

RAPPORT DE SYNTHÈSE

Ville de Vevey / Mai 2018

Stratégie d'organisation et de gestion de l'offre de stationnement à l'horizon 2030

PMU – Volet Stationnement



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
8004_170-rap-sou-1-Synthèse-Stationnement-2030.docx	1	15.03.18	-	F. Meyer	S. Glayre	S. Oulevay
8004_170-rap-sou-2-Synthèse-Stationnement-2030.docx	2	27.03.18	Prise en compte des remarques de la Commune de Vevey	F. Meyer	S. Glayre	S. Oulevay
8004_170-rap-sou-3-Synthèse-Stationnement-2030.docx	3	28.05.18	Prise en compte des remarques de la Commune de Vevey	F. Meyer	S. Glayre	S. Oulevay

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. Contexte, buts et méthodologie de l'étude.....	5
2. Phase 1 – Analyse du stationnement à Vevey	7
2.1 Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement.....	7
2.1.1 Données socio-économiques.....	7
2.1.2 Analyse de l'offre en stationnement	7
2.1.3 Analyse de la demande en stationnement.....	11
2.1.4 Génération de trafic des principaux parkings du centre de Vevey.....	13
2.1.5 Synthèse et enjeux.....	16
2.2 Développements urbains (horizon 2030)	17
2.3 Enjeux à l'horizon 2030	17
3. Phase 2 – Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030	18
3.1 Objectifs de la politique de stationnement	18
3.2 Scénarios de politique de stationnement à l'horizon 2030	19
3.2.1 Equilibre entre offre et demande	19
3.2.2 Nouvelles infrastructures de stationnement à envisager.....	22
3.3 Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030.....	24
4. Phase 3 – Feuille de route, calendrier général et mesures de mise en œuvre.....	26
5. Synthèse et conclusion	31

Liste des figures

Page

Figure 1 – Méthodologie et déroulé de l'étude	6
Figure 2 – Localisation de l'offre de stationnement à usage public.....	7
Figure 3 – Proximité de l'offre de stationnement à usage public.....	8
Figure 4 – Offre de stationnement à usage public – Durée de stationnement	8
Figure 5 – Offre de stationnement à usage public par quadrant.....	9
Figure 6 – Les divers types d'usagers et leur comportement en matière de stationnement.....	11
Figure 7 – Occupation du stationnement à usage public – Après-midi de semaine.....	11
Figure 8 – Occupation du stationnement à usage public – Nuit	12
Figure 9 – Occupation du stationnement à usage public Vieille-ville – Soirée.....	12
Figure 10 – Occupation du stationnement à usage public – Samedi matin	13
Figure 11 – Enquête de rotation – Synthèse	14
Figure 12 – Parkings en ouvrage et place du Marché – Génération de trafic et taux de rotation	15
Figure 13 – Localisation des principaux parkings envisagés / envisageables.....	21
Figure 14 – Horizon 2030 – Nouvelles infrastructures de stationnement recommandées.....	23
Figure 15 – Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030.....	25
Figure 16 – Planning général de mise en œuvre	30

1. Contexte, buts et méthodologie de l'étude

Compte tenu de l'impact des choix en matière de politique de stationnement sur la maîtrise des volumes de trafic (notamment en période de pointe), sur l'occupation de l'espace public (1'000 places de stationnement sur voirie requièrent un peu plus d'un hectare d'espace public) et sur l'accessibilité et la vitalité d'un centre urbain, **la politique de stationnement est l'un des outils clés de toute politique de mobilité.**

L'efficacité d'une politique de stationnement dépend cependant de sa mise en œuvre concrète, notamment en termes de contrôle et de respect des règles édictées.

La gestion active de l'offre de stationnement n'est pas quelque chose de nouveau à Vevey. Depuis des années déjà, la commune a mis en place une politique de stationnement différenciant, selon les quartiers, la durée de parcage autorisée (zones à courte, moyenne et longue durée) et la tarification (payant / gratuit) de celle-ci.

Comme dans la plupart des villes, c'est dans la partie centrale de la commune que la pression sur le stationnement est la plus forte. C'est aussi là que les enjeux en termes de valorisation et de partage de l'espace public sont les plus importants.

Concernant le stationnement, **la stratégie du plan de mobilité et d'urbanisme intégré** (PMU) de 2011¹ est la suivante : "**favoriser le report modal et limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie**".

Désirant évaluer et adapter son offre en places de stationnement, Vevey étudie depuis plusieurs années la réalisation de nouveaux parkings en ouvrage, dont notamment un à Entre-Deux-Villes et un second derrière la gare.

Dans ce contexte, et faisant suite à une demande du crédit d'étude de la Municipalité pour la construction d'un parking souterrain à Entre-Deux-Villes², le Conseil Communal a souhaité disposer d'une étude générale de stationnement adressant la question de manière plus large, à l'échelle de Vevey.

Si cette étude entre dans un certain nombre de détails, elle est avant tout une **étude stratégique d'organisation du stationnement à l'horizon 2030.**

Fig. 1

Le travail a été organisé selon **trois phases de travail** :

- phase 1 – **Fonctionnement actuel** du stationnement à Vevey et mise en évidence des enjeux;
- phase 2 – Besoin en stationnement à l'horizon 2030 et définition du **schéma directeur du stationnement**;
- phase 3 – Feuille de route présentant les **actions prioritaires** à entreprendre, les objets à coordonner et leur temporalité.

En complément du stationnement, la question de l'accessibilité à la ville de Vevey a été intégrée en filigrane à la présente étude (vision multimodale et multithématique de la mobilité).

Cette étude, pilotée par la Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable (DU) a été suivie par un groupe technique composé des différents services compétents de la Ville de Vevey (Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable, Direction de l'architecture, des infrastructures et de l'énergie, et Direction des systèmes d'information), ainsi que l'Association Sécurité Riviera (ASR).

