

# Plans d'affectation Sud et Nord-Ouest

## Etude de mobilité

### NOTICE EXPLICATIVE – Annexe au rapport 47 OAT



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Responsable de projet	Consultante
8004_210-not-sdo-PA_Sud-Nord-Ouest-v1.docx	1	28.09.22	-	F. Meyer	S. Douziech
8004_210-not-sdo-PA_Sud-Nord-Ouest-v2.docx	2	03.10.22	Selon échanges avec les services techniques	F. Meyer	S. Douziech
8004_210-not-sdo-PA_Sud-Nord-Ouest-v3.docx	3	01.07.24	Selon remarques DGMR	F. Meyer	S. Douziech
8004_210-not-sdo-PA_Sud-Nord-Ouest-v4.docx	4	28.11.25	Selon remarques des services techniques, changement potentiels hab/emp	F. Meyer	S. Douziech

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



# Table des matières

	Page
1. Introduction .....	5
2. Diagnostic succinct de l'état actuel de la mobilité du PA Sud .....	6
2.1 Un fort potentiel pour les mobilités douces.....	6
2.2 Une offre en transport public de qualité.....	8
2.3 Un réseau dédié à la voiture jusque dans les quartiers.....	10
2.4 Stationnement pour voitures.....	14
3. Diagnostic succinct de l'état actuel de la mobilité du PA Nord-Ouest (extrait de l'étude réalisée par Team+).....	15
3.1 Structure .....	15
3.2 Réseau routier et carrefours d'accès.....	16
3.4 Charges de trafic et capacité du réseau.....	18
3.5 Desserte du PA par les transports publics et la mobilité douce .....	20
3.6 Offre actuelle en stationnement et taux de motorisation.....	22
4. Potentiels de développement urbain à l'horizon 15 ans.....	23
5. Objectifs des documents directeurs (PDCant, Plans Climat cantonal et communal, PDCom) .....	24
5.1 Les enjeux environnementaux et le changement de paradigme lié .....	24
5.2 Les objectifs du PDCom en lien avec les PA Sud et Nord-Ouest.....	25
5.3 Les lignes directrices des autres documents cadres communaux.....	25
6. Transcription des objectifs généraux aux PA.....	26
6.1 Stationnement pour voitures.....	26
6.2 Stationnement pour deux-roues motorisés.....	26
6.3 Accessibilité motorisée aux PA Sud et Nord-Ouest.....	27
7. Annexes.....	28

## Liste des figures et annexes

Page

Figure 1 –	Périmètres du PA Sud et du PA Nord-Ouest.....	5
Figure 2 –	Itinéraires cyclables et zones modérées existantes (2022) – source : map.cartoriviera.ch.....	6
Figure 3 –	Inventaire des chemins pédestres et des itinéraires cyclables – source : Guichet cartographique du canton de Vaud.....	7
Figure 4 –	Qualité de desserte TP selon ARE (2025) – source : map.geo.admin.ch.....	8
Figure 5 –	Réseau de transport public routier (2026) – source : map.cartoriviera.ch.....	9
Figure 6 –	Hiérarchie routière – Etat actuel (2022).....	11
Figure 7 –	Trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2023.....	12
Figure 8 –	Fonctionnement du réseau routier principal aux heures de pointe.....	13
Figure 9 –	Périmètre du PA Nord-Ouest et quartiers le composant (auteur : team+).....	15
Figure 10 –	Structure du réseau routier état actuel (auteur : team+).....	17
Figure 11 –	Charges journalières de trafic à l'intérieur de Plan-Dessus et sur le réseau environnant (auteur : team+).....	18
Figure 12 –	Taux de capacité utilisés à l'heure de pointe déterminante (auteur : team+).....	19
Figure 13 –	Lignes et arrêts de transports publics à l'intérieur du PA à l'horizon 2026 (source : cartoriviera).....	21
Figure 14 –	Niveaux de desserte par les transports publics (source: ARE 2025).....	21
Figure 15 –	Evolution des taux de motorisation de Vevey.....	22
Figure 16 –	Potentiel futur du PA Nord-Ouest, à 15 ans (horizon 15 ans), par secteur (auteur : team+).....	23
Annexe 1 –	PDMD – réseau piétonnier	
Annexe 2 –	PDMD – réseau cyclable	
Annexe 3 –	Catégorisation du réseau de mobilité (extrait du PDCom)	

# 1. Introduction

Dans le cadre de la révision générale des planifications directrices communales, de nombreux documents réglementaires ont été mis à jour ces dernières années par la ville de Vevey (Plan directeur de stationnement – mai 2018, Plan directeur des mobilités douces – juin 2019 et Plan directeur communal – 2024). La révision des Plans d'affectation (PA) de chaque quartier restaient à finaliser. La ville de Vevey est composée de six PA distincts (Nord-Ouest, Sud, Nord-Est, Entrée de Ville Ouest, Entrée de Ville Est et Vieille Ville) qui découpent le territoire veveysan. Les premiers PA étudiés sont le PA Nord-Ouest et le PA Sud. Ces derniers faisant l'objet de cette notice.

Dans le but de coordonner les éléments de mobilité et d'urbanisme, les **objectifs de cette note** sont les suivants :

- **établir un diagnostic succinct de la mobilité actuelle du secteur et à un horizon projeté (2040)** en lien avec les développements prévus dans le périmètre de l'étude ;
- **faire le lien entre les objectifs du PDCom et les règles du PA Sud et du PA Nord-Ouest;**
- **appliquer les mesures du PDCom aux contraintes locales du PA Sud et du PA Nord-Ouest**, notamment en matière de stationnement.

Fig. 1

Le **périmètre du PA Sud et du PA Nord-ouest** est précisé sur la figure ci-dessous (PA Sud en bleu et PA Nord-Ouest en rose).

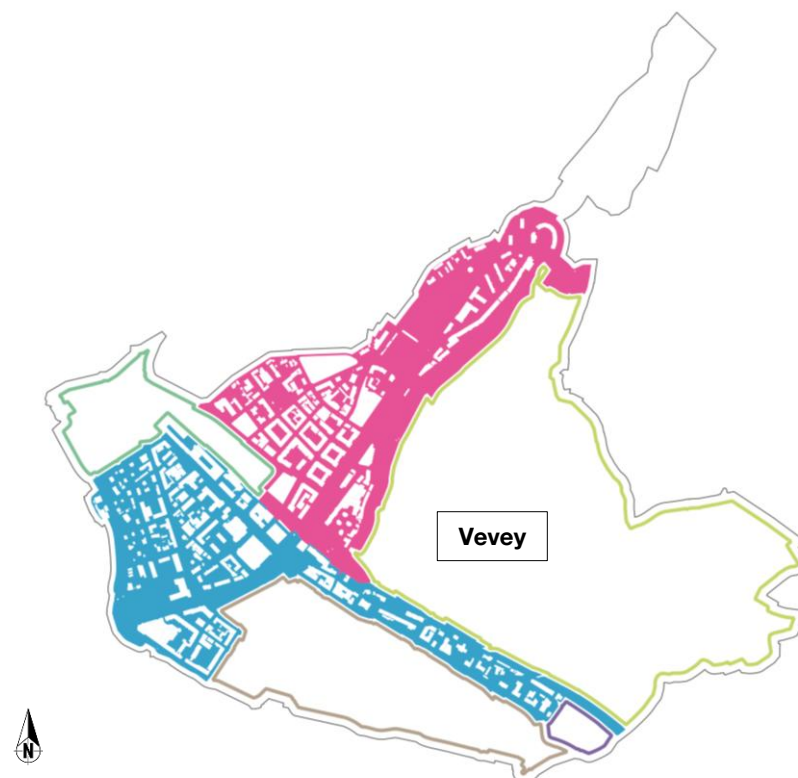


Figure 1 – Périmètres du PA Sud et du PA Nord-Ouest



## 2. Diagnostic succinct de l'état actuel de la mobilité du PA Sud

### 2.1 Un fort potentiel pour les mobilités douces

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. Certaines barrières physiques du territoire représentent des contraintes aux flux de piétons et vélos (Veveyse, réseau ferré, carrefours structurants, etc.).

Le PA Sud, de par sa localisation au sein de la ville de Vevey, est très sollicité par des flux de piétons et de cyclistes en tout genre. Les quais le long du lac présentent une forte affluence d'usagers de loisirs, le quartier Plan-Dessous et le secteur des Communaux des flux utilitaires tout comme la RC 780 qui accueille également des flux de transit de cyclistes.

Fig. 2 Des aménagements pour les piétons sont présents sur l'ensemble du périmètre et pour les cyclistes des zones de modération facilitent la mixité avec les véhicules dans Plan-Dessous. La RC 780 est aménagée avec des bandes cyclables ou des bandes mixtes bus/vélo sur la quasi-totalité de son linéaire en traversée de Vevey. L'avenue Nestlé, limitée actuellement à 50 km/h, ne possède pas d'aménagement pour les cyclistes.

