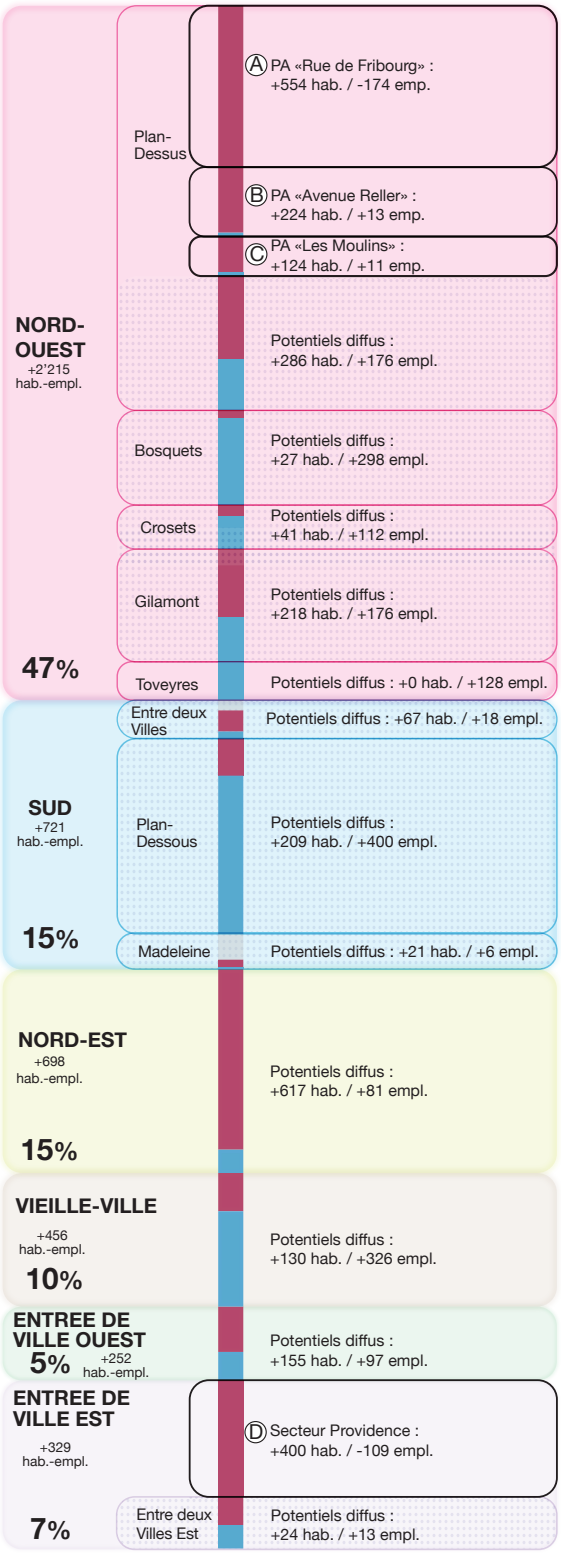
Le secteur Entrée de Ville Est représente un important réservoir d'accueil de nouveaux habitants, en particulier avec la réhabilitation du site de l'hôpital Providence.

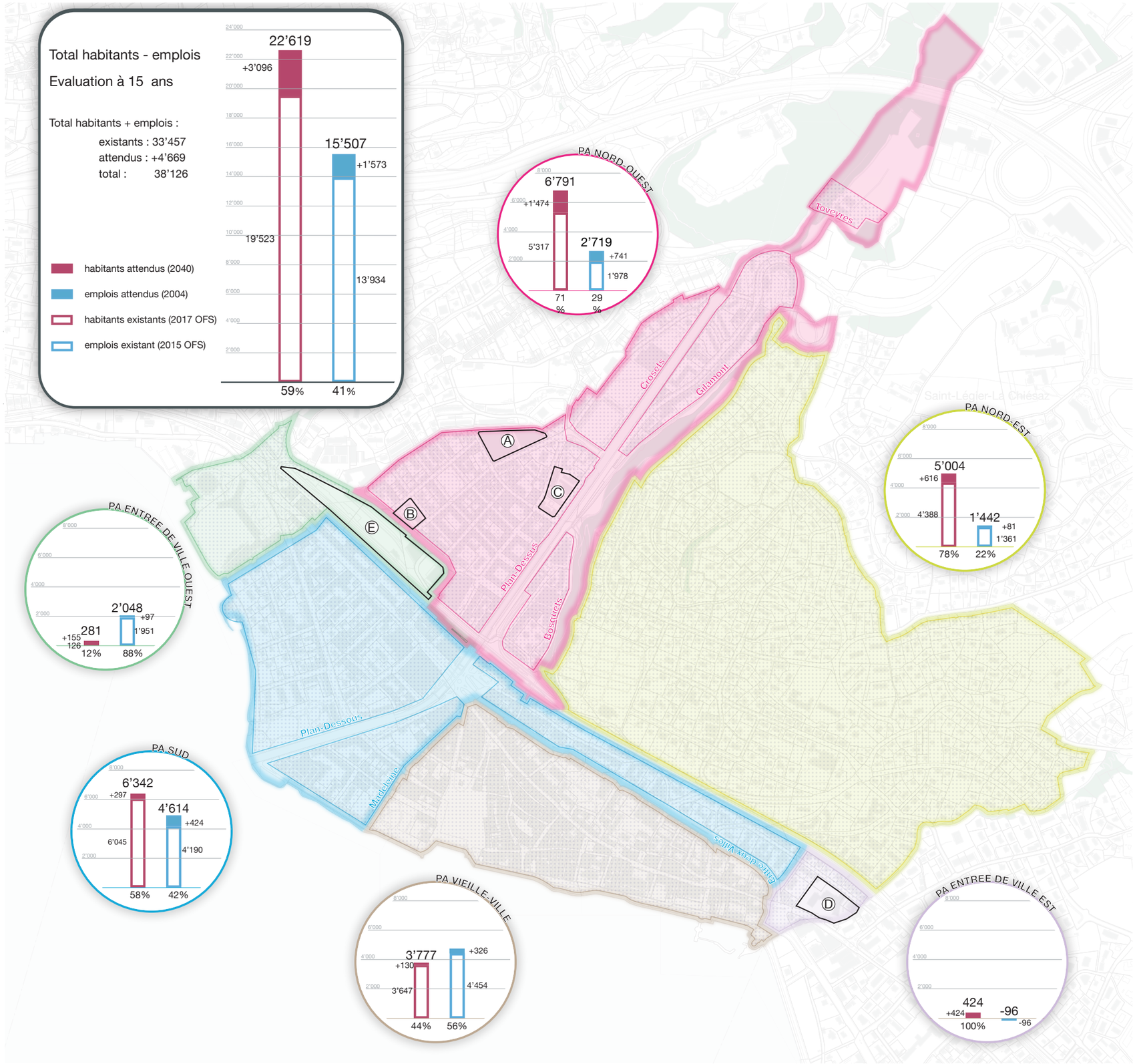
Le secteur Nord-Est est principalement dédié au logement (quartier de villas). Le potentiel diffus relativement important s'explique par deux facteurs : le nombre très important de parcelles et la densité minimale estimée à 0.625 (au lieu de 0.33 actuellement) pour les nouvelles zones.

Le secteur de la Vieille-Ville concentre le plus faible potentiel d'accueil. Cela s'explique par le caractère densément bâti et le nombre très important de bâtiments protégés.

Enfin, le secteur Entrée de Ville Ouest possède un potentiel diffus qui se concentre sur la pointe de l'avenue Général Guisan. Le potentiel du sous-secteur Cour-aux-Marchandises, dont la réalisation est prévue d'ici plus de 15 ans, n'est donc pas pris en compte dans le potentiel représenté.

Fig. 10 : répartition territoriale du potentiel d'accueil.





Evolution démographique Période 2025- 2040

Plans d'affectation

- Nord-Ouest
- Sud
- Nord-Est
- Vieille-Ville
- Entrée de Ville Ouest
- Entrée de Ville Est

Projets de développement

- [A] PA «Rue de Fribourg»
- [B] PA «Avenue Reller»
- [C] PA «Les Moulins»
- [D] Secteur Providence
- [E] Secteur Cour aux Marchandises (post-2040)

Potentiels diffus

- Potentiels diffus Nord-Ouest
- Potentiels diffus Sud
- Potentiels diffus Nord-Est
- Potentiels diffus Vieille-Ville
- Potentiels diffus Entrée de Ville Ouest
- Potentiels diffus Entrée de Ville Est

0 100 300m

urbaplan

III Projet de territoire

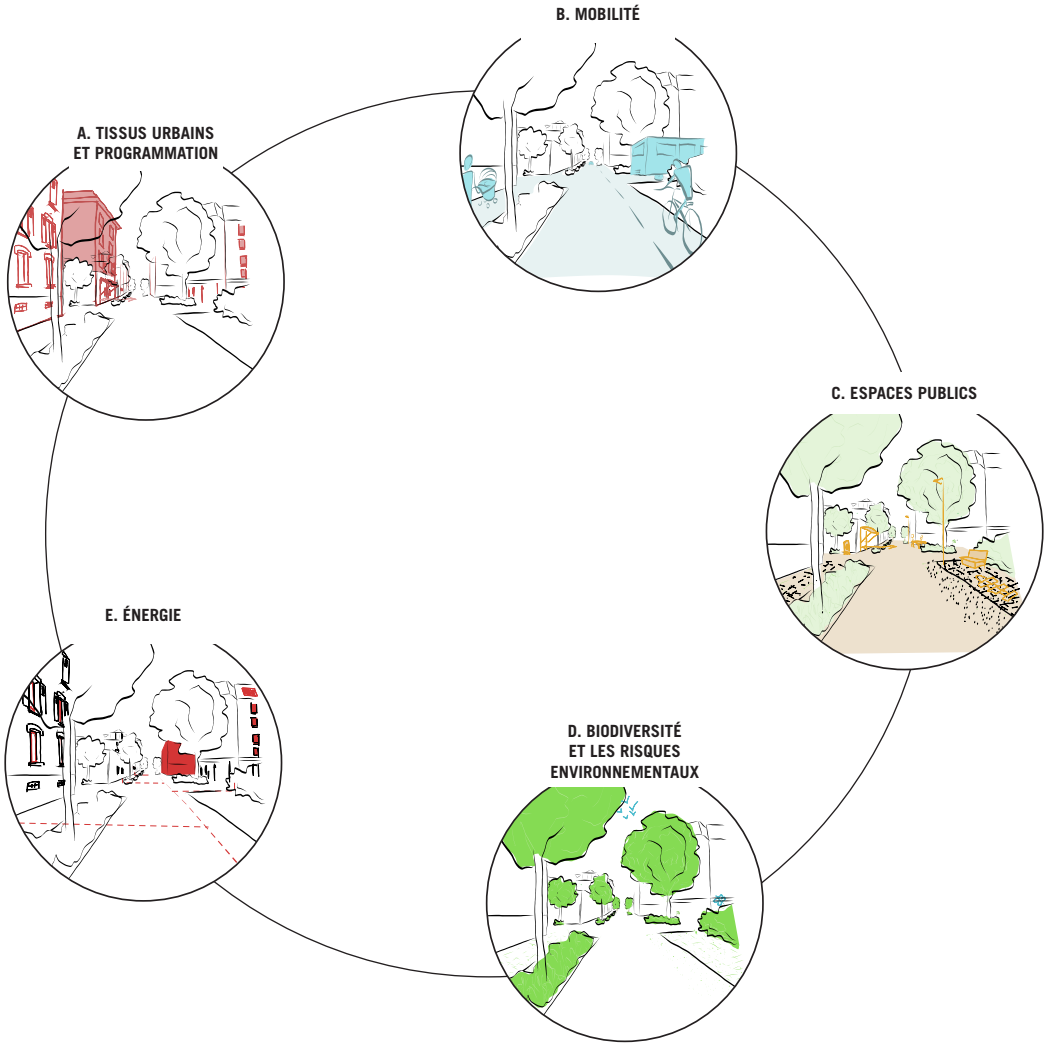
AXES & TRANSVERSALITÉ

Le projet de territoire pour la commune de Vevey s'appuie sur une **approche holistique de l'aménagement.**

Il se concrétise en **cinq axes** pour faciliter la définition et l'application du PDCom. :
> les tissus urbains et la programmation
> la mobilité
> les espaces publics
> la biodiversité et les risques environnementaux
> l'énergie

Ces différents axes fonctionnent en **synergie**.

La participation est un des enjeux transversaux qui doit être intégré le plus possible à travers les projets communaux. En effet, l'expertise et le vécu des Veveysans et Veveysanes sont précieux pour le bon développement futur des espaces publics et privés, et plus généralement, pour l'amélioration du cadre de vie offert par la commune.

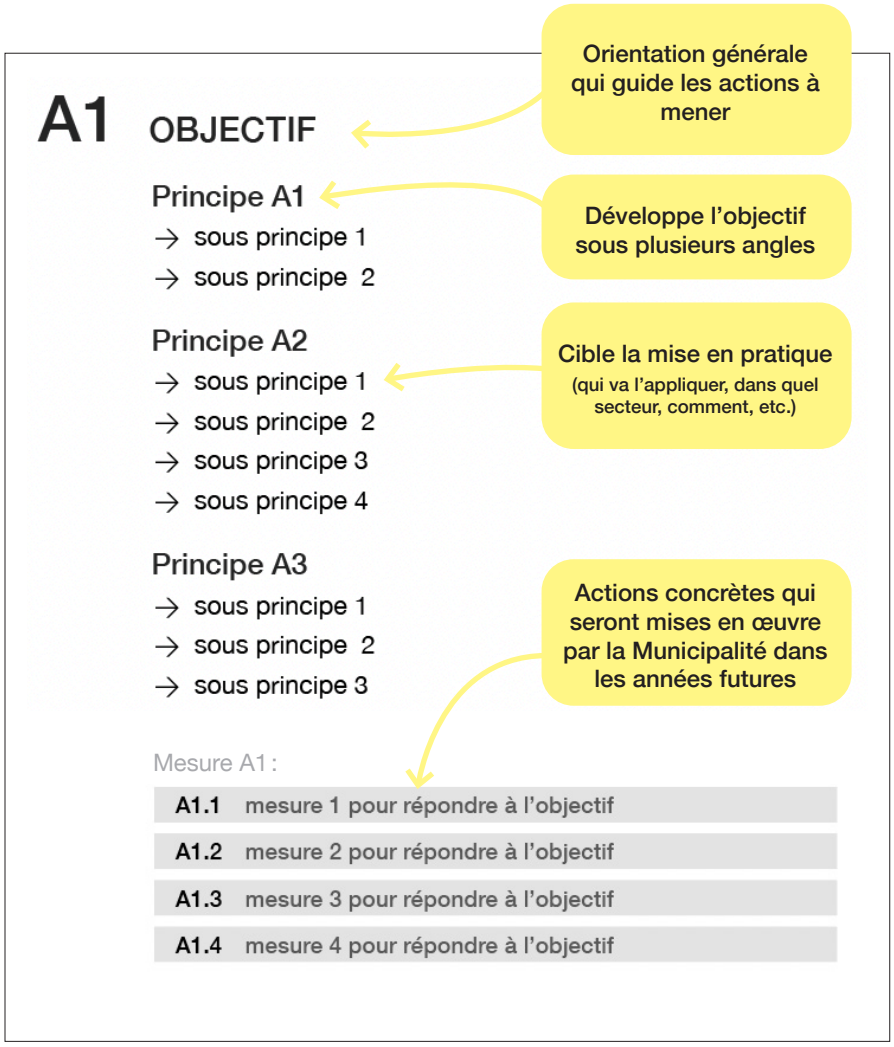


CLÉS DE LECTURE

Suite à l'état des lieux et à la mise en avant des enjeux, plusieurs **objectifs** sont définis pour chaque axe.

Les objectifs rassemblent des **principes généraux**, déclinés en sous-principes. Ces derniers sont autant relatifs à une précision de localisation qu'à un approfondissement thématique du propos.

Les **mesures** proposées en conséquence fonctionnent comme un carnet de route opérationnel pour la mise en œuvre de ces principes. Elles sont regroupées à la fin de chaque objectif.



SYNTHÈSE THÉMATIQUE

A. Tissus urbains et programmation 47

A1 Renforcer l'identité morphologique et paysagère des quartiers et cadrer leur évolution 63
- En Vieille-Ville
- Au sein des îlots composites de Plan-Dessus
- Au sein des tissus bâtis hétérogènes
- Au sein des tissus de villas urbaines et de petits immeubles collectifs non contigus
- Des secteurs à fort potentiel d'évolution
- Mise en valeur des témoins de l'histoire des quartiers
- Protection des arbres majeurs et des jardins dignes d'intérêt
- Aménagement attractif des espaces ouverts privés d'usage collectif

A2 Viser une répartition programmatique équilibrée 64
- Un pôle d'activités tertiaires autour de la gare
- Des secteurs mixtes mêlant commerces, services, activités tertiaires, artisanales et habitat
- Des activités secondaires à maintenir dans le centre urbain
- Des polarités de services dans les quartiers résidentiels
- Des activités en lien avec les espaces publics

A3 Garantir un niveau d'infrastructures éducatives, sportives et culturelles adapté à l'évolution démographique et des besoins 65
- Entretien et adaptation des sites d'équipements scolaires, parascolaires, préscolaires et sportifs existants
- Des secteurs stratégiques pour l'implantation de nouveaux équipements publics
- Facilitation des projets de diffusion et de création culturelle

A4 Favoriser un habitat accessible à tous·tes 66
- Des logements et structures favorisant l'inclusivité au sein des quartiers
- Des coopératives au sein des quartiers
- Des équipements en faveur de la mobilité durable et de la vie de quartier

B. Mobilité 69

B1 Appliquer le changement de paradigme 82
- Établissement de projets de réaménagement de rues et d'espaces publics en mettant en avant les modes durables, dans l'ordre : piéton, vélo, transports publics et transports individuels motorisés

B2 Renforcer les mobilités actives 82
- Amélioration de la qualité des axes structurants pour les modes actifs
- Connexion des cheminements au sein et entre les quartiers
- Intégration des entités paysagères fortes aux cheminements de mobilité active
- Sécurisation des itinéraires de mobilité active pour tous les usager·ère·s
- Incitation au développement de l'usage des mobilités actives

B3 Tendre vers un niveau de service de qualité optimale pour les transports publics urbains 83
- Amélioration de la desserte des quartiers et communes le nécessitant
- Garantie du confort des usager·ère·s

B4 Organiser et conditionner le trafic des transports individuels motorisés et des livraisons 84
- Hiérarchisation du réseau de transport individuel motorisé
- Qualification et modération du réseau routier au sein des poches urbaines
- Régulation des livraisons à l'échelle de la commune

B5 Maitriser l'offre en stationnement public et privé 84
- D'une logique d'offre répondant à la demande à une logique d'offre maitrisant la demande
- Garantie d'alternatives à la voiture individuelle pour des usages ponctuels

B6 Affirmer le rôle clé du secteur gare comme pôle structurant 85
- Transbordements facilités entre les différents réseaux de transport et sécurisation des différents modes

C. Espaces publics 89

C1 Régénérer le réseau d'espaces publics 106
- Augmentation de la couverture végétale et du taux de canopée
- Augmentation de la perméabilité des sols
- Une attention particulière à l'interface public/privé
- Un éclairage public harmonieux
- Capacité d'appropriation collective de « l'espace-rue »
- Répartition équitable et généreuse de petits équipements de commodités sur tout le réseau d'espaces publics

C2 Développer l'offre en espaces publics de loisirs et de délassement 108
- Caractérisation des places majeures
- Caractérisation des parcs majeurs
- Réalisation de nouveaux espaces publics majeurs
- Amélioration de l'offre en espaces de loisirs de quartier
- Valorisation des préaux d'écoles

C3 Améliorer la marchabilité 108
- Etude de l'opportunité de nouveaux franchissements des voies CFF et de la Veveyse
- Requalification des franchissements existants
- Amélioration de l'accessibilité au plateau de Charmontey
- Requalification des seuils urbains

C4 Affirmer les séquences paysagères des rives du lac et de la Veveyse 109
- Requalification des rives longeant le siège de Nestlé (a)
- Mise en valeur du delta de la Veveyse (b)
- Renforcement de l'attractivité de la promenade le long des quais (c)
- Affirmation d'une polarité portuaire (d)
- Au sein de Plan-Dessus (e)
- Le long du Campus des Crosets (f)
- Au sein de l'aire forestière (g)

C5 Promouvoir la santé en ville 110
- Des installations sportives ludiques, polyvalentes et inclusives
- Des parcours de promenade

D. Biodiversité et risques environnementaux 113

D1 Améliorer Les milieux naturels et Les paysages 121
- Qualité des eaux du lac et des cours d'eau
- Renaturation des rives du lac et des cours d'eau
- Maintien de l'aire forestière

D2 Renforcer la biodiversité et le rôle de régulateur climatique des espaces publics 121
- Extensification de milieux existants en faveur de la biodiversité
- Amélioration et développement des lieux propices à la petite faune terrestre
- Maximisation de la perméabilité du sol et si besoin de la rétention
- Augmentation quantitative et qualitative de l'arborisation

D3 Encourager de bonnes pratiques environnementales au sein des espaces privés 122
- Haute valeur biologique des espaces ouverts au sein des quartiers d'habitats collectifs et la mise en place d'installations pédagogiques
- Information et sensibilisation des propriétaires privés sur les bonnes pratiques et les usages
- Maximisation des surfaces perméables et potentiellement de la rétention
- Traitement approprié des toitures

D4 Préserver et valoriser les sols 123
- Gestion rationnelle des sols afin de limiter les impacts en surface
- Gestion durable des matériaux d'excavation
- Prise en compte des sites pollués
- Pérennisation des surfaces agricoles et viticoles

D5 Protéger la population et les biens des risques naturels et technologiques 124
- Prise en compte des dangers naturels et en particulier ceux liés au dérèglement climatique.
- Prise en compte des dangers d'accidents majeurs
- Prise en compte des rayonnements non ionisants

D6 Réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air 124
- Protection contre le bruit routier et ferroviaire
- Réduction des nuisances à la source.

E. Énergie 127

E1 Diminuer la consommation énergétique du territoire 134
- Amélioration énergétique des bâtiments
- Conception bioclimatique des constructions
- Développement de quartiers durables pour chaque nouveau projet d'importance
- Réduction de la consommation électrique liée à l'éclairage

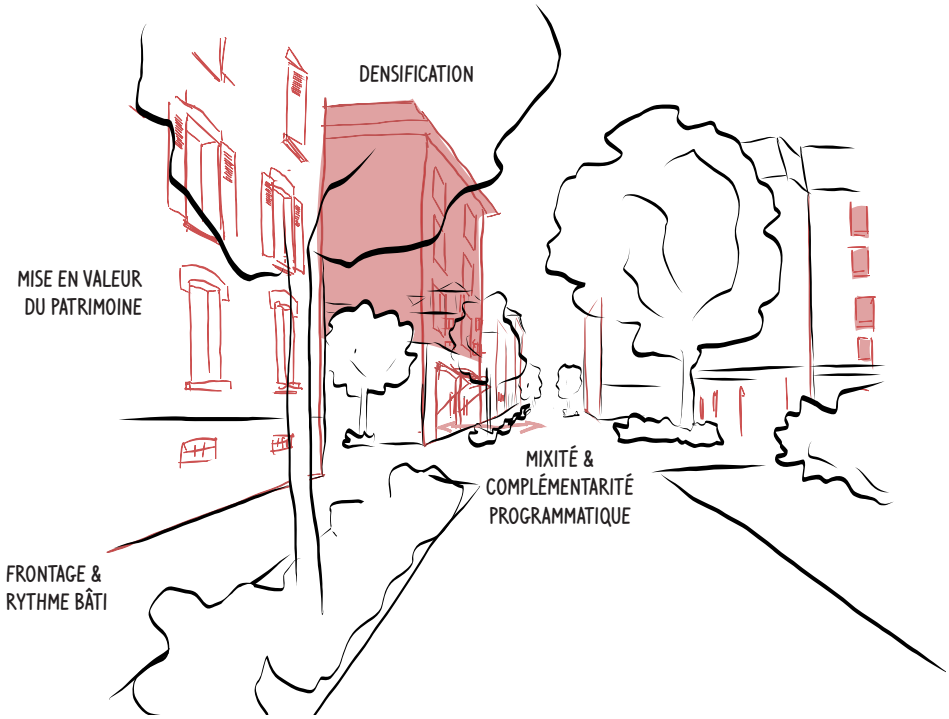
E2 Limiter l'énergie grise et l'empreinte matérielle du parc bâti 135
- Établissement de pesées d'intérêts intégrant l'énergie grise pour choisir entre remplacement et rénovation d'un bâtiment
- Conception optimale des bâtiments, des espaces extérieurs et anticipations des cycles de vies des matériaux

E3 Améliorer l'approvisionnement en énergie renouvelable des besoins en chaleur du territoire 136
- Extension du réseau thermique CAD-Gilamont
- Développement de réseaux thermiques à proximité du lac
- Valorisation des réseaux thermiques existants à proximité ou développement de nouveaux réseaux spécifiques
- Développement de petits réseaux thermiques de quartier en fonction des opportunités et de systèmes de production de chaleur individuels renouvelables
- Pour tout bâtiment existant non adapté au raccordement à un des réseaux thermiques, ou pour toute nouvelle construction dans la zone du CAD-Gilamont, incitation à l'installation de système de production de chaleur individuels renouvelables

E4 Promouvoir une production et une consommation d'électricité renouvelable et locale 137
- Incitation à la construction d'installations solaires photovoltaïques et à l'autoconsommation
- Développement d'une centrale de turbinage des eaux de la Veveyse

E5 Jouer un rôle d'exemplarité en tant que collectivité publique 138
- Traitement des projets de la Ville avec les plus hautes exigences en termes d'efficacité énergétique et de production/consommation d'énergie renouvelable

A. Tissus urbains et programmation



Enjeux

Le territoire veveysan est constitué de quartiers aux **caractéristiques différenciées**: certains quartiers présentent une mixité programmatique forte tels que la Vieille-Ville, les quartiers Plan-Dessus et Plan-Dessous. D'autres quartiers comme Charmontey affirment une plus grande «tranquillité résidentielle», accentuée par une forte présence végétale au sein des jardins privés, tout en offrant des petites polarités de services et commerces.

L'enjeu général n'est pas d'uniformiser la répartition des emplois, des services et équipements, mais de valoriser la **complémentarité** des quartiers et d'affirmer des ambiances distinctes, tout en assurant un **niveau d'équipement et de service suffisant** sur le territoire, en coordination avec les perspectives de croissance démographique.

Afin de définir les principes d'évolution du tissu bâti dans le respect de l'existant, une **compréhension des caractéristiques et qualités intrinsèques est proposée à travers l'identification de «familles morphologiques»**.

Le Plan directeur établit les principes structurants quant à la **consolidation des caractéristiques** du tissu bâti actuel et de son **potentiel d'amélioration qualitative et de densification.** Ces principes constituent un **socle commun d'ambitions** pour la révision des différents PA.

Compréhension du tissu urbain

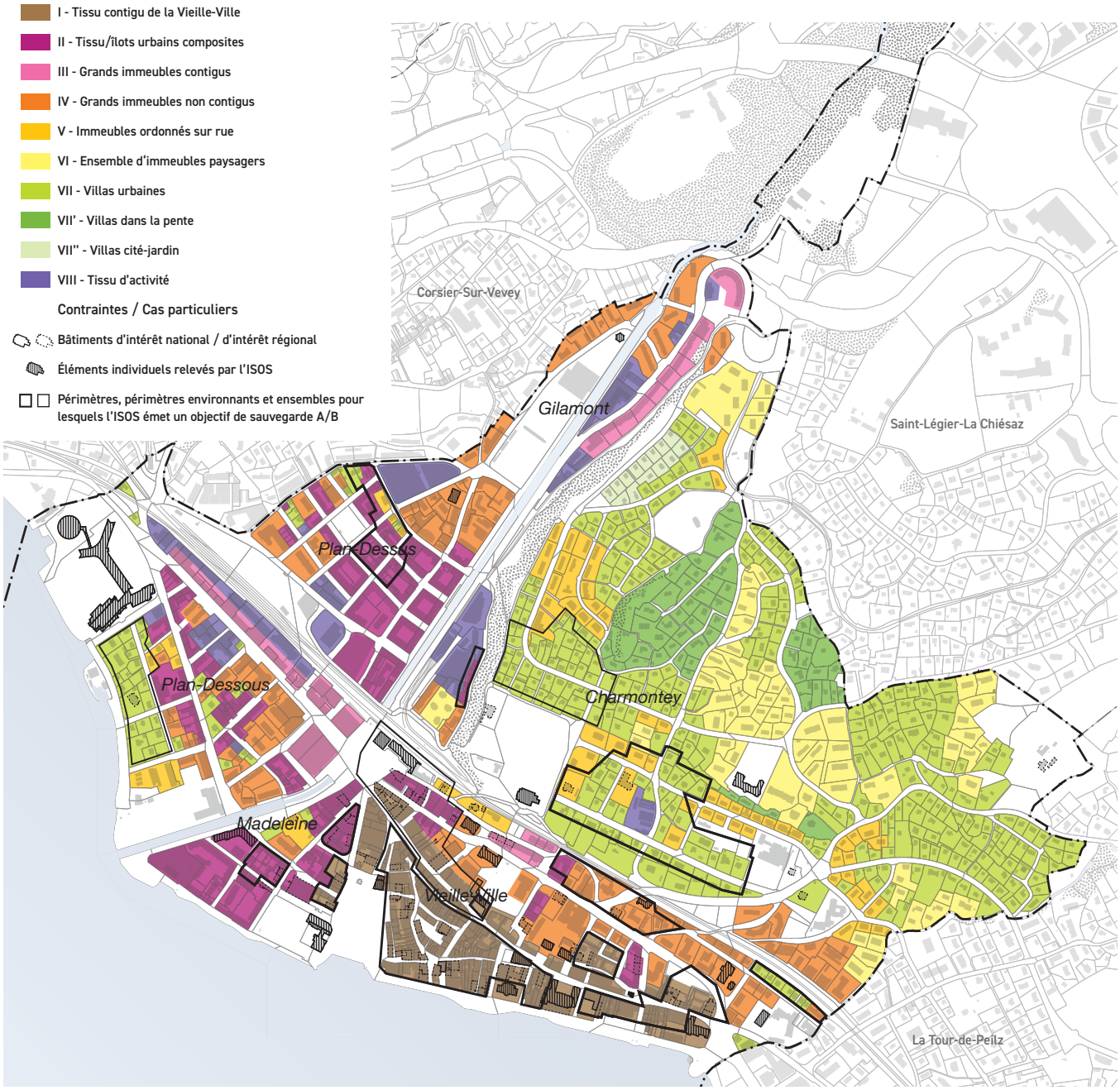
Cette analyse vise à faire ressortir les propriétés clés du tissu urbain à travers une lecture par « familles ».

Chaque famille est caractérisée par une **forme bâtie**, des types d'**espaces ouverts** et des spécificités **programmatiques**. Ces caractéristiques participent à l'émergence d'une **ambiance urbaine**, bien que cette dernière soit une notion complexe intégrant bien d'autres éléments tels que l'histoire du lieu et ses spécificités sociales et culturelles.

La forme du bâti est définie par les **gabarits, la contiguïté, la forme des toitures, la composition des façades**, etc.

Le **caractère des espaces ouverts privés** est quant à lui défini par le **degré de végétalisation, la présence ou non de stationnement de surface, le degré de privacité des espaces** et le **type de transition entre les bâtiments et l'espace public** : est-ce une relation directe ou un espace de transition, et de quelle nature le cas échéant ?

L'identification des familles morphologiques s'est faite indépendamment des périmètres et ensembles relevés par l'ISOS. Cependant, il est intéressant de noter que l'ISOS identifie des secteurs cohérents et représentatifs de certaines formes urbaines.



TISSU CONTIGU - VIEILLE-VILLE ET FAUBOURG

I



ÎLOTS COMPOSITES

II



GRANDS IMMEUBLES CONTIGUS

III



GRANDS IMMEUBLES NON CONTIGUS

IV



IMMEUBLES ORDONNÉS SUR RUE

V



ENSEMBLE D'IMMEUBLES PAYSAGERS

VI



VILLAS URBAINES

VII



VILLAS DANS LA PENTE

VII



CITÉ-JARDIN « LE COIN DE TERRE "

VII



TISSU D'ACTIVITÉ

VIII



I TISSU CONTIGU - VIEILLE-VILLE ET FAUBOURGS



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**moyenne R+3 ou R+4+toiture**
Toiture	**toiture à pans - faite parallèle à la pente + lucarne**
	nombreuses toitures mansardées
Emprise	**bâtiment étroit sur rue (parfois moins de 4 m) et profond**

Caractéristiques générales/Ambiance

Cœur **historique et symbolique**, la Vieille-Ville de Vevey, constituée d'une succession de bourgs installés le long du lac entre le XIII^{e} et le XV^{e} siècle, constitue un **ensemble dense et complexe propice à la flânerie**.

Les constructions étroites et contiguës composent un **tissu bâti rythmé et harmonieux**, alors que la **sinuosité** des rues et ruelles confère à la déambulation des **perspectives changeantes et singulières**. La compositin rythmée des façades est renforcée par la diversité de leurs couleurs.

Le noyau historique est entouré par les **anciens faubourgs** regroupant commerces, services et administrations. Notamment, la rue du Simplon est composée d'édifices aux façades plus longues avec un rez-de-chaussée en arcade.

Les enjeux de ce type de tissu sont liés à la préservation de sa valeur d'ensemble et au maintien d'une animation des rez-de-chaussée, du commerce de proximité et des qualités de l'espace public.

Programmation/Relation à la rue

Mixité programmatique verticale: les rez-de-chaussée sont quasiment exclusivement dédiés à des activités commerciales et de services.

Le pied des bâtiments est en relation directe avec la rue. L'expression architecturale du rez-de-chaussée diffère des niveaux supérieurs, ce qui entraîne une richesse de composition verticale.

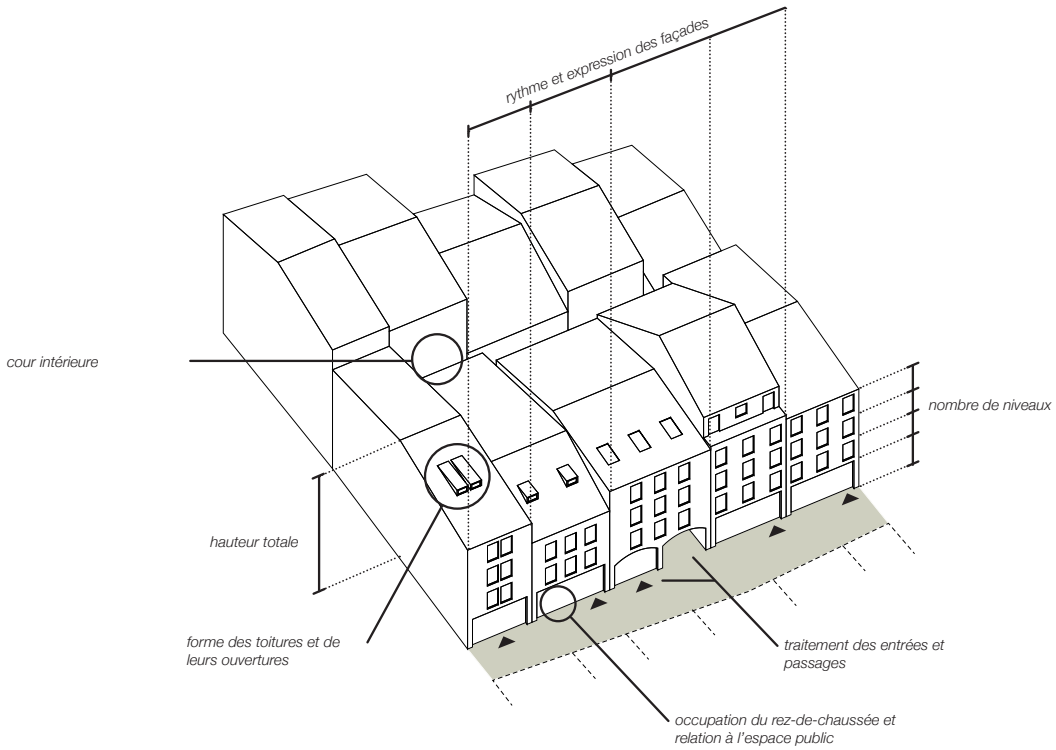
Les activités du rez-de-chaussée débordent sur l'espace public, particulièrement lorsque la rue est piétonne, ce qui enrichit encore l'expérience de la déambulation dans la Vieille-Ville.

Aménagements extérieurs privés

Le bâti est organisé sous forme d'îlot avec des petites cours minérales à l'intérieur dont la fonction principale est la ventilation et l'éclairage.

Potentiel de densification

Secteur stable, peu de densification possible.



II ÎLOTS COMPOSITES



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**R+4+attique**
Toiture	**plate ou pans**
Emprise	**Profondeur moyenne 15m (limite pour logement traversant)**
	La dimension des îlots, de formes globalement carrées, varie entre 44 et 96 m de côté.

Caractéristiques générales/Ambiance

Tissu bâti typique du quartier Plan-Dessus, les « îlots composites » sont caractérisés par une **structure urbaine régulière, alignée sur rue, associée à une diversité d'expression architecturale.**

La **proportion entre la hauteur des îlots et la largeur des rues offre un ensemble bâti harmonieux**. L'espace public, cadré par un rythme de façades variées aux couleurs diverses, est **dynamisé par des rez-de-chaussée majoritairement actifs** générant de l'animation dans les rues au fil de la journée. L'ensemble est **propice à la déambulation**.