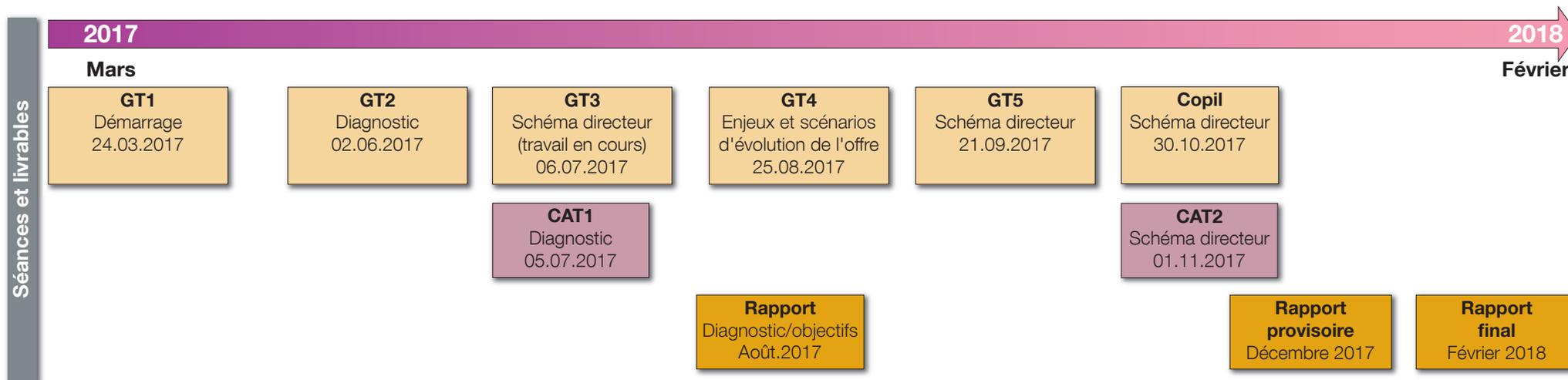
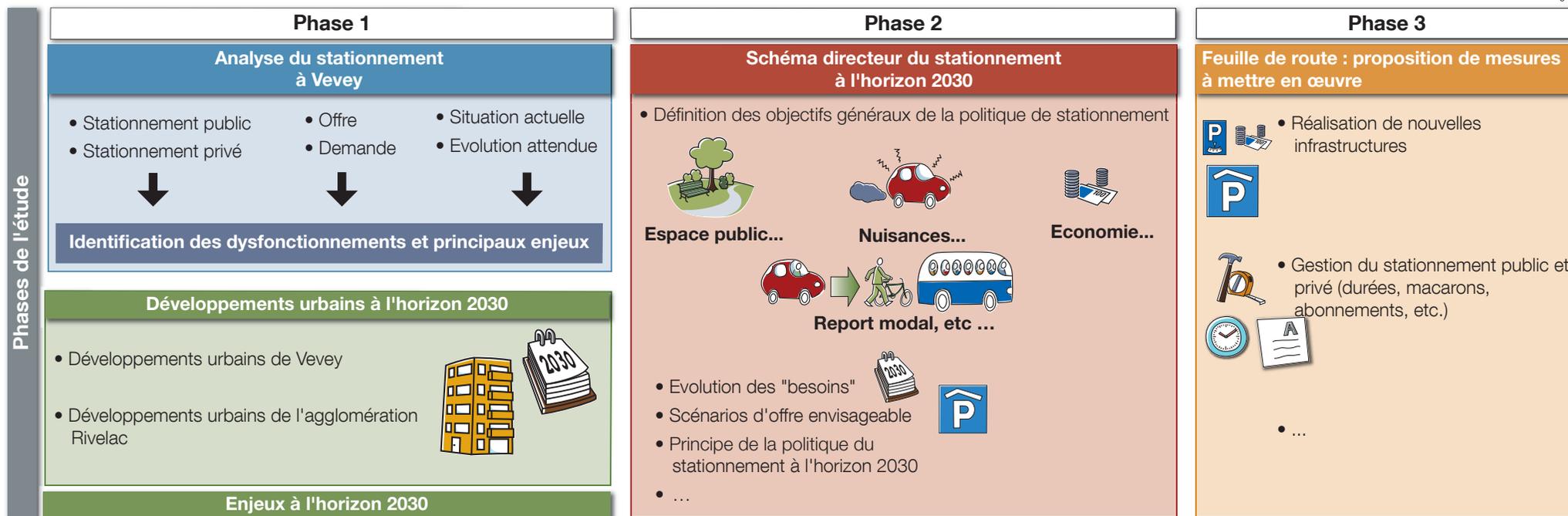
Ponctuellement, les communes voisines (St-Légier – La Chiésaz, La Tour-de-Peilz, Corsier, Corseaux), ainsi que le bureau technique intercommunal BTI (Corsier et Corseaux), la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud, la Commission d'aménagement du territoire (CAT) et diverses associations ont été invités à participer au suivi de l'étude.

¹ Ville de Vevey – Office de l'Urbanisme – Plan de mobilité et d'urbanisme intégré – PMU – Rapport – MRS, Van de Wetering, Transitec – 15 mai 2011.

² Préavis No 20/2016 au Conseil Communal.

Définition des objectifs généraux de la politique de

Méthodologie et déroulé de l'étude



2. Phase 1 – Analyse du stationnement à Vevey

2.1 Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement

2.1.1 Données socio-économiques

Avec plus de 20'000 habitants pour 239 hectares, soit plus de 8'300 habitants au km², **la commune de Vevey est la plus dense du canton de Vaud et la deuxième de Suisse.**

Elle possède par ailleurs l'un des taux de motorisation les plus faibles du canton avec 389³ véhicules pour 1'000 habitants.

2.1.2 Analyse de l'offre en stationnement

Localisation de l'offre de stationnement

Fig. 2 Les données du Système d'information du territoire de la Direction des systèmes d'information (cartoriviera.ch) font état d'environ **4'800 places de stationnement à usage public sur le territoire communal**, dont environ 40% de places gratuites et 60% de places payantes.