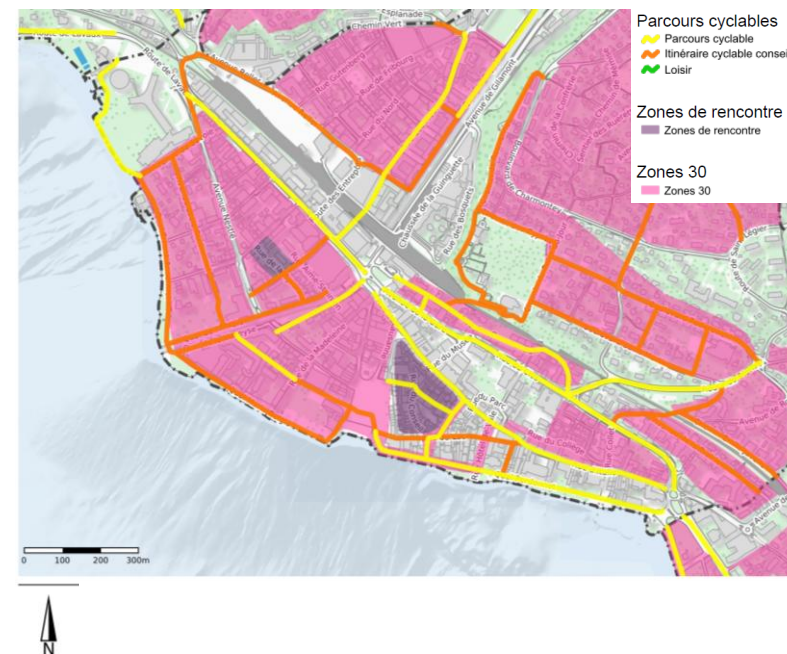
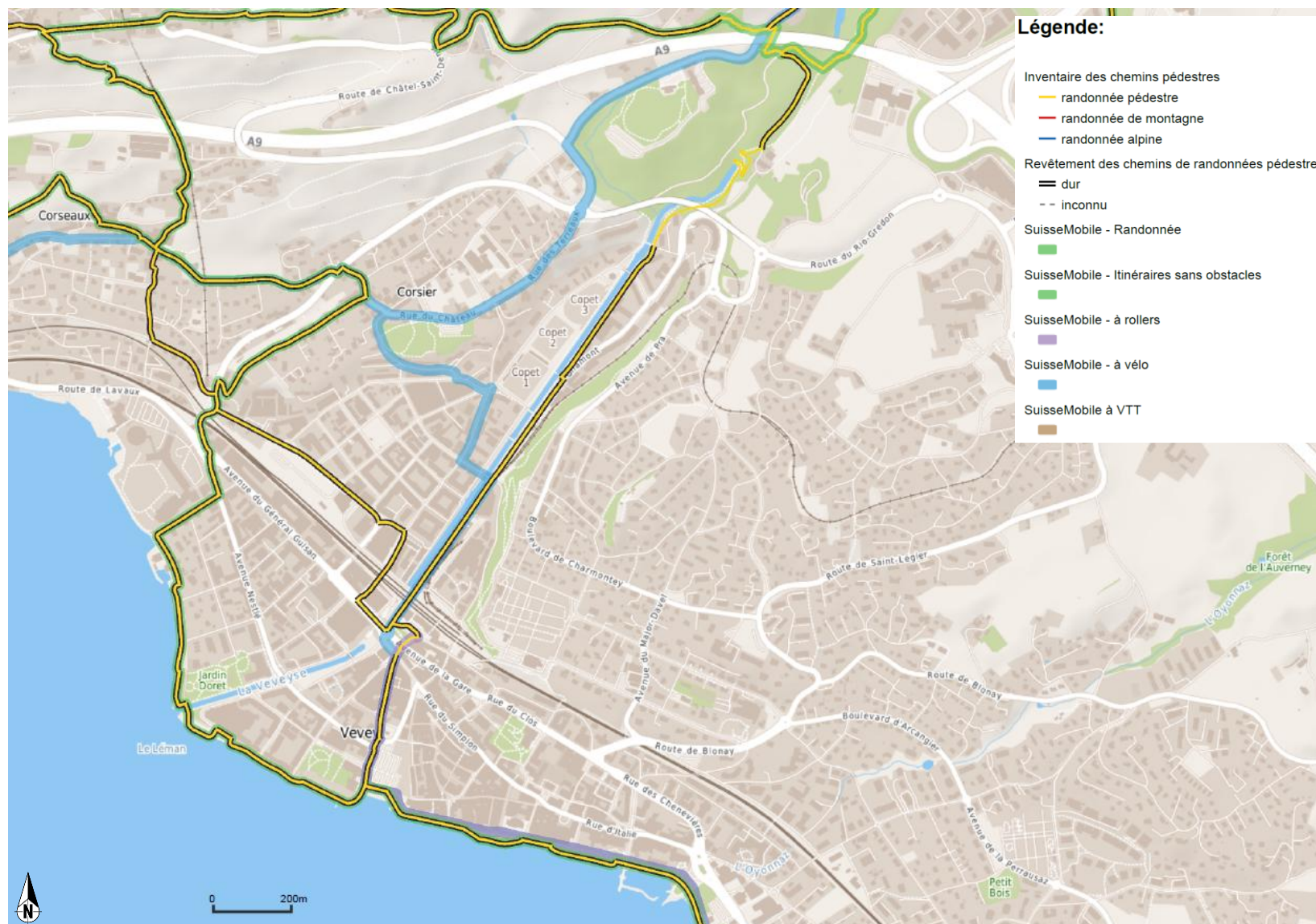


Figure 2 – Itinéraires cyclables et zones modérées existantes (2025)  
– source : [map.cartoriviera.ch](http://map.cartoriviera.ch)

Le PA Sud et le PA Nord-Ouest sont traversés par des itinéraires de randonnée pédestre inscrits à l'inventaire cantonal, mais également par des itinéraires SuisseMobile à pied, à vélo et à rollers. Leur sécurité et leur continuité doivent être garanties comme l'indique le Règlement du plan d'affectation.

Figure 3 – Inventaire des chemins pédestres et des itinéraires cyclables – source : Guichet cartographique du canton de Vaud





## 2.2 Une offre en transport public de qualité

Fig. 4 La commune dispose d'une très bonne offre en transport public à la fois ferrée et routière. Le périmètre du PA Sud étant très étendu, la desserte n'est pas uniforme. Les quartiers proches de la gare et du funiculaire sont considérés comme ayant une "très bonne" desserte en TP selon l'ARE (Office fédéral du développement territorial), alors que les secteurs proches du lac (avenue Louis-Ruchonnet, avenue de Savoie) et l'extrémité Est vers Entre-deux-Villes ont une desserte qualifiée de "bonne".

L'ensemble du PA est dans le périmètre d'influence de la Gare de Vevey et bénéficie donc d'une desserte en TP qualifiée de bonne à très bonne. Aucune rue n'est considérée comme moyennement ou faiblement desservie par les transports publics selon l'ARE.

En pratique, les extrémités du périmètre du PA Sud se trouvent à environ 12-15 minutes de marche de la gare de Vevey, soit environ 1 km, ce qui est acceptable pour se rendre à un arrêt TP aussi performant. En effet, la gare de Vevey accueille 5 à 6 trains/h/sens aux heures de pointe sur la ligne Montreux-Lausanne, mais aussi 4 trains/h/sens en direction de Blonay et 1 train/h/sens en direction de Puidoux-Chexbres.

La gare joue un rôle de pôle intermodal par la multitude et la diversité des flux qui y convergent et s'y distribuent. Sa position centrale 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 mouvement tout-droit sur la route cantonale (RC 780), 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).



Figure 4 – Qualité de desserte TP selon ARE (2025) – source : [map.geo.admin.ch](https://map.geo.admin.ch)