Plusieurs bâtiments, dont certains recensés, ne s'inscrivent pas dans la logique de contiguïté des îlots, mais, du fait de leur caractère d'exception, participent à la **richesse de l'expérience sensible** du quartier.

À l'inverse, les opérations immobilières récentes tendent à **uniformiser l'expression architecturale** au sein d'un îlot voire d'un ensemble d'îlots, ce qui **appauvrit le caractère « composite »** du quartier.

Ce tissu bâti composite se retrouve principalement à Plan-Dessus. Il est également présent à d'autres endroits de la commune, sur des ensembles plus réduits ne formant pas un « quartier » identifiable tel que Plan-Dessus.

Programmation/Relation à la rue

Les rez-de-chaussée en relation directe avec l'espace public sont partiellement occupés par des services, des commerces de proximité et des activités artisanales. Les rez-de-chaussée résidentiels sont généralement surélevés de manière à préserver l'intimité des logements donnant sur la rue.

Aménagements extérieurs privés

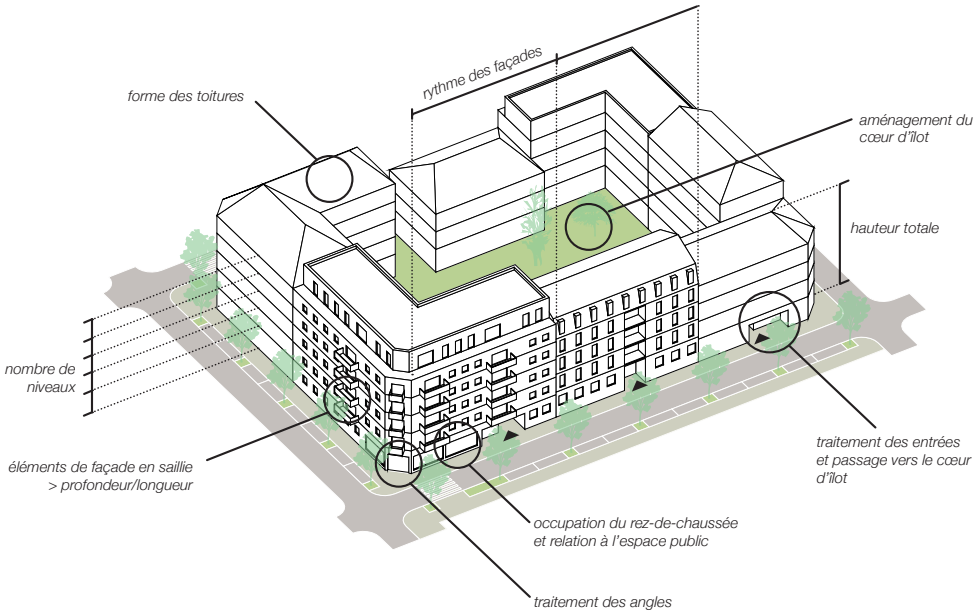
Les cœurs d'îlots sont divers : espace vert collectif planté, patchwork d'espaces privatifs et semi-privatifs, espace vert uniforme sur dalle, stationnements de surface.

Les espaces ouverts végétalisés sont ceux qui offrent le plus de **potentiel d'appropriation** par les habitant·e·s et de qualité pour les logements attenants (ombre, fraicheur).

Potentiel de densification

Densification des dents creuses.

Démolition/reconstruction ou surélévation des bâtiments inférieurs au gabarit bâti maximum autorisé.



III GRANDS IMMEUBLES CONTIGUS



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**jusqu'à R+7+attique**
Toiture	**plate**
Emprise	**Ensemble contigu allant jusqu'à 285 m.**

Caractéristiques générales/Ambiance

L'**alignement contigu d'immeubles hauts sur des linéaires importants constitue des ensembles monumentaux** qui renforcent la lecture des **avenues structurantes** et souligne les **ruptures paysagères majeures** du territoire communal.

Deux ensembles sont recensés sur la commune :

- Le premier est l'imposant alignement le long de l'avenue Général-Guisan, marquant également la coupure spatiale que constituent les voies ferrées.
- Le second est situé le long de la partie nord de l'avenue de Gilamont, soulignant la rupture de pente avec le plateau de Charmontey.

Programmation/Relation à la rue

Rapport direct entre le pied de façade et le domaine public. L'enjeu majeur de ce type de tissu bâti réside dans **l'aménité du lien entre le rez-de-chaussée et l'espace public** : l'espace public doit être **à la mesure de la monumentalité des constructions**, en offrant notamment des trottoirs généreux, des alignements d'arbres, du mobilier urbain de délassement.

Le rez-de-chaussée est idéalement ouvert sur l'espace public, donnant à voir les activités qu'il accueille et offrant ainsi une déambulation animée contrebalançant la longueur des avenues.

Certains pieds de façades accueillent des entrées de parking ou sont borgnes, ce qui n'est pas favorable pour l'expérience piétonne.

Des passages réguliers vers les cours intérieures ou jardins sont à favoriser afin d'offrir une certaine **perméabilité** physique et visuelle.

Aménagements extérieurs privés

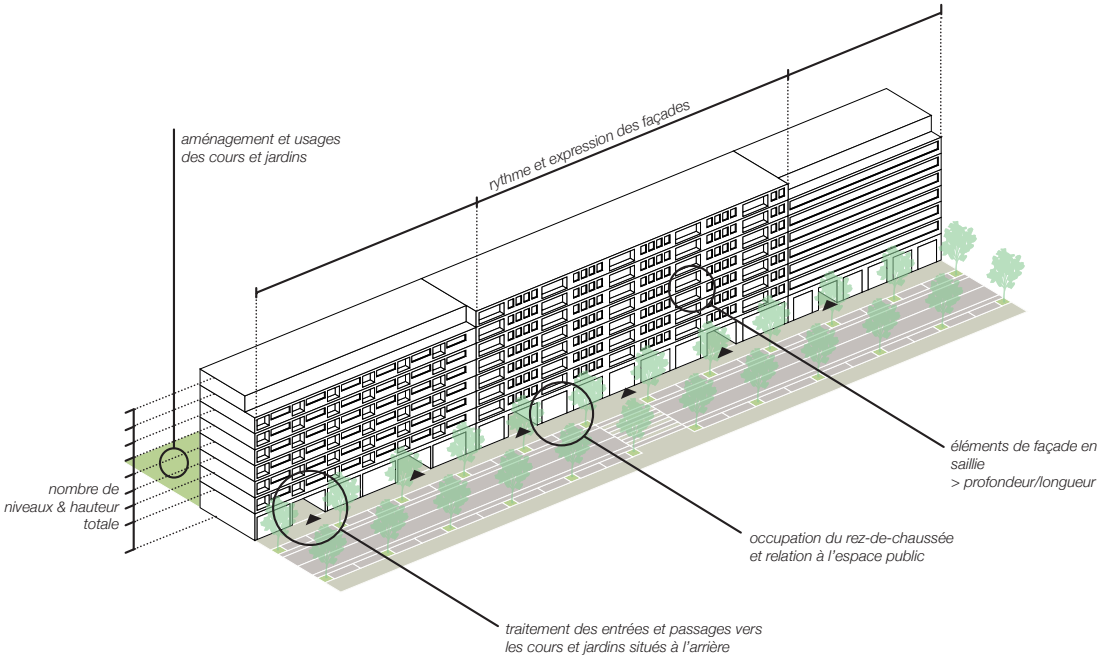
Bien que de nature très différente, les espaces extérieurs situés derrière l'ensemble d'immeubles le long de Général-Guisan et ceux situés derrière l'alignement bâti sur l'avenue de Gilamont offrent un fort potentiel de valorisation

Cours minérales en lien avec la valorisation des activités le long des voies ferrées pour l'avenue Général-Guisan.

Valorisation des espaces verts le long du coteau de Charmontey pour l'ensemble bâti situé sur Gilamont, par exemple : jardins familiaux, petits équipements collectifs…

Potentiel de densification

A priori non densifiable étant donné les gabarits existants.



IV GRANDS IMMEUBLES NON CONTIGUS



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**jusqu'à R+14**
Toiture	**plates/à pans**
Emprise	**longueur allant jusqu'à 50 mètres environ**
	profondeur max environ 18 m

Caractéristiques générales/Ambiance

Ensemble plus ou moins **disparate** d'immeubles (résidentiels, tertiaire, équipements) intégrant parfois de grands gabarits. Tissu bâti lâche dont **la structure urbaine est difficile à déchiffrer**. Grande **variété de relation à la rue et de types d'espaces privés ouverts, souvent morcelés** et présentant un potentiel de valorisation.

Programmation/Relation à la rue

Selon les secteurs, **plus ou moins forte mixité programmatique**.

Si les secteurs au sein de Plan-Dessous sont principalement résidentiels, le secteur le long de la rue du Clos et des Chenevières présente une mixité programmatique tant verticale qu'horizontale, avec la présence d'immeubles de bureau et d'équipements communautaires.

Pas de systématique concernant le retrait sur rue, ce qui offre une **épaisseur variable** entre le pied du bâtiment et la rue et permet d'envisager **différentes appropriations de l'espace ouvert privé.**

Aménagements extérieurs privés

L'un des enjeux majeurs de ce tissu bâti est de limiter la mobilisation du pied de façade pour le stationnement automobile de surface, en vue d'offrir des **espaces ouverts végétalisés agréables proposant des usages diversifiés**. A minima, pour le stationnement incompressible, l'aménagement de surfaces plantées permet d'envisager ponctuellement d'autres usages.

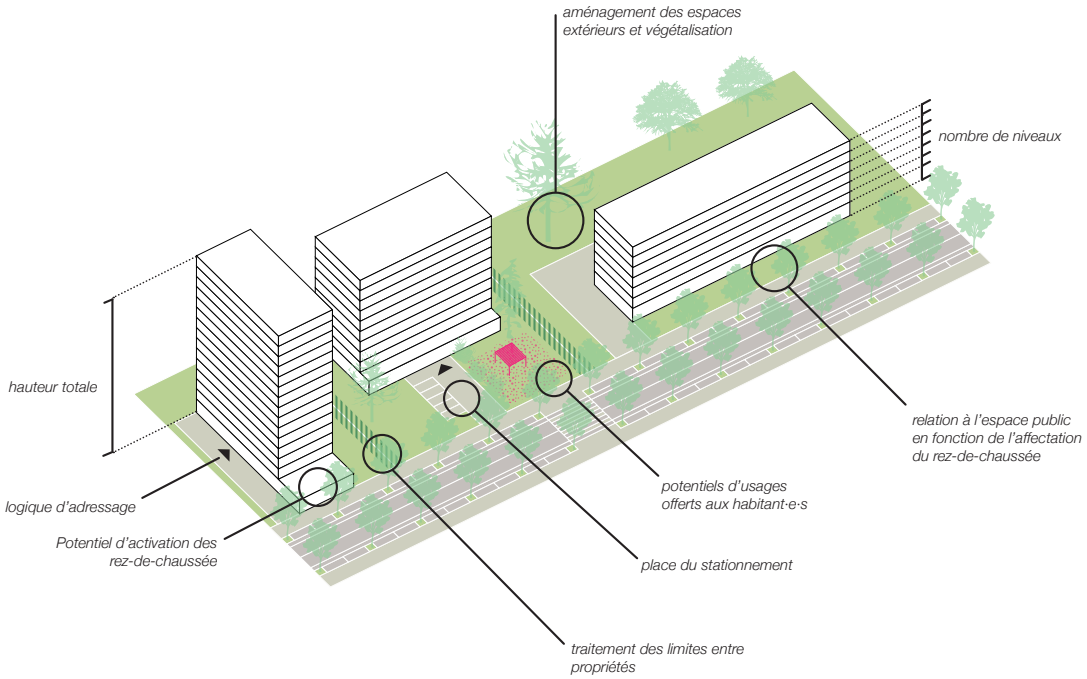
Lorsque ce type de tissu bâti est en relation avec des axes communaux majeurs faisant l'objet de projets de requalification, la transformation de ces espaces ouverts doit être réfléchie de **manière concertée pour qu'ils se valorisent réciproquement**.

Potentiel de densification

Potentiel d'extension par rénovation/épaississement de la façade.

Densification à examiner au cas par cas.

Requalification du rez-de-chaussée à encourager pour une meilleure articulation avec les espaces publics. L'activation de ces rez par des activités compatibles avec l'habitat ou des équipements est à promouvoir.



V IMMEUBLES ORDONNÉS SUR RUE



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**R+4+combles/attique max**
Toiture	**plate ou à pans**
Emprise	**52 m de longueur max, moyenne de 22 à 36 m environ (immeubles sur le boulevard Charmontey et Paderewski)** **15 m de profondeur max (logements traversants)**

Caractéristiques générales/Ambiance

Ensemble de **petits immeubles alignés sur rue** et disposant de jardins privés ou collectifs.

Cette forme urbaine vise les qualités paysagères des ensembles de villas, c'est-à-dire un **tissu bâti globalement aéré et verdoyant**, tout en permettant une plus **forte utilisation du sol.**

Programmation/Relation à la rue

Majoritairement **résidentiels**, ces quartiers sont également propices à l'accueil d'activités ne générant pas de nuisances.

Ponctuellement, activation d'un rez-de-chaussée pour un commerce ou service de proximité.

Les immeubles, situés en retrait sur la rue, offrent idéalement **un avant-jardin planté organisant l'entrée du bâtiment et les fonctions qui s'y rattachent** tel que le stationnement vélo.

Parfois, le rez-de-chaussée du bâtiment est dédié au stationnement, ce qui entraîne un frontage minéral pour l'accès aux box. Certains frontages sont également occupés par du stationnement de surface. Dans ces deux cas, l'espace libre devant le bâtiment offre **peu d'occasion de rencontre et de détente** et ne présente pas une image engageante depuis la rue.

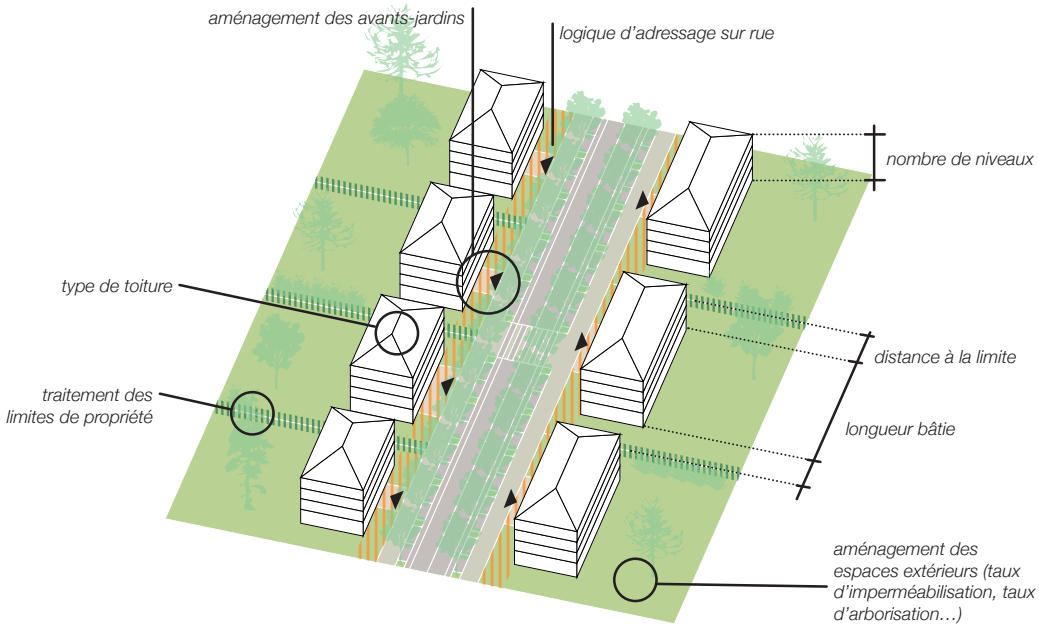
Aménagements extérieurs privés

Essentiellement collectifs, les espaces extérieurs permettent la **mutualisation de petits équipements collectifs**, tels que des jeux pour enfants, espaces de détente et de récréation.

Les espaces attenants aux immeubles peuvent également offrir des jardins privatifs dans le prolongement des logements au rez-de-chaussée ainsi que des jardins familiaux pour les logements situés aux étages.

Potentiel de densification

Potentiel d'extension par épaississement de la façade/surélévation.



VI ENSEMBLE D'IMMEUBLES PAYSAGERS



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**R+2 à R+4+attique/comble**
Toiture	**Majoritairement à pans**
Emprise	**Longueur**
	12 à 14 m de profondeur

Caractéristiques générales/Ambiance

Ensembles d'**immeubles entourés d'espaces collectifs ouverts généreux de type parc**.

Les immeubles ne sont **pas ordonnancés par rapport à l'espace public**, mais en vue de **maximiser les ouvertures visuelles et l'ensoleillement naturel**.

Urbanisation caractéristique par «poches» identifiables par la **répétition d'un même modèle d'immeuble**. Il en résulte un **ensemble cohérent fonctionnant pour lui-même**.

Programmation/Relation à la rue

Pas de dialogue entre la rue et les immeubles: les entrées des immeubles ne sont pas adressées sur la rue, mais selon une **logique propre au quartier**.

Depuis la rue, vue sur les espaces extérieurs ouverts, parfois sur les petites façades des bâtiments.

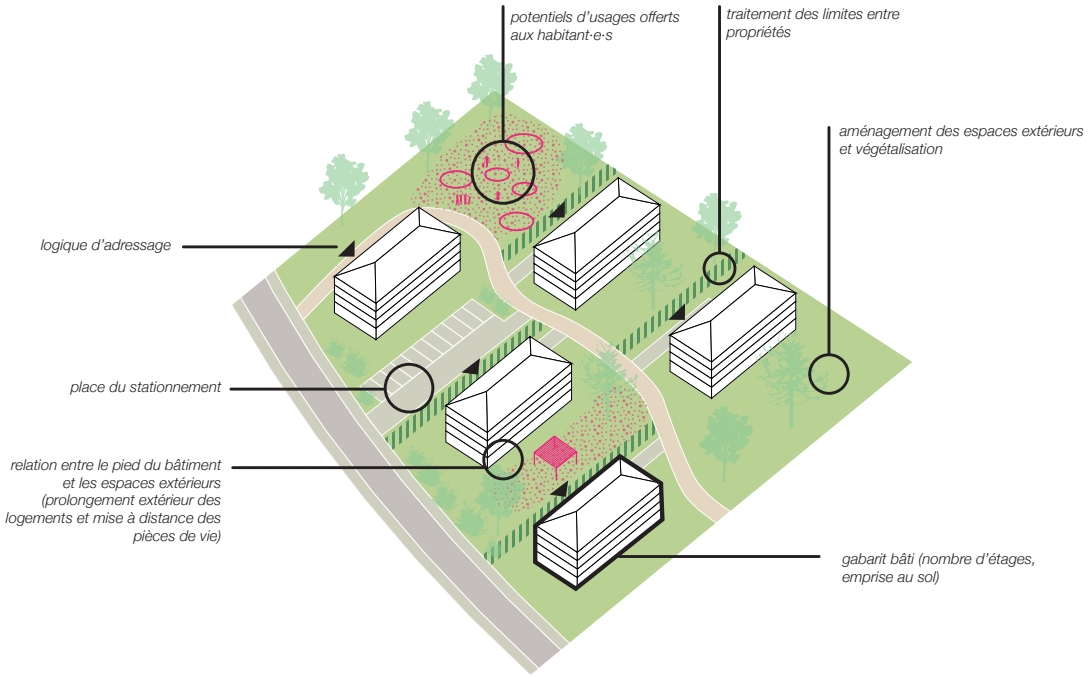
Aménagements extérieurs privés

Espaces collectifs ouverts plus ou moins aménagés et appropriés par les habitant·e·s. Souvent, uniformité de traitement de ces espaces: une grande pelouse plantée d'arbres.

Potentiel de valorisation de ces espaces ouverts collectifs pour favoriser leur appropriation par les habitant·e·s.

Potentiel de densification

Potentiel de densification à examiner au cas par cas: surélévation, prolongements des linéaires bâtis ou extensions.



VII VILLAS URBAINES



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**R+2 niv. habitables**
Toiture	**Majoritairement toiture à pans ou mansardée**
Emprise	**Longueur moyenne entre 12 et 18 m. Profondeur moyenne comprise entre 12 et 14 m.** **Emprise au sol variant approximativement entre 70 et 140 m2**

Caractéristiques générales/Ambiance

Constituées de 1 à 4 unités d'habitation, les villas urbaines sont caractérisées par des **gabarits bâtis restreints**, des **espaces ouverts privatifs généreux**, et une **expression différenciée** de chaque propriété.

Le tissu bâti d'ensemble est globalement aéré et verdoyant, et répond à la double aspiration d'un habitat individualisé «au calme», tout en étant relativement proche des services, commerces et équipements.

Le coteau de Charmontey est agrémenté de villas aux styles architecturaux variés: des villas cossues aux jardins généreux datant de la première moitié du 20e siècle confèrent à l'ensemble un certain raffinement et rendent la déambulation attrayante.

Programmation/Relation à la rue

Majoritairement résidentiels, ces quartiers sont également propices à l'accueil d'activités ne générant pas de nuisances.

La relation à la rue est asymétrique du fait de l'orientation majoritaire des jardins vers le sud/le lac. Le retrait des villas à la rue est moindre au sud des rues (côté avant-jardin) et plus important sur le côté nord des rues (côté jardin).

Aménagements extérieurs

La forte présence du végétal et la présence de quelques beaux arbres sur le domaine privé participent à la qualité de l'expérience sensible depuis la rue.

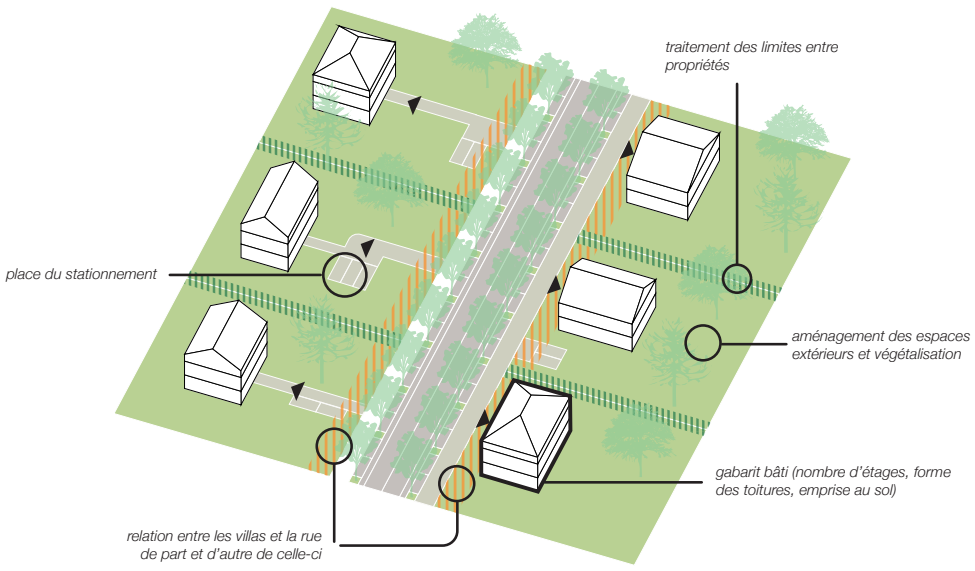
La mise en place d'une charte ou d'un guide à destination des particuliers pour encourager la plantation d'espèces résistantes aux changements climatiques, favoriser des entretiens extensifs et minimiser l'imperméabilisation des sols semble intéressante en complément de la révision du PGA.

Peu d'aménagements collectifs au sein de ce type de tissu bâti.

La valorisation des rues calmes pour la vie de quartier est à explorer en identifiant les lieux potentiels pour des initiatives de «voisinage» et les amorces de centralités telles que: boîtes aux lettres publiques, arrêts de bus, épiceries, crèches, etc.

Potentiel de densification

Selon les configurations parcellaires et les gabarits bâtis existants, plusieurs types de densifications sont envisageables (voir planche densification).



VII VILLAS DANS LA PENTE



Gabarits bâtis moyens

Hauteur	**R+1+combles**
Toiture	**Majoritairement 2 pans/faîte parallèle à la pente**
Emprise	**Longueur moyenne entre 12 et 18 m. Villa double allant jusqu'à 24 m de longueur - profondeur moyenne standard comprise entre 12 et 14 m**

Caractéristiques générales/Ambiance

Constitué de villas simples ou groupées dans la pente, ce tissu bâti est caractérisé par de **généreux jardins en terrasses**.

Les deux ensembles de villas dans la pente à Vevey présentent une **valeur paysagère** due à l'importance de la **végétation** et à leur situation en **promontoire** qui leur confère de la **visibilité** depuis les secteurs environnants.

Quartiers **paisibles et verdoyants**, ils sont néanmoins **dépourvus de services et commerces de proximités** et ne disposent pas d'espaces d'usage collectif.

Les villas composant ces tissus datent essentiellement de la seconde moitié du 20e siècle et ne présentent pas de caractère particulier.

Programmation/Relation à la rue

Majoritairement résidentiels, ces quartiers peuvent néanmoins accueillir des activités libérales.

Les rues tortueuses de ces secteurs suivent la topographie ce qui génère une **variété d'implantations bâties et de relations à la rue**.

Les villas étant positionnées en haut des parcelles afin d'offrir un dégagement visuel, la distance à la rue est plus grande du côté pente montante de l'espace public. Dans ce cas, c'est le côté jardin de la propriété qui donne sur l'espace public, mais n'est pas toujours visible du fait des murs de soutènement.

À contrario, si la villa est située du côté pente descendante de l'espace public, la distance entre la villa et la rue est plus restreinte et correspond plutôt à un avant-jardin, souvent occupé par du stationnement.

Aménagements extérieurs

La **forte présence du végétal** et la présence de quelques **beaux arbres** sur le domaine privé participent à la **qualité de l'expérience sensible depuis la rue**.

La mise en place d'une charte ou d'un guide à destination des particuliers pour encourager la plantation d'espèces résistantes aux changements climatiques, favoriser des entretiens extensifs et minimiser l'imperméabilisation des sols semble intéressante en complément de la révision du PGA.

Peu d'espaces collectifs de loisir et délassement.

La valorisation des rues calmes pour la vie de quartier est à explorer (identifier les lieux potentiels pour des initiatives de « voisinage »).

Potentiel de densification

Étant donné la sensibilité paysagère de ces secteurs, la densification imaginée se fait plutôt par une légère augmentation des emprises bâties (logique d'extension).





Vue du ciel : des rues sinueuses et de généreux jardins en terrasse

VIII TISSU D'ACTIVITÉS



Gabarits bâtis moyens

Pas de constantes

Caractéristiques générales/Ambiance

Bien que peu de secteurs soient encore strictement dévolus aux activités secondaires, il subsiste quelques poches sur le territoire communal et quelques secteurs potentiels pour l'implantation d'activités.

Programmation/Relation à la rue

Nécessité d'accès logistiques.

Potentiel de densification

Le peu de foncier à disposition pour le maintien d'activités secondaires engage à imaginer une évolution vers des solutions bâties denses et une hybridation des programmes.





Deux secteurs encore dédiés à l'activité le long de la Veveyse

Un patrimoine bâti riche

La ville de Vevey possède un riche patrimoine architectural datant du bas Moyen-Âge jusqu'à l'ère industrielle et au-delà. De nombreux bâtiments sont évalués dans le recensement architectural en particulier dans la Vieille -Ville. Ces édifices contribuent à façonner l'identité de la ville.

Le recensement architectural cantonal identifie les objets et les sites digne d'intérêt en leur attribuant une note allant de 1 à 7. Une note est une indication de la valeur patrimoniale d'un objet ou d'un site. Seules les mesures de protection au sens de la LPrPCI pour les objets classés ou inscrits à l'inventaire en note 1 et 2 sont contraignantes.

Dès lors, afin de préserver ce patrimoine historique et identitaire, une protection de ces bâtiments ou de ces ensembles bâtis est primordiale. La ville de Vevey a donc entrepris un inventaire et un classement communal de tous les bâtiments à valeur patrimoniale sur l'entier de son territoire.

Ce recensement se base sur le recensement cantonal ainsi que sur les autres inventaires relatifs au patrimoine tels que l'ISOS ou les jardins ICOMOS, et sur une analyse fine des services communaux, bâtiment par bâtiment.

Le recensement communal permet de protéger de manière plus importante les bâtiments notés 3 ou 4, ou non notés par le recensement cantonal. Au-delà du tissu bâti de la Vieille-Ville, les différents quartiers sont constitués de bâtiments représentatifs des différentes époques de constructions à travers les siècles jusqu'à des témoins récents d'esthétique moderniste.

Le recensement architectural communal constitue une donnée de base dans les Plans d'affectations et par conséquent dans le calcul du potentiel d'accueil de la commune. Il permet d'assurer un équilibre entre la préservation des ambiances existantes par le maintien de certains bâtiments emblématiques et l'évolution de ces ambiances par la mutation du tissu bâti dans certains quartiers.

Fig. 11 : Bâtiments patrimoniaux constitutifs d'une ambiance urbaine (en haut : rue du lac en Vieille-Ville, au milieu : les ateliers de constructions mécaniques près de la Veveyse), en bas : un immeuble locatif classé de Charmontey.







Mixité programmatique

De manière générale, on observe **une grande concentration de commerces, services et équipements** dans le **triangle constitué par la gare, la Place du Marché et la Place de l'Hôtel-de-Ville**. Dans ce secteur, la plupart des rez-de-chaussée sont actifs et ouverts au public. Cet ensemble élargi réunit également les programmes qui fondent le **dynamisme culturel** de la commune : Musée Jenisch, Allimentarium, Musée historique. La Place du Marché, qui accueille le marché bihebdomadaire et des évènements tant annuels qu'exceptionnels comme la fête des Vignerons, ancre également l'animation et le dynamisme culturel de ce secteur. Les abords directs de la gare concentrent quant à eux les grands centres commerciaux.

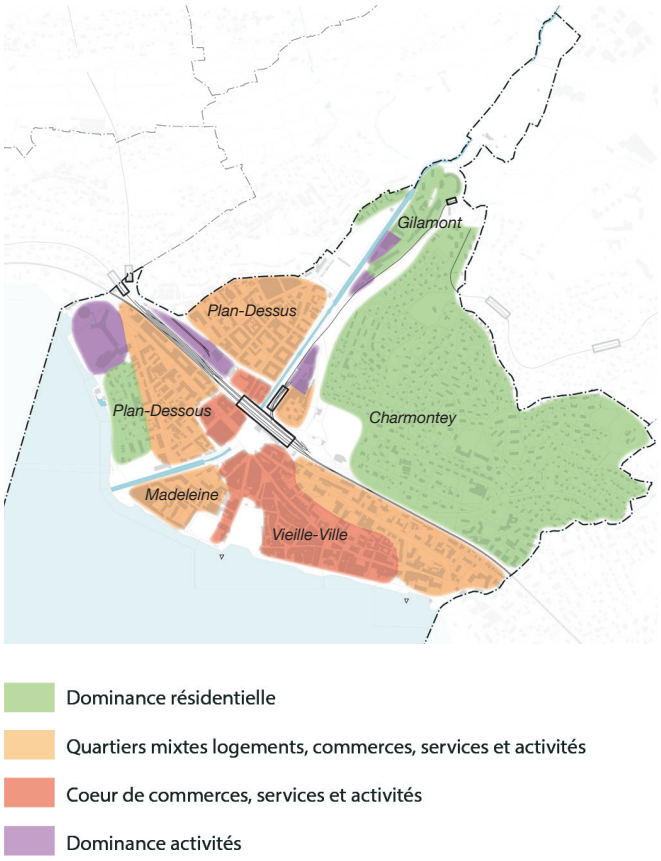
Bien que plus résidentiels et « calmes » que le centre-ville, les quartiers de Plan-Dessous et Plan-Dessus offrent également un certain nombre de commerces et services, essentiellement en rez-de-chaussée des bâtiments. Ils sont également dotés d'équipements publics, en particulier scolaires, qui favorisent l'**émergence d'une vie de quartier**.

Enfin, le plateau de Charmontey affirme une **nature plus clairement résidentielle**. Cependant, étant donnée l'échelle du territoire communal, **l'offre en commerces et services n'est « jamais très loin »**. En effet, même en limite communale de Vevey sur la route de Blonay, se rendre aux centres commerciaux de la gare prend 10 minutes en vélo ou 15 minutes en transports publics.

Finalement, en matière de vie de quartier, la ville dispose de deux maisons de quartier : la Villa Métisse dans le dequartier Plan-Dessous, et l'espace Bel Air à Plan-Dessus.

Au-delà des espaces publics fédérateurs de la vie de quartier comme la Place Robin au sein du quartier de Plan-Dessus, certaines rues, avenues et boulevards sont structurants pour la construction d'une identité de quartier partagée. Ces espaces publics plus « communs » que constituent les rues peuvent se prêter à des évènements festifs ponctuels pour renforcer l'affirmation des identités de quartier.

Fig. 12 : Degrés de mixité des quartiers



Besoins scolaires, préscolaires & parascolaires

Tandis que Vevey se densifie, les établissements scolaires de la commune font face à un phénomène de saturation et peinent à répondre aux besoins de la population de façon adéquate. Ils fonctionnent en flux tendu et les élèves sont soumis à une forte mobilité entre les sites scolaires.

Cette saturation vient à la fois de la croissance de la population et de l'évolution des méthodes pédagogiques, ces dernières ayant aussi accru les besoins en surfaces d'enseignement.

Ce phénomène tendrait à se renforcer ces prochaines années : environ 550 jeunes (5-14 ans) pourraient arriver sur la commune à l'horizon 2032 selon les données prospectives démographiques de Stat Vaud, 50 salles supplémentaires seraient nécessaires pour couvrir ce besoin.

Cette prospective a servi de base à l'élaboration de la stratégie scolaire communale. Les chiffres, fondés sur l'attractivité migratoire et la natalité sont corroborés par l'évaluation du potentiel d'accueil en habitant·e·s calculé selon les droits à bâtir envisagés à ce stade au sein des différents Plans d'affectations (voir chapitre II).

À noter que l'augmentation de la population de 0-4 ans est très faible selon Stat Vaud entre 2032 et 2035 (+15 %), alors que pour la tranche d'âge 5-14 ans, une très légère diminution du nombre d'élèves est même projetée (-5 %).

Établissements préscolaires

À ce jour, 5 structures (264 places) permettent l'accueil d'enfants en âge préscolaire sur le territoire communal. L'offre (taux de couverture des besoins) couvre 19.8 % de la tranche d'âge concernée (0-4 ans), tranche qui devrait croître d'environ 200 enfants à l'horizon 2036.

Afin de faciliter la conciliation entre vie familiale et vie professionnelle et réduire le temps d'attente pour l'obtention d'une place (entre 12 et 18 mois en 2022), il revient à la collectivité d'augmenter le taux de couverture en créant de nouvelles places préscolaires, respectivement de nouvelles structures d'accueil.

Établissements scolaires

Les établissements veveysans comptent actuellement 196 salles d'enseignement (115 classes). Les écoles des établissements primaires et secondaires se trouvent réparties sur toute la commune.

Sur la base des perspectives démographiques à venir, environ 50 salles (30 classes) supplémentaires seront nécessaires à l'horizon 2032 pour accueillir les élèves veveysans.

Leur accueil dans la commune pourra s'effectuer, sous réserve de vérifications techniques, au sein des périmètres scolaires existants.

Pour les besoins post 2032, il s'agit de définir un ou plusieurs sites potentiels pour l'accueil de nouveaux équipements scolaires (salles d'enseignement, centres documentaires, salles de sport, etc.). En effet, les délais de planification sont tels qu'il est nécessaire d'anticiper ce développement au moins 10 ans avant que les besoins soient effectifs.

Parascolaire

L'offre parascolaire couvre l'ensemble des établissements de Vevey. La réorganisation de l'existant devra être complétée par la création de nouveaux centres (UAP, réfectoires, bibliothèques) nécessaires à l'horizon 2036.

Établissements sportifs

Les 14 salles de sport intérieures réparties sur la commune sont pour la plupart dans ou à proximité des établissements scolaires. Deux terrains de sport extérieurs et la piscine de Vevey-Corseaux Plage sont également utilisés en tournus par les établissements dans le cadre des cours d'éducation physique et sportive.

Dans le cas de la création d'un nouveau complexe scolaire, la construction d'une salle double ou triple sera nécessaire afin de répondre aux exigences légales cantonales.

Perspective

Au-delà de l'analyse morphologique qui permet une «photographie» du tissu bâti de la ville, il s'agit d'établir **les grandes lignes de son évolution** par quartiers.

Le **cœur emblématique**, constitué de la Vieille-Ville et du quartier de la gare, concentre les activités tertiaires, ainsi que les équipements publics et culturels. Le PDCom vise à **conforter** ce cœur urbain par le maintien d'une **forte mixité programmatique**, allant de pair avec **l'animation et la mise en valeur des espaces publics** qui le constitue.

La Vieille-Ville, composée d'une majorité de bâtiments patrimoniaux protégés, est de fait un ensemble qui évoluera peu dans les prochaines décennies.

Les quartiers Plan-Dessous, Plan-Dessus, Gilamont, Bosquets et les secteurs compris entre la Vieille-Ville et les voies ferrées visent également une mixité programmatique caractérisée par l'activation régulière des rez-de-chaussée par des commerces, activités secondaires et tertiaires, équipements. À l'heure de l'avènement d'une logique commerciale franchisée, centralisée et du e-commerce, **le maintien d'un tissu de services et d'emplois** dans ces quartiers doit faire l'objet d'une **politique proactive traduite notamment dans les outils d'affectation**.