Figure 2 – Localisation de l'offre de stationnement à usage public

³ Données 2015. Statistiques des villes suisses 2017.

Fig. 3 Compte tenu du caractère compact de la ville de Vevey, la majorité des places de stationnement sont accessibles en quelques minutes à pied depuis le centre-ville.

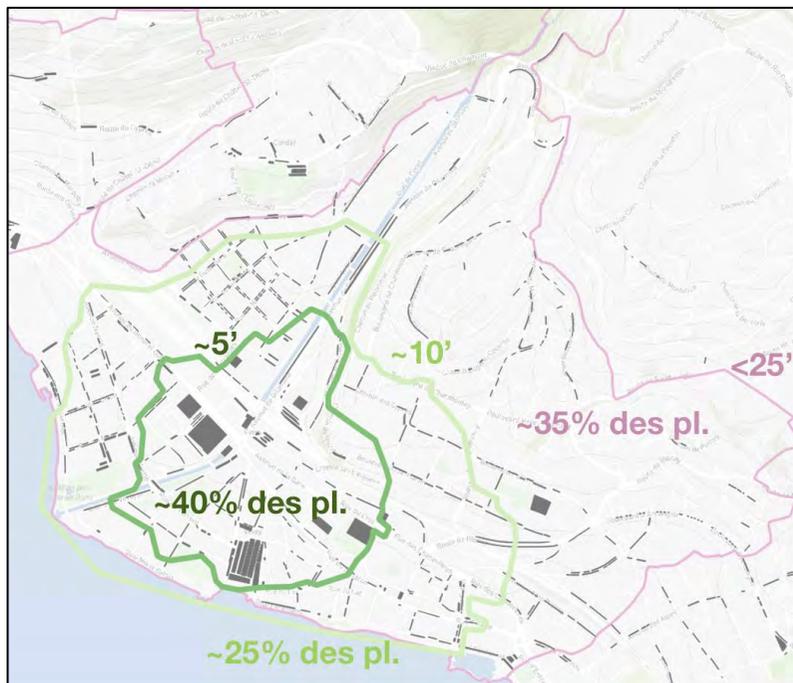


Figure 3 – Proximité de l'offre de stationnement à usage public

Durées de stationnement autorisées

Fig. 4 Les principes de gestion actuelle favorisent déjà le stationnement de courte durée à proximité du centre de Vevey (places de stationnement bleu clair limitées à 1 heure), avec des durées de stationnement autorisées allongées en s'éloignant de celui-ci.

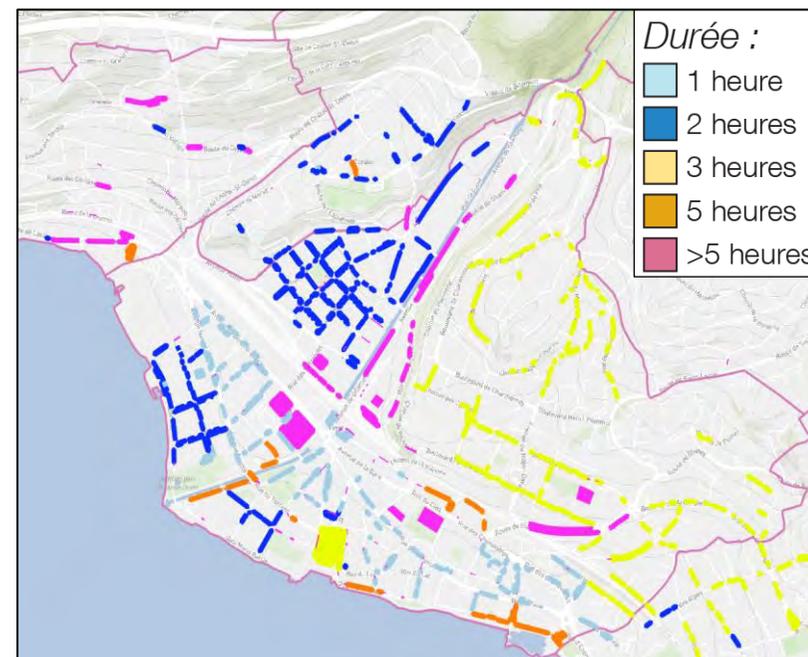
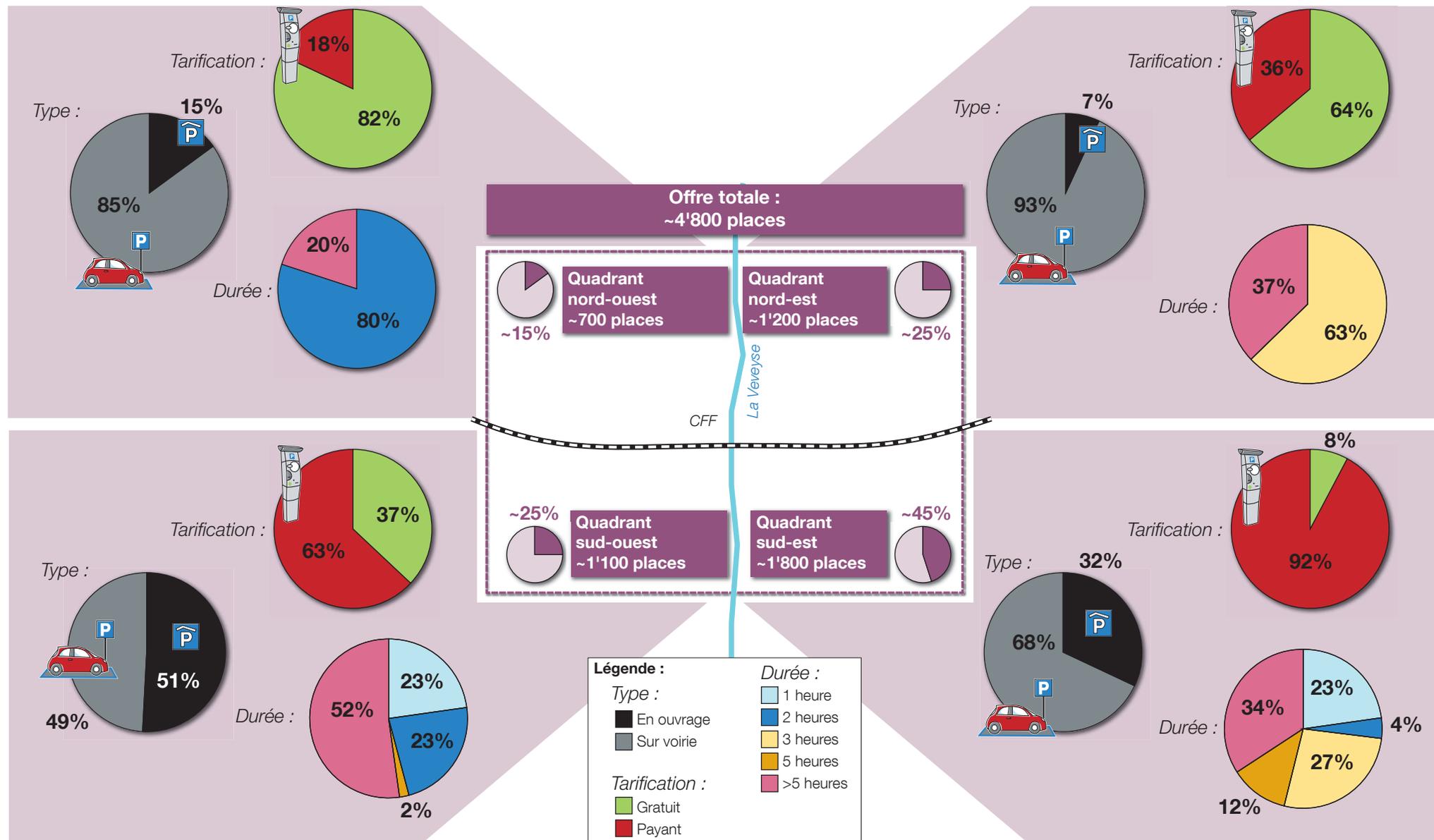