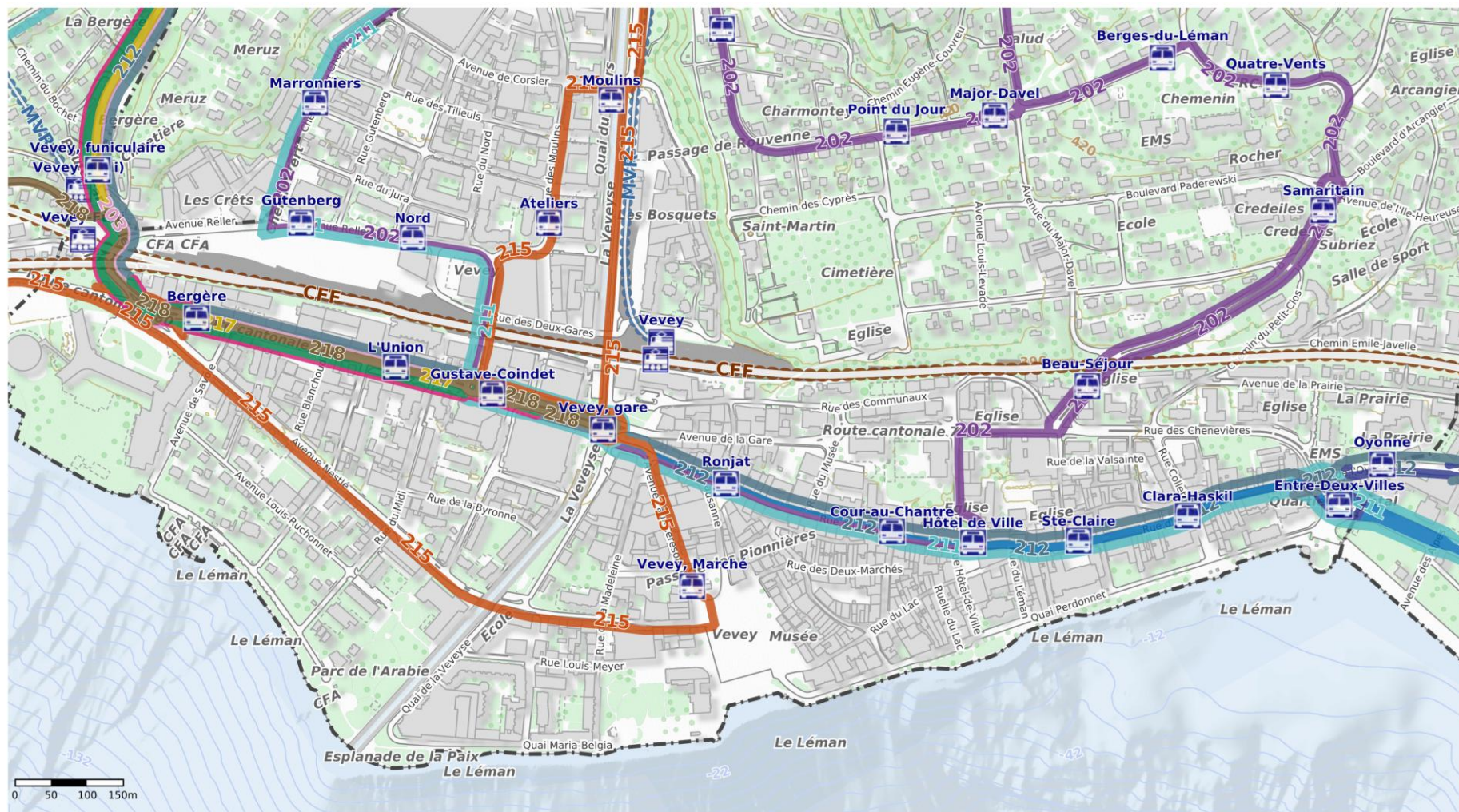
Fig. 5

Un réseau de bus urbain et régional complète le réseau ferroviaire. L'axe structurant pour les bus à proximité du périmètre d'étude est l'avenue du Général-Guisan et la rue du Simplon / rue d'Italie. Cet axe est fréquenté par environ 15 bus/h/sens au droit de la gare CFF.

En dehors de cet axe, à proximité du périmètre d'étude, une seule ligne circule actuellement jusqu'à la place du Marché et aucun bus ne circule au cœur de Plan-Dessous. Les modifications prévues pour 2026 intègrent le prolongement de la ligne 215 à travers Plan-Dessous et jusqu'à la piscine VCP ce qui améliorera l'accessibilité de ce quartier. De plus, le PA Sud est relativement plat et la perméabilité piétonne est bonne entre les quartiers et les lignes de bus principales. L'accessibilité TP des usagers du PA Sud est donc assez qualitative.



Figure 5 – Réseau de transport public routier (2026) – source : map.cartoriviera.ch



Echelle : 1:5'000  
Coordonnées : 2°54'338 / 1°145'817  
Date d'impression : 29.09.2025

© Géodonnées : Cartoriviera, Etat de Vaud, swisstopo, OpenStreetMap – Informations dépourvues de foi publique

## 2.3 Un réseau dédié à la voiture jusque dans les quartiers

- Fig. 6 La structure du réseau routier 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. Ces trois routes d'accès au centre rejoignent la RC 780 dans le périmètre du PA Sud ou à proximité immédiate (giratoire Bergère, giratoire place de la Gare et carrefour à feux rue des Chenevières-Blonay). Ces accroches constituent des carrefours majeurs pour la ville de Vevey qui présentent actuellement un caractère très routier.
- Fig. 7 La RC 780, avec au maximum ~18'000 véh/j, traverse la commune dans sa longueur en coupant l'interface de la gare. Tandis que cet axe principal a conservé des charges de trafic relativement constantes au fil des années, des axes secondaires tel 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). Les autres axes du PA Sud comptent au maximum 7'500 véh/j (avenue Nestlé) et beaucoup moins sur les axes de desserte locaux.
- Fig. 8 Aux heures de pointe, la RC 780 est proche de la saturation ou à saturation au niveau de plusieurs carrefours, notamment le giratoire Bergère et le giratoire de la Gare. Des remontées de files de quelques centaines de mètres sont générées mais se résorbent relativement rapidement. Cette saturation ponctuelle perturbent peu le flux des bus qui bénéficient de sites propres dans le sens ouest-est (le plus chargé). Au niveau du giratoire d'Entre-deux-Villes, la circulation des véhicules est fluide alors que celle des modes doux est moins directe et manque de sécurisation.



Figure 6 – Hiérarchie routière – Etat actuel (2025)