Composés d'îlots plus ou moins uniformes d'un point de vue morphologique, ces quartiers présentent un potentiel d'évolution par la **densification des «dents creuses» ou la surélévation de bâtiments existants**. Dans ces quartiers, l'enjeu est également d'encourager des **améliorations qualitatives de l'aménagement paysager des espaces ouverts collectifs** autour des immeubles afin de répondre aux enjeux de la **transition écologique,** mais également de les rendre plus **appropriables et attractifs** pour les habitant·e·s.

Les quartiers plus fortement résidentiels sur le plateau de Charmontey et au sud de Plan-Dessous offrent quant à eux **calme et quiétude**. Dans ces secteurs composés de villas ou de petits immeubles, des **polarités de quartier** permettent un accès à des services et commerces d'usage quotidien. Une **densification le long des avenues structurantes** (boulevard de Charmontey et Paderewski) **et autour des polarités de services et d'équipements** semble opportune et devra être précisée dans le cadre de la révision des Plans d'affectations. Bien que présentant un potentiel de densification, ces quartiers, caractérisés par leur forte **dominante végétale**, doivent permettre de maintenir un taux d'espaces verts généreux et une canopée indispensable à l'**adaptation aux changements climatiques** et au maintien de la **qualité de vie existante**.

Les entrées Est et Ouest de la commune recoupent **des enjeux programmatiques forts et une situation urbaine complexe**. Ces secteurs présentent des enjeux multiples et conséquents en termes de mobilité, de franchissement, de valorisation de l'espace public, etc. Pour ces secteurs, des **visions directrices** établies dans une démarche de **concertation** avec les riverains permettront de construire un projet **cohérent**, d'examiner les **conditions de faisabilité** et de déterminer les **préconisations de mise en œuvre**.

La croissance démographique permise par la densification progressive des tissus engage également l'**anticipation des besoins en équipements publics**, notamment scolaires, parascolaires et sportifs. L'identification de **secteurs propices** à l'accueil de ces équipements permet d'engager une politique foncière adaptée.

Enfin, il est essentiel d'accompagner la densification par des mesures favorisant une **offre en logements diversifiée et adaptée aux structures sociodémographiques existantes et projetées**, en accordant une attention particulière à l'**inclusion des plus vulnérables** (personnes âgées, à revenus modestes, étudiants…).

A1 RENFORCER L'IDENTITÉ MORPHOLOGIQUE ET PAYSAGÈRE DES QUARTIERS ET CADRER LEUR ÉVOLUTION

En Vieille-Ville

→ Cadrage des conditions de transformation des bâtiments existants pour éviter leur dénaturation tout en permettant leur rénovation

Au sein des îlots composites de Plan-Dessus

→ Maintien de la diversité architecturale au sein des îlots

→ Maintien d'une hauteur moyenne des constructions de R+3+attique ou toiture habitable

→ Végétalisation des cœurs d'îlots et mutualisation des espaces à l'échelle du voisinage

→ Porosité des cœurs d'îlot vers l'espace public

→ Ouverture sur le paysage des îlots situés surtout sur la partie Est-Veveyse du quartier Plan-Dessus

→ Examen du potentiel de densification dans le respect des caractéristiques du quartier, notamment le patrimoine

Au sein des tissus bâtis hétérogènes

→ Renforcement de la lecture des axes structurants à travers des sections de fronts bâtis continus

→ Maintien de perméabilités visuelles et d'une perception variée du paysage urbain à travers les fronts bâtis non continus

→ Requalification des espaces de transition entre les domaines privés et publics le long des axes structurants

→ Création de continuités piétonnes à l'intérieur des espaces construits

→ Valorisation des espaces collectifs de voisinage de manière à augmenter les possibilités d'appropriation par les habitant·e·s

→ Examen du potentiel de densification dans le respect des caractéristiques du quartier, notamment le patrimoine.

Au sein des tissus de villas urbaines et de petits immeubles collectifs non contigus

→ Maintien des perméabilités visuelles entre les constructions

→ Valorisation des espaces verts privatifs et semi-privatifs

→ Examen du potentiel de densification diffus et progressif dans le respect des caractéristiques du quartier, notamment le patrimoine

Des secteurs à fort potentiel d'évolution

→ Établissement de projets s'inscrivant dans une compréhension élargie des enjeux urbains, paysagers et de mobilité

→ Élaboration de principes directeurs spatiaux et programmatiques en concertation avec les riverain·ne·s et acteurs locaux (commerçant·e·s, association, usager·ère·s…)

→ Maintien d'une latitude de conception architecturale au sein de ces espaces d'articulation spatiale (les gabarits bâtis peuvent se distinguer du tissu bâti « ordinaire »)

Mise en valeur des témoins de l'histoire des quartiers

→ Cadrage de la transformation des objets classés, inscrits à l'inventaire ou notés au recensement architectural pour permettre l'évolution de leurs fonctions sans dénaturer leur substance

→ En cas de réaffectation, prioriser des programmes ouverts au public au sein de ces bâtiments

Protection des arbres majeurs et des jardins dignes d'intérêt

→ Prise en compte des objectifs de sauvegarde pour chaque projet de construction/rénovation

Aménagement attractif des espaces ouverts privés d'usage collectif

→ Développement d'espaces collectifs généreux et d'aménagements qualitatifs permettant une programmation polyvalente et intergénérationnelle

→ Limitation stricte du stationnement de surface au sein des espaces extérieurs privés

→ Maximisation de l'arborisation et de la végétalisation

→ Lors de la requalification d'espaces existants, conception des aménagements en concertation avec les habitant·e·s

Mesures A1

A1.1	**Mettre à jour l'affectation communale à travers la réalisation de PA sectoriels**
A1.2	**Établir une vision directrice sur le secteur « Entrée de ville Ouest »**
A1.3	**Établir une vision directrice sur le secteur « Entrée de ville Est - Providence »**
A1.4	**Réaliser un relevé des arbres majeurs et des jardins dignes d'intérêt sur l'entier du territoire communal** *Définition d'objectifs de sauvegarde à intégrer aux Plans d'affectations*
A1.5	**Réaliser un relevé du patrimoine bâti sur l'entier du territoire communal** *Définition d'objectifs de sauvegarde à intégrer aux Plans d'affectations*

A2 VISER UNE RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE ÉQUILIBRÉE

Un pôle d'activités tertiaires autour de la gare

→ Recherche d'une complémentarité entre les activités développées autour de la gare vis-à-vis de celles proposées en Vieille-Ville et les autres quartiers tels que Plan-Dessous et Plan-Dessus

→ Renforcement des activités tertiaires proches de la gare (services, hôtellerie, commerces, sièges administratifs, recherche-développement, services de santé, etc.)

Des secteurs mixtes mêlant commerces, services, activités tertiaires, artisanales et habitat

→ Maintien et renforcement d'une diversité d'activités (commerces, services, équipements de proximité, artisanat compatible avec le logement)

→ Porter une attention particulière sur les activités en rez-de-chaussée et leur dialogue avec l'espace public

Des activités secondaires à maintenir dans le centre urbain

→ Maintien des activités secondaires au nord des Bosquets

→ Maintien des activités secondaires au sud de Gilamont

→ Revalorisation des secteurs d'activités secondaires le long des voies CFF derrière l'avenue Général-Guisan

→ Garantie d'une réserve pour le développement d'activités secondaires dans le secteur Cour-aux-Marchandises

Des polarités de services dans les quartiers résidentiels

→ Implantation renforcée de commerces alimentaires d'appoint et de services de proximité

→ Repenser les espaces publics pour répondre aux usages spécifiques du quartier

Des activités en lien avec les espaces publics

→ Valorisation de la composante culturelle et évènementielle des espaces publics significatifs au sein des quartiers

→ Réalisation d'une programmation spécifique des rez-de-chaussée (équipements culturels, services, terrasses…) permettant de renforcer l'attractivité et la vocation de délassement des rives du lac et de la Veveyse

Mesures A2

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*

Les cahiers des charges des projets de requalification des espaces publics concernés doivent intégrer les objectifs d'activation des rez-de-chaussée et la dimension évènementielle. Voir axe *C. Espaces publics*

A3 GARANTIR UN NIVEAU D'INFRASTRUCTURES ÉDUCATIVES, SPORTIVES ET CULTURELLES ADAPTÉ À L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET DES BESOINS

Entretien et adaptation des sites d'équipements scolaires, parascolaires, préscolaires et sportifs existants

→ Rénovation des bâtiments existants (assainissent énergétique, mise aux normes, mise en adéquation avec l'évolution des usages…) et évaluation de leur potentiel de densification

→ Rénovation des espaces extérieurs (voir principes «Valorisation des préaux d'écoles», page 108)

Des secteurs stratégiques pour l'implantation de nouveaux équipements publics

→ Étude de l'opportunité d'implanter de nouveaux équipements publics

→ Étude et acquisition de nouvelles réserves foncières par des conventions et accords avec les propriétaires pour les secteurs en mains privées

Facilitation des projets de diffusion et de création culturelle

→ Recueil des besoins des milieux culturels (associations, fondations, collectifs, artistes)

→ Établissement d'une stratégie de réponse aux besoins identifiés :
- location d'espaces vacants au sein des bâtiments communaux
- mise en relation avec des propriétaires disposant d'espaces vacants
- création de nouvelles surfaces lors du développement de projets de construction à travers des conventions de développement avec les propriétaires

→ Mise en place de conditions d'utilisation facilitées des locaux vacants pour des associations culturelles et des artistes

Mesures A3

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*

A3.1	Lancer des études visant la mise en adéquation des sites scolaires, parascolaires et sportifs existants avec les besoins quantitatifs «pré-2035» et qualitatifs identifiés
A3.2	Lancer une étude multicritère permettant de définir le site stratégique préférentiel pour l'accueil des besoins scolaires, parascolaires et sportifs «post-2035»
A3.3	Acquérir de nouveaux biens-fonds sur les secteurs stratégiques
A3.4	Établir un règlement sur l'utilisation temporaire d'espaces vacants et faciliter la mise en relation entre les espaces et les porteurs de projets culturels

A4 FAVORISER UN HABITAT ACCESSIBLE À TOUS·TES

Des logements et structures favorisant l'inclusivité au sein des quartiers

→ Mise en place de quotas de logements d'utilité publique (LUP) par catégorie et selon les quartiers (logements à loyer modéré, logements protégés, logements pour étudiants, logements à loyer abordable)

→ Au-delà des quotas de LUP, promotion d'une offre locative variée et adaptée à tou.te.s (logements adaptés pour personnes âgées, logements partagés...)

→ Favoriser l'installation d'établissements médico-sociaux (EMS), établissements psychosociaux médica-lisés (EPSM) et autres structures d'accueil socio-sanitaires

Des coopératives au sein des quartiers

→ Promotion de logements coopératifs innovants et participatifs

Des équipements en faveur de la mobilité durable et de la vie de quartier

→ Des locaux vélos de plain-pied, en plus du respect des normes VSS pour l'installation, l'équipement et le dimensionnement de ceux-ci

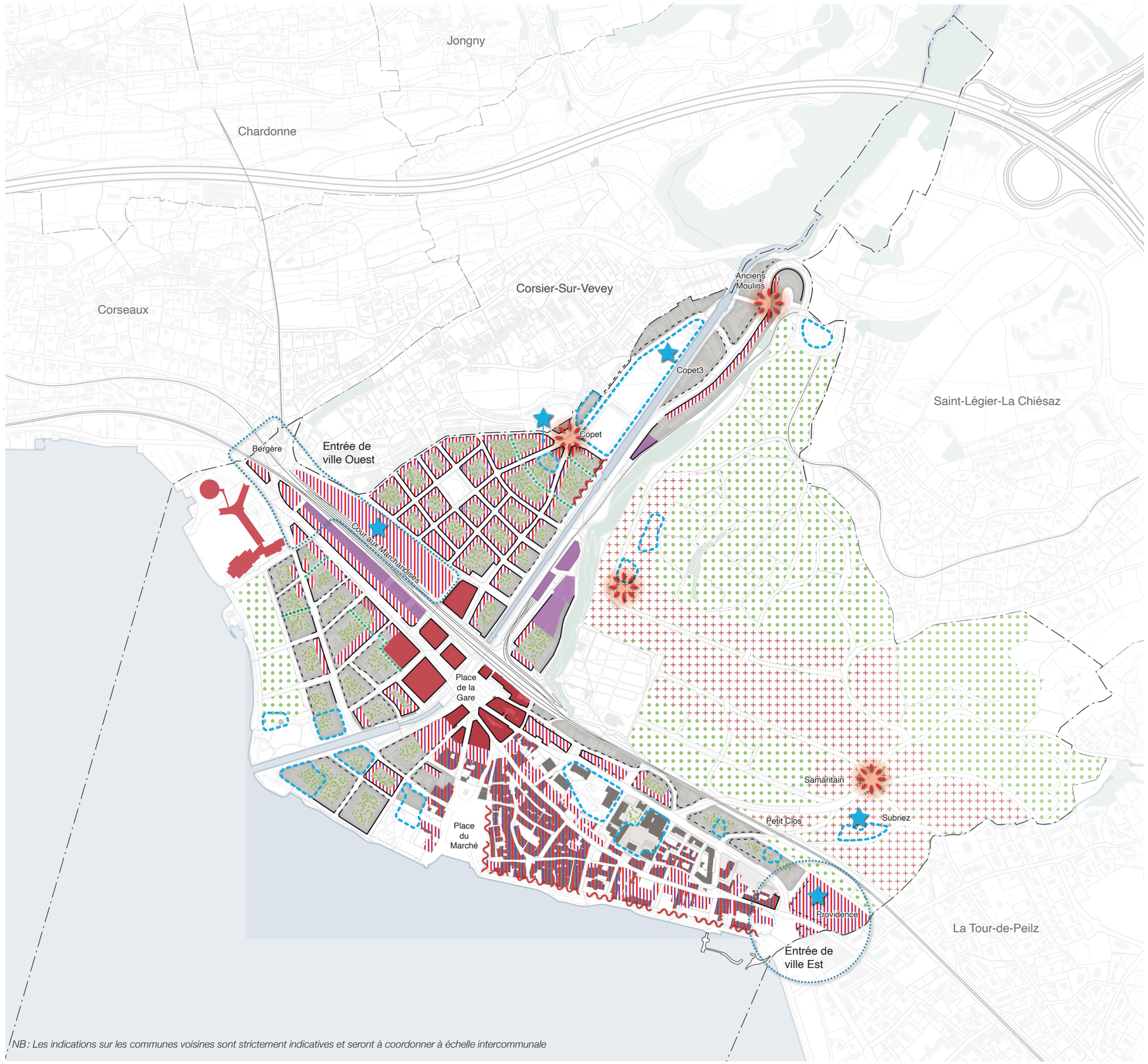
→ Des locaux communs de plain-pied, en plus des locaux vélos, pour le stockage des poussettes, du mobilier et des jeux extérieurs partagés. Garantie d'un dimensionnement généreux de ces espaces

→ Pour les projets d'ensembles de logements, favoriser la mise en place d'un espace commun polyvalent pour la vie associative en fonction des besoins identifiés des quartiers

Mesures A4

A4.1	Établir et appliquer une étude « Politique de l'habitat »
A4.2	Définir les taux minimums de LUP et leur type au sein des quartiers
A4.3	Acquérir de nouveaux biens-fonds (terrains ou bâtiments) via le droit de préemption ou par achat/vente directe

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*



NB : Les indications sur les communes voisines sont strictement indicatives et seront à coordonner à échelle intercommunale

Tissus urbains & programmation

Tissus urbains

- Tissu dense, compact et à forte valeur historique de la vieille ville & faubourgs
- Tissus denses et variés
- Tissu de villas et collectif non contigus / Potentiel de densification à approfondir
- Secteur nécéssitant l'établissement d'un plan d'ensemble

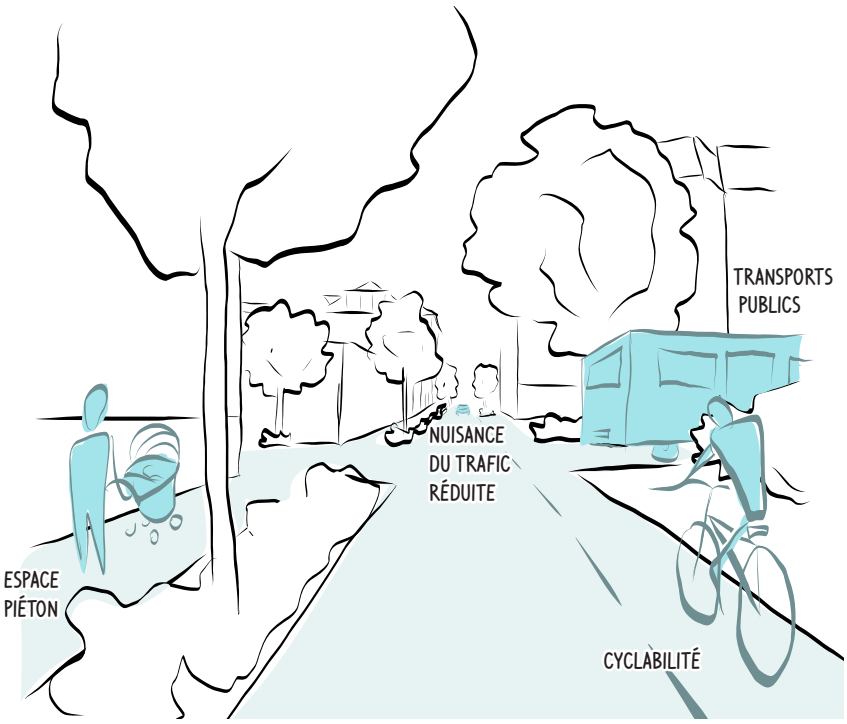
Espaces ouverts privatifs et relation à l'espace public

- Espace ouvert d'usage collectif / principe de coordination des aménagements entre parcelles et prédominance végétale
- Front continu marquant l'espace public
- Front discontinu offrant des espaces ouverts de transition avec l'espace public
- Continuité piétonne à créer

Vocations & polarités

- Pole d'activités tertiaires
- Mixité programmatique importante (commerces, services, activités et résidentiel)
- Secteurs / bâtiments dédiés aux activités
- Secteur d'équipements scolaires, parascolaires et sportifs principaux
- Site privilégié pour l'implantation de nouveaux équipements publics
- Polarité relais de quartier
- Rez-de-chaussée d'activités se déployant sur l'espace public

B. Mobilité



Enjeux

Le contexte depuis les dernières planifications a sensiblement évolué. L'augmentation constante du nombre d'habitant·e·s a participé à une demande toujours plus forte en matière de déplacements. La vision de la gestion des mobilités urbaines a également pris un tournant essentiel, questionnant la place majoritaire des transports individuels motorisés dans les répartitions modales des déplacements. **La notion de qualité de vie urbaine passe aujourd'hui par le développement indispensable des réseaux piétonniers et cyclables.**

Ce document-cadre s'insère dans une forte période de transition en matière de gestion des mobilités et des déplacements urbains. Il est ainsi nécessaire qu'il affirme des ambitions permettant de **structurer les différents modes en transports entre eux, mais aussi de les répartir sur le territoire en questionnant leurs rapports**.

Les **mobilités durables (piétons, vélos et transports publics) se doivent notamment d'être mises en avant et soutenues par des mesures décisives.** Vevey, par sa situation aussi bien géographique que culturelle, représente le territoire idéal pour appuyer ce tournant dans les habitudes de déplacement.

Différents principes permettent d'assimiler pleinement cette nouvelle politique multimodale au territoire. Le premier repose dans l'**appui assumé des mobilités durables et l'incitation au report modal**. Ceci amène également à une prise de conscience de l'importance de **l'intermodalité**. Cette différence des modes suggère un **partage plus équitable** de l'espace public entre tous les usager·ère·s. Finalement, la **diversité des usager·ère·s**, selon leur type (actif, loisir, etc.) et selon leurs particularités (sénior, PMR, écoliers, etc.) **est également spécifiquement intégrée aux planifications**.

Diagnostic multimodal

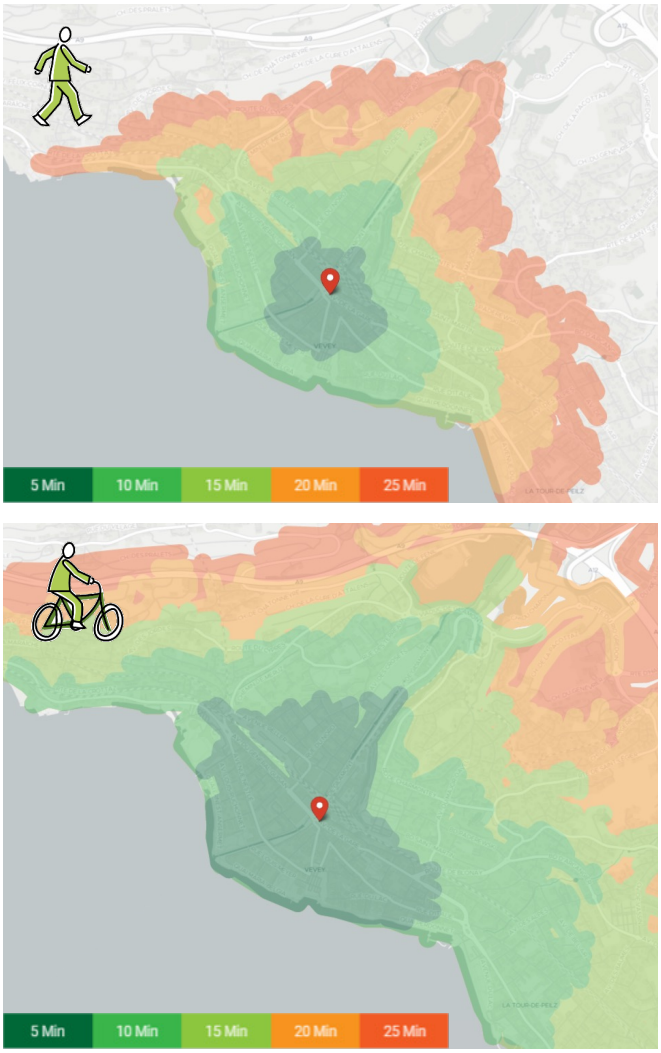
Une ville des courtes distances à haut potentiel pour les mobilités actives

NB : Les mobilités actives aussi appelées mobilités douces représentent l'ensemble des modes de transport non motorisés (piéton, vélo, poussette, trottinette, roller, etc.)

Afin de s'insérer dans cette transition, la ville de Vevey a réalisé un Plan directeur des mobilités douces (PDMD) en 2018. Ce dernier a relevé le **caractère parfaitement propice aux mobilités actives de la commune grâce à son tissu urbain dense, le fin maillage des réseaux, ainsi que les très courtes distances entre les différentes polarités. Mais cette étude a également montré la contrainte encore trop importante des barrières physiques du territoire** (réseau ferré, topographie de certains quartiers, etc.) qui entravent les déplacements piétonniers et cyclables. Les aménagements parfois peu adaptés ne permettent pas de s'affranchir de ces discontinuités et laissent percevoir un potentiel important d'amélioration des usages en modes actifs. Le territoire communal bénéficie de distances courtes d'une extrémité à l'autre, favorables à la mobilité piétonne ou cyclable. Toutefois, de nombreux aménagements doivent être améliorés pour renforcer l'attrait de ces modes.

Le cœur historique et certains itinéraires clés de la ville illustrent cette contradiction. Cette précieuse poche de Vevey regroupe la densité la plus importante de pôles générateurs de déplacements avec notamment ses nombreux commerces et pôles culturels, cependant la voiture s'y trouve encore très présente. L'exemple de la ligne de désir entre le quartier Plan-Dessus jusqu'aux rives du lac, en passant par l'interface de la gare et la Place du Marché, est particulièrement éloquent : le nombre important de barrières et de discontinuités altère l'attractivité de cet itinéraire pour les piétons et les cyclistes, s'y prêtant pourtant parfaitement.

Fig. 13 : Isochrones piéton et vélo depuis la gare de Vevey



Un réseau dédié à la voiture jusqu'au cœur de ville

La structure du réseau principal à disposition des transports individuels motorisés (TIM) peut se lire tel un trident irriguant la ville depuis le nord à partir de la jonction autoroutière de Vevey sur les entrées est (route de St-Légier et avenue de Blonay) et ouest (route du Rio-Gredon et route de Châtel-St-Denis) de la ville et en son centre par l'avenue de Gilamont. Les flux de transit en dehors de ces axes peuvent engendrer des nuisances pour les habitant·e·s des quartiers aux heures de pointe et notamment dans le quartier de Charmontey (avenue de Pra et boulevard de Charmontey).

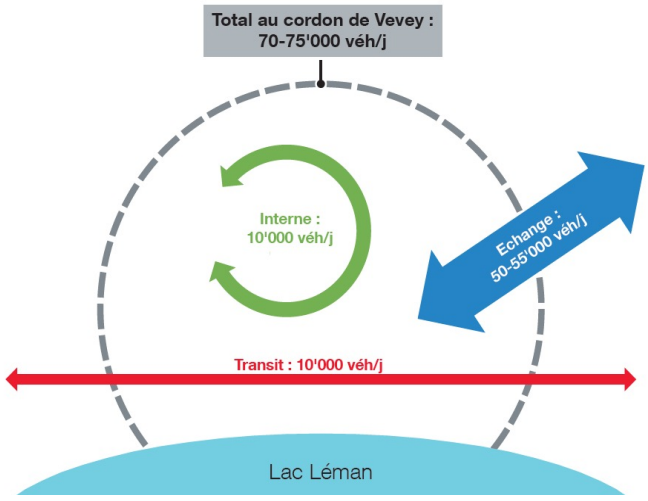
La RC 780, longeant le lac avec ses quelques 20'000 véh/j, traverse la commune dans sa longueur en coupant l'interface de la gare, nœud de mobilité structurant pour la ville.

Tandis que cet axe principal a conservé des charges de trafic relativement constantes au fil des années, des axes secondaires tels que l'axe Simplon-Italie (ou le quai Perdonnet depuis sa fermeture au trafic automobile) ont vu leur trafic sensiblement diminuer. Le trafic est globalement en nette diminution en traversée de Vevey depuis quelques dizaines d'années (-40/50 % depuis 1980).

La structure du trafic de Vevey a été estimée en considérant l'ensemble du trafic au cordon de la commune (en excluant le trafic de transit entre la route de Châtel-St-Denis et la route de Lavaux) et la génération de trafic induite par les habitant·e·s et emplois de Vevey. Celle-ci est caractérisée par une part majoritaire de trafic en échange avec la ville (~50-55'000 véh/j, soit 70-75 % du trafic de Vevey). La quantité de trafic en transit sur la RC 780 et l'avenue de Blonay est relativement faible (environ 10'000 véh/j) par rapport à l'ensemble du trafic circulant sur la commune.

La génération de trafic interne et celle en échange avec la ville (soit ~60-65'000 véh/j au total) correspondent clairement au flux de déplacements pour lequel les autorités communales ont le plus de marge de manœuvre. Ceci n'est pas le cas pour le trafic de transit sur lequel les autorités veveysannes n'ont aucune mainmise ni à son origine ni à sa destination. Au mieux, elles peuvent prendre des mesures pour dissuader le trafic de grand transit à traverser leur commune.

Fig. 14 : Structure du trafic – État actuel



Si les axes secondaires sont essentiels tant ils assurent le lien entre les maillages fins des quartiers et les axes principaux, leur aménagement attire par endroit un certain trafic de transit (de plus courte distance que celui de la RC 780 par exemple) nuisible aux habitant·e·s.

Un manque de hiérarchie claire sur certains axes participe au manque de pertinence dans l'aménagement d'un axe par rapport à un autre.

Les déplacements en véhicules individuels motorisés dans la commune sont par ailleurs fortement caractérisés par la concentration importante des places de stationnement au centre-ville. Cette particularité a pour conséquence l'attraction forte des circulations de véhicules motorisés proches des polarités centrales de la commune (Place du Marché, interface de la gare…).

Une offre en stationnement majoritairement sur le domaine privé

Le Plan directeur du stationnement (PDStat) réalisé en 2018 permet d'avoir une vision globale de l'offre et de la demande en stationnement public et des améliorations envisageables. Sur l'ensemble de la ville se trouvent environ 18'000 places de parc, réparties de la manière suivante : environ 4'800 places à usage public (dont environ 3'500 gérées par la ville, soit 20 % de l'offre totale) et environ 13'400 places à usage privé soit près de trois fois plus que les places à usage public. Les parkings en ouvrage représentent environ 25 % des places de stationnement à usage public (soit environ 1'200 places).

L'état des lieux de la demande en stationnement public sur la commune est nuancé avec des secteurs et des périodes problématiques (de nuit dans certains quartiers denses, le samedi matin jour de marché, etc.), mais une disponibilité de places permanente y compris dans le centre-ville. La ville de Vevey mène une politique active en matière de stationnement avec une maitrise des usager·ère·s pendulaires et une offre favorable aux résident·e·s et aux visiteurs de courte et moyenne durées.

Actuellement, plusieurs projets prévoient de modifier l'offre en stationnement public. Le stationnement sur voirie évolue sporadiquement au gré des projets d'aménagement urbain.

L'offre en stationnement privé n'a pour l'instant pas fait l'objet d'une étude spécifique sur l'ensemble de la commune. Elle se cantonne actuellement aux normes VSS et ne fait pas l'objet d'une régulation spécifique et systématique par quartier.

Les différents Plan d'affectation communaux ont notamment pour vocation de définir des règles de dimensionnement du stationnement adaptées aux contextes locaux (desserte TP, réseaux de mobilité active, stationnement existant, etc.) pour les nouvelles

constructions.

Pour conserver une certaine cohérence à l'échelle de la ville, des principes généraux concernant le stationnement public et privé doivent être établis dans le PDCom.

Un taux de motorisation relativement faible et des alternatives à la voiture individuelle à renforcer

La ville de Vevey est une commune urbaine caractérisée par un taux de motorisation relativement faible de 379 véhicules pour 1'000 habitant·e·s en 2020, similaire à celui de Lausanne. Celui-ci est relativement stable depuis le début des années 2000 voire en légère baisse. En comparaison, la valeur cantonale se situe à 520 véh/1'000 habitant·e·s en 2020.

L'offre d'autopartage de la commune peut inciter certains ménages à modifier leurs habitudes, à se séparer de leur voiture individuelle et ainsi participer à réduire l'emprise foncière des voitures individuelles à Vevey. Actuellement, la ville compte sept emplacements d'autopartage pour quinze véhicules de divers types au total. Ceux-ci se trouvent principalement autour de la gare principale et au sud des voies ferrées. Les secteurs de Charmontey et de Gilamont ne bénéficient pas d'emplacements d'autopartage à proximité. En considérant un taux moyen de 10 % d'usager·ère·s parmi la population veveysanne et un besoin d'une place pour 40 usager·ère·s, le besoin serait plutôt d'environ 50 voitures partagées pour l'ensemble de la commune.

Une offre en transport public de qualité

La commune dispose d'une très bonne offre en transport public à la fois ferré et routier. Les liaisons ferroviaires interrégionales, reliant les cantons de Genève et du Valais, desservent Vevey toutes les 30 minutes, tandis que les liaisons intercommunales assurent une cadence de 15 minutes. La commune dispose également de trois lignes secondaires assurant des liaisons plus locales en lien avec les communes en altitude à l'ouest de la ville (Corseaux, Chexbres, Puidoux), au nord (Chardonne) et à l'est (Blonay-St-Légier). Une forte densité de lignes de bus complète l'offre avec dix lignes couvrant le territoire dont huit sont raccordées à la gare principale. La desserte Est-Ouest (Vevey-Rennaz) est très efficace, alors que la desserte vers les quartiers nord et notamment Charmontey est plus limitée.

Si la présence d'aménagements en faveur des bus garantit des cadences déjà satisfaisantes (notamment sur l'avenue du Général-Guisan et la rue du Simplon), la qualité et l'efficacité des transbordements peuvent être améliorées.

La gare comme pôle intermodal stratégique

La gare de Vevey confirme son rôle de pôle intermodal par la multitude et la diversité des flux qui y convergent et s'y distribuent. Sa position centrale dans la commune lui confère également un rôle stratégique et la responsabilité d'assurer et de conforter les changements de mode. Cependant, l'aménagement actuel de cette interface lui attribue un rôle très routier et participe aux effets de barrière dont souffre le développement des modes actifs sur le territoire veveysan. Une multitude de mouvements motorisés traversent ce pôle. Si le principal mouvement est généré par le tout-droit sur la route cantonale, les mouvements tournants n'en restent pas moins importants, impactant notablement la lisibilité de ce nœud et la qualité des plateformes de transbordement due à la concentration des arrêts de transports publics (ferrés et routiers).

D'autres secteurs aux usages multimodaux manquent de qualité pour faciliter la cohabitation des moyens de transport. Il s'agit notamment du secteur autour de la gare du funiculaire et de l'Entrée de Ville Ouest (Giratoire de Bergère).

Des innovations pour le transport de marchandises encore marginaux

De manière générale, les flux liés au transport de marchandises génèrent des nuisances dans les rues étroites du centre-ville où le trafic motorisé n'est pas souhaitable. De nombreuses initiatives offrent à Vevey des services innovants pour la livraison de marchandises. En effet, plusieurs entreprises font appel à des sociétés de livraison à vélo pour les achats de leurs clients.

Récemment, le MicroHUB Riviera a été mis en place à l'avenue Reller dans le but d'optimiser la livraison du dernier kilomètre. Le but est de rassembler en un lieu aux portes de la ville les colis transportés par camions sur de longues distances et de faire la livraison porte-à-porte à l'aide de vélos électriques plus écologiques, silencieux et moins encombrants.

Le transport de marchandises est encore peu régle-

menté et contraint à Vevey. Mis à part des restrictions sur les horaires de livraisons dans certaines rues (pas toujours respectées), toute la ville reste accessible aux livraisons par véhicules motorisés.

Les parts modales actuelles

Les parts modales actuelles de Vevey sont basées sur le microrecensement mobilité et transport (MRMT) du canton de Vaud effectué en 2015 pour les centres principaux et sur le relevé structurel effectué de 2014 à 2018 sur les flux de pendulaires. Les parts modales pour l'ensemble des résidents et visiteurs de la commune sont estimées comme suit :

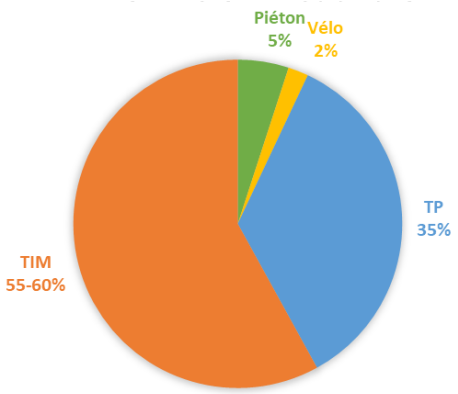
- en distances parcourues :

~5-10 % de mobilité active (5 % à pied et 2 % en vélo) ;

~35 % en transport public (TP) ;

~55-60 % en transport individuel motorisé (TIM) ;

Fig. 15 : Parts modales actuelles en distances parcourues



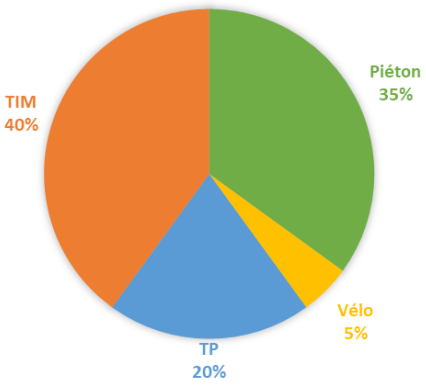
- en nombre de déplacements :

~40 % de mobilité active (35 % à pied et 5 % en vélo) ;

~20 % en transport public (TP) ;

~40 % en transport individuel motorisé (TIM).