Figure 4 – Offre de stationnement à usage public – Durée de stationnement

Fig. 5 Parmi les quelque 4'800 places de stationnement à usage public de Vevey, 700 sont localisées dans le quadrant nord-ouest de la ville (Plan-Dessus), 1'100 dans le quadrant sud-ouest (Plan-Dessous), 1'800 dans le quadrant sud-est (Vieille-Ville) et 1'200 dans le quadrant nord-est.

Offre de stationnement à usage public par quadrant



Autorisations spéciales de stationnement

Sur les places de stationnement à usage public quatre offres différentes de stationnement de longue durée coexistent. Il s'agit :

- des macarons résidents;
- des macarons pendulaires;
- des abonnements au parking du Panorama;
- des cartes journalières ou mensuelles pour du stationnement de longue durée sur les avenues de Gilamont et de Blonay.

Stationnement privé

Vevey dispose de près de 13'000 places de stationnement privées à usage privé, correspondant à plus du double de l'offre à usage public. Environ la moitié de cette offre est située en extérieur, l'autre en intérieur (parking en ouvrage). Ce stationnement privé est résidentiel ou professionnel.

Places pour personnes à mobilité réduite

Actuellement, environ 45 places de stationnement sont réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR) sur le territoire communal veveysan⁴. Ces places de stationnement sont majoritairement situées dans le quadrant Vieille-ville (28 places).

A noter que les personnes disposant d'une autorisation de parcage pour personne à mobilité réduite ont la possibilité de stationner sur les places spécifiques qui leurs sont réservées (places marquées en jaune et signalisation verticale avec signe "handicapé"). Elles peuvent également se stationner de manière illimitée sur toute autre place de stationnement public sur voirie.

Places pour autocars et poids-lourds

La commune de Vevey dispose de 15 places pour autocars et 16 places pour les poids-lourds.

Selon les échanges avec l'ASR, les communes voisines de Vevey ont, à l'exception de Saint-Légier, supprimé les places de stationnement pour poids-lourds.

⁴ Soit une place PMR pour 450 habitants. A titre de comparaison, Nyon dispose d'une place pour 360 habitants et Yverdon-Les-Bains une place pour 660 habitants.

2.1.3 Analyse de la demande en stationnement

Introduction

Fig. 6 De manière générale, les catégories d'usagers suivantes peuvent être identifiées :

- le résident fixe ou dynamique;
- le pendulaire fixe ou dynamique;
- le client / visiteur diurne ou nocturne.

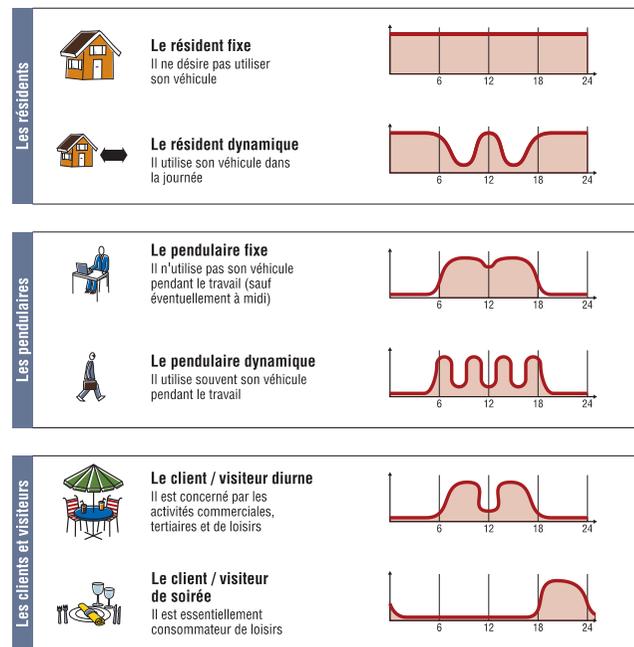


Figure 6 – Les divers types d'usagers et leur comportement en matière de stationnement

Enquêtes d'occupation

Pour mettre en évidence l'utilisation de l'offre en stationnement, des enquêtes d'occupation ont été réalisées sur l'ensemble des places de stationnement sur voirie, soit environ 3'500 places de stationnement⁵. Ces enquêtes répondent à la question « Combien ? » mais ne permettent cependant pas de savoir quel type d'usager (pendulaire, résident, visiteur) consomme l'offre existante.