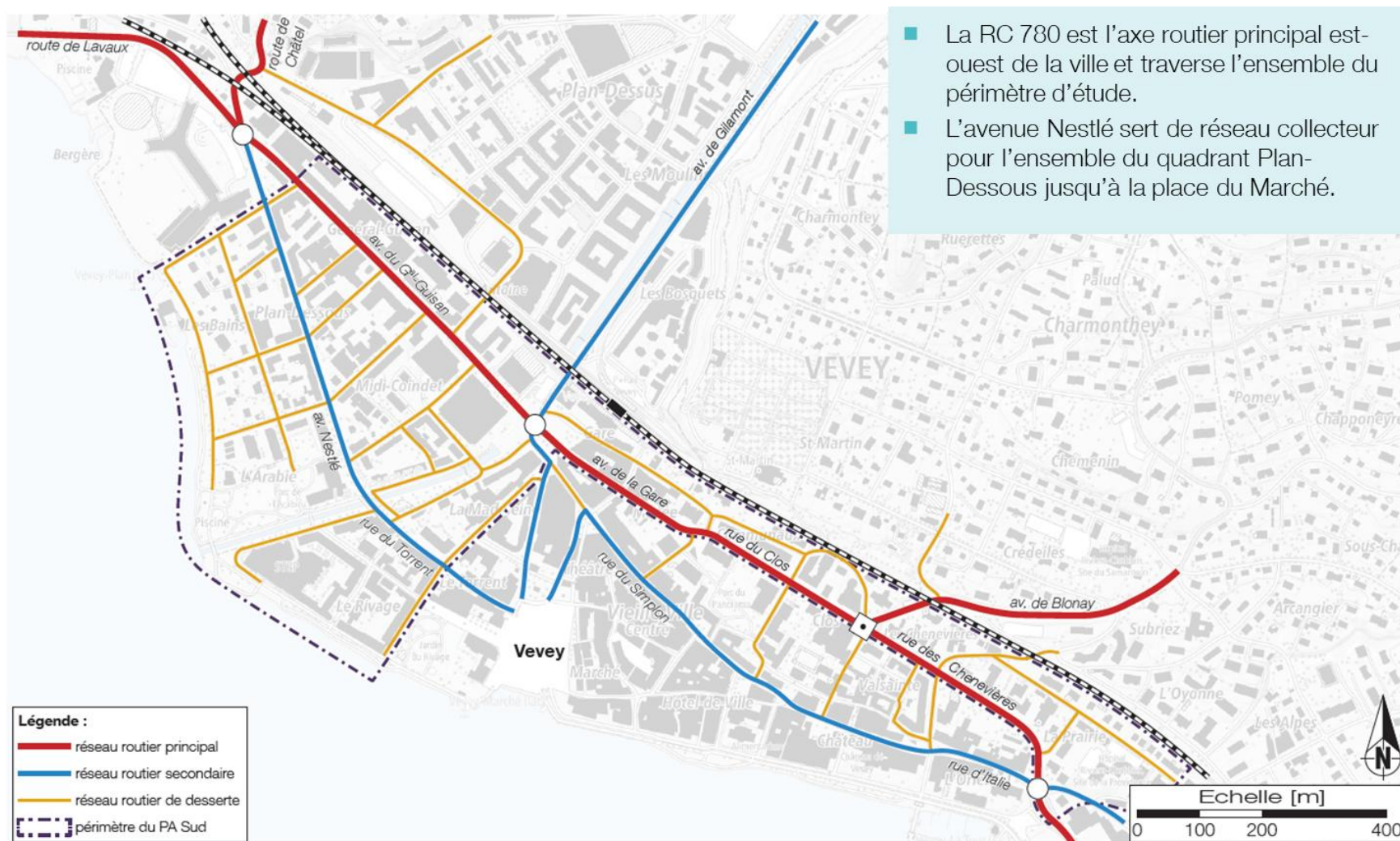


Figure 7 – Trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2023

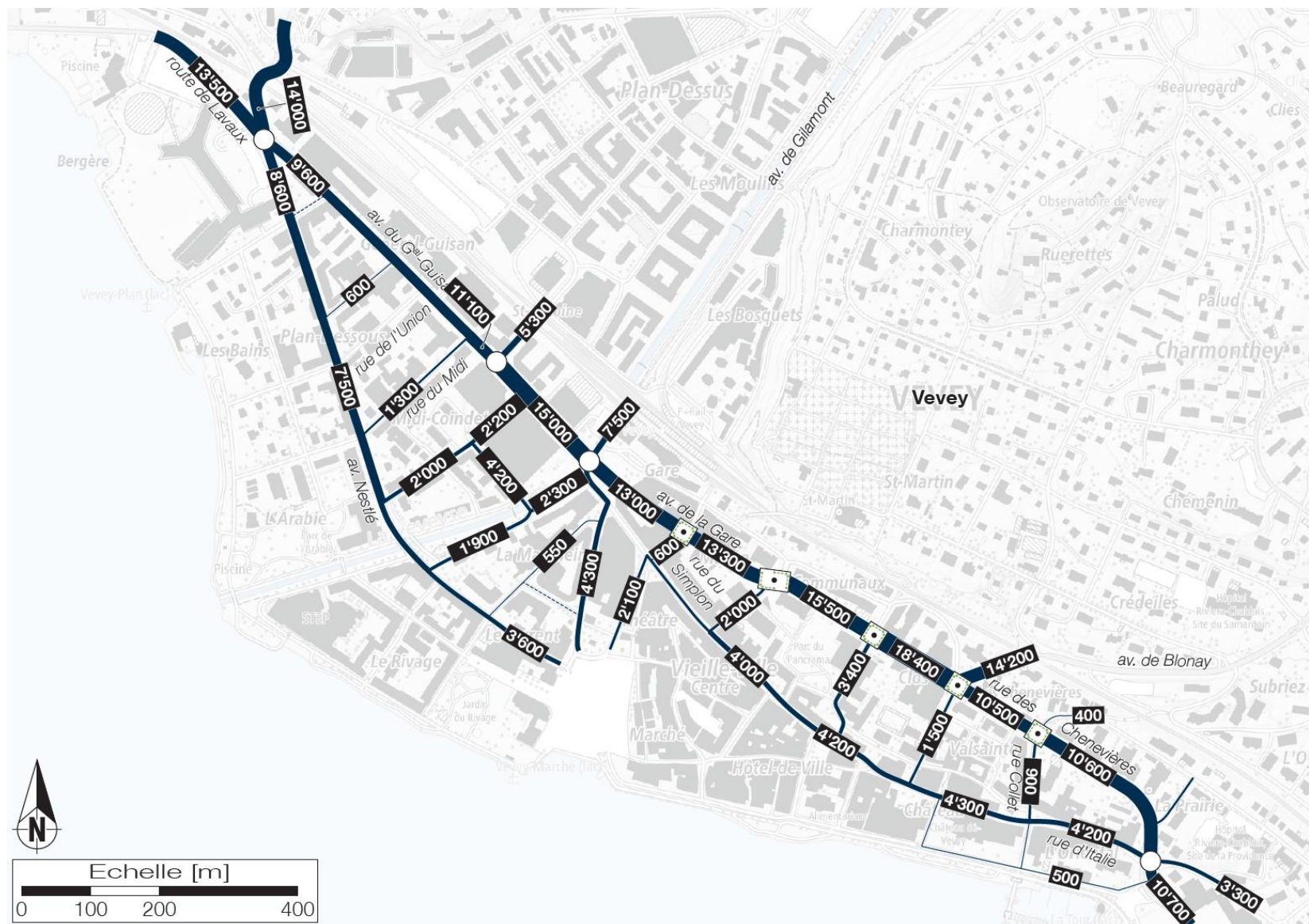




Figure 8 – Fonctionnement du réseau routier principal aux heures de pointe



## 2.4 Stationnement pour voitures

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 4'200 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 30% des places de stationnement à usage public (soit environ 1'300 places).

Le PA Sud contient environ 3'660 places de stationnement privées soit environ 27% du total des places privées de la ville (source : SIG ville de Vevey, 03.2021). En écartant les places en ouvrage à usage public, le nombre de places privées est d'environ 2'450 pour 6'050 habitants soit un ratio de 405 places pour 1'000 habitants. Celui de la commune était de 363/1'000 en 2024.

Ces places de stationnement considèrent également une partie du stationnement pour les employés qui sont de ce fait inaccessibles aux habitants. Le taux de motorisation des habitants doit donc être inférieur à 405/1'000.

Le quadrant Sud-Ouest (correspondant à une part importante du PA Sud) contient environ 550 places publiques sur voirie. Des enquêtes menées en 2017 montrent que le quadrant Sud-Ouest de Vevey a un taux d'occupation d'environ 90% de nuit traduisant une forte occupation des places par les habitants n'ayant pas de place sur domaine privé ou préférant utiliser le domaine public (par commodité par exemple). Ces enquêtes ont été menées alors que les parkings en ouvrage n'étaient pas accessibles de nuit, ce qui a évolué depuis notamment pour le parking du Centre Manor. De plus, la demande en macarons pour habitants est relativement élevée sur ce quadrant (près de 100% de l'offre mise à disposition en 2024) et à peine plus faible pour le quadrant Vieille-Ville (contenant le secteur est du PA Sud : env. 95%).

### 3. Diagnostic succinct de l'état actuel de la mobilité du PA Nord-Ouest (extrait de l'étude réalisée par Team+<sup>1</sup>)

#### 3.1 Structure

Le PA Nord-Ouest comprend quatre quartiers :

- Plan-Dessus;
- Crosets;
- Gilamont;
- Bosquets.

A l'heure actuelle, on dénombre quelque 8'280 habitants-emplois à l'intérieur du PA Nord-Ouest.

Ces sous-périmètres du PA présentent chacun une identité particulière ainsi qu'une relative homogénéité. Ce constat justifie l'approche par secteurs souvent appliquée dans la planification directrice veveysanne. Il impose aussi d'assurer la continuité d'une vision globale et cohérente à l'échelle de chaque PA et notamment des liaisons physiques entre ceux-ci, par exemple à la Gare, à travers le cordon des Bosquets, le long de l'avenue de Gilamont, ou encore à Bergère, pour ce qui concerne le présent PA.

Le secteur de Gilamont se prolonge au nord par celui des Toveyres (Stand), ancien stand de tir aujourd'hui en bois et en prés à l'exception d'un café-restaurant et d'une centrale de chauffage au bois. Ce secteur

ne présente pas d'enjeux sensibles dans le cadre de la présente étude. Il est donc sorti du PA Nord-Ouest.

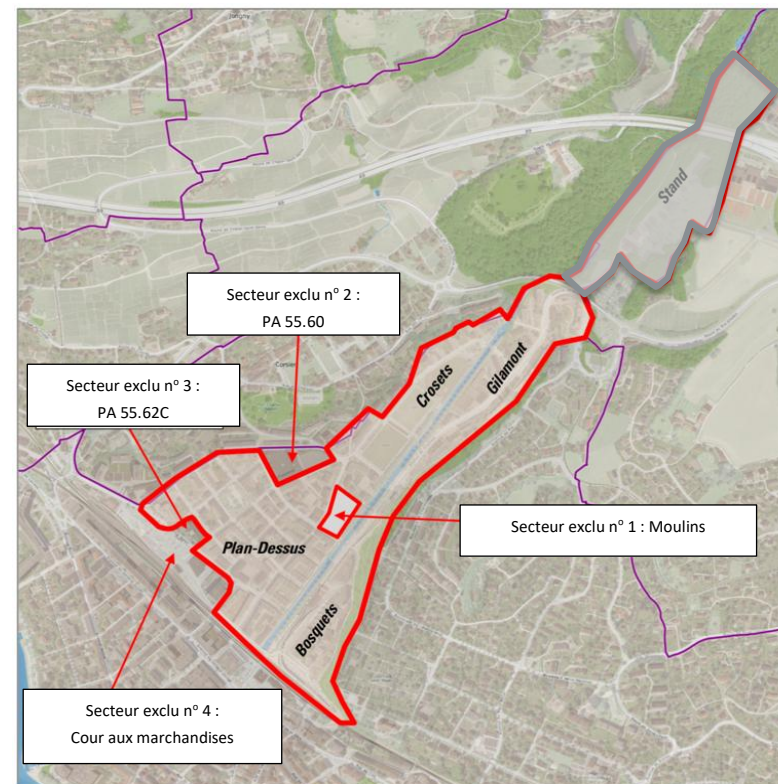


Figure 9 – Périmètre du PA Nord-Ouest et quartiers le composant (auteur : team+)

<sup>1</sup> PA Nord-Ouest – Etat des lieux des réseaux de mobilité et pistes de réflexion en vue des développements futurs – Team+ - Novembre 2020

## 3.2 Réseau routier et carrefours d'accès

L'avenue de Gilamont constitue le principal accès routier du PA. Celle-ci relie les secteurs de la jonction autoroutière A9 et du Rio-Gredon à la Place de la Gare. Sur cet axe viaire se greffent :

- l'axe rue du Dévin / avenue des Crosets, desservant le quartier du même nom;
- le pont de l'avenue de Corsier, donnant accès à Plan-Dessus;
- le débouché nord de la rue des Bosquets, desservant le secteur éponyme;
- le débouché sud de la rue des Bosquets, qui ne donnera plus accès à la rue des Bosquets, mais uniquement au parking public "Gare-Centre", au P+R des CFF et au parking privé "Cœur de Ville" (projet " Gare-Centre").

A l'intérieur du quartier de Plan-Dessus, les principales artères assumant la fonction de distribution du trafic sont actuellement :

- l'avenue Reller et la rue des Entrepôts, reliant la route de Châtel-St-Denis à l'av. Général-Guisan;
- le Chemin Vert, reliant l'avenue Reller à l'avenue des Crosets;
- l'avenue de Corsier en prolongement du pont sur la Veveyse, depuis l'avenue de Gilamont.