Fig. 16 : Parts modales actuelles en nombre de déplacements

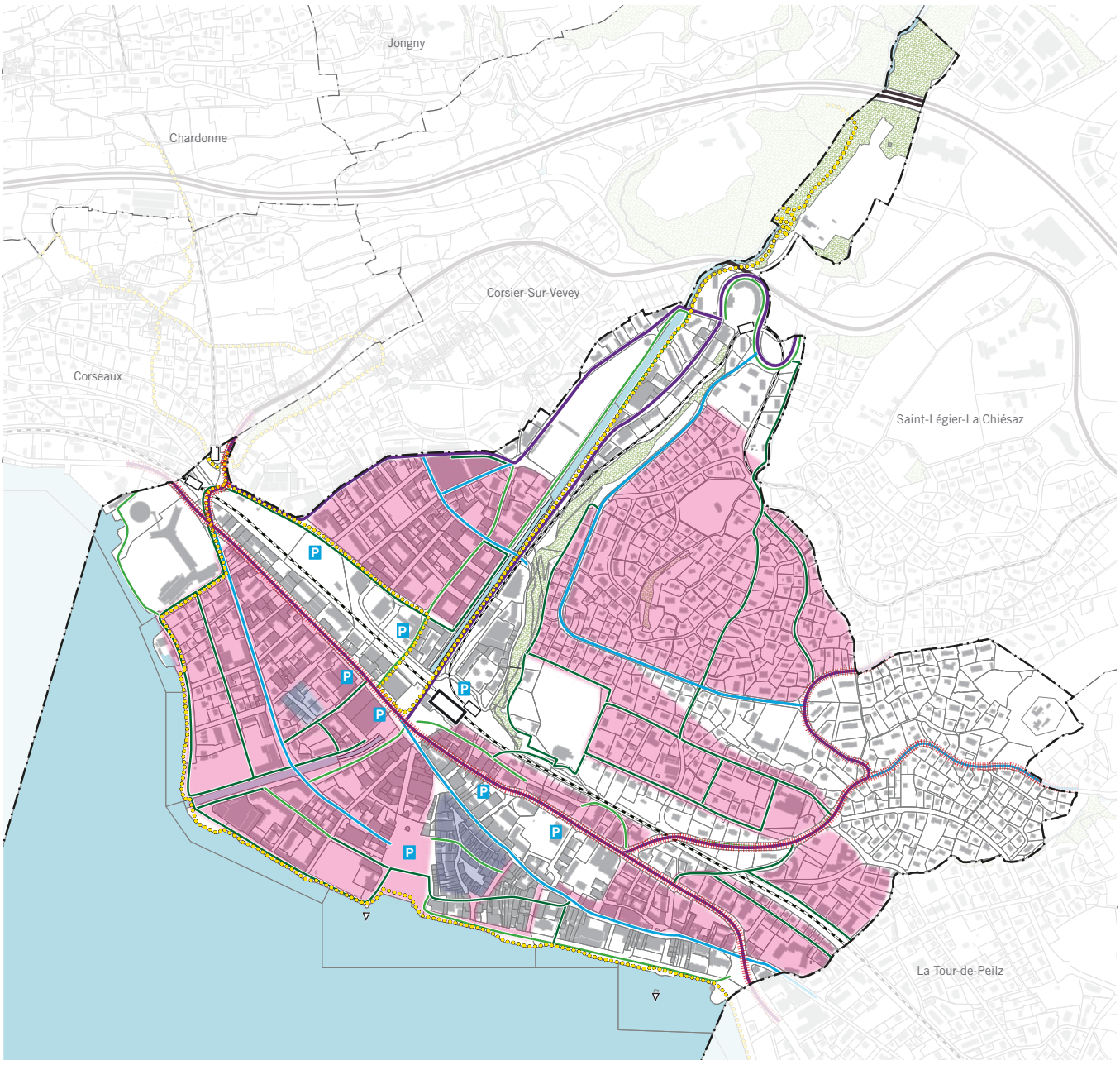


Sur l'ensemble des pendulaires en lien avec Vevey, environ 55 % sont des pendulaires entrants, 30 % des pendulaires sortants et 15 % des pendulaires internes. Les flux des pendulaires sont majoritairement en lien avec l'agglomération lausannoise et Montreux, le reste des flux étant réparti sur les centres régionaux à proximité (Aigle, Villeneuve, Châtel-St-Denis, etc.), vers Genève et vers les communes hors centre. La majorité des trajets de pendulaires se fait en lien avec des destinations bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics. De plus, près de 80 % de la population veveysanne se trouve dans un secteur ayant une qualité de desserte en transport public A ou B (calculée avec la méthode de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui se base sur la norme SN 40 290), soit qualifiée de très bonne ou de bonne. Les parts modales ont donc des marges de progression même en l'état actuel de l'offre en transport public.

Points clés du diagnostic

- Malgré une situation tout à fait propice aux mobilités actives, les effets de barrières dus aux ruptures naturelles et aux éléments constructifs du territoire veveysan sont encore trop présents. L'usage des modes actifs présente un fort potentiel d'optimisation.
- Les déplacements en voiture sont encore permis et priorisés sur la grande majorité du territoire bien que le trafic soit globalement en nette diminution en traversée de Vevey depuis quelques dizaines d'années.
- Le trafic d'échange des habitant·e·s ou des employé·e·s entre Vevey et les communes voisines correspond au trafic majoritaire. Le trafic de transit représente qu'une faible part des flux en traversée de Vevey, il est même moins important que le trafic interne à la commune.
- L'offre en stationnement actuelle se trouve principalement sur le domaine privé (80 % de l'offre totale), qu'elle soit dans des parkings en ouvrage de centres commerciaux, de bureaux, d'ensembles de logements ou des places individuelles dispersées sur l'ensemble de la commune. Un potentiel d'optimisation de l'offre privée est constaté. L'offre sur domaine public, bien que minoritaire, reste relativement importante pour une ville de cette taille.
- Dans certains secteurs spécifiques, le stationnement public est saturé durant certaines périodes de la semaine ou de la journée, mais de la disponibilité existe simultanément ailleurs sur la commune.
- La possession de voiture individuelle à l'échelle de la commune est relativement faible et en légère diminution, ce qui marque l'importance du développement futur des voitures partagées.
- Le réseau de transport public est bien structuré et dispose d'une offre intéressante, de nombreux pendulaires l'empruntent. La gare de Vevey joue le rôle d'une interface multimodale indispensable pour la ville, même si son environnement conserve un caractère routier.
- Le transport de marchandises tend à s'organiser et à devenir plus durable, mais cela reste encore marginal à l'état actuel.

Fig. 17 : Carte d'analyse mobilités



Transport public

- Voie ferrée CFF
- Gare CFF - MVR - Vevey funiculaire
- Débarcadère

Mobilité douce

- Chemin pédestre à l'inventaire cantonal
- Voies cyclables
- Itinéraire cyclable conseillé

Transport individuel motorisé

- Traversée de localité
- Réseau principal de base
- Réseau secondaire complémentaire
- Zone 30km/h
- Zone de rencontre
- Parking

Perspectives

Des développements urbains qui risquent d'impacter la mobilité future s'ils ne sont pas anticipés

Les projections à l'horizon 15 ans prévoient environ 5'800 habitant·e·s et emplois supplémentaires répartis sur l'ensemble de la commune à l'horizon 2040, soit environ 20 % d'augmentation. **(voir «II Perspective sociodémographique», page 29)**

Ces nouveaux habitant·e·s et emplois généreront des déplacements quotidiens supplémentaires dont l'impact est à évaluer. Dans un premier temps, en considérant les mêmes habitudes de mobilité qu'à l'état actuel, l'augmentation du trafic motorisé serait de +20 % puisque la population et les emplois augmentent dans la même proportion. Une telle augmentation, bien qu'elle soit répartie sur l'ensemble du territoire, pourrait engendrer une saturation de certains carrefours actuellement en limite de capacité aux heures de pointe, notamment le long de la RC 780, le giratoire de la gare et le giratoire de Bergère.

Une augmentation des charges de trafic proportionnelle au nombre d'habitant·e·s et d'emplois est un scénario non souhaitable. En effet, les politiques actuelles et les divers documents directeurs (Plan directeur cantonal, Plan climat en cours, etc.) prônent une maitrise des déplacements en transports individuels motorisés afin de diminuer les nuisances générées par ceux-ci et de mieux partager l'espace public. Cette maitrise ne doit pas s'appliquer seulement aux nouveaux habitant·e·s-emplois, mais de manière globale à toute la population déjà présente à Vevey et dans le canton.

Au-delà des problématiques de mobilité, des enjeux environnementaux

Suite aux récents rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et à l'Accord de Paris sur le climat, le Conseil d'État vaudois a établi son Plan climat qui prévoit de réduire de 50 à 60 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire cantonal d'ici 2030 et de viser la neutralité carbone au plus tard en 2050.

Ces objectifs, alignés avec ceux du Conseil fédéral, imposent de revoir drastiquement les politiques de mobilité du canton et de chaque ville, comme Vevey.

La part des transports dans le bilan des émissions de CO2 sur le territoire veveysan (tirée du Plan climat de la ville de Vevey) est de presque 15 % pour les émissions liées au trafic routier et de 5 % pour le transport de personnes et de marchandises hors de Suisse. Le transport lié au trafic routier est le troisième poste le plus émetteur après les bâtiments et les investissements à l'étranger. Il est à noter que ces valeurs concernent seulement les émissions directes émises sur le territoire, sachant que 60 % des émissions de GES sont des émissions indirectes.

Pour atteindre les objectifs cantonaux et fédéraux, chaque commune doit prendre sa part de responsabilité et diminuer de manière radicale ses émissions de GES et donc le nombre de kilomètres parcourus en véhicules motorisés individuels.

En complément des seuls objectifs de limitation des émissions de GES, la réduction du trafic entraîne d'autres avantages pour la commune et ses usager·ère·s, notamment des effets positifs sur la santé publique, la diminution des nuisances sonores et un gain d'espace public en cas de fermeture de rues au trafic, de suppression de stationnement sur voirie ou même seulement avec des baisses de vitesses qui permettent de réduire les gabarits routiers. L'espace gagné permet par exemple de végétaliser des rues, mais également d'offrir des espaces publics de qualité pour les riverains, de lutter contre les îlots de chaleur (adaptation face aux changements climatiques) et donc d'accentuer les bienfaits de la réduction du trafic sur l'environnement.

Une diminution nécessaire de la part modale des transports individuels motorisés

L'objectif du Plan directeur cantonal est de diminuer fortement la part modale des transports individuels motorisés en distances parcourues de 72 % en 2012 à 65 % en 2025 et à 50 % en 2050 en augmentant l'offre en transport public (valeurs pour l'ensemble du canton). Toutefois, ces objectifs sont datés et des restrictions plus importantes doivent être mises en place pour atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050.

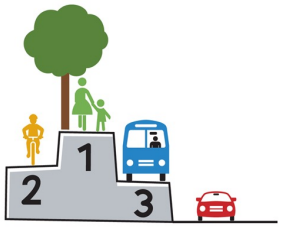
À l'horizon 2040, en diminuant presque de moitié les kilomètres parcourus en voiture des habitant·e·s et employé·e·s futurs, mais également des personnes déjà présentes, les émissions de gaz à effet de serre sont largement réduites. En appliquant ces valeurs volontaristes, la génération de trafic motorisé future est plus

faible que la génération de trafic actuelle malgré un développement de la population et du nombre d'emplois.

Des mesures suffisamment fortes en faveur des modes de déplacement actifs et des transports publics doivent être mises en place à très brève échéance pour tendre vers ces objectifs. Dès lors, la réduction drastique de la part de la voiture dans les déplacements est l'enjeu principal du futur. La résolution des problèmes capacitaires du réseau routier est reléguée au second plan.

Le changement de paradigme : un espace public dimensionné d'abord pour les mobilités actives

Aujourd'hui encore, les projets sont généralement accompagnés d'un discours multimodal, mais qui en réalité fait souvent passer le trafic individuel motorisé hiérarchiquement au-dessus des autres modes. Si l'on souhaite privilégier une mobilité de proximité et inviter à utiliser les modes de déplacements les moins générateurs de GES, il est indispensable de décliner l'ordre de priorité suivant :



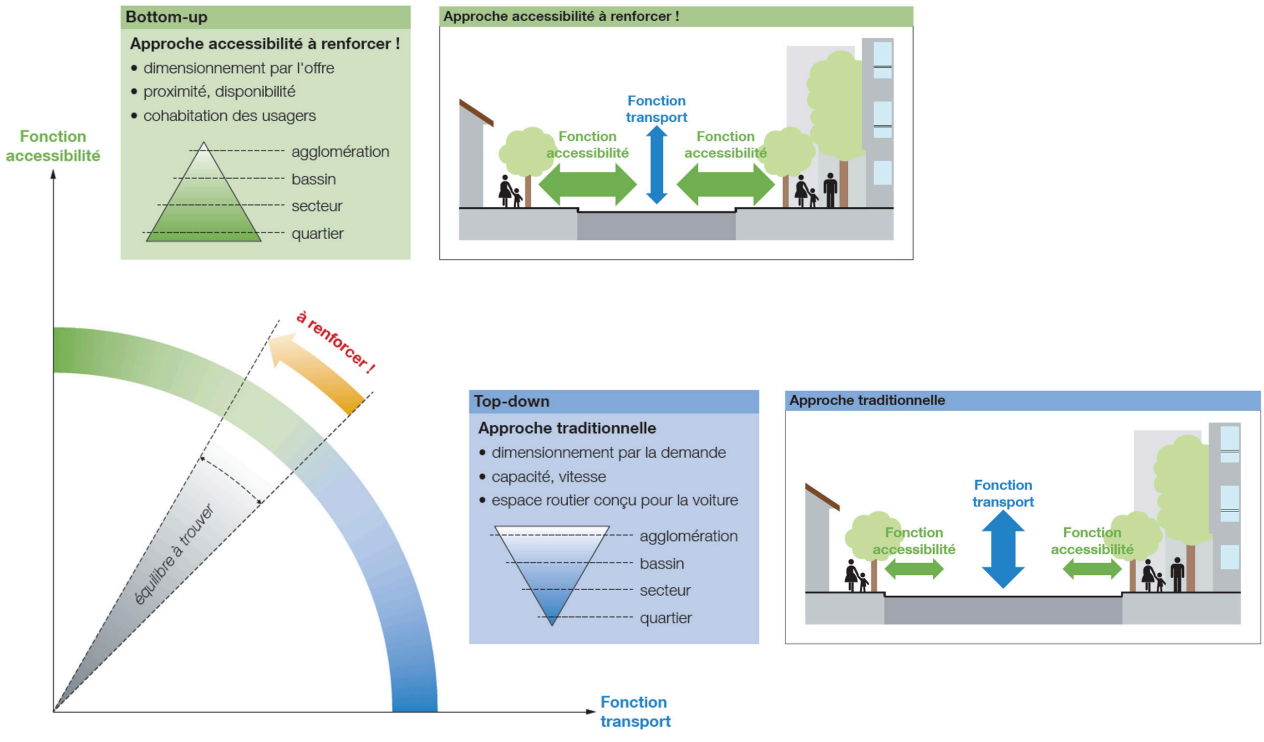
L'application stricte du nouveau principe de priorités est un changement de paradigme structurant et plus lourd qu'il n'en a l'air.

Historiquement, les approches de mobilité ont souvent privilégié une approche « par le haut », c'est-à-dire en s'appuyant d'abord sur les grandes infrastructures et en déclinant le concept et les mesures en partant de la grande échelle.

Dorénavant, il est nécessaire d'accorder une beaucoup plus grande attention à la petite dimension, celle de la rue et de son aménagement et ainsi de pouvoir en déduire les contraintes de fonctionnement à une plus grande échelle. Si l'on souhaite prioriser la mobilité active, l'approche « accessibilité » est à favoriser. Trop longtemps, la fonction « transport » a dominé dans la conception des espaces publics, notamment dans les centres urbains. Elle conduit à façonner la voirie pour le trafic, la capacité, la vitesse, avec souvent une ségrégation des différents modes.

C'est bien l'inverse qui doit être proposé : cohabitation, mixité, proximité, afin de servir les modes permettant la meilleure sobriété. Ainsi, la ville ralentit au profit d'un meilleur partage de l'espace public, de plus de confort et d'une meilleure sécurité.

Fig. 18 : Méthodologie révisée : l'approche « accessibilité » qui supplante l'approche « transport »



Les grands projets réalisés dans les décennies passées ont souvent été menés selon une approche dite de « dimensionnement par la demande ». La méthodologie appliquée correspondante était d'estimer les charges de trafic individuel motorisé à l'horizon de la mise en service du projet, de dimensionner le nombre de voies nécessaire pour répondre à la demande, pour finalement concevoir un projet permettant d'écouler les flux de trafic puis de satisfaire « au mieux » les besoins des autres modes de transport. Dans le cas où l'espace était insuffisant, des solutions de compromis étaient alors élaborées, mais ne permettaient pas de satisfaire pleinement les usager·ère·s de la route.

Les changements sociétaux très rapides en termes de sensibilité à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et l'expérimentation, contrainte par la récente pandémie du Covid-19, de changement de nos habitudes de vie induit par le semi-confinement, incitent à proposer un changement de paradigme dans la conception des espaces publics. Cela est accentué par les densifications des villes qui amènent un besoin accru d'espace public et aussi davantage de nuisances liées aux transports motorisés.

Ainsi, une méthodologie basée plutôt sur le « dimensionnement par l'offre » permet de répondre à ces besoins, tout en traitant la complexité de la demande en déplacements TIM non satisfaite par le projet. En effet, il est nécessaire d'appliquer le postulat désormais reconnu que « la demande en déplacements est directement liée à l'offre ».

Les principaux leviers à ce changement de vision sont l'aménagement de l'espace public et l'action sur le stationnement qui doit concerner l'ensemble de la ville et de ses usager·ère·s.

La concrétisation de ces objectifs supérieurs, de ces stratégies générales dans des mesures tangibles nécessite une vision adaptée au territoire local.

Des parts modales qui doivent évoluer

Pour réduire l'impact environnemental des transports individuels motorisés à Vevey, des parts modales cibles sont déterminées pour le Plan directeur communal. L'atteinte de cet objectif dépend de facteurs pas toujours maitrisables par la commune, c'est pourquoi ces parts modales sont visées, mais ne peuvent pas être garanties surtout à un horizon de 15 ans. Elles donnent une ligne directrice permettant de définir des mesures.

À l'horizon 2040, elles tendent vers les valeurs suivantes :

- en distances parcourues :
  - ~15 % de mobilité active ;
  - ~55 % en transport public (TP) ;
  - ~30 % en transport individuel motorisé (TIM) ;
- en nombre de déplacements :
  - ~55 % de mobilité active ;
  - ~25 % en transport public (TP) ;
  - ~20t % en transport individuel motorisé (TIM).

NB : Ces parts modales futures sont estimées en tenant compte d'un nombre de déplacements par personne identique à l'état actuel. Elles correspondent à une moyenne pour l'ensemble des habitant·e·s et emplois de la commune, les habitudes des nouveaux habitant·e·s et emplois étant plus adaptables que celles des habitant·e·s et emplois existants.

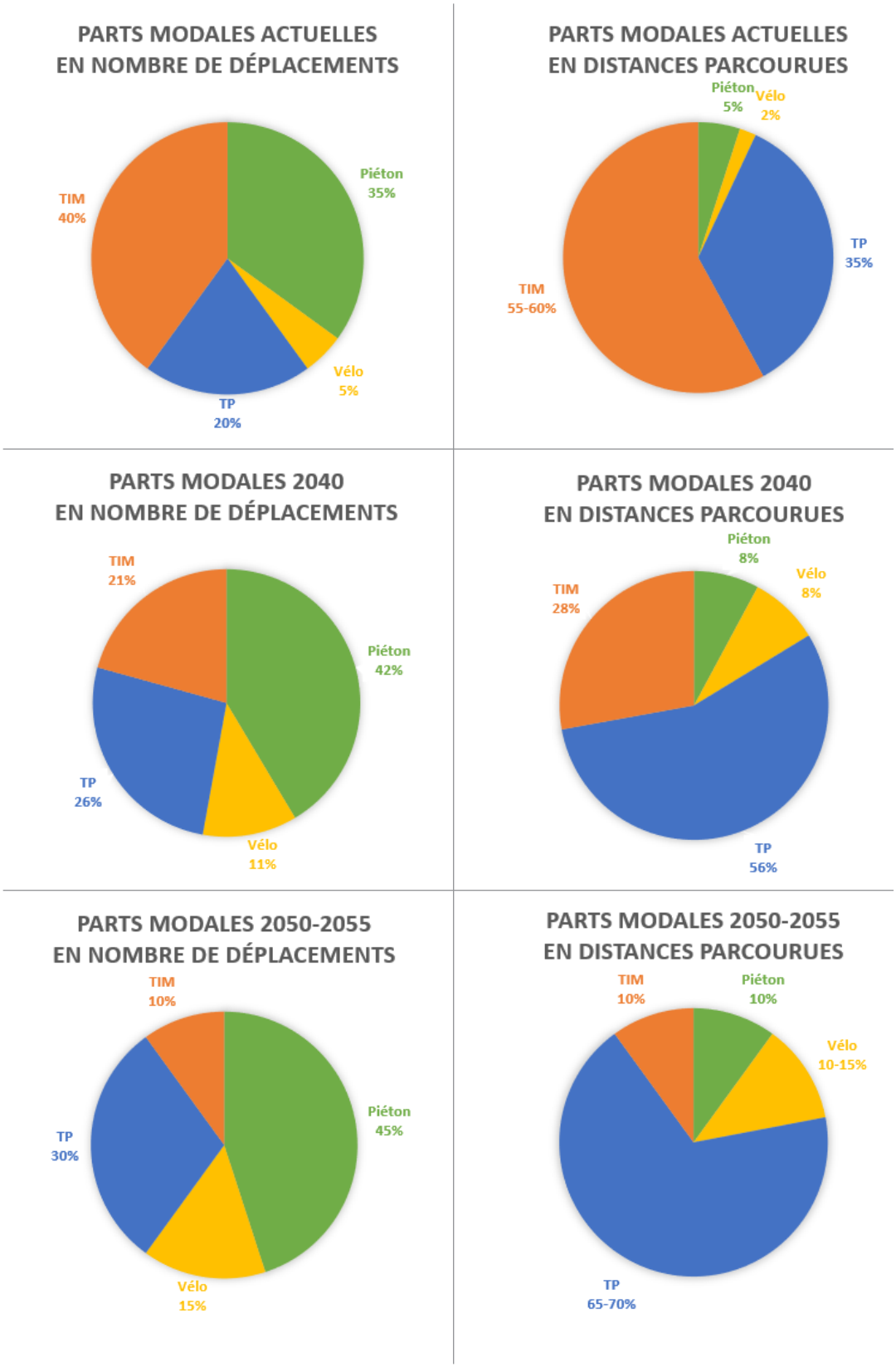
Concrètement, les déplacements de courtes distances (internes à la commune et en échange avec les communes voisines < 10 km) peuvent être reportés plus facilement vers la marche et le vélo, alors que les déplacements en échange de plus longue distance sont reportés vers les transports publics. Les mesures prises sur la commune ont moins d'influence sur le trafic de transit qui doit faire l'objet de mesures plus larges ou de mesures à l'échelle des communes voisines, bien que la mise en place ponctuelle de carrefours à feux en entrée de ville ou de zone de modération en traversée de localité pourrait atténuer le trafic de transit.

En cohérence avec le Plan climat de Vevey, ces objectifs permettent de réduire le trafic généré par la ville (en interne et en échange) et de concentrer les réflexions sur une amélioration de l'espace public en faveur des autres modes et d'une certaine qualité de vie.

La structure de trafic future estimée sur la base des parts modales projetées et d'une augmentation d'environ 20 % des habitant·e·s et des emplois se caractérise par une forte diminution du trafic interne et d'échange (en 2040 : 4'000 véh/j à l'interne et 30-35'000 véh/j en échange). Le trafic interne est encore plus maitrisable que le trafic d'échange et se reporte aisément vers la marche, le vélo voire le vélo-cargo et le bus. Une diminution de moitié du trafic interne à la ville est visée si les parts modales précédentes sont atteintes. Une part du trafic interne est incompressible, il s'agit des déplacements de certaines personnes à mobilité réduite, d'artisans, de professionnels, de transport de marchandises, etc.

À l'horizon 15 ans, l'objectif est de faire diminuer le trafic routier généré par la commune d'environ 30 % malgré l'augmentation de la population et la création d'emplois.

Fig. 19 : Parts modales actuelles et projetées horizon 2040 et 2055*



* Les plans climat à l'échelle fédérale, cantonale et communale visent la neutralité carbone en 2050. Les parts modales de l'horizon 2050 seront sensiblement les même que celles de l'horizon 2055. Une stabilisation des comportements de mobilité est prise en compte à partir de 2050

Un contrôle du stationnement public et privé indispensable

Le stationnement (public) sur voirie représente seulement 20 % de l'ensemble des places de stationnement de la commune (privées + publiques). Toutefois, il reste le levier le plus facile à actionner par les autorités et le plus efficace pour viser les objectifs de réduction du nombre de déplacements individuels motorisés.

Une réduction de 40 à 20-25 % de la part modale des déplacements motorisés générés par la ville est visée (en nombre de déplacements) entre aujourd'hui et 2040, soit une réduction de 60-65'000 à 35-40'000 véh/j. Cette diminution du trafic routier est en partie liée à de l'incitation à l'usage d'autres modes, mais également à des contraintes sur la circulation et le stationnement des voitures.

La possibilité de parquer son véhicule sur son lieu de résidence ou de travail est un facteur crucial dans le choix modal. À titre d'exemple, en diminuant de moitié le nombre de places sur voirie à usage public (3'500 places actuellement au total), un nombre important de déplacements pourrait être supprimé (environ 10'000 déplacements motorisés par jour).

Si une partie du report modal est liée aux restrictions de stationnement, une part importante peut être atteinte par l'incitation positive. En faisant l'hypothèse qu'un peu moins de la moitié de la réduction des déplacements motorisés attendue (soit 10'000 véh/jour sur les 25'000) est issue d'une restriction d'usage via le stationnement, cela signifie que l'autre moitié pourrait être liée à un report modal volontaire, résultant des nombreuses mesures de mobilité mises en place par la ville de Vevey.

Le stationnement privé existant sur l'ensemble de la commune est largement suffisant pour répondre aux besoins des habitant·e·s et des emplois actuels (réflexion basée sur le taux de motorisation pour les habitant·e·s et sur une valeur « moyenne » de la norme VSS pour les emplois). De nombreuses places privées semblent être louées à des usager·ère·s pendulaires, ce qui facilite la voiture individuelle comme choix modal. En limitant la réalisation de nouvelles places privées et en réattribuant certaines places louées à des pendulaires pour les nouvelles constructions, le besoin des futurs habitant·e·s-emplois est satisfait sans consacrer davantage d'emprise foncière à la voiture.

Afin de limiter les besoins des futurs habitant·e·s-emplois en stationnement, des taux de satisfaction sur la base de la norme VSS ont été définis. Ceux-ci sont plus volontaristes que ceux proposés par la norme VSS et varient selon la qualité de desserte en transport public et la densité du bâti/des services à proximité. La carte de synthèse de l'axe mobilité délimite deux zones selon les critères ci-avant. Pour chaque zone une fourchette est proposée pour réguler le besoin en fonction des conditions locales. En effet, la quantité de places de stationnement actuellement à disposition est hétérogène d'un quartier à l'autre, d'une rue à l'autre et le besoin peut ainsi être adapté au cas par cas.

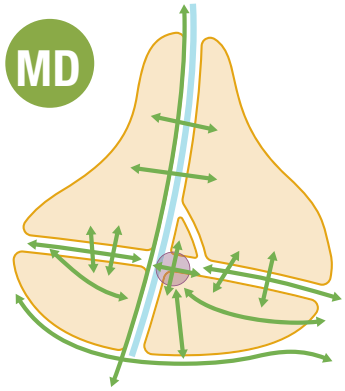
Vision multimodale

Pour répondre aux enjeux de la ville, il est nécessaire d'agir en parallèle sur la baisse d'attractivité de la voiture individuelle et sur la valorisation des autres modes de déplacement. L'efficacité des transports individuels motorisés ne doit pas être encouragée et des investissements sont nécessaires pour assurer la performance des transports publics et améliorer la qualité des itinéraires de mobilité active. Les objectifs multimodaux suivants sont donc proposés pour encourager le changement de paradigme.

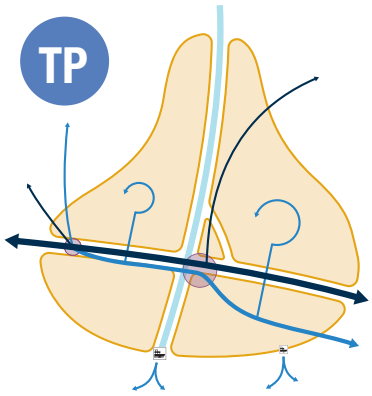
La mobilité veveysanne s'articule autour de trois entités principales du territoire :

- le centre-ville historique, cœur commercial et culturel de la ville, dispose d'un fort potentiel pour des modes actifs prioritaires ;
- le pôle gare, véritable interface d'échange, rassemble une multitude d'usager·ère·s divers. Le renforcement de l'efficacité des transbordements est nécessaire pour garantir le confort et la sécurité des déplacements ;
- finalement, les éléments naturels omniprésents dessinent la ville avec les rives du lac Léman, de la Veveyse et les collines de Charmontey. Le potentiel qualitatif qu'ils apportent à l'usage des modes actifs justifie le soin particulier porté à leur force paysagère, mais aussi à leur franchissement (passerelles, ascenseurs urbains, etc.).

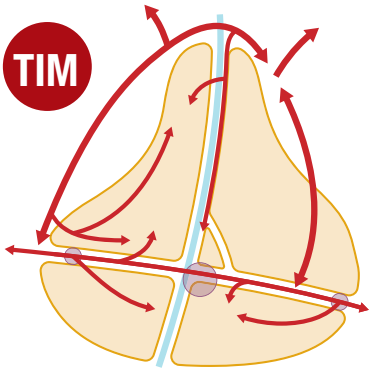
Ces éléments constituent une armature solide pour les corridors dédiés aux mobilités actives. Celle-ci se structure autour de deux axes principaux nord-sud et est-ouest et d'un lien majeur supplémentaire entre la gare et le lac. Elle s'accompagne de liaisons importantes interquartier.



Les transports publics participent également fortement à structurer les déplacements veveysans avec une gare d'importance régionale permettant de nombreux transbordements et un réseau de bus desservant les quartiers et communes voisines.



Pour les transports individuels motorisés, un axe principal unique coupe la commune dans sa longueur (est-ouest) et irrigue les différentes poches, tout en traversant le pôle gare de manière contrôlée.



Le système de mobilité complet peut se réorganiser sur la base de ces éléments structurants. Des mesures plus précises découlent des concepts et objectifs précédents.

B1 APPLIQUER LE CHANGEMENT DE PARADIGME

Établissement de projets de réaménagement de rues et d'espaces publics en mettant en avant les modes durables, dans l'ordre : piéton, vélo, transports publics et transports individuels motorisés

Mesures B1

B1.1	Élaborer un plan des réseaux de mobilité à l'échelle de ville prenant en compte autant les mobilités actives que les TP et enfin les TIM et déterminer les poches à réserver aux modes actifs et les liaisons à assurer entre ces poches

B2 RENFORCER LES MOBILITÉS ACTIVES

Amélioration de la qualité des axes structurants pour les modes actifs

- → Réalisation d'aménagements confortables, sécurisés et performants sur les axes structurants du réseau de mobilité active
- → Renforcement de la connexion entre les axes structurants et avec les pôles majeurs de la Ville (Place de la Gare, Place du Marché, Giratoire de Bergère, Entre-deux-Villes)
- → Amélioration du franchissement des axes routiers, principalement les routes cantonales grâce à des aménagements forts donnant la priorité aux piétons

Connexion des cheminements au sein et entre les quartiers

- → Garantie de la continuité et du confort des itinéraires piétons et cyclables sur l'ensemble de la commune
- → Limitation de l'impact des ruptures (voies ferrées, barrières routières, topographie, etc.) et facilitation de la perméabilité des axes routiers au droit des lignes de désir

Intégration des entités paysagères fortes aux cheminements de mobilité active

- → Appui sur les structures paysagères fortes existantes (rives de la Veveyse, lac, contraintes topographiques) pour constituer les réseaux piétonniers et cyclables
- → Intégration d'éléments paysagers pour accorder des espaces de qualité aux réseaux de mobilité active (végétation, mobilier, choix de matériaux adaptés, etc.)

Sécurisation des itinéraires de mobilité active pour tous les usager·ère·s

- → Différenciation des itinéraires des modes actifs par des aménagements clairs et lisibles adaptés au contexte *(bandes ou pistes cyclables, revêtement de la chaussée, limitation des ruptures des trottoirs, zones modérées, etc.)*
- → Apport d'un soin particulier au confort des déplacements pour tous les usager·ère·s, y.c. les plus vulnérables *(bancs pour le repos régulier, itinéraires au maximum séparé du trafic routier, fermeture à la circulation de rues durant certains horaires, éclairage adapté, etc.)*
- → Réalisation d'itinéraires fluides et directs pour la circulation des cyclistes, tant pour les déplacements utilitaires et quotidiens que pour les déplacements de loisirs

Incitation au développement de l'usage des mobilités actives

- → Création et mise en valeur de services d'information
- → Soutien aux initiatives sociales en lien avec la mobilité locale (ex : Dring Dring)
- → Renforcement de l'ancrage institutionnel du soutien à la mobilité active
- → Mise en place d'une offre en stationnement pour vélos adaptée (proximité, sécurité, etc.)

Mesures B2

B2.1	Créer des cheminements piétons continus et sécurisés permettant de connecter l'ensemble des quartiers
B2.2	Créer des cheminements cyclables continus et sécurisés permettant de connecter l'ensemble des quartiers

B2.3	Sécuriser les itinéraires scolaires et piétonniser au maximum les abords des bâtiments scolaires
B2.4	Promouvoir la mise en place d'un réseau de mobilités actives intercommunal au sein du projet d'agglomération Rivelac
B2.5	Étudier la faisabilité et la localisation d'ascenseurs pour franchir le dénivelé entre Gilamont/les Bosquets et Charmontey
B2.6	Mettre en place des bandes de guidage au sol, des rampes à la place des obstacles dénivelés, des bancs et s'assurer de l'accessibilité des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
B2.7	Créer de nouveaux moyens de communication pour promouvoir les mobilités actives et informer les citoyen·ne·s et usager·ère·s des différents projets urbains leur permettant d'adapter leur mobilité (plateforme internet, applications, cartes interactives, panneaux de jalonnement dynamiques sur l'espace public, etc.)
B2.8	Mettre en place une offre en stationnement vélo suffisante, notamment aux interfaces de transports publics, mais aussi à proximité des autres pôles générateurs (Place du Marché, théâtres, etc.)
B2.9	Compléter l'offre en stationnement existante en intégrant les vélos aux gabarits supérieurs (vélo-cargo, etc.)
B2.10	Veiller au respect du dimensionnement du stationnement vélo privé selon la norme VSS 40 065
B2.11	Étudier le potentiel de développement du réseau de vélos en libre-service
B2.12	Développer le parc de vélos spéciaux/électriques en libre-service afin de faciliter le changement modal pour des usages spécifiques (déplacements avec enfants, charges lourdes, etc.)
B2.13	Offrir l'essai de vélo électrique sur plusieurs mois en échange du non-usage d'un véhicule motorisé

Voir également l'objectif «C3 Améliorer la marchabilité», page 108

B3 TENDRE VERS UN NIVEAU DE SERVICE DE QUALITÉ OPTIMALE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Amélioration de la desserte des quartiers et communes le nécessitant

→ Renfort de la couverture spatiale et temporelle des lignes dans les quartiers d'habitation (Charmontey, Plan-Dessus, etc.) et dans les quartiers où l'importance du réseau routier futur est minimisée (notamment avenue Nestlé)

→ Développement des liaisons intercommunales et régionales

Garantie du confort des usager·ère·s

→ Information physique et numérique des voyageurs de manière dynamique et innovante au sujet des horaires, des itinéraires, des divers systèmes de paiement des titres de transport à disposition, etc.

Mesures B3

B3.1	Aménager des plateformes de transbordement simples, lisibles, accessibles à tous (PMR) et ouvertes vers des infrastructures de mobilité active (stationnement vélo, zones d'attente, végétation, etc.)
B3.2	Optimiser les temps de parcours par des mesures de priorisation des bus (priorisation aux carrefours à feux ou modification de carrefours pour donner la priorité aux bus, création d'arrêts bloquants aux endroits stratégiques, etc.) et de limitation des conflits avec d'autres modes
B3.3	Promouvoir auprès des différentes compagnies de transport (VMCV, CFF) des cadences attractives pendant les heures de pointe, mais également le soir et le week-end
B3.4	Étudier le potentiel d'une nouvelle halte sur l'avenue de Gilamont pour la ligne MVR

B3.5 Promouvoir auprès du canton l'importance des lignes régionales, notamment le potentiel d'une ligne directe Vevey-Granges-Palézieux ainsi que les besoins d'augmentation de cadences particulièrement en semaine pour les liaisons avec Attalens, La Chaux, Châtel-St-Denis

B3.6 Améliorer les liaisons en transports publics entre Fribourg, Bulle et Vevey, à travers, par exemple, une ligne régionale de bus ou en optimisant les correspondances avec le réseau ferroviaire

B4 ORGANISER ET CONDITIONNER LE TRAFIC DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS ET DES LIVRAISONS

Hiérarchisation du réseau de transport individuel motorisé

- → Concentration des flux principaux sur des axes adaptés (routes cantonales)
- → Limitation du nombre d'axes collecteurs permettant du transit à travers les quartiers
- → Orientation des accès pour chaque quartier de manière à utiliser en priorité les axes routiers structurants
- → Organisation adaptée des carrefours représentant des nœuds structurants

Qualification et modération du réseau routier au sein des poches urbaines

- → Aménagement de zones particulières pour souligner le caractère fort d'une interface (Place de la Gare, entrées de la ville est et ouest, etc.)
- → Extension de la modération du trafic à l'ensemble du réseau routier sous forme de zones mais également d'aménagements modérateurs sans modification de la limitation de vitesse

Régulation des livraisons à l'échelle de la commune

- → Optimisation du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de livraison au sein de la commune

Mesures B4

B4.1 Prendre des mesures de modération de trafic en cohérence avec la carte de synthèse «Mobilité» qui traduit les intentions de modération à l'échelle communale. Des études devront être menées en coordination avec le canton pour les axes structurants

B4.2 Mener des études de détails pour les entrées de ville est et ouest: Entre-deux-Villes et Bergère/funiculaire

À coordonner avec C3.2 et C3.3 Lancer une étude pour la requalification des espaces publics d'entrée de ville Ouest et Est secteur Port - Providence.