Fig. 7 Occupation de l'offre de stationnement en journée de semaine

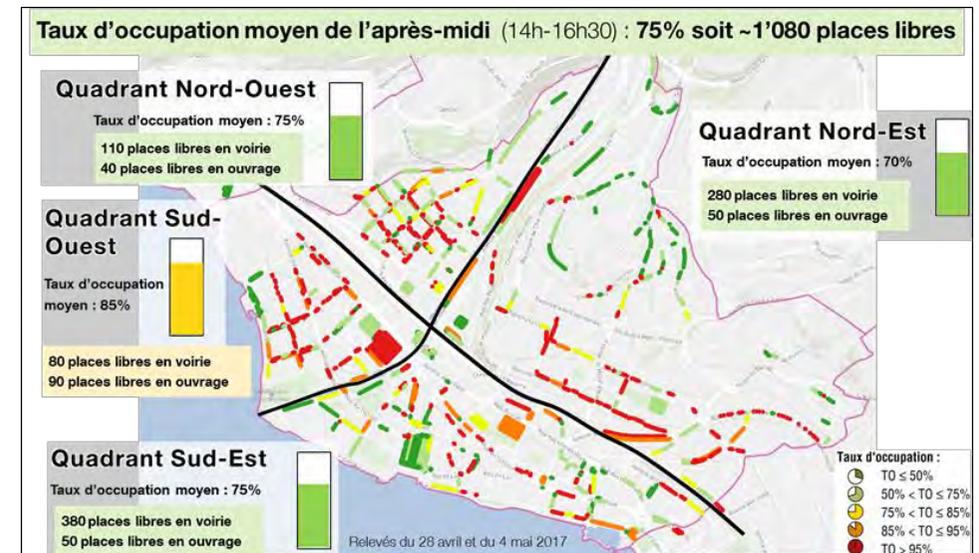


Figure 7 – Occupation du stationnement à usage public – Après-midi de semaine

Avec un **taux d'occupation moyen de 75%**, le nombre de places de stationnement disponibles en journée est largement supérieur à la demande. Certaines rues ou parkings sont cependant saturés.

⁵ Les données des parkings en ouvrage sont intégrées aux taux d'occupation présentés.

Fig. 8 Occupation de l'offre de stationnement de nuit

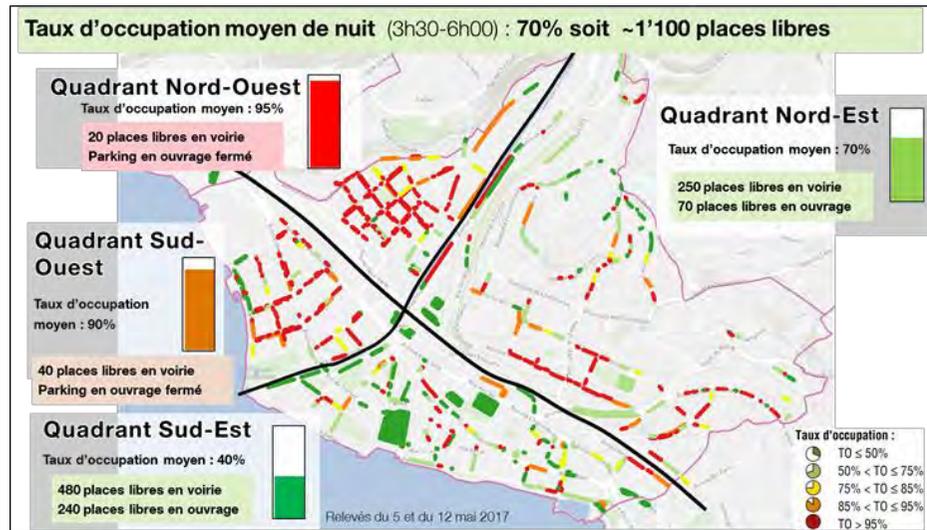


Figure 8 – Occupation du stationnement à usage public – Nuit

Le **taux d'occupation nocturne des places de stationnement est de 70%** à l'échelle de la ville.

Cependant, **l'offre des quadrants Plan-Dessus et Plan-Dessous est proche de la saturation et le nombre de places disponibles y est très limité.**

En l'absence de zones de stationnement macarons dans le secteur Vieille-ville, les zones macarons situées au sud du quadrant Charmontey sont également très fortement sollicitées de nuit.

Fig. 9

Quadrant Vieille-ville – Occupation de l'offre de stationnement en soirée de semaine (sans manifestations)



Figure 9 – Occupation du stationnement à usage public Vieille-ville – Soirée

En soirée de semaine, le taux d'occupation des places de stationnement du quadrant Vieille-ville est d'environ 70%. L'offre de stationnement dans ce secteur de Vevey est donc suffisante. La disponibilité des places sur voirie étant cependant faible, il pourrait probablement être judicieux de mieux communiquer sur les alternatives existantes (Panorama, Simplon-Centre et Centre Manor dès fin 2018 / début 2019).

A noter qu'en soirée de fin de semaine, notamment le vendredi et le samedi, la place du Marché est notablement plus utilisée. Des réserves de capacité sont cependant disponibles, notamment au parking du Panorama. L'ouverture prochaine du parking du Centre Manor en soirée va notablement améliorer l'offre disponible.