Quatre carrefours donnent un accès direct au quartier de Plan-Dessus :

- le carrefour "Route de Châtel-St-Denis / avenue Reller" à perte de priorité;
- le carrefour "rue des Entrepôts / avenue Général-Guisan", sous forme de giratoire;
- le carrefour "avenue Gilamont / avenue de Corsier", exploité par une signalisation lumineuse ;

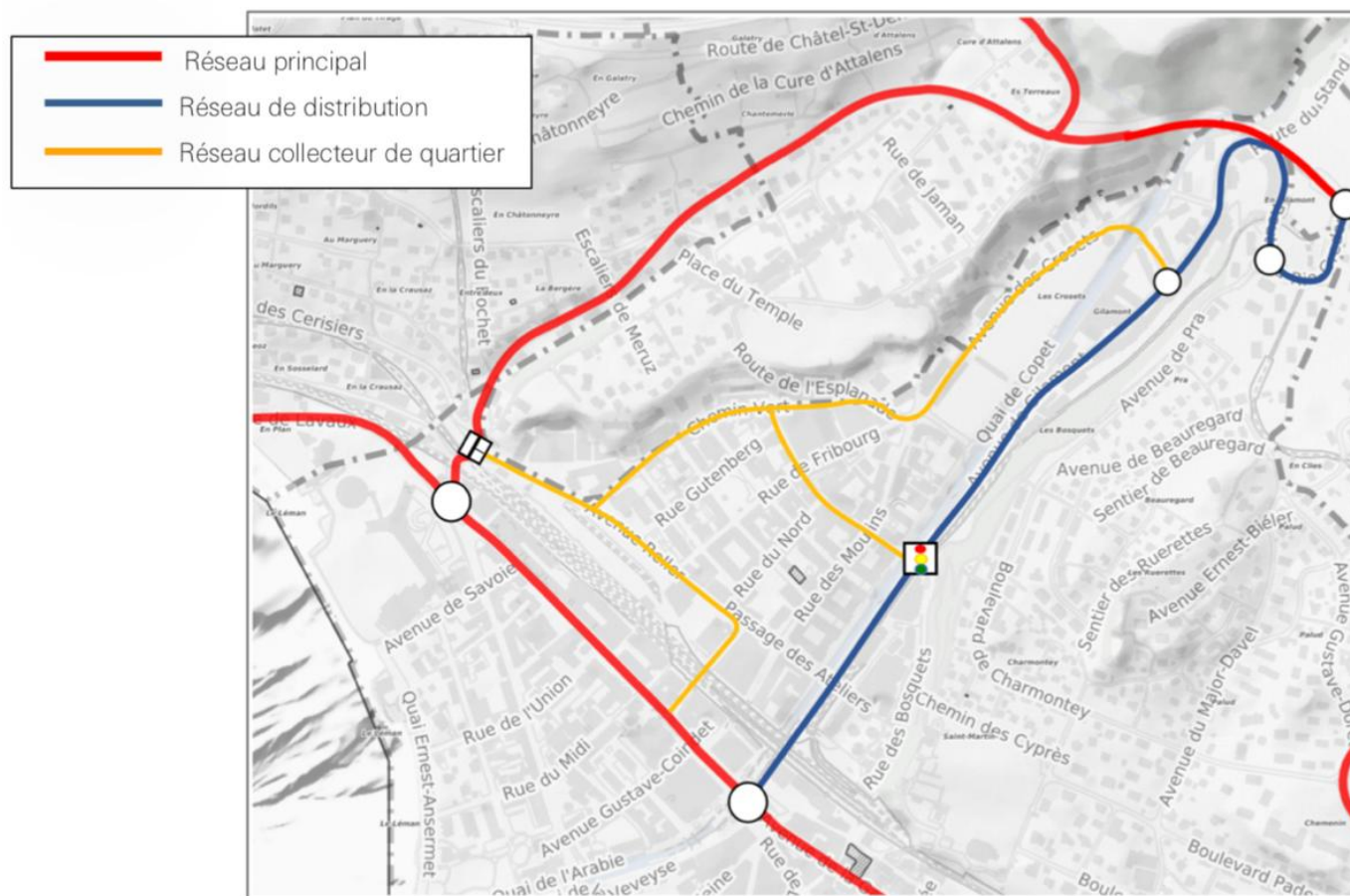
- le carrefour "avenue Gilamont / rue du Dévin", sous forme de mini-giratoire.

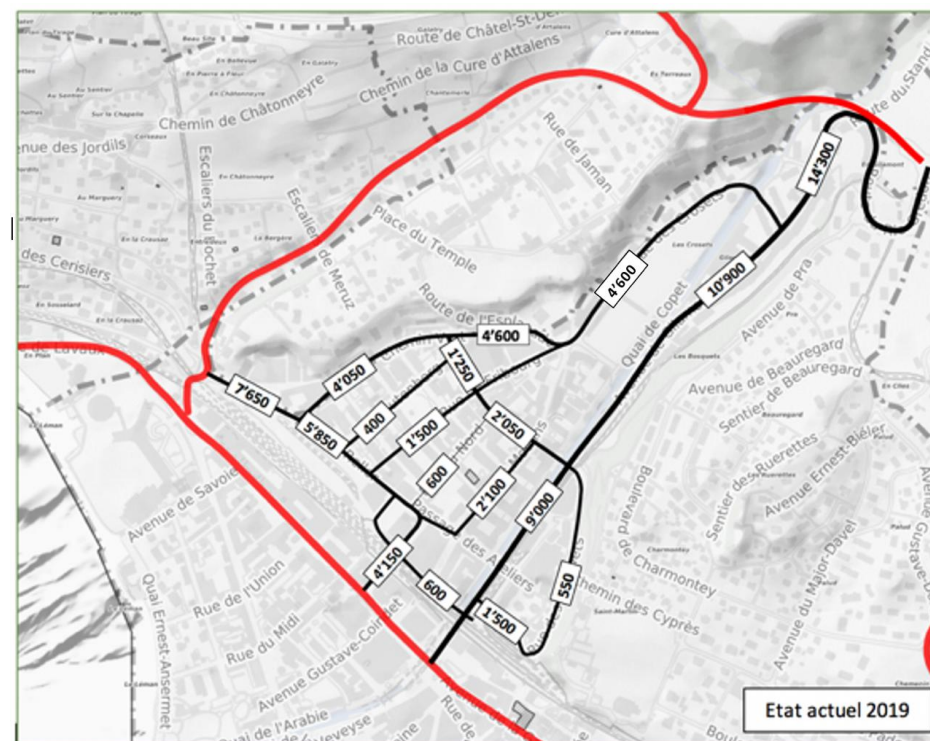
Outre son point d'accroche "nord" au droit du carrefour à feux avec l'avenue de Corsier, et de son accroche "sud-ouest" desservant le parking Gare-Centre, le quartier des Bosquets bénéficie actuellement d'une liaison avec Plan-Dessus, par la rue des Deux-Gares qui longe les voies de chemin de fer.

La figure ci-après illustre la structure du réseau routier desservant le PA et le connectant au réseau environnant.



Figure 10 – Structure du réseau routier état actuel  
(auteur : team+)





Le calcul des taux de capacité utilisée (soit les "taux de saturation") des principaux carrefours d'accès au quartier, à l'heure déterminante de pointe du soir, met en évidence les faits suivants (voir figure n° 17 ci-après):

- le carrefour "avenue Reller / route de Châtel-St-Denis" fonctionne à "sur-saturation", avec un taux de capacité utilisée (TCUe) de 154%;
- le carrefour giratoire de "Bergère" présente un taux de capacité utilisée TCUe de 98%, pratiquement à saturation;
- le carrefour à feux "av. de Gilamont/avenue de Corsier" présente un TCUe de 87%;
- le giratoire "av. Général-Guisan/rue des Entrepôts" présente quant à lui un TCUe de 80%;
- enfin, le mini-giratoire du carrefour "av. de Gilamont/rue du Dévin" fonctionne avec un TCU de 55%.

On constate que le principal carrefour d'accès à Plan-Dessus - le carrefour "route de Châtel-St-Denis / avenue Reller" - est complètement saturé, non seulement compte tenu des importants volumes de circulation qu'il doit écouler, mais également en raison de la saturation du carrefour giratoire de "Bergère" qui provoque un refoulement de la file d'attente jusqu'au droit de l'avenue Reller.

Ce problème, reconnu au moment du PA de Cour aux marchandises, est signalé dans le plan directeur communal de 1944 et n'est donc pas nouveau. Bien qu'extérieur au périmètre du PA Nord-Ouest, il sera abordé plus loin en détail, compte tenu de ses incidences probables sur les développements prévus à Plan-Dessus.

En réalité, le taux de capacité utilisée du giratoire "avenue Général-Guisan/rue des Entrepôts" est nettement plus élevé lorsque les flux piétonniers traversant l'avenue Général-Guisan provoquent la formation de files d'attente susceptibles de bloquer le giratoire.

Parmi les carrefours analysés, le giratoire "avenue de Gilamont/rue du Dévin" est celui qui présente la plus forte réserve de capacité, ce qui se traduit sur le terrain par des temps d'attente très faibles aux entrées et

par des files d'attente très courtes voire inexistantes. Si du point de vue de la fluidité ce constat est favorable, il n'en reste pas moins que ceci peut se traduire par une attractivité accrue de l'axe "rue du Dévin / avenue des Crosets / chemin Vert" et favoriser ainsi le transit à travers ce secteur (ce qui n'est pas souhaitable compte tenu de la présence des écoles de Gilamont et des Crosets ainsi que de la relative exigüité du chemin Vert et de l'avenue des Crosets).



Figure 12 – Taux de capacité utilisés à l'heure de pointe déterminante (auteur : team+)

80 %

Taux de capacité utilisée (inférieur à 85%) correspondant à un carrefour où la circulation s'écoule de façon très fluide, sans temps d'attente ni files d'attente significatives.