B4.3 Étudier la faisabilité d'un hub global de livraison

B4.4 Etudier la mise en place une politique tarifaire pour les livraisons en ville par véhicule polluant

B4.5 Faire appliquer les contraintes horaires pour les livraisons dans les rues piétonnes

B5 MAITRISER L'OFFRE EN STATIONNEMENT PUBLIC ET PRIVÉ

D'une logique d'offre répondant à la demande à une logique d'offre maitrisant la demande

- → Offre de stationnement en périphérie de la ville dans des parkings en ouvrage en cas de suppression d'une part importante du stationnement sur voirie d'un quartier
- → Orientation de l'accessibilité au stationnement en ouvrage selon l'itinéraire générant le moins de nuisance pour les quartiers, c'est-à-dire en privilégiant les routes cantonales
- → Réduction de l'offre en stationnement privé par rapport à la norme VSS

Garantie d'alternatives à la voiture individuelle pour des usages ponctuels

→ Développement de l'offre en voitures partagées sur l'ensemble de la commune, pas seulement au centre-ville

→ Des places de stationnement attractives pour les véhicules d'autopartage (proche des accès, etc.)

Mesures B5

B5.1 Évaluer la pertinence du maintien de l'offre en stationnement public lors de chaque réaménagement d'espace public

B5.2 Appliquer les taux de satisfaction du besoin suivants aux nouvelles constructions ou en cas de rénovation/transformation importante (sur la base de la norme VSS 40 281) : pour la zone centre : 0 à 20 % pour les logements et 0 à 10 % pour les emplois ; pour la zone excentrée : 10 à 30 % pour les logements et 0 à 10 % pour les emplois. Pour satisfaire les besoins selon ces taux, le nombre de nouvelles places créées doit être minimisé

mise en place à travers les Plans d'affectations : mesure A1.1

B5.3 Mettre en place une « bourse au stationnement » permettant aux propriétaires de places non utilisées de les vendre/louer aux développeurs de nouveaux projets à proximité en amont de la mise en service des bâtiments

B5.4 Se doter d'un outil d'encadrement de la location ou du prêt des places privées (incitant les propriétaires de places à les louer à des résidents de la commune et non à des pendulaires)

B5.5 Étudier les besoins en autopartage (localisation et quantité) et définir un nombre minimum de places en stationnement pour voitures partagées pour chaque nouveau projet dans les Plans d'affectations

B5.6 Encourager le partage de voiture entre habitant·e·s en promouvant une application ou un service dédié facilitant la mise en relation des ménages et en prévoyant des tarifs préférentiels pour les macarons

B6 AFFIRMER LE RÔLE CLÉ DU SECTEUR GARE COMME PÔLE STRUCTURANT

Transbordements facilités entre les différents réseaux de transport et sécurisation des différents modes

→ Diminution du trafic de transit au droit de la Place de la Gare en offrant davantage de perméabilité et de priorité aux piétons

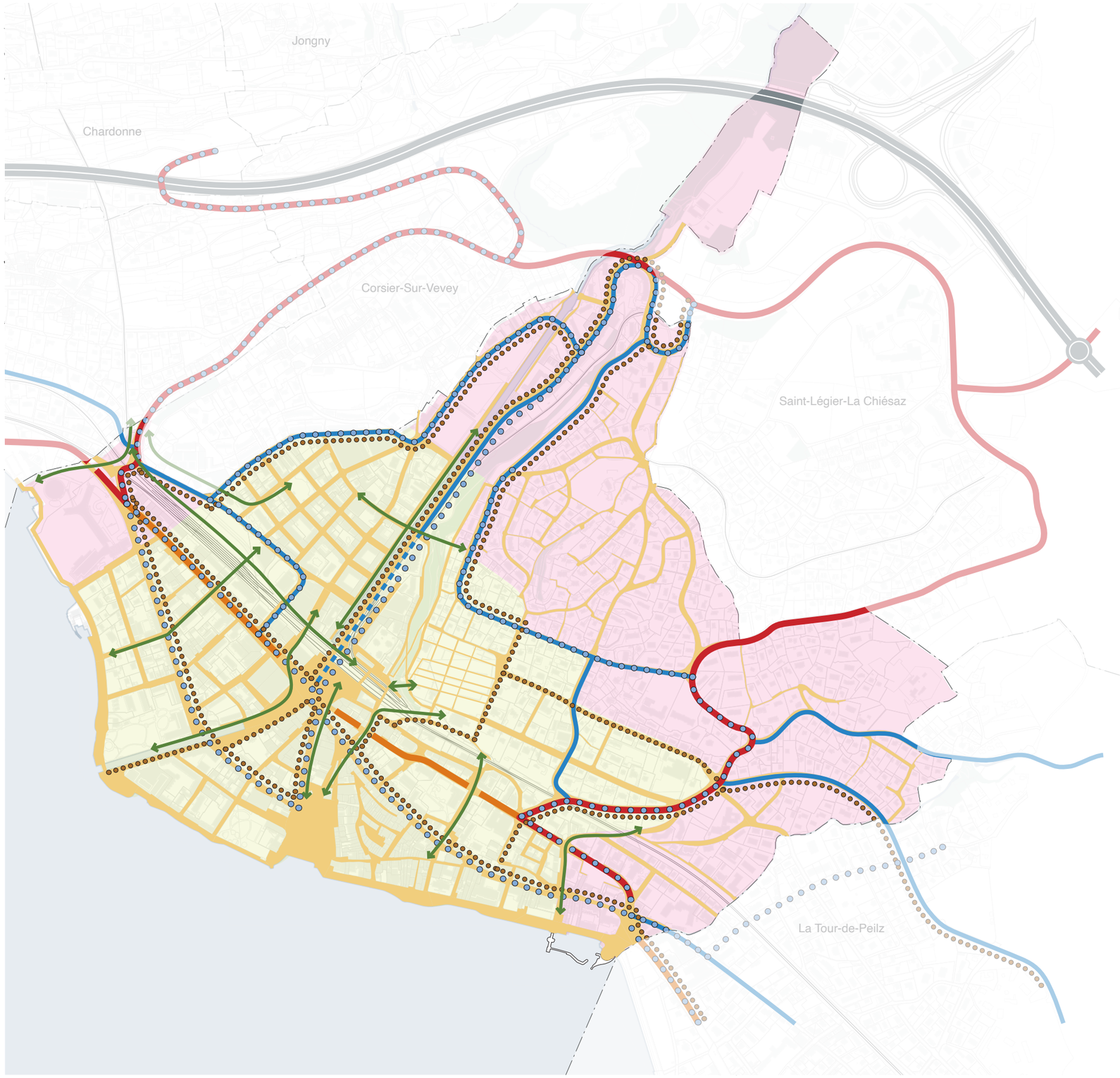
→ Simplification de la lisibilité de la Place en limitant les mouvements superflus perturbant le fonctionnement du réseau

→ Aménagement des espaces publics de qualité afin de gérer ou de supprimer les conflits entre les différents modes

Mesures B6

B6.1 Étudier le réaménagement complet de la Place de la Gare afin de viser une interface de transfert modal de qualité et de prioriser les modes les plus durables

Voir mesure C2.1 Établir un projet de requalification des espaces publics autour de la gare



Mobilité

Catégorisation du réseau de mobilité

Espace apaisé de desserte favorisant les modes actifs



aménagement type zone de rencontre ou limitation à 30 km/h

- Les rues de quartier doivent laisser place aux modes les plus vulnérables
- La ville ralentit pour se mettre au rythme des piétons et vélos
- Les espaces publics sont connectés par des liaisons confortables et sécurisées.

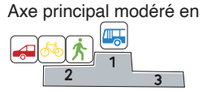
Axe multimodal de distribution



aménagement type zone de rencontre ou limitation à 30 km/h

- Les flux motorisés doivent se concentrer sur un nombre limité d'axes de distribution qui sont également le support des transports publics et des vélos.
- L'espace à disposition est parfois limité et des choix doivent être faits dans leur aménagement.

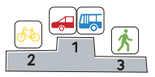
Axe principal modéré en traversée de zone dense



limitation à 30 km/h *

- En traversée de zone dense aux activités nombreuses, la perméabilité des axes routiers est recherchée.
- Un partage de l'espace est à opérer pour intégrer des aménagements suffisamment sûrs et agréables.

Axe à orientation trafic



limitation à 30 km/h *

- Ces axes mènent aux extrémités de la ville en évitant les zones sensibles et en générant ainsi le moins de nuisance possible pour les quartiers.
- Leur gabarit est généreux et permet la séparation de tous les modes

Liaison piétonne sûre connectant des espaces publics et offrant de la perméabilité

Axe vélo structurant

Axe bus structurant

Axe modal de distribution pouvant être coupé au trafic individuel motorisé

Autoroute

Stationnement

Taux de satisfaction de la norme VSS pour l'offre en stationnement:

-Logements 0 à 20%
-Emplois 0 à 10%

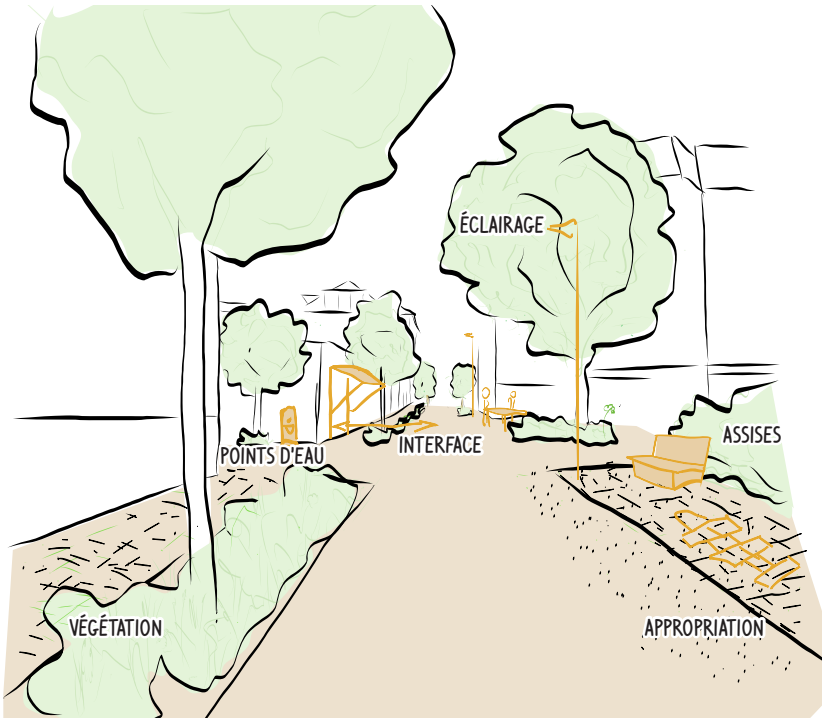
-Logements 10 à 30%
-Emplois 0 à 10%

* *Intention de modération de la vitesse dont les modalités de mise en œuvre seront à déterminer conformément à la législation en vigueur (respect de la fonctionnalité, procédures…)*

TRANSITEC

NB : Les indications sur les communes voisines sont strictement indicatives et seront à coordonner à échelle intercommunale

C. Espaces publics



Enjeux

Vevey prend place au cœur d'un paysage de qualité, structuré par de **grandes entités, notamment les rives du lac**, la **Veveyse**, les Bosquets, les Toveyres et la **campagne environnante**. Le territoire communal étant très largement urbanisé, il est essentiel de **préserver et valoriser ses composantes paysagères qui fondent la qualité d'habiter propre à Vevey.**

Mais c'est aussi à travers la consolidation d'un réseau de mobilités actives et d'espaces publics agréables que la ville peut renforcer la qualité de vie au quotidien en **tissant du lien** entre centralités de services et équipements, pôles économiques, quartiers plus résidentiels et espaces de loisir et délassement. En étant **attrayants, verdoyants et inclusifs**, les espaces publics, des plus significatifs aux plus ordinaires sont alors fréquentés et vivants en toute saison. Ils offrent, en complémentarité avec le réseau de transports publics, une **concurrence accrue aux transports motorisés** et constituent un **enjeu considérable en termes de santé et de bien-être**.

Une ville au panorama exceptionnel

Vevey entretient une relation particulière avec le grand paysage. En effet, l'identité de la ville et sa renommée sont notamment liées aux **vues exceptionnelles** sur le Léman, les Alpes et le coteau viticole du Lavaux. Les quais du lac constituent le point de vue le plus important et le plus connu de la ville. Cependant, Vevey dispose d'une multitude de points de vue, que ce soit des échappées visuelles entre deux bâtiments ou des panoramas, notamment depuis le belvédère de Saint-Martin.

La Veveyse est un élément paysager fondateur et structurant dans le territoire communal. Toutefois, celle-ci est aujourd'hui plus remarquable pour les vues qu'elle offre sur les Alpes et le lac depuis ses franchissements que pour sa qualité paysagère intrinsèque. En effet, en raison de sa canalisation rectiligne, les franchissements offrent un dégagement exceptionnel sur le grand paysage.

Les éléments paysagers situés en amont de la commune participent eux aussi à cette mise en valeur. Les quelques **champs et vignes** situés dans les secteurs des Toveyres et de Chaponneyres ainsi que dans les communes voisines rappellent l'activité agricole et viticole de la région. Dans cette nature façonnée par l'homme, **les axes autoroutiers et ferroviaires** constituent des ruptures paysagères fortes.



Les rives du lac fondent la qualité d'habiter spécifique à Vevey, leur valorisation affirme des séquences d'ambiances distinctes et complémentaires.



Au cœur de la commune, la Veveyse recèle un fort potentiel de valorisation de ses berges afin d'en faire un lien paysager entre les différents quartiers.



Le Sentier des Grenouilles aux Toveyres, l'un des quelques lieux non urbanisés à valoriser comme espace de délassement à proximité directe des quartiers.

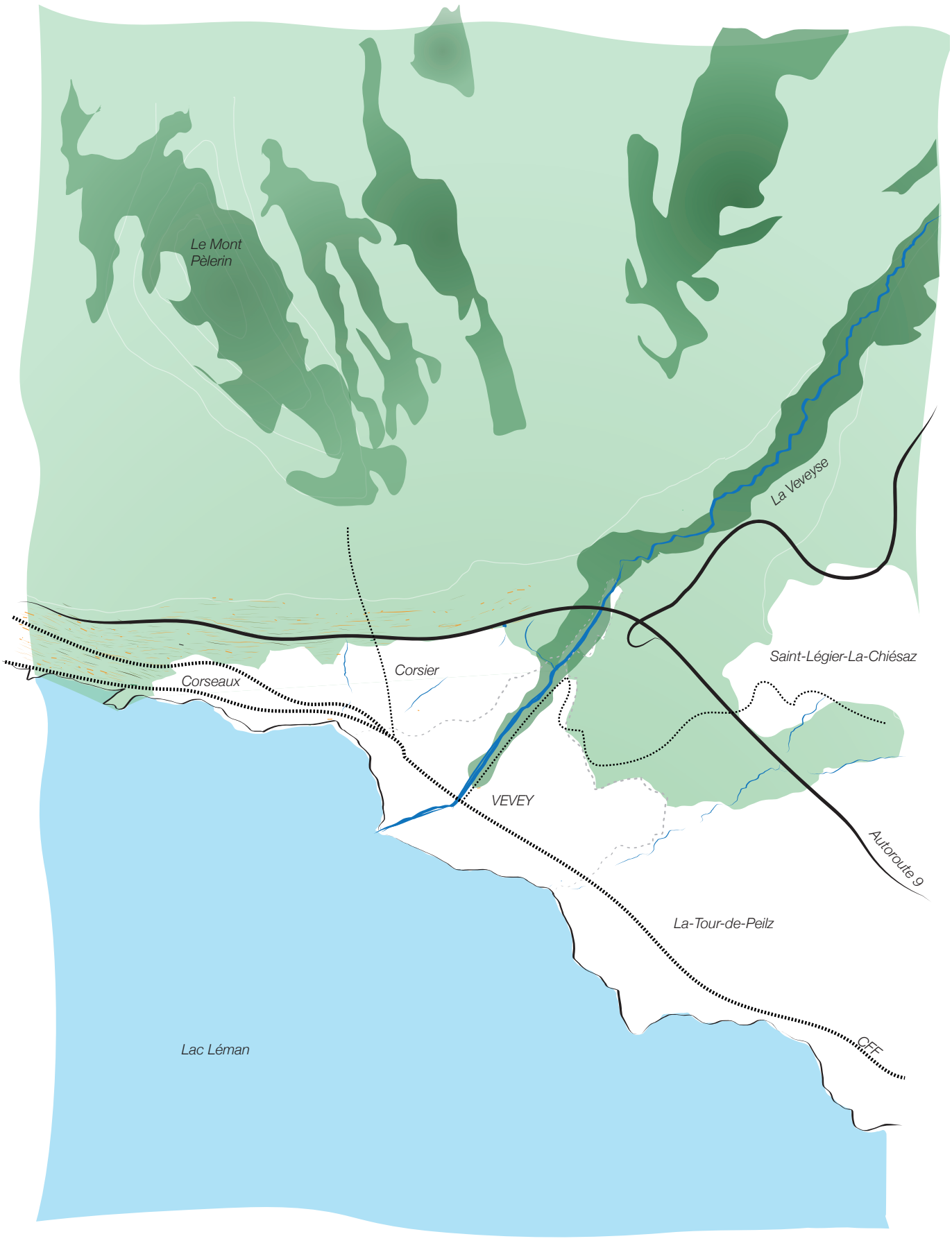


Le Jardin Doret, un espace généreux et polyvalent ouvert vers le lac.



La Place Robin, un espace public fédérateur pour le quartier Plan-Dessus.

Fig. 20 : Carte des grandes structures paysagères autour de Vevey



Une structure non bâtie comme support identitaire

Les rues, places et parcs définissent le **cœur vivant de la ville**, support des déplacements, des activités quotidiennes et de la sociabilité. En tant que ville ancienne, le développement urbain de Vevey s'organise sur une structure viaire et d'espaces publics identitaires hérités du passé.

Dans les années à venir, **le besoin en espaces publics de qualité va s'intensifier en proportion à la densification du tissu urbain**. Les possibilités de créer de nouveaux espaces publics d'envergure étant très contraintes, l'accent doit être mis sur la **valorisation des espaces ouverts existants afin qu'ils soient les plus agréables possible** pour les Veveysan·ne·s et répondent à leurs attentes en termes d'usage.

La compacité du territoire communal limite le nombre de grands parcs ou de places publiques d'envergure. Cette relative rareté d'espaces publics généreux leur confère une importance identitaire particulière aux yeux des Veveysan·e·s. Bien que la plupart d'entre eux soient aujourd'hui valorisés sous la forme de parcs ou de places publiques, à l'exemple du Jardin Doret, de la Place Robin ou de l'Esplanade St-Martin, d'autres voient leur usage « urbain » contraint par la pression de l'automobile et de son besoin d'espace. C'est notamment le cas de la Place du Marché, de la Place de la Gare ou encore d'Entre-deux-villes.

Au-delà des parcs et places, **la majeure part de l'espace public est constitué des ruelles, rues et avenues**. Une analyse de ce réseau d'espaces publics par familles typologiques permet de **définir des principes d'aménagement clairs et adaptés** en fonction des espaces répertoriés.

Fig. 21 : Recensement des jardins historiques



Fig. 22 : Carte d'analyse du paysage et des espaces publics



Types d'espaces publics

- 01. quais et rives
- 02. avenue mixte et animée
- 03. avenue paysagère
- 04. ruelle de vieille ville
- 05. rue de quartier animée
- 06. rue résidentielle structurante
- 07. rue résidentielle calme
- 08. chemin
- Parc
- Place
- Espace de loisir de quartier existant

Equipements existants

- Equipements sportifs
- Lieux culturels
- Administrations / services
- Etabl. scolaires ou garderies
- Lieu à caractère patrimonial

Analyse du réseau d'espace public

Selon le même principe que l'analyse du tissu bâti par familles morphologiques, une lecture des caractéristiques du réseau d'espace public est proposée afin de révéler ses potentialités. Bien que forcément réductrice vis-à-vis de la réalité des ambiances uniques et propres à chaque rue, la caractérisation par type permet de **mettre en avant des enjeux communs d'aménagement pour chaque famille :**

- → Quais et rives (01)
- → Avenues mixtes et animées (02)
- → Avenues paysagères (03)
- → Ruelles Vieille-Ville (04)
- → Rues de quartier animées (05)
- → Rues résidentielles structurantes (07)
- → Rues résidentielles calmes (06)

Des **critères de qualité** ont été établis pour définir les caractéristiques souhaitées pour chaque famille en termes de/d' :

> arborisation/végétation
> perméabilité
> éclairage nocturne
> appropriabilité par initiatives privées
> interface public/privé

Si ces qualités sont parfois loin d'être homogènes à ce jour sur les tronçons d'une même famille d'espace public, elles visent en tous cas un **idéal commun, qui peut ensuite se traduire par des projets variés**.

La mise en place de ces dispositifs permettra un usage plus qualitatif pour la population (ombre, fraicheur, assises régulières) et des conditions plus favorables pour la biodiversité (continuité végétale, diversité des espèces et strates, éclairage maitrisé).

La population est également invitée à prendre part à l'usage de l'espace urbain par des **initiatives d'appropriation** facilitées par la commune. Au-delà de ces aspects, des **points d'eau** et de **collecte de déchets** sont également à prendre en compte au cours des projets de requalification futurs.

Arborisation/végétation

Au-delà de son esthétique, la végétation permet de rafraichir la ville à travers le phénomène d'évapotranspiration et de créer des milieux favorables la biodiversité.

L'établissement d'un taux de canopée/volume vert étant difficile à mettre en place dans un PDCom, trois seuils sont proposés en guise de repère. Végétalisation ponctuelle, généreuse ou maximale.

Fig. 23 : Exemple de végétalisation «maximale». Arbres, strates arbustives et gazon emplissent l'espace urbain.



Fig. 24 : Exemple de végétalisation «généreuse», de part et d'autre de la chaussée.



Fig. 25 : Exemple de végétalisation «ponctuelle», opportunité.



Perméabilité

Afin de ne pas saturer les réseaux d'évacuation des eaux claires, il convient de permettre la rétention et l'infiltration des eaux météoriques au plus proche de leur chute. Des sols perméables permettent également de minimiser l'effet d'accumulation de chaleur durant les épisodes caniculaires.

Au gré des opportunités de chaque tronçon, il convient de rendre perméable les sols largement, moyennement ou au minimum.

Fig. 26 : Exemple de perméabilisation «maximale». Seul le strict nécessaire est imperméable: la chaussé motorisée. La noue recueille également les eaux.



Fig. 27 : Exemple de perméabilisation «moyenne».



Fig. 28 : Exemple de perméabilisation «minimale». Le pavage des trottoirs permet l'infiltration d'une partie des eaux.



Éclairage nocturne

L'éclairage nocturne est primordial pour la sécurité des habitant·e·s. Certains espaces publics nécessitent une luminosité ordinaire, mais en d'autres lieux, la puissance doit être adéquatement modérée pour permettre des conditions favorables à la biodiversité et afin de ne pas gaspiller d'électricité.

Fig. 29 : Exemple d'éclairage réduit pour le maintien de zones sombres, propices à la biodiversité.

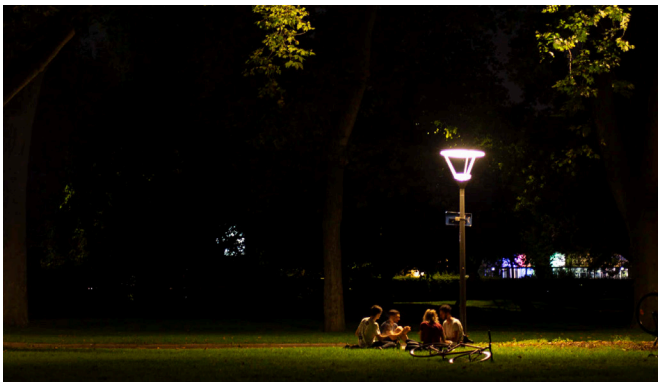


Fig. 30 : Exemple d'éclairage ordinaire en centre-ville mixte et animé. L'éclairage peut toutefois être réduit au milieu de la nuit.



Appropriabilité par initiatives privées

Si le domaine public est de l'usage de tous, certaines initiatives privées peuvent être favorisées afin d'offrir aux habitant·e·s un espace extérieur partagé.

Cette capacité d'appropriation de l'espace rue est classifiée en deux perspectives : modérée ou forte.

Une forte appropriation est encouragée dans les quartiers plus résidentiels, alors qu'une appropriation plus modérée est recommandée sur les espaces publics emblématiques qui doivent permettre de répondre à un large panel d'usages et d'usager·ère·s.

Fig. 31 : Exemple d'appropriation modérée rendue possible par la mise à disposition de l'espace rue pour un évènement.



Fig. 32 : Exemple d'appropriation forte d'une rue complète pour le jeu.



Fig. 34 : Exemple d'appropriation forte : les habitant·e·s organisent un « repas de rue ».



Interface public/privé

Selon la programmation des rez-de-chaussée, l'interface entre espace privé et espace public peut prendre des formes variées.

Deux options sont envisagées, une relation directe entre bâtiment et espace public favorisant le prolongement des activités vers la rue, ou une interface végétalisée mettant à distance la façade par une bande végétale, plus adaptée dans le cas de rez-de-chaussée résidentiels.

Fig. 35 : Exemple d'interface végétale de part et d'autre de le la chaussée.



Fig. 36 : Exemple d'interface directe, accueillant des activités au rez.



01. Quais et rives

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

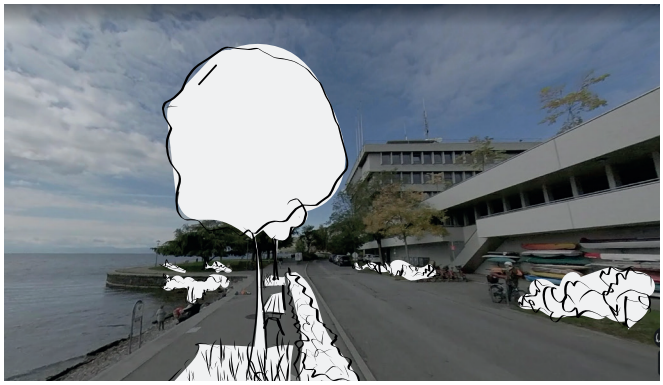
Interface public/privé

Existant





Illustration indicative de la proposition



Si les rives du lac et de la Veveyse sont déjà largement pratiquées par la population, certains tronçons sont très imperméables et peu arborisés, leur confort largement réduit en périodes de forte chaleur.

L'éclairage nocturne peut être fortement tamisé, en particulier au regard des enjeux environnementaux très prégnants à proximité des entités naturelles que sont le Lac et la Veveyse. Un éclairage réduit permet également de mettre en valeur les lueurs naturelles et les effets de reflets sur l'eau.

02. Avenue mixte et animée

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

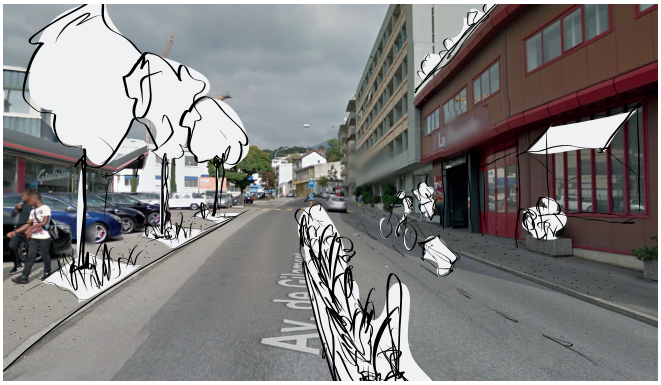
Interface public/privé

Existant





Illustration indicative de la proposition



Ces avenues principales de desserte de la ville recueillent un important trafic et sont souvent peu attractives pour les mobilités actives. La place concédée à la végétation est encore faible pour la majorité des tronçons, ce qui renforce leur caractère peu attrayant pour les piétons et vélos. La présence d'activités en rez-de-chaussée permet d'animer ce domaine public qui nécessite d'être bien éclairé afin d'assurer confort et sécurité pour les déplacements de mobilité active lorsqu'il fait nuit.

03. Avenue paysagère

Repérage



Synthèse des principes

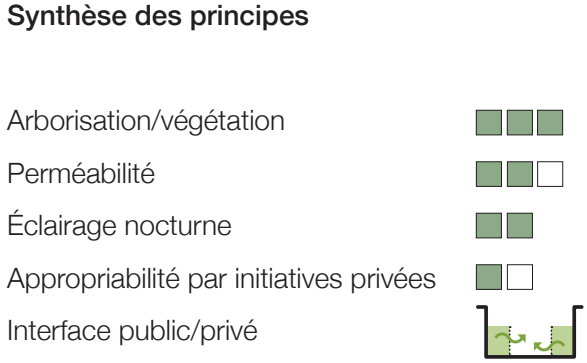
Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

Interface public/privé

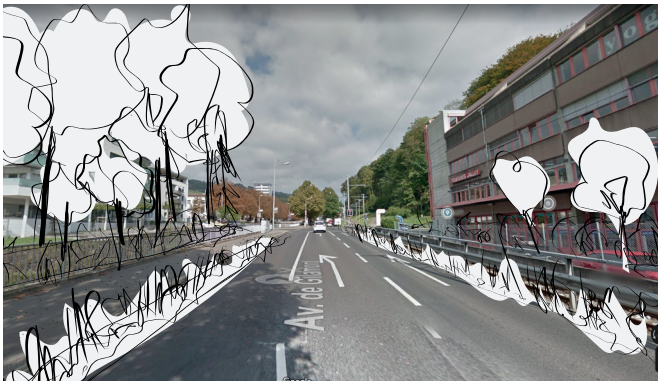


Existant





Illustration indicative de la proposition



Ces avenues principales de desserte de la ville recueillent le trafic entrant et sortant de la ville tout en n'ayant que peu d'activités au rez-de-chaussée. Ici la végétation pourrait prendre une part beaucoup plus importante. Une importante amélioration des conditions de confort et sécurité pour les modes doux est également à mettre en œuvre.

Le rôle structurant de ces axes rend nécessaire un éclairage suffisamment fort pour d'assurer confort et sécurité pour les déplacements de mobilité active lorsqu'il fait nuit.

04. Ruelle de Vieille-Ville

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

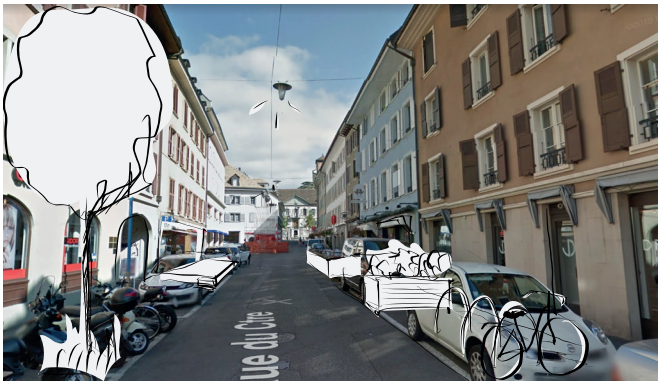
Interface public/privé

Existant





Illustration indicative de la proposition



Les rues et ruelles de Vieille-Ville sont très animées par les commerces et les activités qui s'étendent volontiers sur l'espace public. Généralement peu larges, ces rues permettent seulement l'installation d'une végétation ponctuelle.

05. Rue de quartier animé

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

Interface public/privé

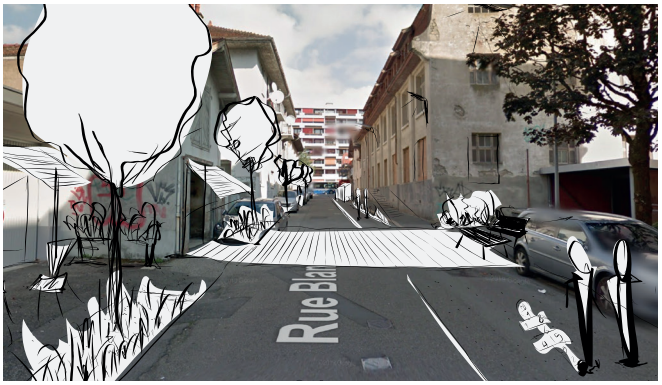


Existant





Illustration indicative de la proposition



Les rues de Plan-Dessus et Plan-Dessous sont à la fois tranquilles et animées ponctuellement par des commerces, services et équipements. De par le fort « esprit de quartier » qui anime ces secteurs de la commune, ces rues possèdent un grand potentiel d'appropriation par des initiatives privées. En diminuant l'espace dévolu au trafic motorisé et au stationnement, il est possible d'envisager une perméabilisation conséquente et la végétation peut s'y implanter de manière plus forte, permettant de contrer les îlots de chaleur dans ces quartiers qui présentent des densités importantes.

06. Rue résidentielle structurante

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

Interface public/privé



Existant





Illustration indicative de la proposition



Le quartier de Charmontey est actuellement largement dépendant d'un trafic motorisé pour la desserte de ses habitats individuels ou petits immeubles. La végétation foisonnante sur les parcelles privées peut être complétée sur le domaine public tout en offrant des cheminements plus favorables à la mobilité active et des lieux appropriables par la population veveysanne.

07. Rue résidentielle calme

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

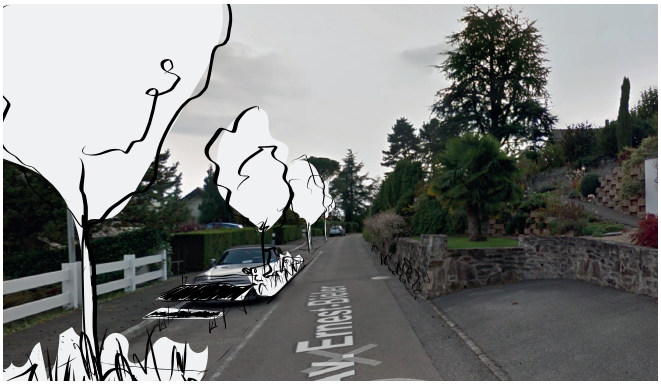
Interface public/privé

Existant





Illustration indicative de la proposition



Les rues et impasses du quartier de Charmontey, souvent relativement étroites, mènent aux habitations adjacentes entourées d'une végétation foisonnante et maitrisée sur les parcelles privées. Lorsque les opportunités se présentent, la végétation peut être complétée sur le domaine public, favorisant l'accueil de biodiversité tout en offrant des espaces plus favorables à la mobilité active et des lieux appropriables par la population veveysanne.

08. Chemin

Repérage



Synthèse des principes

Arborisation/végétation

Perméabilité

Éclairage nocturne

Appropriabilité par initiatives privées

Interface public/privé



Existant



Illustration indicative de la proposition



Éclairés au minimum et très perméables, les cheminements à travers les bois de Vevey, le long de la Veveyse, permettent l'accueil de la biodiversité et offrent un dépaysement aux habitant·e·s de la ville.

Perspectives

Le réseau viaire veveysan, dans toute sa diversité, nécessite une **régénération qui réponde à la fois aux objectifs environnementaux et aux besoins et usages de la population**. La qualité de ce réseau est déterminante sur la **qualité de vie au quotidien**, en particulier sur le choix des modes de déplacement. Compte tenu de l'ambition communale de **favoriser les mobilités actives**, la requalification des rues et avenues est un **levier déterminant**. Bien que les objectifs relatifs à l'arborisation, la perméabilité des sols, l'éclairage adapté, l'appropriation et la qualité des transitions entre domaines publics et privés soient transversaux sur l'entier du domaine public veveysan, les typologies de rues établies permettent de **cibler les objectifs d'aménagement prioritaires sur le réseau viaire**.

Dans ce réseau d'espaces publics, les **seuils d'entrée dans la ville et les espaces publics charnières entre quartiers** présentent un fort potentiel de **revalorisation**.

Également, certains **franchissements** (de la Veveyse, des voies ferrées et du talus des Bosquets) restent à améliorer afin d'assurer une couture fine entre les quartiers.

Au-delà de ce réseau, Vevey bénéficie d'une offre en parcs publics de différentes tailles dont il s'agit de **valoriser la polyvalence d'usage** et les qualités paysagères spécifiques (point de vue, proximité du lac, de la Veveyse, etc.). Aussi, de nouveaux espaces publics de rayonnement communal sont à planifier dans le cadre de la restructuration du secteur Cour-aux-Marchandises et aux entrées Est et Ouest.

Les rives du lac constituent quant à elles un **espace public de détente et délassement majeur** cher aux Veveysannes et Veveysans. Bien que devant faire l'objet d'une **vision d'ensemble**, l'identification de **séquences paysagères spécifiques** permet de mettre en place des **mesures adaptées en termes d'ambiances**. À titre d'exemple, celles au contact de la Vieille-Ville et de la Place du marché affirment un langage paysager plus urbain et formel que celles situées au niveau de l'embouchure de la Veveyse, qui pourraient susciter une présence végétale plus diffuse et plus riche.

Similairement, des séquences paysagères **le long des berges de la Veveyse** permettent d'affirmer différentes ambiances et vocations, de son embouchure au bois des Toveyres, en passant par l'ambiance plus urbaine de Plan-Dessus et le « campus » de Copet.

Enfin, la subsistance sur le territoire communal de fragments d'**espaces naturels et agricoles**, comme les vignes de Chaponneyres et le bois des Toveyres, peut être valorisée par **l'aménagement et la requalification de sentiers de promenades** afin de mieux les connecter avec les quartiers voisins et les **mettre en réseau à échelle intercommunale**.