Fig. 10

Quadrant Vieille-ville – Occupation de l'offre de stationnement le samedi matin



Figure 10 – Occupation du stationnement à usage public – Samedi matin

Le samedi matin, l'offre de stationnement en surface dans le centre de Vevey est proche de la saturation (ouest du quadrant Vieille-ville). Malgré les 200 places de stationnement supprimées à la place du Marché, **le parking du Panorama conserve cependant plus de 100 places libres.**

Places pour autocars et poids-lourds

Pour les autocars, l'occupation mesurée de jour et de nuit est similaire et atteint environ 30%.

En journée, les places dédiées aux **poids-lourds** sont fortement sollicitées, avec un taux d'occupation atteignant 100% : de nuit, les zones poids-lourds offrent des réserves de capacité (taux d'occupation de 50% sur les deux zones poids-lourds).

Fig. 11

Enquête de rotation

Pour identifier les usagers des différentes zones de stationnement (notamment les résidents, les clients/visiteurs et les pendulaires), des enquêtes de rotation ont été réalisées pendant 14 heures sur six zones représentatives de la commune, ces enquêtes permettent donc de répondre à la question « Qui ? » consomme l'offre à disposition.

Compte tenu des caractéristiques des zones retenues, notamment les principes de gestions de celles-ci, les catégories suivantes d'usagers ont notamment été utilisées dans le cadre de cette enquête :

- usager de courte durée : moins de 60 minutes;
- usager de moyenne durée 1 : entre 60 minutes et 2 heures;
- usager de moyenne durée 2 : entre 2 et 3 heures;
- usager de longue durée : entre 3 et 5 heures;
- usager de très longue durée : plus de 5 heures.

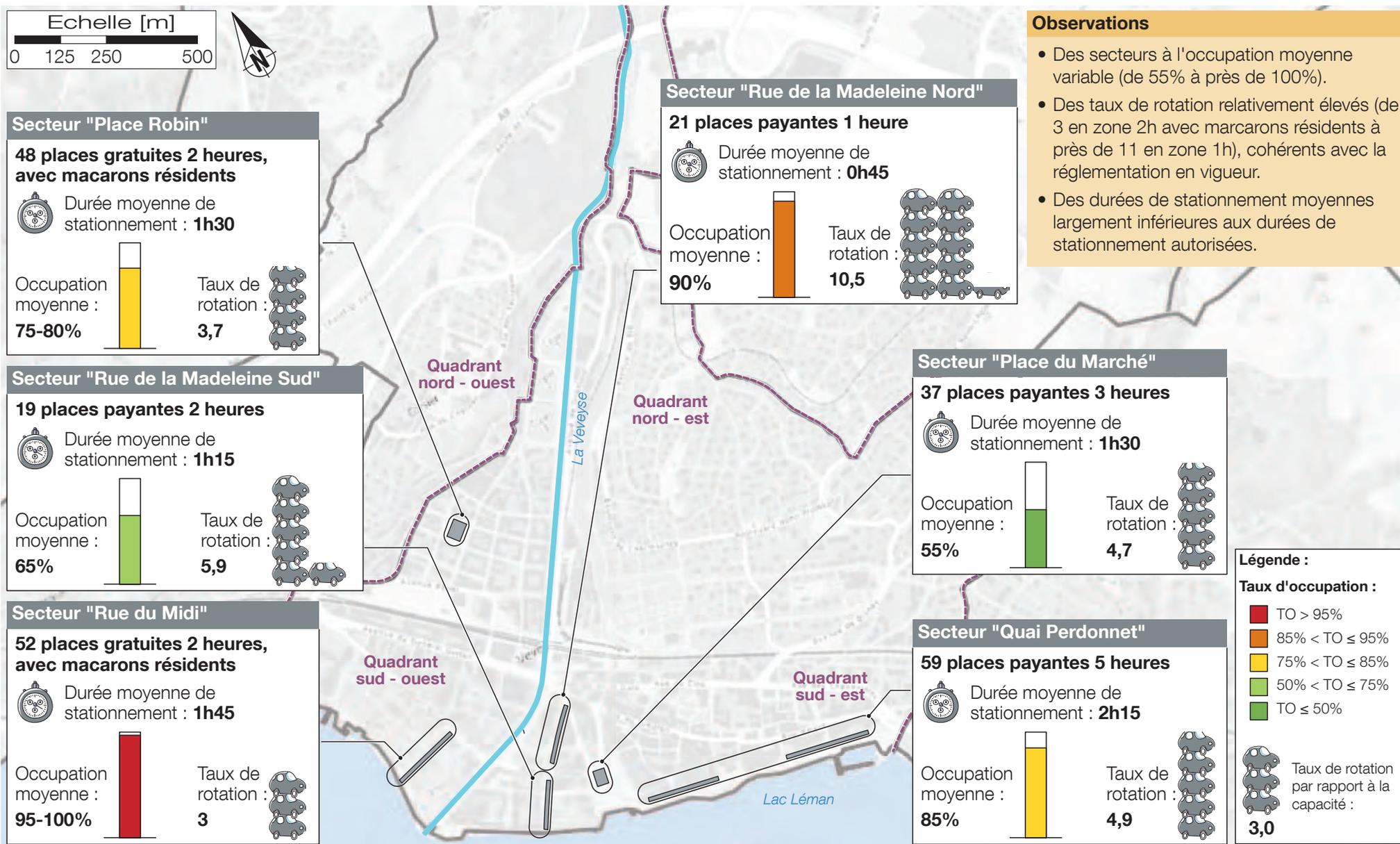
Ces enquêtes ont permis de mettre en évidence des taux de rotation relativement élevés, cohérents avec la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les durées de stationnement moyennes sont largement inférieures aux durées autorisées.