87 %

Taux de capacité utilisée (compris entre 85% et 95%) correspondant à un carrefour où les temps d'attente et la longueur des files d'attente peuvent devenir importants : en général néanmoins, le fonctionnement du carrefour ne perturbe pas le réseau routier environnant.

90 %

Carrefour saturé ou sursaturé, avec d'importants temps d'attente sur les voies d'entrée et de files d'attente longues, susceptibles de dégrader le fonctionnement du réseau routier environnant (remontées de file, blocage de carrefours voisins).

### 3.5 Desserte du PA par les transports publics et la mobilité douce

Le PA est desservi par trois lignes de bus de la compagnie VMCV (figure ci-après), soit :

- les lignes 201 et 202, avec une fréquence de 15 minutes, qui passent par l'avenue Reller (arrêt "rue du Nord") et le chemin Vert (arrêts "Marronniers" et "Av. de Corsier"), la ligne 202 se poursuivant ensuite le long de l'avenue des Crosets pour rejoindre le nord de l'avenue de Gilamont;
- la ligne 215, qui passe par la rue des Moulins dans le sens sud-nord, le sens contraire empruntant l'avenue de Gilamont (fréquence de 30 minutes).



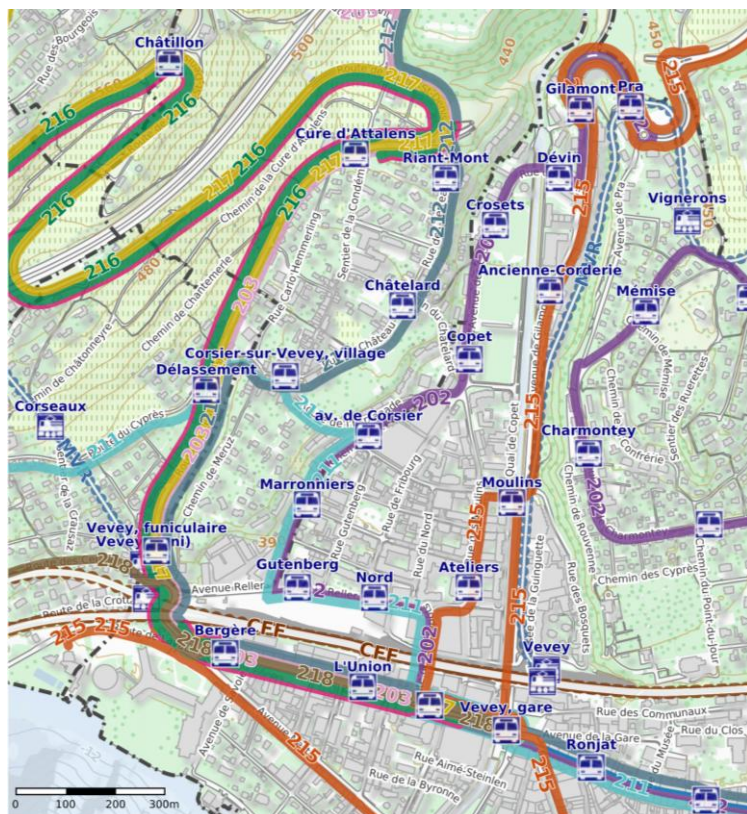


Figure 13 – Lignes et arrêts de transports publics à l'intérieur du PA à l'horizon 2026 (source : cartoriviera)

La figure ci-après illustre la qualité de desserte du PA selon la carte de l'ARE. On constate que :

- Plan-Dessus, les Bosquets et 40% de Gilamont bénéficient d'une desserte qualifiée de "très bonne" (classe A) ;
- la moitié sud des Crosets, la partie centrale de Gilamont et l'extrémité nord du périmètre sont classées en "bonne desserte" (classe B) ;
- une bande au nord des Crosets et de Gilamont est classée en "desserte moyenne" (classe C).

Malgré l'étendue de sa surface, la quasi-totalité du quartier de Plan-Dessus est située à moins de 500 mètres de la gare CFF de Vevey.

L'excellente localisation de Plan-Dessus par rapport à l'interface de transports publics de la gare, ainsi que les très bonnes conditions d'accès par les mobilités douces, justifient pleinement que l'on applique des critères stricts de dimensionnement de l'offre en stationnement, ceci pour toute construction à venir dans ce périmètre.



Figure 14 – Niveaux de desserte par les transports publics (source: ARE 2025)

### 3.6 Offre actuelle en stationnement et taux de motorisation

Le périmètre du PA compte environ 750 places de stationnement à usage public sur voirie, ce qui représente 25% du total des 2'900 places sur voirie de la Ville de Vevey. Ces places se répartissent comme suit :

- Plan-Dessus : 420 places ;
- avenue de Gilamont : 140 places ;
- rue des Bosquets : 30 places ;
- Crosets : 60 places ;
- Cour aux Marchandises : 109 places.

Les places de stationnement sur domaine privé sont nettement plus nombreuses que les places publiques. Dans le quartier de Plan-Dessus par exemple, on recense 2'515 places, soit 19,5% des 13'000 places de stationnement privées que compte la Commune.

La progressive diminution du taux de motorisation de la Commune justifie aussi une pratique plus restrictive du dimensionnement de l'offre en stationnement. Il est parmi les plus faibles du canton de Vaud.

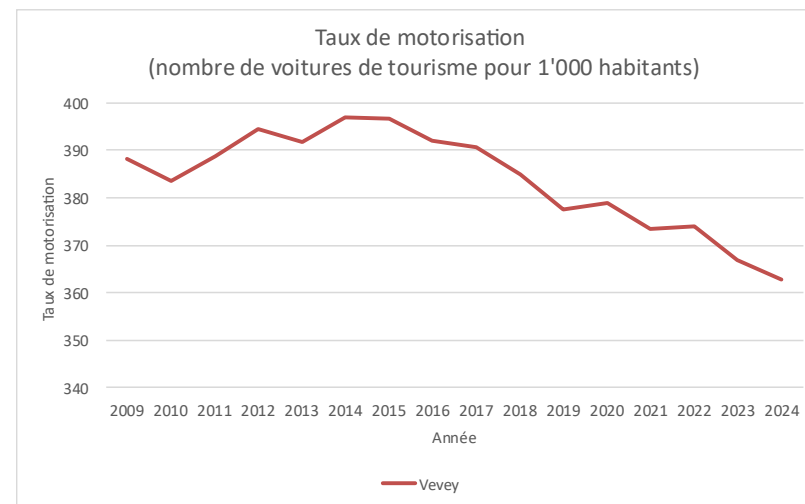


Figure 15 – Evolution des taux de motorisation de Vevey

## 4. Potentiels de développement urbain à l'horizon 15 ans

### Développement de la population et des emplois du PA Sud

Dans les quinze prochaines années, le PA Sud devrait accueillir environ 870 habitants-emplois supplémentaires, soit ~7-8% de plus par rapport à l'état actuel (2021) pour ce secteur (source : calcul des droits à bâtir : Urbaplan 26.11.2025).

Ceux-ci sont situés principalement le long de la RC 780 et de l'avenue Nestlé. Les zones d'habitation de faible densité (villas près du lac) ainsi que la zone publique présentent peu de potentiels de développement.

Les développements retenus pour l'établissement du PA Sud et du PA Nord-Ouest faisant l'objet de cette étude sont ceux de l'horizon 15 ans.

### Développement de la population et des emplois du PA Nord-Ouest

Le PA Nord-Ouest, qui intègre les secteurs de Plan-Dessus, Crosets, Gilamont et Bosquets, est traité de manière coordonnée avec les PA « Rue de Fribourg » 55.60 et « Avenue Reller » 55.62C ainsi que le PA "Les Moulins".

L'approbation de ces quatre planifications totalise 1'814 habitants-emplois à l'horizon 15 ans, répartis comme suit :

- PA Nord-Ouest : 1'061 habitants-emplois;
- PA « Rue de Fribourg » 55.60 : 380 habitants-emplois;
- PA « Avenue Reller » 55.62C : 238 habitants-emplois;
- PA « Les Moulins » : 136 habitants-emplois.

Cela représente environ 22% d'augmentation d'habitants/emplois pour le PA Nord-Ouest.

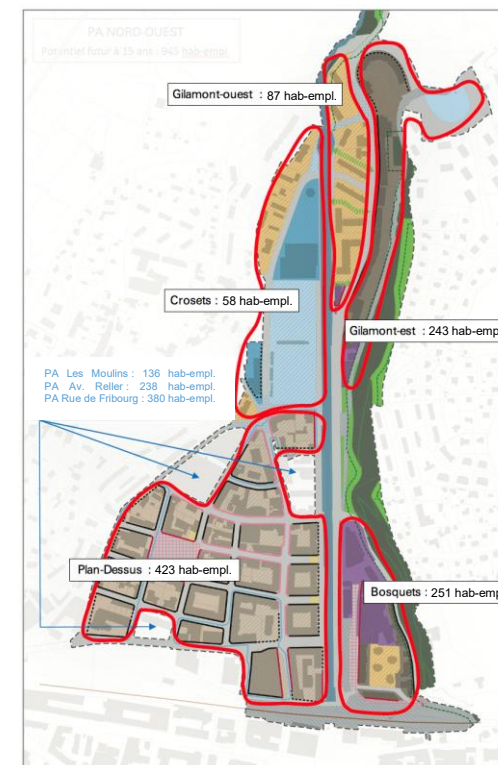


Figure 16 – Potentiel futur du PA Nord-Ouest, à 15 ans (horizon 15 ans), par secteur (auteur : team+)

### Développement de la mobilité sur la base des parts modales actuelles

Ces nouveaux habitants 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 ~+7-8% pour le PA Sud et ~+22% pour le PA Nord-Ouest puisque la population et les emplois augmentent dans la même proportion. Une telle augmentation, bien qu'elle soit diffuse sur l'ensemble des PA, pourrait engendrer une saturation de certains carrefours actuellement en limite de capacité aux heures de pointe.