C1 RÉGÉNÉRER LE RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

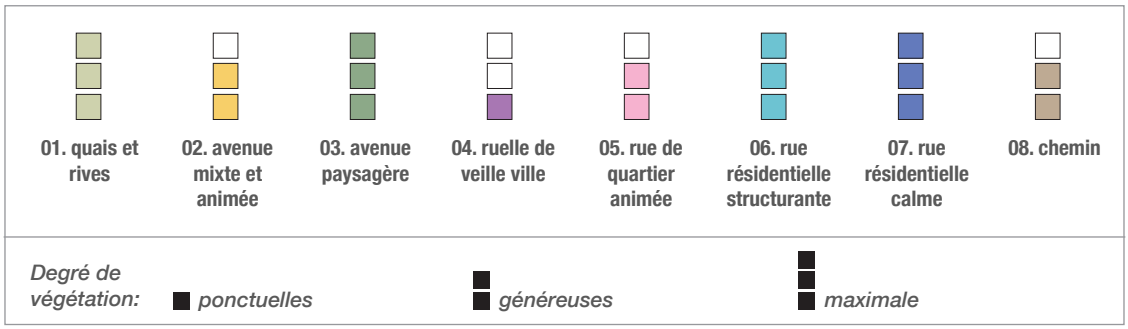
Augmentation de la couverture végétale et du taux de canopée

→ Couverture végétale et arborisation maximale lors de tout projet de requalification d'espace public

→ Choix des espèces variées et adaptées aux changements climatiques, de préférence des essences indigènes et en station

→ Mise à profit de toute intervention sur les espaces publics et les réseaux souterrains pour minimiser leur impact sur le potentiel d'arborisation

→ Adaptation du taux de végétation selon les ambiances des rues :

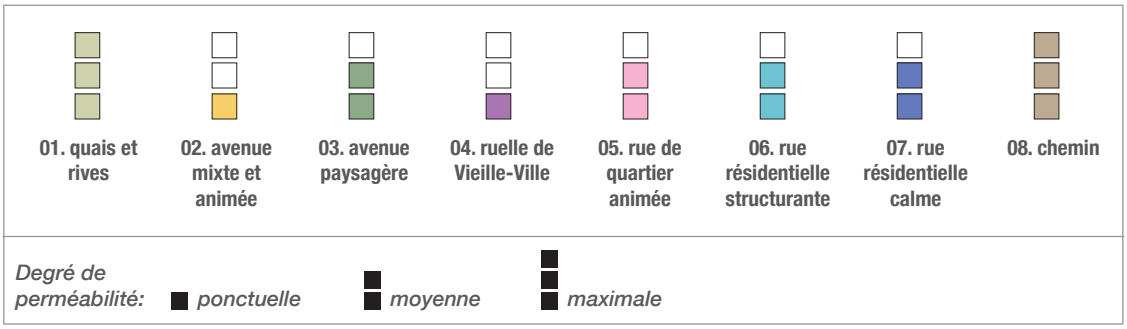


Augmentation de la perméabilité des sols

→ Perméabilisation maximale lors de tout projet de requalification d'espace public

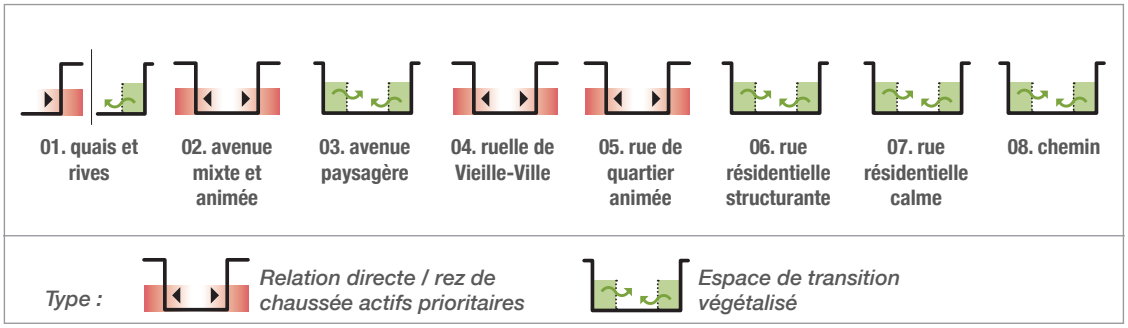
→ Récupération des eaux météoriques pour les besoins des arbres et plantations

→ Adaptation de la perméabilité à chaque type de rue :



Une attention particulière à l'interface public/privé

→ Adaptation de la transition entre domaine public et privé selon les types de rues :

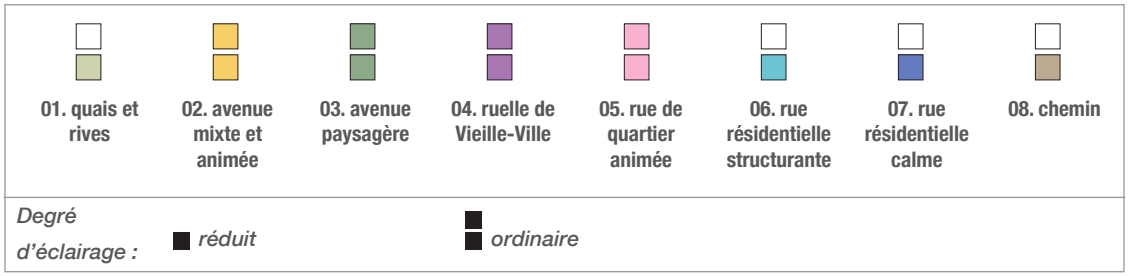


→ Traitement des enseignes et prolongements extérieurs des commerces coordonné et respectueux du cadre bâti (y. c. mobilier)

→ Aménagement des terrasses de café et restaurant permettant un dialogue harmonieux avec l'espace public ainsi que de bonnes conditions de circulation tous modes

Un éclairage public harmonieux

→ Modulation de l'ambiance nocturne en fonction du contexte urbain et en considérant les enjeux écologiques :

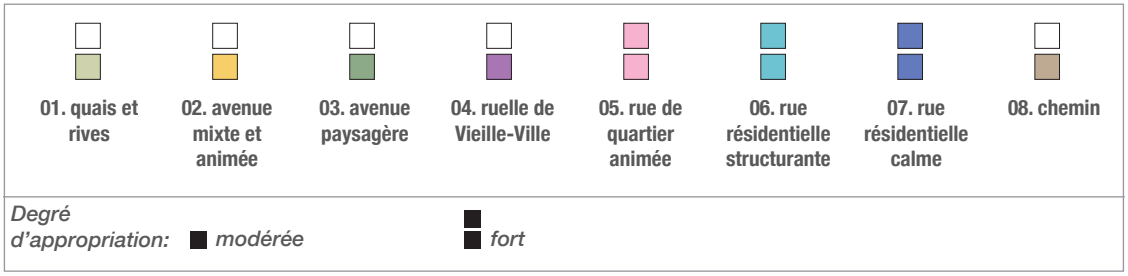


→ Définition d'un projet d'éclairage public incluant les concepts d'exploitation et d'entretien

→ Mise en place de mesures concernant les fonds privés attenants tels que l'éclairage des vitrines et enseignes

Capacité d'appropriation collective de « l'espace-rue »

→ Gestion des espaces-rues permettant leur appropriation par des initiatives citoyennes



Répartition équitable et généreuse de petits équipements de commodités sur tout le réseau d'espaces publics

→ Installation de points d'eau

→ Installation de bancs au moins tous les 100 à 150 m répondant aux conditions de confort pour tou·te·s

→ Installation de points de collectes des déchets permettant le tri selon les matériaux

→ Installation de sanitaires

Mesures C1

C1.1	Établir un masterplan « espaces publics » par quartier *Canopée, perméabilisation des sols, mobilier urbain et commodités*
C1.2	Prévoir des mesures contraignantes pour la protection, le maintien et le renforcement de l'arborisation dans le cadre de l'élaboration des PA communaux
C1.3	Établir un plan lumière
C1.4	Prévoir des mesures permettant de cadrer l'éclairage extérieur sur le domaine privé dans le cadre de l'élaboration des PA communaux
C1.5	Acompagner des projets pour l'appropriation des rues par des groupements citoyens
C1.6	Mettre en place d'une charte à destination des commerçant·e·s concernant les modalités d'occupation et de publicité vis-à-vis de l'espace public.

C2 DÉVELOPPER L'OFFRE EN ESPACES PUBLICS DE LOISIRS ET DE DÉLASSEMENT

Caractérisation des places majeures

→ Entretetien et renouvellement des espaces existants en fonction de leur caractère (espace urbain, espace de délassement et de contemplation, espace de loisirs et de jeux)

Caractérisation des parcs majeurs

→ Entretetien et renouvellement des espaces existants en fonction de leur caractère (espace urbain, espace de délassement et de contemplation, espace de loisirs et de jeux)

Réalisation de nouveaux espaces publics majeurs

→ Aménagement d'un espace public généreux et d'un seul tenant dans le cadre de la restructuration des secteurs Cour-aux-Marchandises et Providence

Amélioration de l'offre en espaces de loisirs de quartier

→ Entretien et renouvellement des espaces existants en concertation avec les habitant·e·s

→ Création de nouveaux espaces de loisir de quartier en fonction des opportunités de projet

Valorisation des préaux d'écoles

→ Renforcement de l'appropriation de ces espaces en dehors de l'usage scolaire pour répondre aux besoins des habitant·e·s du quartier

→ Aménagement de ces espaces répondants aux ambitions fixées en termes de biodiversité et d'adaptation aux changements climatiques

Mesures C2 en coordination avec les mesures de mobilité et les projets scolaires

C2.1	Établir un projet de requalification des espaces publics autour de la gare
C2.2	Établir un projet de requalification de la place Robin
C2.3	Établir un projet de requalification de la place Scanavin
C2.4	Établir un Concept de valorisation des préaux d'école

À coordonner avec les mesures découlant des objectifs de l'axe mobilité, en particulier *B2 Renforcer les mobilités actives et B6 Affirmer le rôle clé du secteur gare comme pôle structurant.*

Mise en place à travers les plans directeurs sectoriels *:*
A1.2 Établir une vision directrice sur le secteur «Entrée de ville Ouest»
A1.3 Établir une vision directrice sur le secteur «Entrée de ville Est - Providence»

C3 AMÉLIORER LA MARCHABILITÉ

Etude de l'opportunité de nouveaux franchissements des voies CFF et de la Veveyse

→ Un nouveau franchissement des voies CFF entre Plan-Dessous et Plan-Dessus, intégré au projet de Cour-aux-Marchandises et à la valorisation des arrière-cours au nord de l'avenue Général Guisan

→ Un nouveau franchissement des voies CFF le long de la rive droite de la Veveyse

→ De nouveaux franchissements de la Veveyse au droit du passage des Ateliers et du passage du Pont-de-Danse

Requalification des franchissements existants

→ Amélioration de la praticabilité, du confort et de la sécurité pour les modes doux en général et les personnes à mobilité réduite en particulier

Amélioration de l'accessibilité au plateau de Charmontey

→ Mise en place de liaisons verticales facilitées

→ Étude de l'opportunité de créer des ascenseurs urbains

Requalification des seuils urbains

→ Amélioration des conditions de circulation des mobilités actives

→ Attention spécifique au traitement de l'espace public dans ces endroits charnières inter-quartiers ou en entrée de ville

Mesures C3

C3.1	Etudier la création de nouveaux franchissements (voies CFF, Veveyse, Forêt des Bosquets)
C3.2	Lancer une étude pour la requalification des espaces publics d'entrée de ville Ouest *à coordonner avec A1.2 Établir une vision directrice sur le secteur «Entrée de ville Ouest»*
C3.3	Lancer une étude pour la requalification des espaces publics d'entrée de ville Est secteur Port - Providence *à coordonner avec A1.3 Établir une vision directrice sur le secteur «Entrée de ville Est - Providence»*
C3.4	Installer des bancs au moins tous les 100 à 150 m répondant aux conditions de confort pour tou·te·s

C4 AFFIRMER LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DES RIVES DU LAC ET DE LA VEVEYSE

(a) Requalification des rives longeant le siège de Nestlé (a)

→ Élargissement du cheminement des rives longeant le siège de Nestlé

→ Mise en évidence de la continuité piétonne le long des rives au niveau de l'avenue de Savoie

(b) Mise en valeur du delta de la Veveyse (b)

→ Amélioration des possibilités d'accès à l'eau

→ Mise en place d'une végétalisation spécifique marquant cette séquence paysagère

→ Renforcement de la composante naturelle et végétale des rives, notamment au niveau de l'embouchure de la Veveyse

→ Réduction de l'emprise du stationnement de surface sur le domaine public

→ Mise en valeur de l'échappée lacustre

(c) Renforcement de l'attractivité de la promenade le long des quais (c)

→ Maintien du caractère ornemental et construit du quai Perdonnet

→ Coordination de l'organisation paysagère et de l'implantation des terrasses publiques aux pieds d'immeubles

→ Affirmation de la vocation touristique et de délassement des quais en proposant de nouveaux points d'arrêt ou d'intérêt

→ Limitation de l'extension des terrasses privées sur le domaine public afin d'assurer la continuité de la promenade le long des quais

(d) Affirmation d'une polarité portuaire (d)

→ Revalorisation de l'espace public en entrée de ville

→ Mise en valeur de la fonction portuaire du lieu

→ Réduction du stationnement de surface sur le domaine public

e Au sein de Plan-Dessus (e)

→ Mise en place de continuités paysagères et végétales permettant de relier le quartier de Plan-Dessus aux rives de la Veveyse

→ Traitement paysager des quais longeant les berges de la Veveyse

→ Amélioration des rapports paysagers entre les cœurs d'îlots et les chemins situés en bordure de la Veveyse

→ Réduction du stationnement de surface sur le domaine public

f Le long du Campus des Crosets (f)

→ Amélioration des perméabilités physiques et visuelles entre les équipements sportifs et vers la Veveyse

→ Recherche d'une polyvalence des usages et des aménagements favorisant une multiplicité d'activités sportives

g Au sein de l'aire forestière (g)

→ Mise en place d'aménagements favorables à la biodiversité

→ Amélioration des liaisons de mobilité active avec les principaux lieux d'attraction environnants (Musée Chaplin, forêt, coteaux viticoles, etc.)

Mesures C4

C4.1	Établir un Concept directeur des berges de la Veveyse affirmant ces différentes séquences
C4.2	Établir un Concept directeur des rives du lac affirmant ces différentes séquences

C5 PROMOUVOIR LA SANTÉ EN VILLE

Des installations sportives ludiques, polyvalentes et inclusives

→ Aménagement des installations pour toutes et tous (âge, genre, vulnérabilité, aisance physique…)

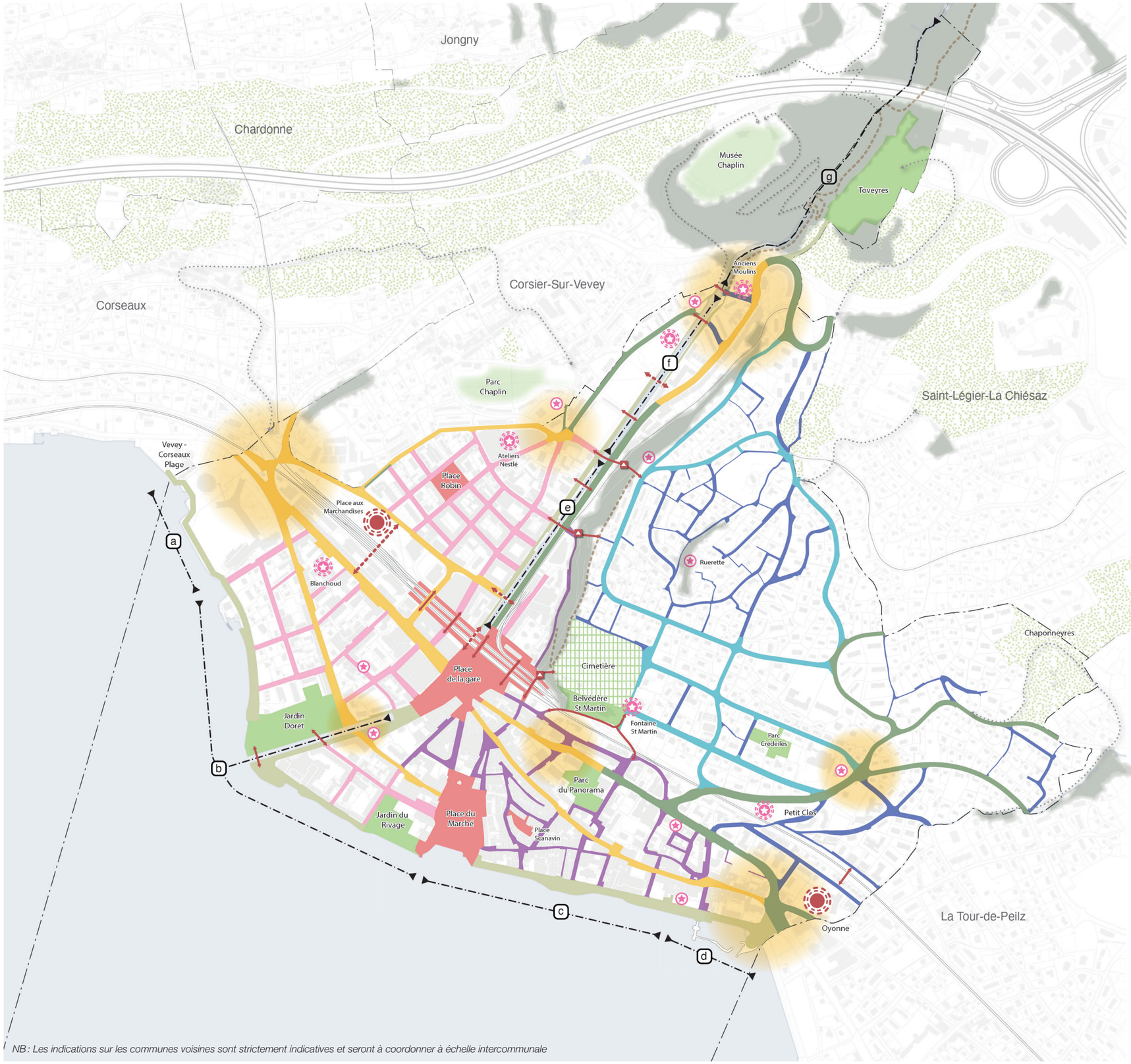
→ Expérimentation des installations polyvalentes intégrant la dimension ludique, collaborative, voire une dimension artistique

Des parcours de promenade

→ Mise en place de boucles de promenades paysagères à échelle intercommunale

Mesures C5

C5.1	Lancer des projets d'équipements sportifs pilotes en concertation avec les habitant·e·s
C5.2	Coordonner les continuités piétonnes et cyclables dans le cadre du Plan directeur intercommunal (ou du projet d'agglomération)
C5.3	Étudier l'opportunité d'aménager des accès au lac pour toutes et tous et à court terme



NB : Les indications sur les communes voisines sont strictement indicatives et seront à coordonner à échelle intercommunale

Espaces publics

Types d'espaces ouverts

- 01. quais et rives
- 02. avenue mixte et animée
- 03. avenue paysagère
- 04. ruelle de vieille ville
- 05. rue de quartier animée
- 06. rue résidentielle structurante
- 07. rue résidentielle calme
- 08. chemin
- Place
- Parc
- Cimetière
- Espace de loisir de quartier existant
- Espace de loisir de quartier à prévoir
- Espace public majeur à prévoir
- Seuil urbain
- Espaces agricoles et viticoles

Connexions et franchissements

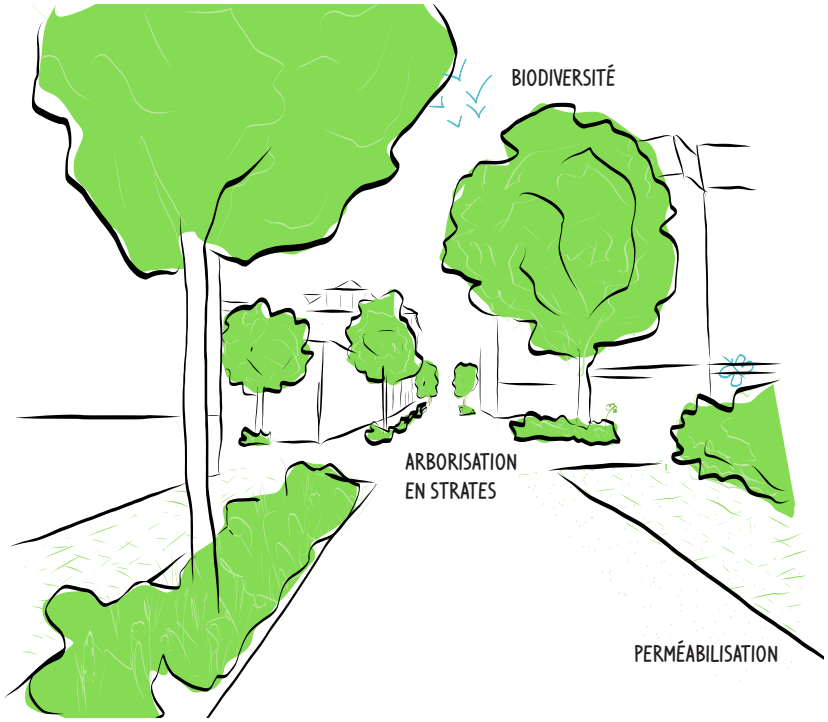
- Franchissement existant
- Franchissement à créer
- Ascenseur urbain à étudier

Séquences paysagères

- a - Nestlé - Plage & Piscine
- b - Delta +
- c - Rives urbaines
- d - Port
- e - Plan dessus
- f - Campus
- g - Forêt

Valorisation des boucles de promenades en collaboration avec les communes voisines

D. Biodiversité et risques environnementaux



Enjeux

La **nature en ville** est un enjeu pour la **promotion de la biodiversité**, mais également pour le **bien-être et la santé des habitant·e·s**. Les changements climatiques entraînent des épisodes caniculaires de plus en plus fréquents et appellent de **nouvelles manières de planifier la ville**, où la régulation des températures est désormais un sujet clé.

Si la commune peut mettre en œuvre un grand nombre de mesures dans le cadre des projets d'espace public et de leurs gestions, force est de constater qu'**une majorité du territoire communal est constituée de propriétés privées**. Il s'agit dès lors **d'impliquer les propriétaires** et habitant·e·s afin qu'ils se saisissent de ces enjeux et **contribuent à la transformation du milieu urbain en faveur d'une plus grande richesse du vivant et d'une meilleure résilience face aux changements climatiques**.

Le territoire veveysan est également concerné par plusieurs **sources de nuisances**, en particulier sonores, et il est exposé à des **dangers environnementaux naturels et technologiques** qui doivent être anticipés par des mesures visant à protéger la population.

Des milieux naturels contraints, mais vivants

Du point de vue de la nature et de la biodiversité, Vevey comporte différentes typologies de milieux naturels. Plusieurs grandes unités peuvent être considérées selon leurs caractéristiques écologiques.

Ces milieux peuvent être plus ou moins imbriqués dans le tissu bâti. Ils sont donc « localement contraints » par l'environnement urbain de la ville de Vevey.

Lac et cours d'eau

Les rives du lac sont dans l'ensemble très aménagées (enrochements, débarcadères, etc.). Les cours d'eau sont canalisés sur la quasi-totalité du territoire, voire enterrés. Leur valeur naturelle est donc limitée, mais pas absente. En effet, certaines portions, en particulier les embouchures, sont des lieux propices au maintien et au développement de la vie sauvage. À contrario, la portion des quais située entre l'embouchure de la Veveyse et La Tour-de-Peilz est beaucoup plus fréquentée et donc plus entretenue. Elle accueille également les bateaux de la CGN avec deux débarcadères. Des mesures en faveur de la biodiversité sont dès lors plus difficiles à envisager dans ce secteur.

Forêts

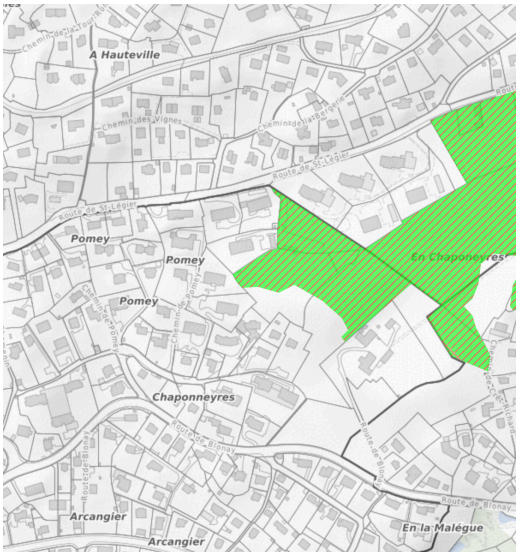
Les aires forestières sont rares à Vevey. Seuls les secteurs des Bosquets et des Toveyres comportent des zones pouvant être qualifiées de forestières.

Le secteur des Toveyres comporte un itinéraire de randonnée pédestre aménagé longeant un site favorable aux amphibiens, le « Sentier des Grenouilles ».

Les Bosquets font autant office de rupture entre les quartiers de Plan-Dessus et Charmontey que de pénétrante de verdure à l'intérieur du tissu bâti. Bien qu'il soit traversé par quelques chemins piétonniers, la topographie limite fortement les déplacements en dehors des chemins aménagés et offre un milieu propice à la biodiversité (faune et végétation).

Espaces ouverts

Le secteur des Chaponneyres représente le dernier espace ouvert d'envergure au sein de la commune. Constitué d'un massif arboré en promontoire et de vignes en terrasses, c'est un espace qui marque l'entrée dans un paysage plus rural qui se prolonge sur la commune voisine de Blonay-Saint-Légier. Une partie de ce secteur est concernée par des surfaces d'assolements de qualité I.



surface d'assolement qualité I

Des espaces verts anthropisés

Espaces publics et semi-publics

Vevey compte plusieurs espaces publics d'envergure à forte composante végétale. Ces parcs sont entretenus de manière intensive et présentent une qualité paysagère remarquable. Cependant, en matière de variété d'espèces, les jardins privés sont bien plus fournis.

Jardins privés

Les jardins privés accueillent une part importante de l'arborisation de la commune, majoritairement dans le quartier de Charmontey. Alors que la végétation de plusieurs parcelles reste limitée à des pelouses et des haies, la diversité des espèces végétales et la qualité paysagère des jardins privés constitue un enjeu majeur pour la commune. Les clotures séparant les parcelles demeurent par ailleurs un obstacle non négligeable au déplacement de certaines espèces animales.

Jardins familiaux et communautaire

Bien que ponctuels sur la commune (site du Petit Clos), les jardins familiaux peuvent constituer des réserves de biodiversité au sein du territoire, en plus de favoriser une sensibilisation au respect de l'environnement et à la durabilité. Il s'agit pour cela d'encourager les bonnes pratiques au sein de ces espaces (maitrise de la consommation d'eau, choix éclairé des plantes cultivées, recours aux engrais naturels et au compostage…).

Des inventaires naturels et écologiques à mettre en valeur

Réseau écologique cantonal (REC)

Le REC est une stratégie globale de préservation de la biodiversité et des fonctions écologiques. Il doit être vu comme un ensemble d'éléments naturels ou semi-naturels permettant à la biodiversité d'évoluer dans un espace garantissant la survie des populations, notamment au travers d'échanges et de déplacement d'individus.

Ces éléments sont relevés à une échelle régionale, voire cantonale, et sur la base de différentes banques de données dont la précision est peu applicable à l'échelle locale. À titre d'exemple, le Territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) identifié sur le territoire communal est un carré kilométrique (km^2). Ses limites spatiales ne sont donc pas clairement définies localement. La Ville dispose dès lors d'une marge de manœuvre pour appliquer les principes de valorisation sur son territoire.

Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites (IMNS)

L'IMNS est un inventaire contraignant découlant de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage.

Dans le principe, l'IMNS demande d'une part une prévention et une minimisation des atteintes lors de la réalisation de tout projet et d'autre part une pesée des intérêts. Il s'agit donc de tout mettre en œuvre pour éviter de porter atteinte à un milieu naturel, à une espèce ou à un paysage inventorié et, le cas échéant, d'évaluer si l'intérêt d'un projet est supérieur à l'intérêt de protection concerné et de compenser les atteintes induites.

À Vevey, seules les gorges de la Veveyse, en amont du quartier de Gilamont, sont classées dans l'IMNS. Elles se trouvent dans un milieu forestier et aucune intervention n'est prévue sur ce site.

Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs

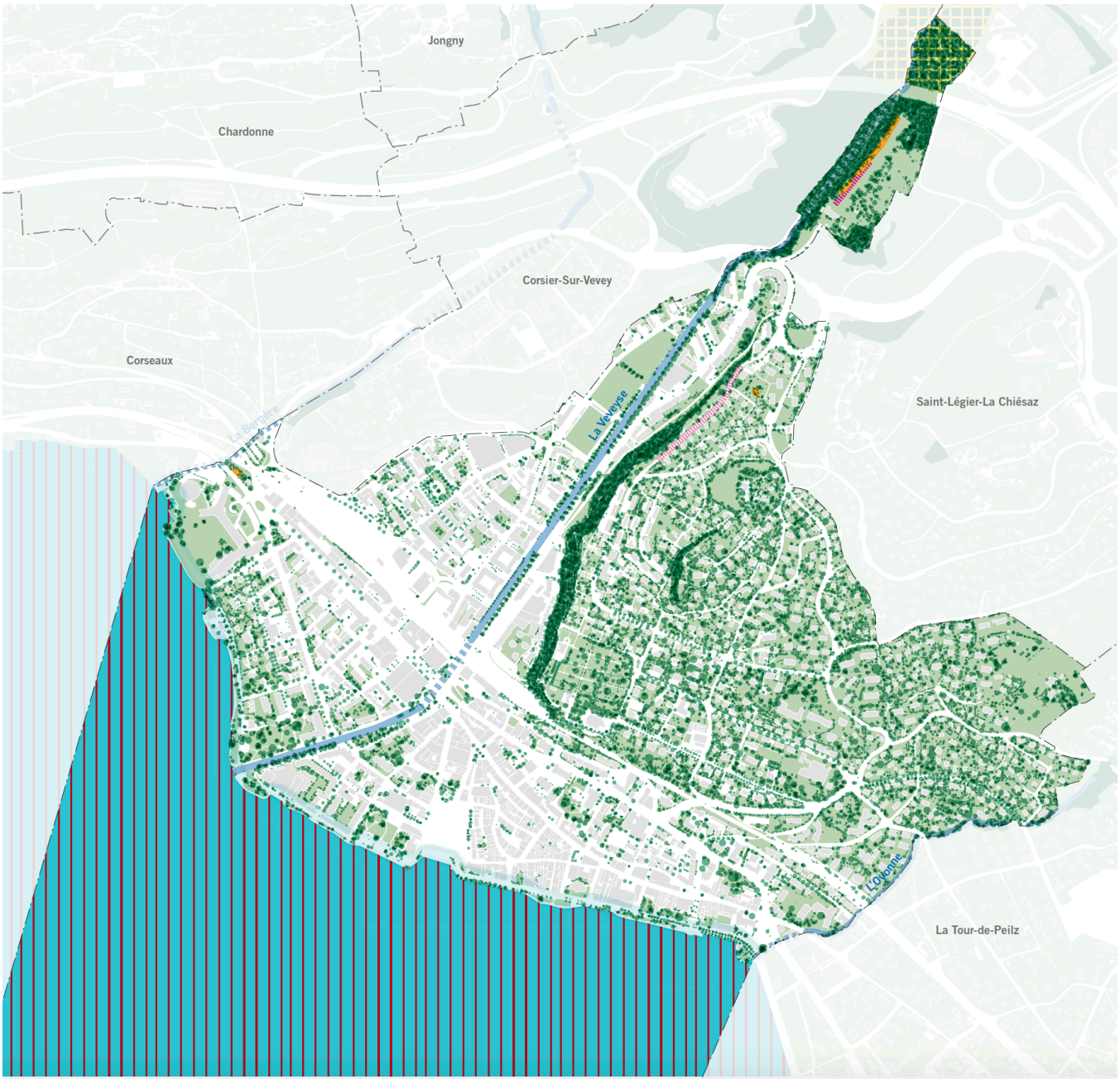
La réserve des Grangettes située à l'extrémité Est du Léman est au bénéfice d'un statut de réserve d'oiseaux d'eau et migrateurs d'importance internationale et nationale. Son emprise s'étend sur le lac Léman de l'embouchure du Rhône à Corseaux et St-Gingolph.

Autres groupes d'espèces

En raison de l'environnement très urbain de la ville de Vevey, la notion de faune sauvage reste limitée. Toutefois, quelques groupes faunistiques sont présents et peuvent montrer un intérêt particulier :

- l'avifaune (oiseaux),
- les chiroptères (chauves-souris),
- l'entomofaune (insectes),
- la petite faune terrestre (micromammifères, invertébrés, amphibiens),
- quelques mammifères liés aux milieux forestiers,
- la faune piscicole.

Fig. 37 : Carte d'analyse environnement vert



Environnement vert

Trame bleue

- Lac
- Cours d'eau à ciel ouvert/enterré
- Rive du lac

Trame verte

- Forêt
- Surfaces d'herbe, jardins, etc.
- Arbres existants

Protection

- Reserve naturelle oiseaux migrateurs
- Migration d'amphibien
- Migration d'amphibiens - Conflits liés à la circulation
- Gorges de la Veveyse (IMNS)
- Inventaire des sites de reproduction des batraciens

Sources
REC : Etat de Vaud - OIT - 13.09.2012
IMNS : Etat de Vaud - OIT - 22.11.2016
Réserve naturelle : Etat de Vaud - OIT - 22.11.2016

Des nuisances sonores principalement liées au trafic routier

Les nuisances sonores représentent un facteur important dans la mesure de la qualité de vie en milieu urbain. Celles-ci sont inhérentes au développement et au fonctionnement général de la ville. Cependant, des solutions doivent être mises en place pour les réduire autant que possible et ainsi offrir un cadre de vie de qualité aux Veveysan·ne·s.

À Vevey, le bruit routier et le bruit ferroviaire constituent les principales sources de nuisances sonores. Toutefois, d'autres installations peuvent également générer du bruit comme les installations techniques (chauffages, ventilations, climatisation, etc.) ou les activités industrielles.

Pour lutter contre ces nuisances, le PDCom privilégie les interventions à la source lorsque cela est possible (assainissement des axes routiers à forte charge de trafic, diminution de la vitesse sur certains axes). En complément, des mesures de protection contre le bruit «à l'objet» (limitation des ouvertures, isolation phonique, etc.) sont également promues pour assurer que les valeurs limites définies par l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) soient respectées sur tout le territoire communal.

La gestion des dangers pour protéger la population

La protection de la population et des biens contre les dangers, qu'ils soient naturels ou technologiques est une obligation légale et une priorité pour la Ville.

Pour les dangers naturels, les différents aléas (inondation, glissement de terrain, éboulement, lave torrentielle, etc.) ont été cartographiés et sont intégrés dans le PDCom. À l'intérieur des périmètres de dangers naturels définis, des études spécifiques sont menées dans le cadre des Plans d'affectations communaux afin de définir les concepts de mesures nécessaires pour protéger la population.

Au sujet des risques technologiques, le territoire veveysan est concerné par plusieurs installations à risque selon l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Il s'agit notamment des voies CFF, des gazoducs et de la STEP.

En 2021, une étude OPAM a été menée en tenant compte de la perspective démographique. Celle-ci démontre que le risque n'atteint pas le domaine inacceptable, mais le risque augmente de manière significative pour certains tronçons et se situe dans le domaine intermédiaire, nécessitant une pesée des intérêts.

Cependant, l'OPAM ne constitue pas un facteur strictement limitant pour la densification prévue du territoire communal.

Les Plans d'affectations communaux devront toutefois intégrer des concepts de protection et prévoir l'éloignement des affectations dites «sensibles» (écoles, hôpitaux, etc.) des installations OPAM. Des études complémentaires plus détaillées pourront également être demandées pour les projets de construction localisés à moins de 100 m d'une installation à risque. Celles-ci préciseront en détail les mesures constructives ou organisationnelles assurant la protection des personnes et des biens exposés.

Une précaution avec les rayonnements non ionisants

L'Ordonnance fédérale pour la protection contre les rayonnements non ionisants (ORNI) définit des limites d'immission ainsi que des mesures préventives pour les champs électriques et magnétiques créés par des installations fixes, notamment les réseaux de distribution d'électricité et les antennes téléphoniques.

Cette ordonnance date de février 2000. Les zones à bâtir légalisées avant cette date n'y sont pas strictement soumises. Toutefois, en application du principe de précaution, les zones à bâtir pouvant présenter des dépassements sont identifiées et vérifiées dans le cadre des Plans d'affectations communaux.

Cette vérification se fait principalement pour les lignes à haute tension et les lignes aériennes des transports publics avec la définition d'un périmètre de consultation dépendant de la puissance de l'installation (25 à 50 m).

Pour les antennes téléphoniques, les opérateurs sont contraints de respecter l'ORNI ou de modifier leurs infrastructures en conséquence. De ce fait, toutes les antennes autorisées à ce jour respectent les valeurs fixées dans l'ORNI.

Sites pollués

Le territoire veveysan est concerné par plusieurs sites identifiés comme pollués au sens de l'Ordonnance fédérale sur les sites pollués (OSites).

L'ancienne décharge située aux Toveyres est la principale zone polluée cadastrée sur le territoire communal. Situé sur un tronçon canalisé et souterrain de la Veveyse, ce site est aujourd'hui remblayé et affecté en aire forestière. Il n'est donc pas appelé à se développer et les risques de pollution du cours d'eau sont très faibles.