2.1.4 Génération de trafic des principaux parkings du centre de Vevey

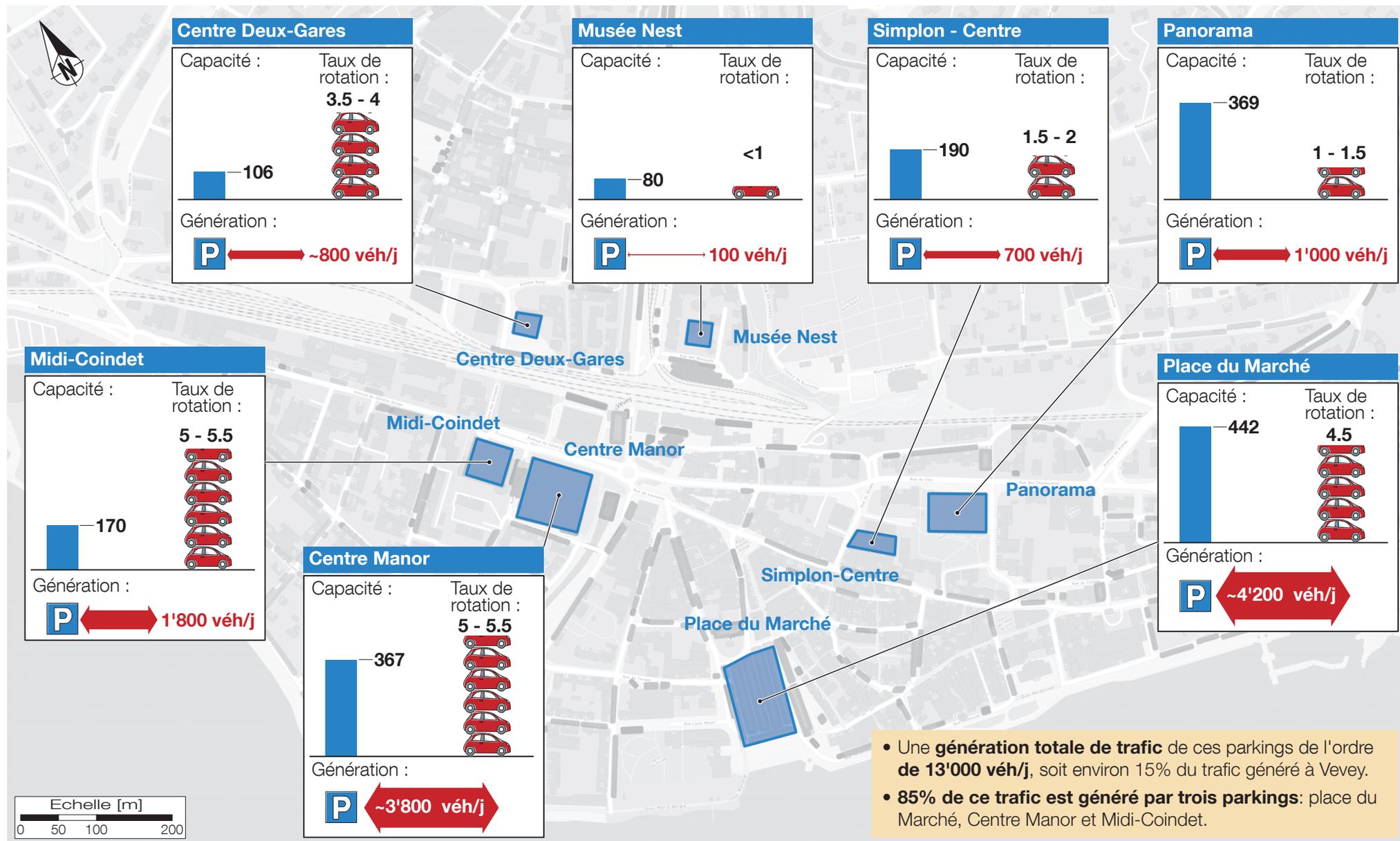
Fig. 12

Sur la base des données disponibles, la génération de trafic des parkings en ouvrage du centre-ville et de la place du Marché a pu être évaluée. Ces quelque 1'700 places génèrent ainsi un trafic de l'ordre de 13'000 véh/j, soit environ 15% du trafic généré quotidiennement à Vevey.

Enquêtes de rotation – Synthèse



Parkings en ouvrage et place du Marché - Génération de trafic et taux de rotation



2.1.5 Synthèse et enjeux

L'analyse de l'offre et de la demande actuelles de stationnement à Vevey montre que :

- **Vevey a déjà mis en place une politique de stationnement volontariste** visant notamment à satisfaire les besoins des visiteurs de courte durée et des résidents et à maîtriser le stationnement des pendulaires;
- **l'offre répond dans l'ensemble à la demande;**
- **des places de stationnement sont toujours disponibles**, et en quantité non négligeable, **à l'échelle du territoire communal** (plus de 1'000 places disponibles de jour comme de nuit) **mais aussi au centre-ville** (minimum 200 places libres).

Cependant, un certain nombre de problématiques sont mises en évidence :

- **en soirée de semaine (19h-21h) et le samedi matin, les places de stationnement sur voirie sont fortement utilisées dans le secteur centre** (cumul des besoins des visiteurs et des résidents), mais d'importantes **réserves de capacité sont disponibles, notamment en ouvrage** (Parking du Panorama);
- **de nuit (3h-6h), l'offre de stationnement est saturée dans les secteurs les plus denses de la commune** (besoins des résidents dans les secteurs de Plan-Dessus, Plan-Dessous et Sud de Charmontey);
- **la demande pour du stationnement pendulaire est très forte** (et pas "satisfaite" par l'offre actuelle).

Par type d'usagers, les éléments de synthèse suivants sont à retenir :

- pour les **résidents** :
 - une très forte sollicitation des places macarons à usage public dans les quartiers denses de la commune.
- pour les **pendulaires** (entrants) :
 - une triple offre de longue durée dont la cohérence et la lisibilité sont à clarifier;
 - une très forte sollicitation des places situées à proximité du centre (abonnement au Panorama et avenue de Blonay notamment).
- pour les **clients et visiteurs** :
 - une offre favorisant dans l'ensemble le stationnement de courte et moyenne durées des visiteurs;
 - un stationnement sur voirie localement proche de la saturation, mais des places à disposition à proximité.