Une augmentation des charges de trafic proportionnelle au nombre d'habitants et d'emplois est un scénario non souhaitable. En effet, les politiques actuelles et les divers documents directeurs (Plan directeur cantonal, Plans climat cantonal et communal, etc.) prônent une maîtrise forte des déplacements en transports individuels motorisés afin de diminuer les nuisances générées par ceux-ci et de mieux partager l'espace public.

## 5. Objectifs des documents directeurs (PDCant, Plans Climat cantonal et communal, PDCom)

### 5.1 Les enjeux environnementaux et le changement de paradigme lié

Suite aux récents rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et aux Accords de Paris, le Conseil d'Etat 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 par exemple.

Les transports sont parmi les principaux émetteurs de GES du territoire veveysans. Le nombre de kilomètres parcourus en véhicule motorisé doit donc largement diminuer. Les projets d'aménagement à venir ne doivent pas seulement intégrer les mobilités douces mais modifier la hiérarchie des modes pour privilégier une mobilité de proximité et inviter à utiliser les moyens de déplacement les moins générateurs de GES.

Les projets à venir doivent favoriser la qualité des aménagements, l'accessibilité et non plus la fluidité du trafic routier. Il est nécessaire d'accorder une plus grande importance à la petite dimension, celle de la rue, et ainsi de pouvoir en déduire les contraintes de fonctionnement à une plus grande échelle.



## 5.2 Les objectifs du PDCom en lien avec les PA Sud et Nord-Ouest

### Evolution des parts modales

Pour diminuer le nombre de kilomètres parcourus en véhicules motorisés, il est nécessaire de faire évoluer les parts modales des usagers de la ville. Le Plan directeur cantonal (PDCant) prévoit une diminution de la part modale des transports individuels motorisés (en distance parcourue) 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). A l'échelle de Vevey, ville compacte avec un réseau de transport public efficace, des parts modales plus restrictives pour les transports individuels motorisés ont été inscrites dans le Plan directeur communal (PDCom).

A l'horizon 15 ans, le PDCom prévoit de diminuer la part modale de la voiture de 55-60% à 30% (en distance parcourue), d'augmenter la part des transports publics de 35% à 55 % et celle des mobilités douces de 7% à 15%. Ces modifications de parts modales, appliquées à l'ensemble des habitants-emplois (actuels et futurs) de la ville de Vevey, induisent une diminution de la génération de trafic d'environ 30% pour la commune, de 35% pour le PA Sud et de 25% pour le PA Nord-Ouest malgré l'augmentation de la population et des emplois. Ainsi, avec la baisse des charges de trafic, la fluidité du réseau routier ne devrait pas être impactée négativement. Le fonctionnement des carrefours n'est pas l'élément déterminant des aménagements et une vision locale, multimodale, favorisant la cohabitation des modes peut être mise en œuvre.

Pour atteindre les parts modales inscrites ci-avant, des mesures à la fois incitatives pour la mobilité douce et les transports publics et restrictives pour les transports individuels sont proposées dans le PDCom.

### Stationnement

Un des leviers essentiels pour limiter l'usage de la voiture est d'agir sur l'offre en stationnement. La ville de Vevey a la maîtrise de l'offre sur le

domaine public qu'elle peut revoir, lors de projet de réaménagement d'axe routier par exemple. L'offre privée était jusqu'à présent dimensionnée selon les normes VSS ou occasionnellement, au cas par cas avec des propositions plus volontaristes. Le PDCom propose une maîtrise plus importante de l'offre en stationnement dans le cadre de projets de nouvelle construction ou de transformation d'un bâtiment.

## 5.3 Les lignes directrices des autres documents cadres communaux

### Plan directeur de la mobilité douce

Le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) de Vevey a été établi en 2019. Il a pour but de mettre en valeur les axes de mobilité douce structurants de la ville et de renforcer les connexions entre les pôles majeurs que sont la place de la Gare et la place du Marché. Les deux cartes en annexe (1 et 2) présentent les résultats du PDMD pour le réseau piéton et cyclable.

Au cœur du PA Sud, le maillage piéton primaire passe par la RC 780 (à l'ouest de la gare), par le quai de l'Arabie, l'avenue Gustave-Coindet et l'avenue Louis-Ruchonnet. Pour les vélos, la RC 780 est aussi un axe primaire complété par l'avenue Nestlé et le quai de la Veveyse. A l'est de la gare, la RC 780 fait partie du réseau secondaire puisque c'est plutôt la rue du Simplon / rue d'Italie qui supporte la mobilité douce.

Pour le PA Nord-Ouest les itinéraires modes doux principaux se trouvent le long de la Veveyse, sur l'avenue Reller, le chemin Vert et la rue de Fribourg.

### PDStat

Le Plan directeur du stationnement (PDStat 2018) établit un diagnostic complet de l'offre et de la demande à usage public mais ne traite pas de l'usage privé. Il recommande entre autres l'uniformisation des durées de stationnement sur voirie et une adaptation des zones macarons (en cours de traitement par la ville de Vevey). Certains objectifs du PDStat ne sont plus tout à fait d'actualité, notamment en lien avec les derniers objectifs des Plans Climat.

## 6. Transcription des objectifs généraux aux PA

### 6.1 Stationnement pour voitures

Ann. 3 Le PDCom divise la commune en deux secteurs et applique à ces secteurs les taux de satisfaction suivants (sur la base du dimensionnement brut selon la norme VSS en vigueur) :

■ secteur "centre" (jaune sur la carte en annexe 3) :

- logements 0 à 20%;
- activités 0 à 10%;

■ secteur "excentré" (rose sur la carte en annexe 3) :

- logements 10 à 30 %;
- activités 0 à 10%.

Ces ratios sont volontairement faibles pour les nouvelles constructions et les transformations de bâtiment pour compenser l'offre excédentaire existante. L'offre en stationnement existante sur domaine privée est surabondante et permet actuellement à de nombreux pendulaires de louer des places dans des parkings privés. Le dimensionnement du stationnement inscrit dans le Règlement de la planification pour le PA Sud et le PA Nord-Ouest a pour objectif d'offrir un nombre de place en stationnement réduit pour les nouveaux habitants et emplois tout en limitant l'offre privée pour les pendulaires qui auraient d'autres alternatives à la voiture individuelle. Le ratio retenu correspond au haut de la fourchette du secteur « centre », soit 20% pour les logements et 10% pour les activités pour le PA Sud et le PA Nord-Ouest. Ces ratios sont plus faibles que les ratios utilisés pour les PA Nestlé et Les Moulins, cela s'explique par les développements diffus prévus dans le cadre des PA Sud et Nord-Ouest contrairement aux PA spéciaux qui ont besoin de davantage de places simultanément.

Ce dimensionnement du stationnement est appliqué pour les nouvelles constructions et également dans le cadre de transformation de l'existant.

Dans le cas de transformation de l'existant, les potentielles places excédentaires pourront être mises à disposition des habitants-emplois du quartier, de nouveaux projets de construction ou d'usagers des places macarons (habitants) qui pourraient se reporter dans les parkings souterrains pour pouvoir requalifier l'espace public en surface. La Commune vérifiera que ces places existantes fassent bien l'objet d'une autorisation et soient utilisées conformément à l'affectation prévue.

Le but de ces ratios réduits, définis en coordination avec la volonté de la Municipalité de Vevey, est de limiter le nombre de nouvelles places construites, au coût financier mais surtout environnemental important (impermeabilisation des sols, énergie grise de construction, etc.). C'est aussi de pouvoir mieux contrôler les bénéficiaires de ces places (favoriser les habitants plutôt que les pendulaires) et d'attirer des nouveaux habitants sans voitures.

Ainsi le taux de motorisation de ces deux secteurs PA Sud et PA Nord-Ouest pourrait légèrement baisser. A l'échelle de la commune cela représente une baisse d'environ 10% du taux de motorisation des habitants (de 363 à ~335/1'000). Ces estimations se basent uniquement sur la baisse du nombre de places par habitants offert dans les projets de construction et de transformation. D'autres mesures incitatives ou coercitives permettront de baisser également le taux de motorisation de l'ensemble des habitants actuels de la commune.

### 6.2 Stationnement pour deux-roues motorisés

Le ratio utilisé pour le dimensionnement du stationnement pour deux-roues motorisés est de 30% par rapport à l'offre pour voitures. Ce ratio est plus élevé que celui usuellement utilisé (10-15%) bien que celui-ci ne fasse pas l'objet d'une norme.

En appliquant ce ratio de 30% au ratio pour les voitures des logements (20%) on obtient une offre pour les deux roues motorisés proportionnellement plus importante que l'offre voiture (30% au lieu de 10-15%) mais inférieure en valeur absolue à la pratique usuelle (10-15% de 1 place par logement). Ces quelques places motos « supplémentaires » permettent d'offrir une alternative à l'offre réduite pour les voitures tout en gardant une cohérence sur l'offre en stationnement motorisée globale.