La ville compte également 39 aires d'exploitation dans lesquelles des substances dangereuses pour l'environnement ont été utilisées par le passé sans aucun processus de dépollution par la suite. Ces aires se trouvent généralement sur des sites industriels ou anciennement industriels, notamment le long des voies CFF et MVR.

Fig. 38 : Carte des nuisances sonores, risques technologiques et pollution des sols

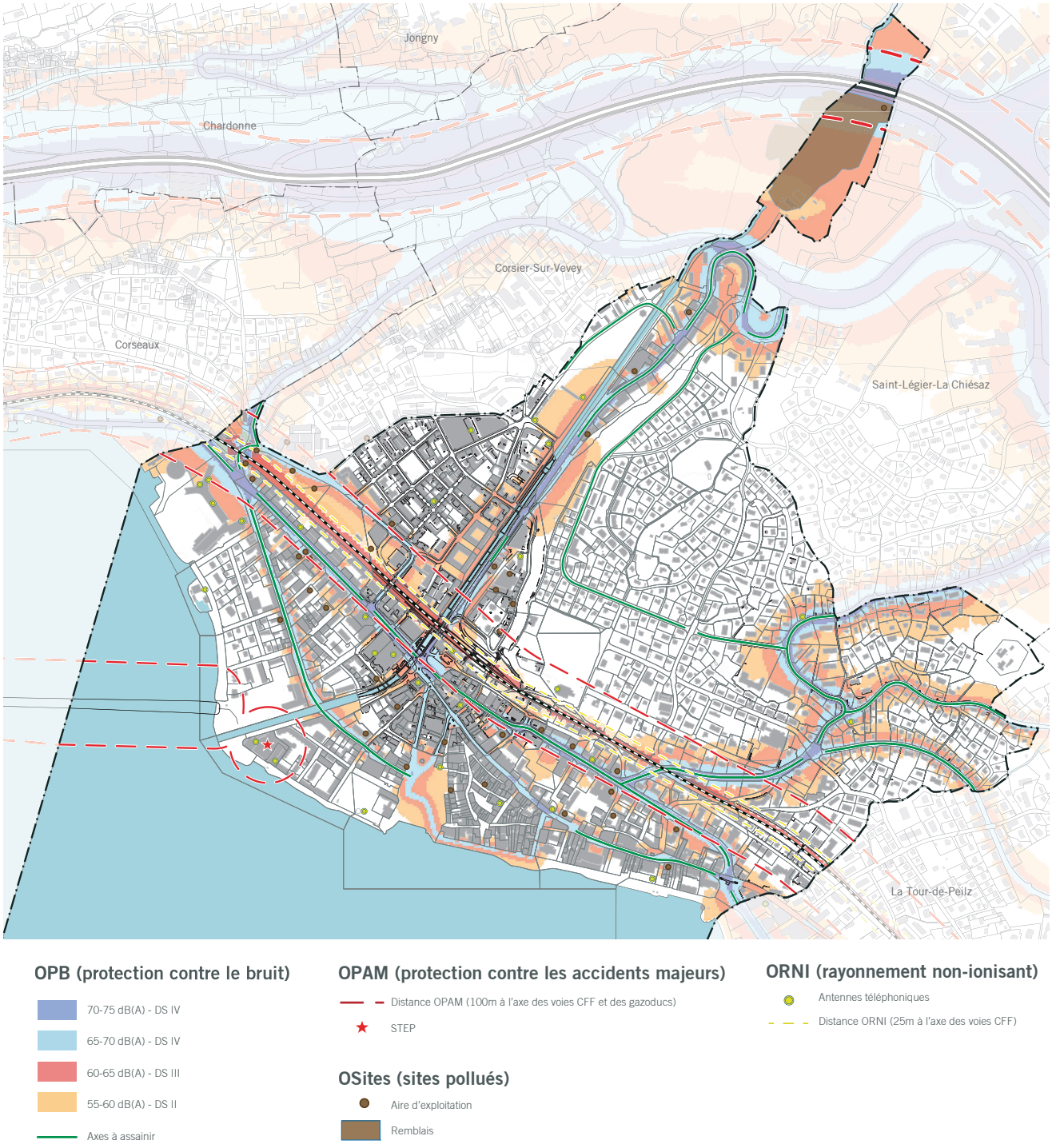


Fig. 39 : Carte des dangers naturels



Perspectives

Le **lac**, **les cours d'eau** (Veveyse, Bergère, Oyonne) et les **aires forestières** (Bosquets, Toveyres) constituent **les trois grandes unités paysagères dont il s'agit de protéger et de valoriser les fonctions naturelles**. Bien que la pression urbaine soit forte et laisse peu de marge de manœuvre autour de ces entités naturelles, des **renaturations ponctuelles sont possibles**, notamment par **l'augmentation des surfaces végétalisée à l'interface terre-eau** au bord du lac et de la Veveyse.

Au-delà des grandes entités naturelles, le PDCom vise à étoffer la **« trame verte »** constituée notamment des espaces publics afin de **limiter les îlots de chaleur**. Un certain nombre de rues sont d'ores et déjà arborées, il s'agit de **compléter ce réseau par de nouvelles continuités végétales** au gré des opportunités (strates arborées, arbustives et herbacées), selon la largeur du domaine public, les espaces résiduels, la présence de réseaux souterrains contraignants, etc.

La végétalisation des toitures permet **une augmentation générale de la nature en ville** tout en améliorant le confort bioclimatique des bâtiments. Elles permettent également de stocker temporairement les eaux de pluie afin de les restituer plus lentement dans le réseau et ainsi limiter les surcharges en STEP (rôle tampon).

Enfin, les **modes d'entretien et de gestion des espaces ouverts, tant publics que privés offrent un fort potentiel d'amélioration en faveur de la biodiversité et du bien-être des habitant·e·s**. Il s'agit notamment d'utiliser des espèces indigènes, d'entretenir les espaces verts de manière raisonnée et extensive, de limiter l'utilisation de produits phytosanitaires, etc.

Le PDCom **vise l'exemplarité dans la gestion des espaces verts communaux** en parallèle à **une sensibilisation des propriétaires privés**. Des mesures spécifiques sont également proposées pour les espaces privés collectifs, tels que les cœurs d'îlots, qui peuvent répondre à des **objectifs écopédagogiques**.

Concernant l'environnement gris, il s'agit d'une part de **diminuer les sources de nuisances** et d'autre part de **protéger la population des dangers auxquels elle est exposée**. Pour ce faire, les documents de planification veveysans doivent intégrer le plus en amont possible les données environnementales contraignantes et **donner des pistes de solutions** à appliquer dans le cadre des projets de réalisation.



L'arborisation des rues participe à la qualité de l'expérience dans l'espace public et permet de réduire les îlots de chaleur.



Exemple de végétalisation extensive sur la toiture d'un bâtiment.



Favoriser un entretien extensif des espaces verts permet de créer des milieux favorables à la vie sauvage.



Exemple d'aménagement collectif simple, durable et ludique.

D1 AMÉLIORER LES MILIEUX NATURELS ET LES PAYSAGES

Qualité des eaux du lac et des cours d'eau

→ Limitation des intrants chimiques pour l'entretien des espaces extérieurs publics et privés

Renaturation des rives du lac et des cours d'eau

→ Valorisation des potentiels de renaturation des rives du lac, en particulier aux embouchures des cours d'eau

→ Valorisation des potentiels de revitalisation des cours d'eau et de leurs berges

→ Remise à ciel ouvert de certains tronçons des cours d'eau enterrés en fonction des opportunités et de la faisabilité

→ Garantie de l'écoulement des eaux et protection des biens environnants

→ Évaluation des possibilités de remontée de la faune piscicole dans les cours d'eau

→ Sélection d'une végétation variée et adaptée aux conditions locales à l'interface terre-eau

Maintien de l'aire forestière

→ Intégration des fonctions forestières en fonction des situations (production, loisirs, biodiversité, protection des dangers naturels, etc.)

→ Amélioration de la valeur biologique des boisements par des interventions appropriées

→ Formation d'éléments boisés structurés et de haute valeur biologique et paysagère

→ Diversité des essences dans les différentes strates de végétation

→ Gestion extensive des espaces forestiers (arbres morts conservés sur pied)

Mesures D1

D1.1	**Réaliser un diagnostic des pratiques communales actuelles pour l'entretien des espaces publics et privés communaux**
D1.2	**Mettre en place de nouvelles méthodes visant à ~~limiter/~~abandonner l'utilisation de produits phytosanitaires**
D1.3	**Participer au projet intercommunal visant l'élaboration de mesures d'aménagement de l'Oyonne-Veveyse pour améliorer la sécurisation des crues**

À coordonner avec l'objectif «*C4 Affirmer les séquences paysagères des rives du lac et de la Veveyse*»

D2 RENFORCER LA BIODIVERSITÉ ET LE RÔLE DE RÉGULATEUR CLIMATIQUE DES ESPACES PUBLICS

Extensification de milieux existants en faveur de la biodiversité

→ Usage de mélanges de graines riches en fleurs sauvages (écotypes locaux) lors d'ensemencements, même pour de petites surfaces

→ Méthodes d'entretien extensives et différenciées tout en garantissant l'usage polyvalent des parcs publics (maintien de surfaces peu ou pas entretenues)

→ Renoncement à l'utilisation de produits phytosanitaires

→ Lutte contre les espèces invasives

Amélioration et développement des lieux propices à la petite faune terrestre

→ Installation de petits aménagements à valeur écologique et pédagogique (haies vives, hôtels à insectes, nichoirs, murgiers, étang) dans les secteurs favorables

→ Limitation des obstacles tels que les treillis à petite maille ou les barbelés pour favoriser le déplacement de la petite faune terrestre et ajout lorsque nécessaire de mesures simples permettant de protéger la petite faune (par exemple, mise en place d'échelles à batraciens dans les avaloirs et grilles, abaissement de trottoir, etc.)

Maximisation de la perméabilité du sol et si besoin de la rétention

→ Désimperméabilisation au maximum du sol dans tous les projets de requalification d'espaces publics

→ Utilisation au maximum de matériaux économiques et perméables pour les espaces publics y. c. pour les espaces de circulations avec si besoin des mesures de rétention et de traitement des eaux

Augmentation quantitative et qualitative de l'arborisation

→ Maintien des alignements d'arbres et des arbres isolés existants dans les meilleures conditions possibles

→ Renforcement de la trame des rues arborées (selon les contraintes, assurer au minimum des continuités vertes par bandes herbeuses extensives)

→ Étude systématique des opportunités d'arborisation et de végétalisation lors des travaux sur les réseaux souterrains

→ Développement de sols perméables aux pieds des arbres en maintenant une surface enherbée et entretenue de manière extensive

→ Entretien des arbres hors période de nidification

→ Recours à l'utilisation d'espèces indigènes variées adaptées aux changements climatiques

Mesures D2

D2.1	Établir un Concept d'arborisation des espaces publics intégrant les contraintes techniques (en particulier les réseaux souterrains)
D2.2	Réaliser un inventaire des milieux naturels permettant de prioriser les secteurs favorables à la biodiversité (corridors biologiques, réserves, etc.)

Mise en place à travers les différents projets de création/requalification d'espace public

D3 ENCOURAGER DE BONNES PRATIQUES ENVIRONNEMENTALES AU SEIN DES ESPACES PRIVÉS

Haute valeur biologique des espaces ouverts au sein des quartiers d'habitats collectifs et la mise en place d'installations pédagogiques

→ Mise en place de prairies extensives diversifiées au lieu de surfaces engazonnées, moins riches en espèces

→ Entretien des gazons et pelouses afin d'augmenter leur valeur biologique (extensification, entretien différencié)

→ Installation de petits aménagements à valeur écologique et pédagogique (haies vives, hôtels à insectes, nichoirs, murgiers) dans les secteurs favorables

→ Aménagement de jardins potagers et plantages en faveur de la biodiversité en milieu urbain et dans les préaux d'écoles

→ Interdiction des espèces à problème (figurant sur la liste noire)

→ Encourager la mise en place de projets d'agriculture urbaine

Information et sensibilisation des propriétaires privés sur les bonnes pratiques et les usages

→ Maintien de surfaces non entretenues en y limitant les interventions comme la tonte, la fauche ou la taille

→ Identifier et aménager des sites favorables aux amphibiens

→ Utilisation d'espèces indigènes lors de la plantation

→ Renoncement à l'utilisation de produits phytosanitaires

→ Limitation des obstacles tels que les treillis à petite maille ou les barbelés pour favoriser le déplacement de la petite faune terrestre et ajout lorsque nécessaire de mesures simples permettant de protéger la petite faune (par exemple, mise en place d'échelles à batraciens dans les avaloirs et grilles, abaissement de trottoir, etc.)

Maximisation des surfaces perméables et potentiellement de la rétention

→ Mise en place de taux minimums de perméabilité du sol en tenant compte des contraintes d'usage avec si besoin des mesures de rétention et de traitement des eaux

→ Encadrement de l'empierrement des jardins pour favoriser les surfaces profitables à la biodiversité

Traitement approprié des toitures

→ Végétalisation par des mélanges grainiers d'écotype locaux adaptés conditions stationnelles (profondeur du sol)

→ Gestion et entretien extensif de ces surfaces

→ Harmonisation de l'aménagement paysager des surfaces de toitures avec les autres usages potentiels (terrasses accessibles, potagers urbains, panneaux solaires, etc.)

Mesures D3

D3.1	Établir une charte et distribuer une plaquette informative sur les bonnes pratiques de conception et d'entretien d'un jardin favorable à la vie sauvage
D3.2	Mettre en place des évènements - ateliers d'échange entre des professionnels des espaces verts et les particuliers
D3.3	Mise en place de guides, recommandations, conseils et évènements
D3.4	Mise en place de jardins potagers dans les cours d'écoles à usages collectifs et impliquer les écoles dans le processus

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*

D4 PRÉSERVER ET VALORISER LES SOLS

Gestion rationnelle des sols afin de limiter les impacts en surface

→ Anticipation de la mise en place de futurs réseaux lors de toute intervention sur les réseaux existants ou sur l'espace public

→ Optimisation de l'organisation des réseaux souterrains en lien avec l'aménagement des espaces publics (arborisation, passages souterrains, etc.)

Gestion durable des matériaux d'excavation

→ Réduction des quantités de matériaux d'excavation mis en dépôt définitif

→ Réutilisation maximale des matériaux d'excavation non pollués sur site, notamment pour les aménagements extérieurs

Prise en compte des sites pollués

→ Cartographie et suivi des sites pollués

→ Étude et expérimentation de projets de dépollution

Pérennisation des surfaces agricoles et viticoles

→ Maintien de la vocation agricole et viticole de Chaponneyres et des parcelles le long du chemin des Vignerons.

→ Valorisation de ces espaces comme réserve de biodiversité

→ Réalisation de projets écologiques et pédagogiques innovants

Mesures D4

D4.1	Établir un plan de gestion des réseaux souterrains en coordination avec le Concept d'arborisation
D4.2	En cas de site pollué, anticiper les difficultés techniques, procédurales et financières en amont des projets

D4.3 Mettre en place des appels à projets pour des installations/évènements écopédagogiques au sein des grands espaces ouverts du territoire veveysan

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*

D5 PROTÉGER LA POPULATION ET LES BIENS DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Prise en compte des dangers naturels et en particulier ceux liés au dérèglement climatique.

- → Définition de concept de mesures de protection des biens et des personnes dans les Plans d'affectations en collaboration avec des spécialistes et en tenant compte des directives cantonales et de la directive *Standards & objectifs cantonaux de protection* (SOP)
- → Élaboration d'évaluation locale de risque (ELR) dans le cadre des projets de construction concernés par un danger naturel
- → Prioriser les projets d'espaces publics en fonction de la vulnérabilité des secteurs identifiés par le Plan Climat

Prise en compte des dangers d'accidents majeurs

- → Intégration des contraintes d'aménagement (organisation et affectation) dans les Plans d'affectations
- → Préservation des lieux d'habitation et de travail ainsi que les lieux sensibles ou à forte fréquentation des grands risques d'accident
- → Évaluation précoce de la nécessité et recherche d'alternatives pour l'implantation de nouvelles installations soumise à l'OPAM

Prise en compte des rayonnements non ionisants

- → Mise en place d'une stratégie de planification en matière d'implantation des antennes de téléphonie mobile afin de limiter l'exposition à l'électrosmog dans les quartiers principalement résidentiels et les sites scolaires

Mesures D5

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*

D6 RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES ET LA POLLUTION DE L'AIR

Protection contre le bruit routier et ferroviaire

- → Définition des degrés de sensibilité dans les Plans d'affectations

Réduction des nuisances à la source.

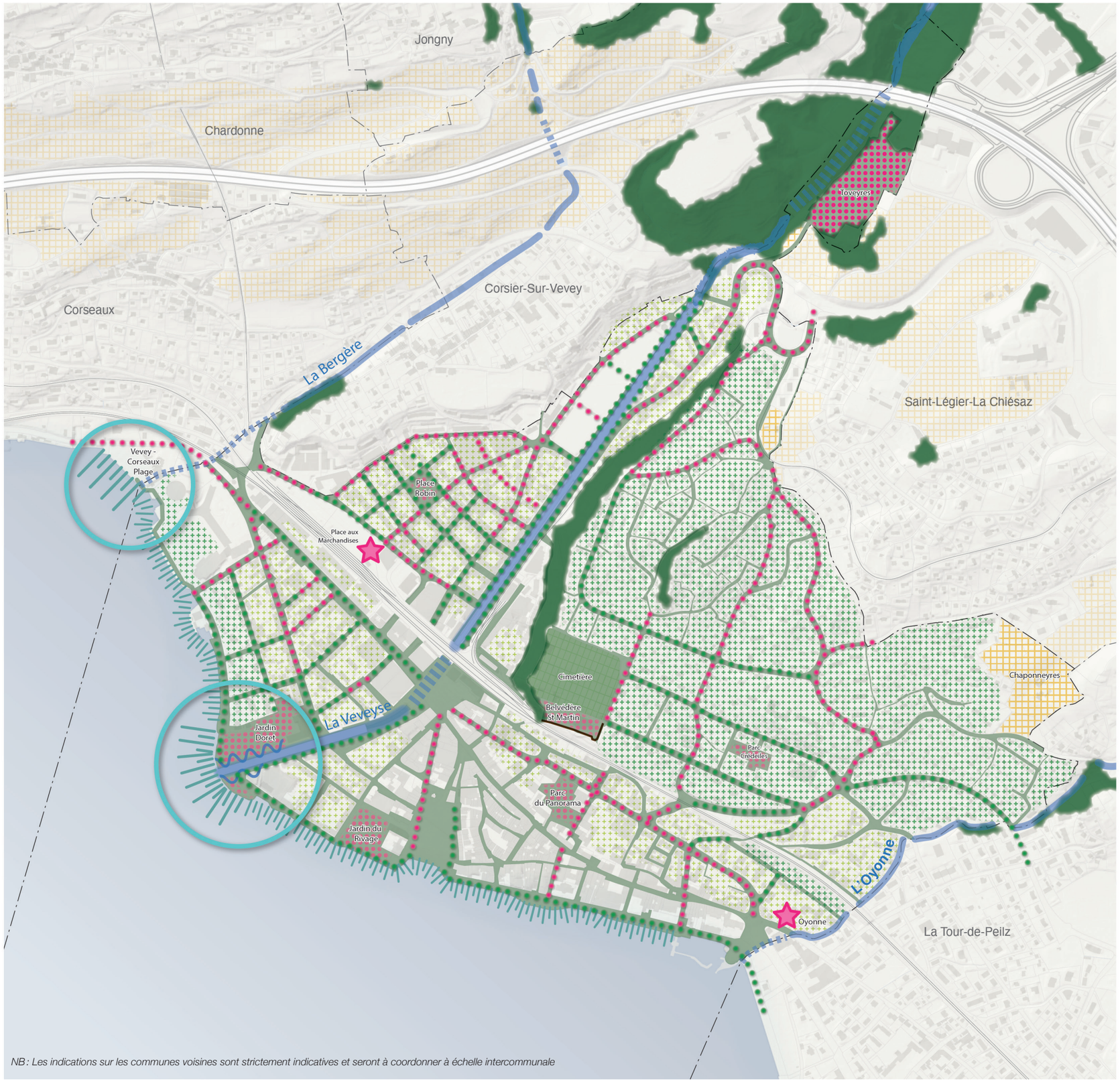
- → Assainissement des principaux axes routiers
- → Limitation des vitesses de circulation conformément aux objectifs en matière de mobilité

Mesures D6

D6.1 Établir un plan de modération du trafic préservant des « zones calmes »

D6.2 Poursuivre les mesures d'assainissement du bruit routier

Mise en place à travers les Plans d'affectations *(mesure A1.1)*



NB: Les indications sur les communes voisines sont strictement indicatives et seront à coordonner à échelle intercommunale

Transition écologique

(objectifs environnement gris non explicités sur la présente carte)

Fonctions naturelles des unités paysagères

- Cours d'eau / évaluer le potentiel de revitalisation
- Cours d'eau enterré à remettre à ciel ouvert selon opportunités
- Fort potentiel de renaturation des rives aux embouchures
- Potentiel d'amélioration des rives du lac
- Aire forestière

Renforcement de la biodiversité et des fonctions régulatrices (eau, climat)

... au sein des espaces publics

- Sur l'ensemble du réseau d'espaces publics communaux
- En particulier sur les parcs existants
- Dans le cadre de l'aménagement de nouveaux espaces publics majeurs communaux
- Continuité végétale et arborée existante / a créer
  (non exhaustif, tous les espaces publics détiennent un potentiel)

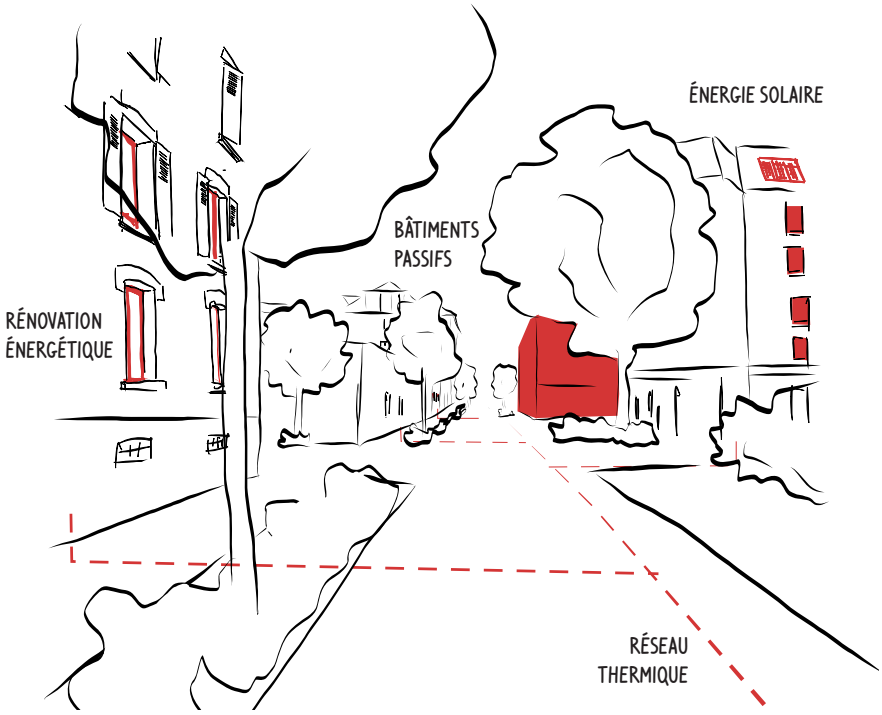
... au sein des espaces privés

- Espace ouvert au sein des quartiers d'habitat collectif
- Espace ouvert au sein des quartiers d'habitat individuel ou intermédiaire

Pérennisation des grands espaces ouverts

- Espace agricole

E. Énergie



Enjeux

L'**approvisionnement et la consommation d'énergie** d'un territoire représentent un **enjeu crucial**, que ce soit en termes de dépendance vis-à-vis d'autres pays ou d'émission de **gaz à effet de serre et de polluants** aux conséquences **néfastes sur notre environnement**.

Le territoire veveysan **dépend encore à hauteur de 91 % des énergies non renouvelables** (majoritairement **fossiles)** pour ses besoins en chaleur. Une réduction de sa consommation et un **changement drastique** des sources d'approvisionnement et des technologies de conversion doivent donc s'effectuer afin d'opérer la **transition énergétique** du territoire et ainsi assurer un avenir **sûr et durable** aux futures générations.

Il s'agit également de penser l'impact énergétique global et l'empreinte matérielle en amont de tout projet de construction et de rénovation, dans une compréhension holistique de notre impact écologique.

Consommation énergétique actuelle

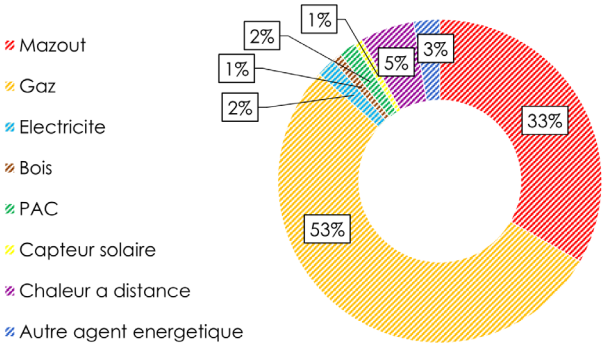
L'étude de planification énergétique territoriale (PET) menée initialement sur la base de données de 2015 a permis de caractériser et cartographier les besoins et les consommations énergétiques actuels des bâtiments du territoire (chaleur et électricité, hors mobilité). Plusieurs valeurs de cette étude ont été mises à jour avec des données de 2019.

Selon cette étude, la ville de Vevey compte 1'986 bâtiments dont 69 % (1'364) sont chauffés. La surface de référence énergétique (SRE) totale, qui correspond à la surface chauffée des bâtiments, se monte à 1.37 millions de m^2.

Chaleur

L'ensemble des bâtiments consomment (énergie finale) par année environ 196 GWh (9'900 kWh/hab./an, 143 kWh/m^2 SRE/an) de chaleur issue à 91 % d'énergie non renouvelable. Une part grandissante de l'agent énergétique bois est rendue possible grâce au développement actuel du réseau thermique (chauffage à distance - CAD) dit «CAD-Gilamont» alimenté à 80 % par des plaquettes forestières (inclus sous «Chaleur à distance» dans la Fig. 40). Les énergies fossiles (mazout et gaz naturel) prédominent encore largement l'approvisionnement en chaleur des bâtiments du territoire. La consommation totale de chaleur génère annuellement l'équivalent de 46'000 tonnes de CO_2-eq (2.3 tonnes/hab./an).

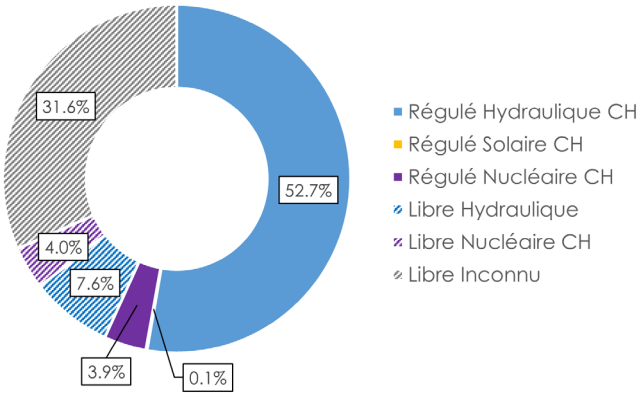
Fig. 40 : Répartition par agent énergétique pour la consommation totale de chaleur finale



Électricité

La consommation d'électricité distribuée par le réseau se monte à 94 GWh (4'700 kWh/hab./an) par année sur l'entier du territoire. La part de la consommation sur marché régulé (client captif) se monte à 57 % et elle est approvisionnée à 93 % par de l'électricité renouvelable hydroélectrique d'origine suisse. De par cette forte composante renouvelable, les émissions de CO_2-eq associées à cette part de consommation sont équivalentes à 690 tonnes par année. Le 43 % de la consommation restante est donc issu du marché libre de l'électricité pour lequel nous ne disposons pas de toutes les données nécessaires pour déterminer le mix d'approvisionnement et donc les émissions de CO_2-eq associées.

Fig. 41 : Marquage électrique du territoire avec répartition marché régulé/libre



Énergie grise

L'énergie grise comprend toute l'énergie primaire non renouvelable qu'il a fallu dépenser au cours des différentes étapes de fabrication, d'entretien et de déconstruction du bâtiment (extraction des matières premières, processus de fabrication et de traitement, transports, élimination des déchets de chantier…). Tant en construction neuve qu'en rénovation, l'énergie embarquée dans un bâtiment ou un objet ne se réduit donc pas uniquement à sa consommation lors de son utilisation.

Dans les bâtiments construits actuellement à l'échelle de la Suisse, elle représente jusqu'à un quart de toute l'énergie nécessaire pour sa fabrication et son exploitation, cette dernière incluant l'impact des déplacements des utilisateurs. (selon le guide «L'énergie grise dans les nouveaux bâtiments» publié par l'Office fédéral de l'énergie en 2017).

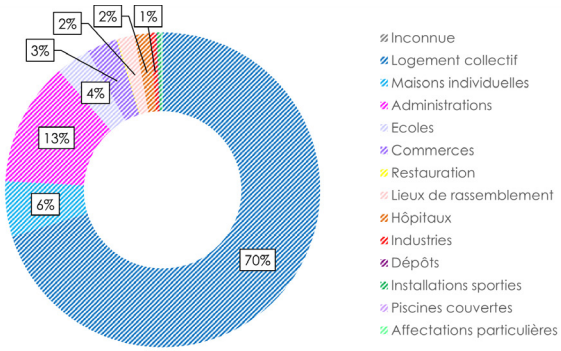
C'est un élément clé à prendre en compte dans la stratégie de rénovation/remplacement des bâtiments existants.

Analyse du parc bâti

Situation actuelle

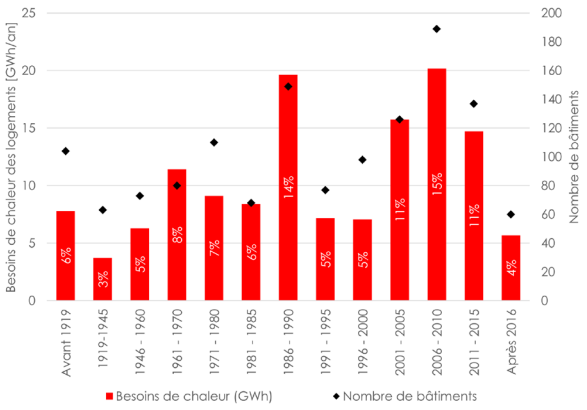
L'affectation principale des bâtiments donne une information sur leur utilisation/occupation et, par conséquent, sur leurs consommations d'énergie. Sur le territoire veveysan, les logements sont très majoritaires et représentent 76 % de la SRE et 87 % des bâtiments. L'importante proportion de logements implique en général un important potentiel de réduction de la consommation grâce à des rénovations. Cependant, dans la pratique, il existe plusieurs freins comme la part prépondérante de logements en location qui rend complexe la rentabilisation des investissements en matière de rénovation.

Fig. 42 : Répartition de la SRE par affectation principale des bâtiments (classes SIA)



L'époque de construction/rénovation des bâtiments est également un élément important de l'analyse de l'état des lieux pour la consommation de chaleur. La valeur moyenne des consommations spécifiques de chaleur (consommation par unité de surface chauffée) est environ deux fois supérieure sur le territoire aux valeurs limites selon norme SIA 380/1. Cette donnée démontre donc également un fort potentiel de rénovation.

Fig. 43 : Répartition des consommations et du nombre de bâtiments par époque de construction



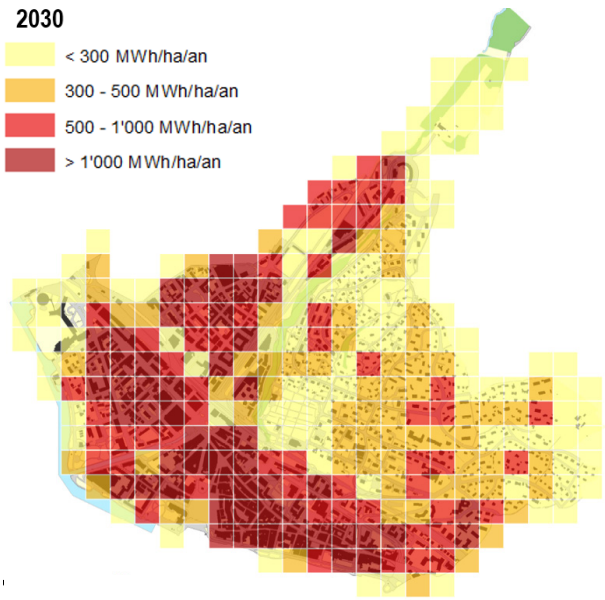
Finalement, selon l'étude PET 2015, 36 bâtiments ont été identifiés comme preneurs de froid potentiels (conditionnement des locaux, refroidissement et réfrigération). Une importante concentration de besoins de froid se situe au centre, autour de la Place de la Gare, le long de l'avenue du Général-Guisan et de la rue du Simplon. Cela pourrait représenter un potentiel de récupération de chaleur et distribution de froid via un réseau thermique basse température.

Besoins thermiques futurs

Les besoins énergétiques futurs ont été simulés pour 2030 et 2050 en fonction de paramètres d'évolution urbaine/population à partir de l'état des lieux décrit ci-dessus et des zones constructibles encore vides aujourd'hui. Des paramètres concernant la rénovation et les normes de construction ont également été pris en compte. Cette projection a permis de générer une carte de la densité des besoins de chaleur futurs (voir Fig. 44) utilisée notamment pour l'évaluation du potentiel d'implantation de réseaux thermiques.

À l'horizon 2030, 12 GWh de besoin de chaleur supplémentaire due à l'évolution urbaine/population devraient être générés, représentant une augmentation de 6.5 % par rapport au besoin de chaleur total actuel (cela ne prend en compte que les constructions supplémentaires et non la rénovation qui viendra contrebalancer cette augmentation). À titre informatif, cette augmentation devrait atteindre 15 %, soit un besoin supplémentaire de 27 GWh, par rapport à la situation actuelle à l'horizon 2050

Fig. 44 : Densité des besoins futurs de chaleur par hectare (2030)



Potentiel de rénovation

La meilleure énergie restant celle que l'on ne consomme pas, le territoire veveysan dispose d'un important potentiel d'économie d'énergie vu la structure de son parc bâti énoncé plus haut. La rénovation énergétique des bâtiments doit donc être privilégiée dans tous les cas afin de réduire leur consommation et les effets néfastes associés.

La notion d'énergie grise doit également être prise en compte lors de tout projet de rénovation ou de construction. Afin d'en limiter l'impact, les solutions suivantes devraient être envisagées, dans l'ordre, l'étude et le maintien du patrimoine énergétique existant, le réemploi de matériaux, le recyclage et, en dernier lieu, l'emploi de nouveaux matériaux, en favorisant ceux qui ont un impact plus raisonné.

Vers une architecture bioclimatique

Plusieurs éléments de conception urbaine, paysagère et architecturale permettent d'assurer le confort (thermique, lumineux, etc.) des occupants tout en minimisant le recours à des installations techniques énergivores.

Il s'agit en premier lieu d'établir les bonnes conditions d'inscription des bâtiments dans l'environnement, c'est-à-dire le choix de l'emplacement, de l'orientation et du gabarit pour tenir compte des conditions d'ensoleillement locales, des masques solaires, de l'orientation des vents dominants.

Au niveau de la conception architecturale, le principe général est de capter la chaleur en hiver, de s'en protéger en été, notamment par le dimensionnement des ouvertures et des protections solaires horizontales.

Plusieurs éléments paysagers, pensés en synergie avec la conception architecturale, permettent également d'optimiser naturellement le confort, tels que la plantation d'arbres à feuilles caduques en façade sud pour protéger des rayonnements solaires en été et les laisser passer en hiver.

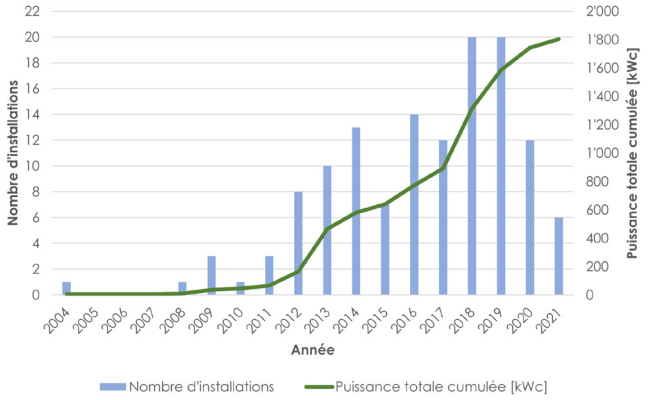
Ressources locales

Énergie solaire

Dans l'ensemble, le potentiel de valorisation de la ressource solaire est bon au regard de l'irradiation solaire sur le territoire veveysan et jouit d'une bonne homogénéité dans les morphologies des bâtiments (peu de bâtiments créent de l'ombre sur les toitures voisines). Il est possible d'accroître de façon très importante la production actuelle d'électricité par la construction d'installations photovoltaïques et celle de chaleur par l'installation de panneaux solaires thermiques.

Au total, 131 installations photovoltaïques ont été répertoriées (ref. 2021) pour une puissance totale d'environ 1'805 kWc. Si l'on prend une production moyenne annuelle de 1'100 kWh/kWc, la production estimée de ces centrales se monte à environ 2 GWh par année soit un peu plus du 2 % de la consommation d'électricité du territoire.

Fig. 45 : Évolution de la puissance photovoltaïque totale installée



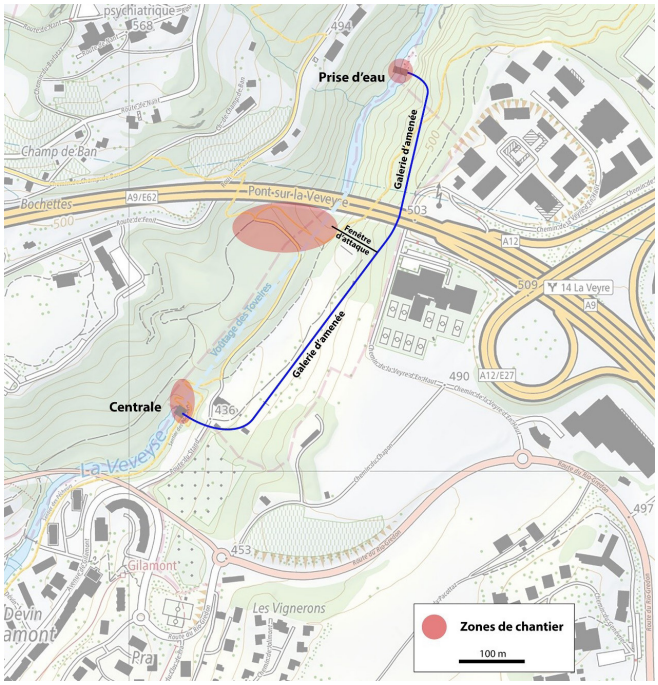
Selon une méthodologie développée par l'OFEN, le potentiel de production d'électricité photovoltaïque sur le territoire veveysan se monte à 44 GWh/an (cela ne prend pas en compte des limitations liées aux bâtiments protégés). Si l'on ajoute les façades, le potentiel total s'élèverait à 60 GWh/an. Il existe donc une grande marge de progression dans le développement des installations photovoltaïques.

Le potentiel de production de chaleur (eau chaude sanitaire et chauffage) par des panneaux solaires thermiques se monte à environ 19 GWh/an selon cette même étude, ce qui abaisserait le potentiel de production d'électricité photovoltaïque de 16 GWh/an s'il était entièrement exploité.

Énergie hydroélectrique

Un projet de production d'électricité par turbinage des eaux de la Veveyse entrera en service en 2023 avec une centrale hydroélectrique située à la sortie du voûtage des Toveyres. Cette centrale est reliée à une prise d'eau, équipée d'une rampe à faune, par une galerie longue de près de 700 mètres. Une production de 2.1 GWh par année est attendue couvrant ainsi l'équivalent de plus de 2.2 % de la consommation d'électricité du territoire.

Fig. 46 : Plan du projet de turbinage des eaux de la Veveyse



D'autres ouvrages de long de la Veveyse pourraient également voir le jour en fonction de l'évolution des contraintes légales et des problèmes d'encombrements du sol.

Énergie hydrothermique

Par sa taille, le lac Léman constitue une source d'énergie hydrothermique dont le potentiel n'est pas limité. La proximité du lac avec des zones de forte densité de besoins de chaleur et de froid en fait une ressource intéressante à double titre. En effet, en plus de la production de chaleur par l'intermédiaire de pompes à chaleur (PAC), son eau peut être utilisée pour le rafraichissement des locaux (freecooling) et pour la production de froid industriel. Il s'agit d'une source d'approvisionnement importante à privilégier dans le développement de futurs réseaux thermiques à grande échelle.

L'exploitation des eaux souterraines, notamment sur le cône de déjection de la Veveyse est possible, mais il n'existe cependant pas de données permettant d'évaluer le potentiel; des sondages hydrogéologiques devraient être effectués à cette fin. Des contraintes légales limitent également l'exploitation des eaux souterraine et doivent donc être prises en compte systématiquement.

Géothermie

À l'exception d'une petite zone dans le secteur des Toveyres où les forages géothermiques sont interdits ainsi que la zone du cône de déjection de la Veveyse où ils sont limités et dans certains cas interdits, le potentiel des sondes géothermiques verticales (SGV) est important, mais soumis à de nombreuses contraintes techniques. Vu ce fort potentiel et sa disponibilité, les sondes géothermiques sont à privilégier pour toutes nouvelles constructions et également pour le développement de nouveaux réseaux thermiques de quartiers.

Le cadastre du canton de Vaud met en avant un potentiel limité d'exploitation de la ressource géothermique à moyenne et à grande profondeur selon les connaissances théoriques actuelles. Cette ressource devrait cependant être étudiée lors de nouveaux projets d'envergure de réseaux thermiques.

Air ambiant (aérothermie)

L'exploitation de la chaleur de l'air ambiant est possible grâce à l'utilisation de PAC de type air/eau ou air/air. Bien que moins performante que couplée à des SGV, cette technologie reste néanmoins meilleure qu'un chauffage électrique direct ou à énergies fossiles lorsqu'aucune autre solution d'approvisionnement renouvelable n'est possible. Les contraintes liées aux nuisances sonores et aux impacts architecturaux doivent être prises en compte. La ressource étant l'air ambiant, le potentiel de celle-ci peut être considéré comme non limitant

Biomasse

Le potentiel de la ressource bois-énergie locale est entièrement destiné au réseau thermique « CAD-Gilamont » alimenté à 80 % au minimum par des plaquettes forestières de la région. Il distribue un peu plus de 12 GWh par année (ref. 2021) et il continue à se développer.

Fig. 47 : Vue intérieure de la centrale de chauffe CAD-Gilamont



Les installations de petite taille sans filtre devraient être évitées pour des raisons de qualité de l'air, d'autant plus que l'entier du territoire communal se situe dans une zone à immission excessive. Ces installations individuelles ne devraient être utilisées que lorsqu'aucune autre alternative renouvelable n'est possible.

Les déchets ménagers et organiques ainsi que les boues d'épuration étant déjà valorisés par différentes usines compétentes en la matière, cette ressource n'est donc pas considérée.

Rejets thermiques

La valorisation principale des rejets thermiques réside dans la récupération de chaleur après traitement des eaux usées à la STEP. Cette valorisation dépendra du projet de relocalisation de celle-ci.

D'après les données du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE), dans la majorité des cas, le diamètre des collecteurs existants ne permet pas de récupération de chaleur par la pose d'échangeurs. Toute nouvelle pose de collecteurs pourrait représenter un potentiel.

Un potentiel de récupération de chaleur en sortie de bâtiments existe pour les nouvelles grandes constructions et dans les preneurs de froid.

Énergie de réseau

Le réseau de gaz est largement implanté sur le territoire veveysan et il est actuellement alimenté quasi exclusivement par du gaz d'origine fossile. De par sa nature de réseau, il pourrait distribuer du gaz renouvelable (ex. biogaz), mais dont le potentiel est actuellement limité au niveau Suisse. Dans le cas où aucune alternative renouvelable n'est possible, le gaz fossile pourrait substituer le mazout, car il émet moins de CO_2. Il peut également servir d'appoint à certaines énergies renouvelables.

Les réseaux thermiques permettent de valoriser des énergies renouvelables ou des rejets de chaleur qui ne pourraient pas être utilisés pour des installations individuelles. Il est donc recommandé de recourir aux réseaux thermiques à chaque fois qu'un approvisionnement majoritairement renouvelable n'est pas possible par des systèmes de production de chaleur individuels. La carte représentant la densité des besoins futurs de chaleur par hectare à l'horizon 2030 (Fig. 44) met en évidence les zones favorables à la construction de réseaux thermiques (zones supérieures à 500 MWh/ha/an). La Ville possède donc un important potentiel de développement de réseaux thermiques au vu de sa densité énergétique et des ressources renouvelables disponibles (eau du lac, géothermie de moyenne profondeur, bois-énergie).

Perspective

La consommation énergétique du territoire veveysan repose encore très fortement sur les énergies non renouvelables, en particulier pour les besoins en chaleur, ce qui le rend **fortement dépendant de l'étranger en termes d'approvisionnement**. Son parc bâti étant de surcroît très gourmand en énergie, les **émissions de gaz à effet de serre** y relatives sont donc **importantes**.

Pour une ville aussi densément construite que Vevey, un des seuls moyens d'acheminer de l'énergie renouvelable sous forme de chaleur au cœur de la cité réside dans le **développement de réseaux thermiques**. Ces réseaux, alimentés par des **énergies renouvelables issues de ressources locales** (bois, eau du lac, rejets de chaleur, géothermie, etc.) alimenteront en grande partie les quadrants Ouest de la Ville, le quadrant Sud-Est et dans une certaine mesure la zone Vieille-Ville, et remplaceront les approvisionnements par le gaz fossile et le mazout. De plus petits réseaux pourraient voir le jour dans des zones moins denses, de façon localisée, dans le quadrant Nord-Est et dans tous les nouveaux projets de quartiers.

D'autres énergies renouvelables couvrant les besoins en chaleur seront privilégiées afin d'alimenter les bâtiments hors de portée des réseaux thermiques ou les nouvelles constructions. **La géothermie, l'aérothermie et l'énergie solaire** devront systématiquement être privilégiées dans ces cas de figure.

Au vu de son fort potentiel, la production d'**électricité photovoltaïque** à travers la construction d'installations photovoltaïques doit être généralisée sur l'ensemble des toitures du territoire veveysan. Les regroupements d'autoconsommateurs auront un rôle clé à jouer à cette fin.

Toute opportunité de production supplémentaire d'**énergie hydroélectrique** doit également être saisie afin d'augmenter la production locale d'électricité renouvelable.

La meilleure énergie est celle qui n'est pas consommée. Toutes les nouvelles constructions et toutes les rénovations doivent être exemplaires en matière d'**efficacité énergétique** et de **conception bioclimatique** (constructions simples adaptées aux caractéristiques environnementales locales). Une attention devra également être portée sur l'**énergie grise des matériaux** afin d'en limiter l'impact environnemental. De plus, une attention particulière sera portée sur tous les nouveaux projets de quartiers afin qu'ils deviennent des **quartiers durables labélisés.**



Mise en place de conduites de chauffage à distance



Centrale photovoltaïque bénéficiant du regroupement d'autoconsommateurs



Bâtiment rénové au standard Minergie

E1 DIMINUER LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DU TERRITOIRE

Amélioration énergétique des bâtiments

→ Favorisation des bâtiments passifs ou à énergie positive lors des constructions et rénovations

→ Amélioration et optimisation des installations existantes

→ Sensibilisation des utilisatrices et utilisateurs des bâtiments aux bonnes pratiques en matière de consommations d'énergie

Conception bioclimatique des constructions

→ Compréhension des contraintes et potentiels de l'environnement pour choisir l'emplacement, l'orientation et la forme bâtie optimum (selon les conditions d'ensoleillement local, les masques solaires, l'orientation des vents dominants, la végétation existante, etc.)

→ Captation de la chaleur en hiver et protection en été à travers le juste dimensionnement des surfaces vitrées des façades et la conception de dispositifs d'ombrages

Maximisation des ouvertures en façade Sud associées à des protections solaires horizontales, limitation des surfaces vitrées orientées au Nord, etc.

→ Conception architecturale permettant une ventilation et un rafraichissement naturels des locaux

Logements traversants, juste répartition et dimensionnement des ouvertures, etc.

→ Réflexion coordonnée entre la conception architecturale et le concept paysager pour améliorer le confort thermique

Plantation d'arbres à feuilles caduques protégeant les façades exposées au Sud, etc.

→ Isolation de l'enveloppe du bâtiment et optimisation de la masse intérieure pour une meilleure stabilité thermique

→ Incitation des propriétaires à simplifier les installations techniques et trouver des alternatives « low-tech » et mutualisées aux appareils électroménagers (étendages, garde-manger, etc.)

Développement de quartiers durables pour chaque nouveau projet d'importance

→ Incitation des projets à adopter des labels reconnus (ex. SNBS-Quartier, Minergie-quartier, SEED)

→ Mutualisation et mixité des sources de production d'énergie

Réduction de la consommation électrique liée à l'éclairage

→ Optimisation des apports d'éclairage naturel au moment de la conception architecturale

→ Assainissement des dispositifs d'éclairage publics et privés

Mesures E1

	Intégrer dans les différents règlements communaux des exigences élevées en terme d'efficacité énergétique et de matériaux de construction durables lors de nouvelles constructions et de rénovation, dans les limites de compétences de la commune imposées par le canton et la confédération
E1.1	Faciliter, dans les limites des contraintes imposées par le canton et la confédération, les démarches administratives pour les propriétaires lors des projets de rénovation et de nouvelle construction à haute efficacité énergétique
E1.2	Instaurer un contrôle systématique et efficace des demandes de permis de construire et des chantiers afin de s'assurer l'adéquation des projets de rénovation et de construction avec les normes en vigueur
E1.3	Mettre à disposition des propriétaires/entreprises des subventions pour tout bilan/étude d'amélioration des bâtiments
E1.4	Mettre à disposition des propriétaires des subventions pour la réalisation de projets de rénovation et de nouvelle construction à haute efficacité énergétique et à hautes exigences en termes de matériaux durables, et communiquer également sur les autres programmes de soutiens financiers notamment cantonaux et fédéraux

E1.5	Sensibiliser et apporter un support direct aux propriétaires pour les inciter à rénover et changer leur approvisionnement
E1.6	Sensibiliser les utilisateurs/locataires/propriétaires aux mesures d'économie d'énergie
E1.7	Élaborer et mettre en application un Concept directeur de l'éclairage public (iMagine) avec des objectifs d'économie énergétique ambitieux et une prise en compte des aspects liés à la pollution lumineuse
E1.8	Maintenir un soutien financier du Fonds pour l'énergie et le développement durable (FEDD) pour l'amélioration de l'éclairage public
E1.9	Élaborer et mettre en vigueur un règlement sur les procédés de réclames intégrant des mesures de réduction de la consommation d'électricité
E1.10	Communiquer de manière transparente et précise sur la consommation d'énergie de la ville et sur ses rejets de GES
E1.11	Elaborer et mettre en œuvre un règlement sur l'éclairage décoratif des bâtiments

E2 LIMITER L'ÉNERGIE GRISE ET L'EMPREINTE MATÉRIELLE DU PARC BÂTI

Établissement de pesées d'intérêts intégrant l'énergie grise pour choisir entre remplacement et rénovation d'un bâtiment

→ Lors du développement d'une parcelle déjà bâtie, établissement d'une pesée d'intérêt intégrant le bilan énergétique global entre les scénarios démolition/reconstruction et rénovation/densification, pondéré par le potentiel de densification

Conception optimale des bâtiments, des espaces extérieurs et anticipations des cycles de vies des matériaux

→ Réduction maximale des déplacements de terre (limitation des sous-sols, des remodelages de terrain et des murs de soutènement)

→ Limitation globale de l'utilisation de matériaux par des formes compactes, une organisation efficace des surfaces et des mutualisations entre les fonctions

→ Mise en place de structures constructives simples et rationnelles permettant une réversibilité de l'usage pour augmenter la durée d'utilisation du bâtiment et l'amortissement de l'énergie grise investie

→ Facilitation de la rénovation par une séparation systématique des éléments de construction entre structure primaire, installations techniques et aménagements intérieurs (prévoir notamment des liaisons démontables entre les éléments) et anticiper le potentiel de réemploi des matériaux

→ Intégration en amont des projets l'objectif de réduction d'impact écologique global (y.c. les implications financières et architecturales)

→ Lors du développement des projets, incitation à l'utilisation de produits réutilisables, recyclés, biosourcés et locaux dans la mesure du possible

→ Lors de projet de démolition, étude de la possibilité de revaloriser au maximum les matériaux disponibles. Pour ce faire, prise en compte de l'analyse du cycle de vie des matériaux

Mesures E2

	Intégrer dans les différents règlements communaux des exigences visant la limitation de l'énergie grise, dans les limites de compétences de la commune imposées par le canton et la confédération
E2.1	En cas d'annonce de démolition d'un bâtiment, guider les propriétaires vers les plateformes permettant le réemploi des éléments de construction
E2.2	Promouvoir auprès de l'agglomération et du canton des plateformes facilitant le réemploi des matériaux (inventaire et stockage)
E2.3	Inciter les propriétaires à viser les labels de construction intégrant des cibles énergétiques, de type « Minergie ECO »

E3 AMÉLIORER L'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE RENOUVELABLE DES BESOINS EN CHALEUR DU TERRITOIRE

Extension du réseau thermique CAD-Gilamont

- → Approvisionnement du réseau par des plaquettes forestières locales
- → Valorisation des rejets de chaleur à proximité
- → Implantation de nouvelles centrales de production de chaleur à partir de ressources renouvelables afin d'augmenter la capacité du réseau sur le long terme

Développement de réseaux thermiques à proximité du lac

- → Approvisionnement des réseaux par des énergies renouvelables, principalement par l'eau du lac et des pompes à chaleur
- → Identification et réservation de zones opportunes à proximité du lac pour l'implantation des stations de pompages d'eau du lac (STAP)
- → Valorisation de la chaleur des eaux usées de la STEP si possible

Valorisation des réseaux thermiques existants à proximité ou développement de nouveaux réseaux spécifiques

- → Pénétration des réseaux thermiques à proximité (CAD-Gilamont ou réseau thermique lié au lac)
- → Valorisation de sources renouvelables localisées pour le développement de nouveaux réseaux spécifiques
- → Identification et réservation de zones opportunes à proximité du lac pour l'implantation des stations de pompages d'eau du lac (STAP)
- → Prise en compte des contraintes d'encombrement du sous-sol et des niveaux de température des bâtiments pour le choix du réseau à privilégier

Développement de petits réseaux thermiques de quartier en fonction des opportunités et de systèmes de production de chaleur individuels renouvelables

- → Approvisionnement des réseaux par des énergies renouvelables, notamment par des sondes géothermiques

Pour tout bâtiment existant non adapté au raccordement à un des réseaux thermiques, ou pour toute nouvelle construction dans la zone du CAD-Gilamont, incitation à l'installation de système de production de chaleur individuels renouvelables

- → Incitation à un approvisionnement renouvelable, par ordre de priorité :
  - Géothermie (sonde géothermique verticale [SGV] ou eaux souterraines) couplée à du solaire photovoltaïque
  - Aérothermie (pompe à chaleur air-eau ou air-air) couplée à du solaire photovoltaïque
  - Chaudières à bois individuelles
  - Substitution des énergies fossiles (mazout et gaz naturel) par du gaz renouvelable (ex. biogaz)
- → Considération d'un appoint solaire thermique et stockage thermique dans tous les cas
- → En zone sensible (p. ex. Vieille-Ville), intégration des dispositifs selon le contexte architectural et les contraintes patrimoniales en jeu

Mesures E3

Rappeler dans les règlements associés aux Plans d'affectations l'obligation cantonale de se raccorder aux réseaux thermiques alimentés majoritairement par des énergies renouvelables si aucune alternative individuelle majoritairement renouvelable n'est proposée, selon la LVLEne

Intégrer dans les différents règlements communaux des exigences élevées en termes d'approvisionnement de chaleur à base renouvelable, dans les limites de compétences de la commune imposées par le canton et la confédération

E3.1	Faciliter les démarches administratives pour les propriétaires lors des projets de remplacement de système de production de chaleur par un approvisionnement renouvelable, dans les limites des contraintes imposées par le canton et la confédération
E3.2	Mettre à disposition des propriétaires des subventions pour les projets de remplacement de système de production de chaleur par un approvisionnement renouvelable et communiquer également sur les autres programmes de soutiens financiers notamment cantonaux et fédéraux
E3.3	Sensibiliser et apporter un support aux propriétaires sur les possibilités de réduction d'impacts énergétiques et environnementaux par un approvisionnement en chaleur renouvelable
E3.4	Mettre en place des conditions-cadres favorables au développement des réseaux thermiques dans les zones définies par le PDCom
E3.5	Mettre en place des conditions-cadres nécessaires pour faciliter le regroupement de propriétaires pour le développement de systèmes de production de chaleur communs (réseau thermique de quartier) lorsqu'il n'y a pas de réseaux thermiques existants à proximité
E3.6	Étudier, dans la zone Vieille-Ville, les possibilités de pénétration des réseaux thermiques existants ou le développement de nouveaux réseaux spécifiques alimentés par des énergies renouvelables
E3.7	Soutenir les distributeurs/fournisseurs des réseaux thermiques pour augmenter les capacités de production et de distribution d'énergie renouvelable
E3.8	Étudier le potentiel de géothermie moyenne/grande profondeur et les possibilités de valorisation future dans les réseaux thermiques
E3.9	Mettre en place un dialogue entre les différents exploitants des réseaux énergétiques pour sécuriser l'approvisionnement et anticiper les productions des énergies renouvelables, et pour favoriser l'interopérabilité des réseaux
E3.10	Soutenir les exploitants de réseaux thermiques dans l'identification, la localisation et l'implémentation des solutions de stockage thermique sur le territoire
E3.11	Envisager le prélèvement d'une taxe sur la distribution d'énergie non renouvelable dans les limites légales imposées à la commune et réaffecter les recettes pour favoriser la distribution d'énergie renouvelable
E3.12	Renforcer les collaborations intercommunales afin de mutualiser la réalisation de projets
E3.13	Étudier l'opportunité des projets de récupération de chaleur des parkings souterrains

E4 PROMOUVOIR UNE PRODUCTION ET UNE CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ RENOUVELABLE ET LOCALE

Incitation à la construction d'installations solaires photovoltaïques et à l'autoconsommation

- → Maximisation de la surface couverte de panneaux photovoltaïques pour chaque projet
- → Incitation des regroupements d'autoconsommateurs
- → Promotion des centrales solaires participatives

Développement d'une centrale de turbinage des eaux de la Veveyse

- → Facilitation des démarches d'implantation des projets
- → Mise en valeur des projets de production d'énergie hydroélectrique par une communication adaptée

Mesures E4

	Intégrer dans les différents règlements communaux des exigences élevées en termes de production d'électricité photovoltaïque et la création de micro-réseaux, dans les limites de compétences de la commune imposées par le canton et la confédération

E4.1	Faciliter les démarches administratives pour les propriétaires lors des projets de construction d'installations solaires photovoltaïques, dans les limites des contraintes imposées par le canton et la confédération
E4.2	Mettre à disposition des propriétaires des subventions pour les projets de production d'électricité photovoltaïque sur le territoire et la création de regroupement d'autoconsommateurs
E4.3	Communiquer proactivement aux propriétaires les opportunités de construction d'installations photovoltaïques et les soutenir dans leurs démarches
E4.4	Soutenir la création de coopératives solaires citoyennes participatives pour la construction de centrales photovoltaïques
E4.5	Délimiter les zones propices aux regroupements d'autoconsommateurs (micro-réseaux) et les communiquer
E4.6	Utiliser les réseaux d'eaux et la Veveyse pour la production d'électricité avec les communes et le SIGE
E4.7	Soutenir les fournisseurs d'électricité dans le maintien d'un approvisionnement 100 % renouvelable et local
E4.8	Etudier le potentiel supplémentaire de turbinage de la Veveyse en aval du voûtage des Toveires

E5 JOUER UN RÔLE D'EXEMPLARITÉ EN TANT QUE COLLECTIVITÉ PUBLIQUE

Traitement des projets de la Ville avec les plus hautes exigences en termes d'efficacité énergétique et de production/consommation d'énergie renouvelable

- → Rénovation exemplaire des bâtiments de la Ville
- → Approvisionnement des bâtiments de la Ville par des énergies renouvelables et locales
- → Construction de nouvelles centrales photovoltaïques, encouragement de l'auto-consommation et couplage avec la végétalisation de toiture
- → Optimisation de la régulation des bâtiments de la Ville afin d'en réduire la consommation
- → Réalisation de projets pilotes permettant de concilier la protection patrimoniale et l'installation de panneaux solaires
- → Communication sur ces projets exemplaires

Mesures E5

> Les mesures spécifiques liées au patrimoine bâti propriété de la Commune sont traitées dans le Plan climat



Énergie

Approvisionnement énergétique privilégié pour les besoins de chaleur

Réseau thermique CAD-Gilamont

Nouveaux réseaux thermiques

Potentielle extension des réseaux thermiques existants ou nouveaux réseaux spécifiques

Pour tout bâtiment existant non adapté au raccordement à un des réseaux thermiques, ou pour toute nouvelle construction dans la zone du CAD-Gilamont,système de production de chaleur individuel renouvelable

Systèmes de production de chaleur individuels renouvelables (géothermie/aérothermie + solaire thermique), et réseaux thermiques de quartier si opportunité

Source d'énergie électrique

Turbinage des eaux de la Veveyse

Solaire photovoltaïque sur tous les bâtiments et infrastructures
(sous réserve de mesures spécifiques de protection patrimoniale)

Autre

Projets incités à viser l'exemplarité énergétique (sur base des projets connus - non exhaustif)
Réseau thermique de quartier potentiel.

IV Conformité au Plan directeur cantonal

A - Coordonner mobilité, urbanisation et environnement

Le PDCom n'est pas concerné par les mesures suivantes :
A31

Les mesures suivantes sont mises en œuvres dans le cadre des Plans d'affectations communaux :
A13, A14, A34, A35

A1 - LOCALISER L'URBANISATION DANS LES CENTRES

A11 - Zones d'habitation et mixtes

Selon le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn), les zones à bâtir doivent être dimensionnées afin d'accueillir les habitant·e·s qui y sont prévus selon les perspectives démographiques. Elles sont correctement dimensionnées lorsque leur capacité d'accueil ne dépasse pas la croissance maximale fixée par la mesure A11 du PDCn.

En règle générale, cette démonstration est faite dans le cadre des Plans d'affectations. Toutefois, en raison de la division du territoire communal en plusieurs planifications avec des horizons de mise en œuvre différents, la conformité à la mesure A11 est assurée dans le cadre du PDCom. Le dimensionnement des Plans d'affectations communaux sera justifié au regard des éléments définis ci-après.

Sur la base du scénario démographique cantonal, chaque commune dispose d'une croissance maximale relative à son statut. Dans les agglomérations, cette croissance maximale est déterminée à l'échelle de l'agglomération. Entre 2015 et 2030, la fiche A11 attribue au périmètre compact de l'agglomération Rivelac, dont fait partie Vevey, une croissance totale maximale de 19'200 habitant·e·s supplémentaires, à laquelle s'ajoute, à partir de 2031, une croissance annuelle maximale de 1'120 habitant·e·s. Ainsi, à l'horizon de planification 2040, la croissance totale maximale pour le périmètre compact de l'agglomération Rivelac est de 25'920 habitant·e·s supplémentaires.

Le potentiel d'accueil maximal en habitant·e·s de la commune de Vevey a été établi dans le chapitre 2. Le tableau suivant en fait la synthèse.

Tab. 1 : Synthèse des capacités d'accueil de Vevey à l'horizon 2040

Secteur de planification	Capacité d'accueil supplémentaire
Nord-Ouest	+ 1'474 habitant·e·s
Sud	+ 297 habitant·e·s
Nord-Est	+ 616 habitant·e·s
Vieille-Ville	+ 130 habitant·e·s
Entrée de Ville Ouest	+ 155 habitant·e·s
Entrée de Ville Est	+ 424 habitant·e·s
TOTAL	**+ 3'097 habitant·e·s**

Le potentiel total de la commune de Vevey représente un peu moins de **15 %** de l'enveloppe globale allouée à toute l'agglomération (entre 2015 et 2040). Aucun potentiel d'accueil n'est réservable pour la Commune de Vevey dans la mesure où le potentiel d'accueil en habitants est uniquement évalué à l'échelle de l'agglomération et sur la base d'un monitoring annuel. Le PDCom rend compte d'un potentiel d'accueil raisonnable à l'échelle communale mais l'approbation des futurs Plans d'affectations est conditionnée à une capacité d'accueil suffisante à l'échelle de l'agglomération Rivelac.

Une coordination est menée avec la DGTL et le bureau d'agglomération afin d'assurer que ce potentiel soit intégré dans la liste des mesures d'urbanisation et ainsi éviter un surdimensionnement à l'échelle intercommunale.

A2 - DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ MULTIMODALE

A21 - Infrastructures de transports publics

Le PDCom participe à la mise en œuvre de la mesure cantonale en définissant un objectif relatif aux transports publics (voir objectif B3). Celui-ci vise une amélioration de la performance du réseau (offre) et du confort des usager·ère·s à travers notamment une meilleure communication et information.

A22 - Réseaux routiers

L'objectif B4 du PDCom traite des réseaux routiers, en particulier des transports individuels motorisés (TIM). Le PDCom vise une concentration des flux sur les axes à forte capacité et une modération des circulations sur les axes secondaires. En matière d'aménagement pour les modes doux, la perméabilité piétonne est particulièrement importante et doit être intégrée dans tous les projets de réaménagement routiers.

A23 - Mobilité douce

Le PDCom confirme et renforce le Plan directeur des mobilités douces élaboré en 2019. L'objectif B2 traite en particulier ce sujet.

A24 - Interfaces de transport de voyageurs

Le PDCom identifie des pôles structurants sur les interfaces de transport (voir objectif B6). Ces lieux doivent privilégier les interfaces de transfert modal de qualité en collaboration avec les entreprises de transport public (CFF et VMCV notamment).

A25 - Politique de stationnement et plans de mobilité

Le PDCom confirme le Plan directeur du stationnement élaboré en 2018. Il cherche à optimiser le dimennement ainsi que l'offre en stationnement à usage public (voir objectif B4). Le stationnement privé est directement réglementé à travers les PA communaux.

A3 - PROTÉGER L'HOMME ET L'ENVIRONNEMENT CONTRE LES RISQUES LIÉS AUX ACTIVITÉS HUMAINES.

A32 - Nuisances sonores

Le PDCom définit un objectif de protection de la population contre les nuisances sonores (voir objectif D6). La concrétisation des mesures de protection ou d'atténuation se fait dans le cadre des Plans d'affectations ou des projets routiers spécifiques.

A33 - Accidents majeurs

Le PDCom définit un objectif de protection de la population contre les risques technologiques (voir objectif D5). La concrétisation des mesures de protection ou d'atténuation se fait dans le cadre des Plans d'affectations ou des projets de construction.

B - Renforcer la vitalité des centres

Le PDCom n'est pas concerné par les fiches de mesures suivantes :
B12, B21, B22, B36, B42, B43

B1 - CONSOLIDER LE RÉSEAU DE CENTRES DANS LES RÉGIONS

B11 - Agglomérations, centres cantonaux et régionaux

Bien qu'élaboré en amont du nouveau projet d'agglomération de 5e génération, le PDCom vise à mettre en œuvre la politique intercommunale d'agglomération sur le territoire veveysan. À ce titre, une coordination étroite est menée à l'échelle régionale pour assurer la cohérence des objectifs.

B3 - STIMULER LA CONSTRUCTION DE QUARTIERS ATTRACTIFS

B31 - Habitat collectif

L'objectif A4 vise la mise en place d'une stratégie cohérente en matière de logements collectifs. Il détermine notamment la définition de quotas le LUP en fonction des quartiers dans les Plans d'affectations.

B32 - Friches urbaines

Le PDCom identifie la seule friche urbaine localisée à proximité des transports publics et des équipements, à savoir Cour-aux-Marchandise. Avant de réviser l'affectation de ce secteur, un plan d'ensemble est demandé par le PDCom (voir objectif A1). Ce plan d'ensemble a pour but d'assurer que les projets répondent aux besoins de la population à plus large échelle.

B33 - Affectations mixtes

Le PDCom définit une répartition programmatique équilibrée sur le territoire veveysan (voir objectif A2). À l'exception du secteur de Charmontey au nord-est qui est majoritairement résidentiel, les quartiers sont généralement dévolus à une affectation mixte mélangeant des activités dans les rez-de-chaussée et de l'habitat dans les étages.

B34 - Espaces publics

L'axe C du PDCom est entièrement dévolu aux espaces publics. Il vise à promouvoir l'aménagement d'espaces publics de qualité dépassant la seule dimension de déplacement multimodal. L'espace public est traité comme un lieu de vie et doit être valorisé en conséquence.

B4 - OPTIMISER L'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

B41 - École obligatoire

L'objectif A2 tient compte de la répartition des équipements publics au sein du territoire. Les infrastructures scolaires ont fait l'objet d'une réflexion poussée afin d'assurer que l'augmentation de population prévue selon la perspective démographique puisse être absorbée dans de bonnes conditions.

B44 - Infrastructures publiques

L'objectif A2 tient compte de la répartition des équipements publics au sein du territoire. La vocation précise de chaque zone affectée à des besoins publics sera déterminée dans le cadre des Plans d'affectations.

C - Encourager une vision dynamique du patrimoine

Le PDCom n'est pas concerné par les fiches de mesures suivantes :
C12, C21, C22, C23, C24

C1 - VALORISER LE PATRIMOINE CULTUREL

C11 - Patrimoine culturel et développement régional

Les différents inventaires à disposition ont été pris en compte pour établir le relevé du patrimoine bâti communal ainsi que le relevé des arbres majeurs et des ensembles végétaux dignes d'intérêt sur le territoire communal (voir objectif A1).

D - Valoriser le tissu économique

Le PDCom n'est pas concerné par les fiches de mesures suivantes :
D11, D21

Les mesures suivantes sont mises en œuvre dans le cadre des Plans d'affectations communaux :
D13

D1 - FACILITER L'ACCUEIL DES ENTREPRISES ET SOUTENIR LE TISSU ÉCONOMIQUE EXISTANT

D12 - Zones d'activités

De manière générale, à travers l'affectation mixte, le PDCom réserve une large proportion du territoire de Vevey à des activités commerciales, tertiaires et artisanales. De plus, afin d'assurer le maintien des activités secondaires compatibles avec un environnement urbain, le PDCom définit des secteurs prioritairement destinés à des activités secondaires (voir objectif A1, secteurs identifiés en violet sur la carte tissu urbain et programmation). Il s'agit en particulier des secteurs autour de l'avenue de Gilamont, qui représentent environ 250 emplois aujourd'hui et pourraient accueillir environ 100 emplois supplémentaires d'ici 15 ans. Également, le secteur linéaire situé entre les grands immeubles contigus de l'avenue général Guisan et les voies ferrées pourrait faire l'objet d'une requalification des espaces ouverts et d'une augmentation des droits à bâtir par surélévation des bâtiments d'activité existants, permettant l'accueil d'une centaine d'emplois supplémentaires également.

Par ailleurs, les orientations prises dans le cadre du PDCom sont coordonnées avec l'agglomération Rivelac pour assurer leur compatibilité avec la stratégie de gestion des zones d'activités menée à l'échelle régionale.

D13 - Installations à forte fréquentation

L'opportunité d'implantation d'installation commerciale à forte fréquentation (ICFF) est détaillée dans le cadre des Plans d'affectations communaux. En particulier, les secteurs à proximité directe de la gare sont identifiés comme adaptés pour l'accueil de centres commerciaux et d'enseignes spécialisées.

E - CONCILIER NATURE, LOISIRS ET SÉCURITÉ

Le PDCom n'est pas concerné par les fiches de mesures suivantes:
E12, E21, E23, E26

Les mesures suivantes sont mises en œuvre dans le cadre des Plans d'affectations communaux:
E24

E1 - VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL

E11 - Patrimoine naturel et développement régional

Les différents inventaires à disposition ont été pris en compte pour établir les objectifs de l'axe D.

E13 - Dangers naturels gravitaires

Le PDCom tient compte de la carte des dangers naturels (voir objectif D5). Les mesures de protection ainsi que les éventuelles restrictions induites par ces dangers seront définies dans les Plans d'affectations.

E2 - METTRE EN RÉSEAU LES SITES FAVORABLES À LA BIODIVERSITÉ

E22 - Réseau écologique cantonal (REC)

Le réseau écologique cantonal a été pris en compte pour établir les objectifs de l'axe D.

E25 - Rives du lac

Les rives du lac Léman ont été prises en compte dans la définition des objectifs des axes C et D

F - ASSURER À LONG TERME LA VALORISATION DES RESSOURCES

Le PDCom n'est pas concerné par les fiches de mesures suivantes:
F21, F22, F31, F41, F42, F43, F44, F45, F52

Les mesures suivantes sont mises en œuvre dans le cadre des Plans d'affectations communaux:
F12

F1 - PRÉSERVER LES TERRES AGRICOLES

F11 - Priorités du sol

Les capacités des sols ont été prises en compte dans le cadre de la définition des objectifs de l'axe D.

F5 - FAVORISER LES RESSOURCES RENOUVELABLES ET INDIGÈNES

F51 - Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie

L'axe E du PDCom est entièrement dévolu aux ressources énergétiques et à la consommation rationnelle de l'énergie.

R - TRAVAILLER ENSEMBLE

Le PDCom n'est pas concerné par les fiches de mesures suivantes :
R11, R12, R13, R15, R21, R22

R1 - PROJETS D'AGGLOMÉRATION

R14 - Agglomération Riviera – Veveyse – Haut-Lac

Les orientations prises dans le cadre du PDCom sont coordonnées avec l'agglomération Rivelac pour assurer leur compatibilité avec le projet d'agglomération.

Signatures

Soumis à la consultation publique du 31 Mai au 31 Juillet 2023

Approuvé par la Municipalité de Vevey

dans sa séance du 2 novembre 2023

Au nom de la Municipalité

le Syndic	le Secrétaire
Yvan Luccarini	Grégoire Halter
Le Syndic	Le Secrétaire

Adopté par le Conseil communal de Vevey

dans sa séance du 1er février 2024

Le/La Président/e	Le/La Secrétaire

Approuvé par le Conseil d'État du canton de Vaud le - 2 OCT. 2024

L'atteste le Chancelier