### 6.3 Accessibilité motorisée aux PA Sud et Nord-Ouest

Le PDCom, dans la carte de synthèse de la mobilité, catégorise les réseaux de mobilité selon la priorisation des modes (annexe 3). Les « espaces apaisés de desserte favorisant les modes actifs » sont les plus nombreux et parcourent la majorité du territoire des PA Sud et Nord-Ouest. Les piétons et les vélos sont sécurisés et ont des aménagements confortables, les déplacements motorisés sont très modérés. L'« axe principal modéré en traversée de zone dense » correspond principalement à la RC 780 qui traverse le PA Sud. Les « axes multimodaux de distribution » correspondent à des axes fortement fréquentés par les transports publics et les vélos mais aussi par les voitures. Ce sont des axes « collecteurs » du trafic motorisé. Ce sont principalement les avenues de Gilamont, des Crosets, Reller et chemin Vert. Enfin les « axes à orientation trafic » desservent la ville à ses extrémités depuis les réseaux routiers principaux (autoroute notamment) mais doivent tout de même pouvoir accueillir confortablement les mobilités douces.

Cette catégorisation des axes de mobilité ne modifie pas fondamentalement l'accessibilité aux quartiers mais permet de rééquilibrer la place de chaque mode dans l'espace public en favorisant les mobilités actives pour encourager leur pratique et de dissuader le trafic de transit.

D'autre part, l'accessibilité locale à l'ensemble des places de stationnement privées reste garantie, même dans le cadre de projets

de réaménagement d'axes. La piétonnisation de rues ou leur modération de doit pas nuire à l'accessibilité des parcelles privées mais doit plutôt permettre un meilleur partage de l'espace public.

Transitec  
  
F. Meyer  
Responsable de projet

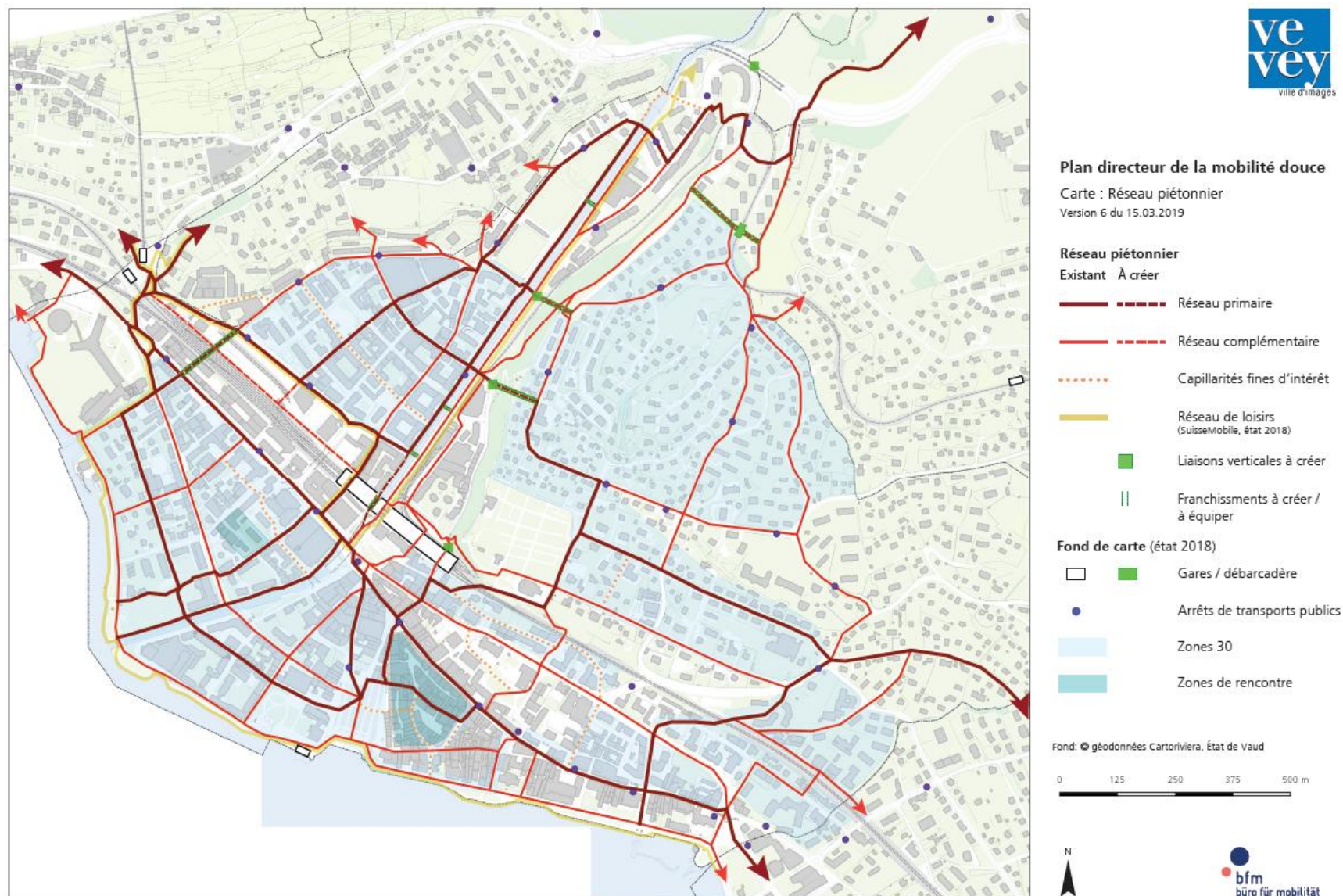
  
S. Douziech  
Consultante

Lausanne, le 28 novembre 2025



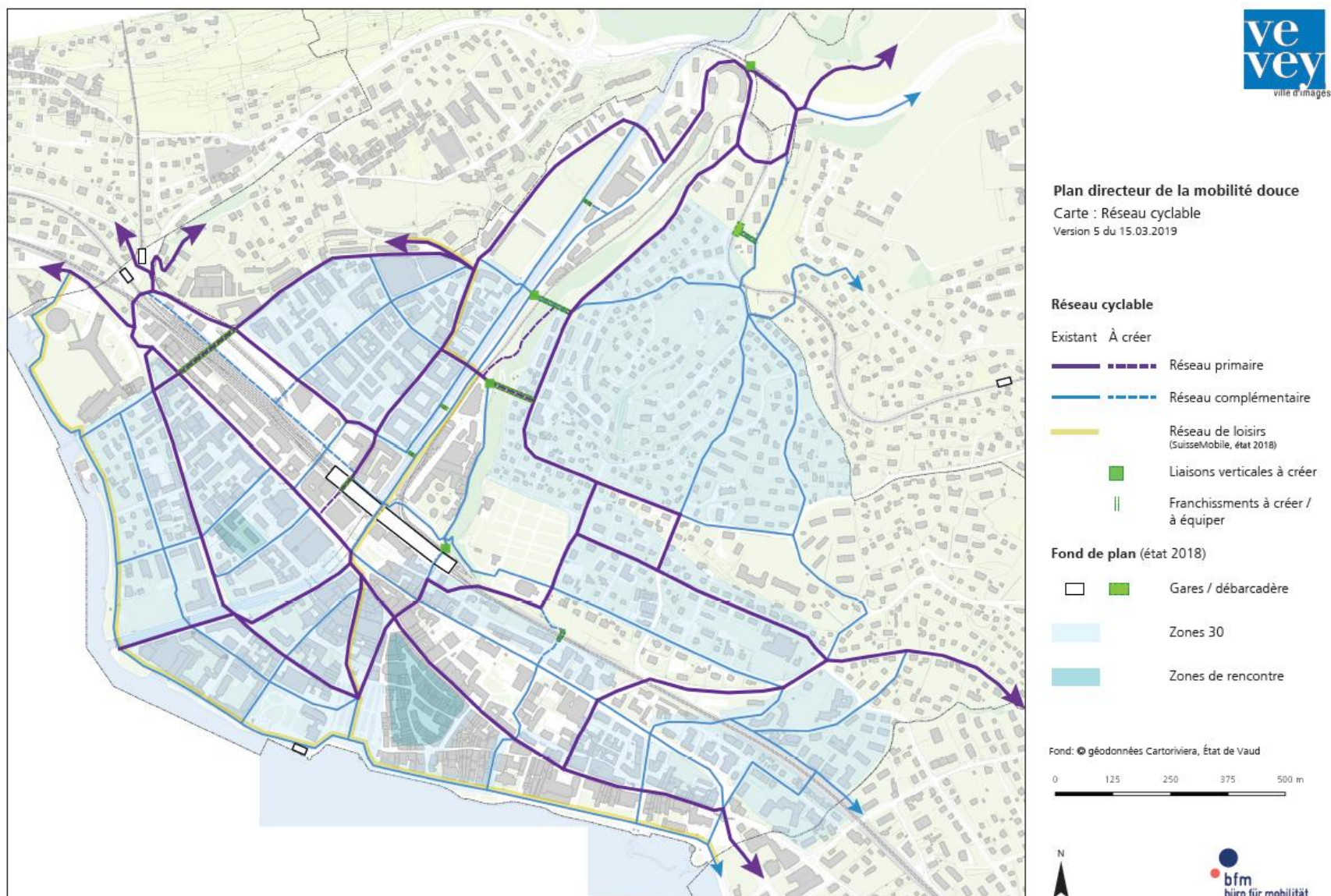
## 7. Annexes

Annexe 1 – PDMD – réseau piétonnier





Annexe 2 – PDMD – réseau cyclable





### Annexe 3 – Catégorisation du réseau de mobilité (extrait du PDCom)