Finalement, les taux d'occupation moyens mis en évidence offrent des perspectives de réaménagement de l'espace public, que cela soit en faveur des autres modes de déplacement, ou pour répondre à d'autres objectifs et projets communaux.

2.2 Développements urbains (horizon 2030)

A l'horizon 2030, la population de **la ville de Vevey pourrait gagner jusqu'à 5'000 habitants et l'agglomération Rivelac pas loin de 20'000 habitants** supplémentaires⁶.

Si l'accueil de 5'000 nouveaux habitants va induire des besoins supplémentaires conséquents en matière de places de stationnement (+1'500 à 2'000 places), **ces besoins sont à satisfaire par la mise en place d'une offre de stationnement privée sur les parcelles concernées**. Il en va de même pour les emplois supplémentaires (estimés à environ 500) que la ville accueillera à l'horizon 2030.

Les développements attendus auront cependant quand même un effet sur l'offre publique de stationnement. Tout d'abord une certaine densification du tissu bâti existant est envisagée. Celle-ci ne pourra pas systématiquement s'accompagner de la réalisation de nouvelles places de stationnement. Par ailleurs, les nouveaux habitants et emplois vont inévitablement générer une certaine demande sur des places de stationnement à usage public, notamment dans le centre de la commune.

A contrario, l'évolution des habitudes de mobilité tend à limiter l'usage de la voiture individuelle, ce qui pourrait réduire la demande de stationnement.

2.3 Enjeux à l'horizon 2030

Compte tenu des développements attendus à l'horizon 2030, les enjeux mis en évidence pour la situation actuelle vont se renforcer. Les secteurs ponctuellement fortement sollicités (par exemple quadrants Plan-Dessus, Plan-Dessous et secteur sud de Charmontey de nuit, zones de stationnement de longue durée et sur voirie le jour, etc.) le seront davantage si aucune mesure de maîtrise de la demande ou de développement de l'offre n'est mise en place.

⁶ Source : Etat de Vaud et Ville de Vevey.

Pour la ville de Vevey, **les enjeux par type d'usagers à l'horizon 2030** sont ainsi notamment les suivants :

- pour les **résidents** :
 - répondre à leurs besoins légitimes de stationnement (en hausse par rapport à la situation actuelle compte tenu de l'augmentation de la population attendue);
 - tout en limitant les effets de la satisfaction de ces besoins sur l'espace public et sur les besoins autres usagers.
- pour les **pendulaires** (entrants) :
 - répondre de manière volontariste à cette demande en stationnement en distinguant notamment selon le type de pendulaires (fixe, n'utilisant pas son véhicule pendant la journée, et dynamique, devant recourir à son véhicule pendant la journée) et le lieu de domicile des usagers (qualité de desserte par les transports publics);
 - proposer une offre attractive ainsi que cohérente vis-à-vis des objectifs de diminution du recours à l'automobile;
 - proposer des solutions coordonnées avec la politique cantonale et régionale en matière de P+R.
- pour les **clients et visiteurs** :
 - garantir la disponibilité de places de courte et moyenne durée à proximité du centre de Vevey;
 - mettre en place une offre homogène et lisible en termes de durée de stationnement et de tarification.

3. Phase 2 – Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030

3.1 Objectifs de la politique de stationnement

Les objectifs de la politique de stationnement veveysanne sont définis dans le PMU⁷, ainsi que par les lignes directrices pour une politique du stationnement de 2015⁸.

Pour rappel, les objectifs généraux de mobilité du PMU sont les suivants :

- maintenir une **bonne accessibilité globale et locale** tout en diminuant les nuisances liées au trafic motorisé;
- favoriser le système de transports combinant transports publics et mobilité douce et **maîtriser le transport individuel motorisé**;
- viser un **report modal** du transport individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce.

Les lignes directrices de la politique de stationnement de Vevey complètent ces objectifs en édictant les principes suivants :

Pour le stationnement des pendulaires

- Report modal des pendulaires avec proposition d'une offre en stationnement au plus proche du domicile pour maximiser l'usage des TP.

Pour le stationnement des visiteurs/clients

- Concentration du stationnement visiteur dans les zones et parkings qui leur sont destinés et en adéquation avec le schéma d'accessibilité.

Pour le stationnement des habitants

- Répondre au besoin de stationnement des habitants avec encouragement au changement modal.

En cohérence avec l'objectif de **valorisation de la vie urbaine** inscrit dans le PMU comme dans les lignes directrices, les projets et potentiels de requalification des espaces publics à l'horizon 2030 ont été intégrés. **La suppression de près de 600 places de stationnement** a été prise pour hypothèse, à savoir :

- -243 places à la place du Marché;
- --95 au quai Perdonnet;
- --40 places à la place Robin;
- --30 places au niveau du parking de la poste;
- --10 places à la rue du Nord;
- --160 places dans le cadre de réaménagements annexes dans les secteurs Plan-Dessus, Plan-Dessous et Vieille-ville.

⁷ Voir en particulier le Volet Stratégique aux pages 37 et suivantes, dont notamment le chapitre F. Stratégie pour le stationnement du TIM.

⁸ Ville de Vevey – Janvier 2015.

3.2 Scénarios de politique de stationnement à l'horizon 2030

3.2.1 Equilibre entre offre et demande

L'équilibre entre offre et demande de stationnement est un état théorique qui peut être défini de manière active / volontariste, et qui dépend d'un certain nombre de paramètres touchant d'un côté, à la demande de stationnement et, de l'autre, à la disponibilité des places (offre). A l'horizon 2030, les éléments suivants vont notamment influencer cet équilibre :

- **influence sur la demande** (fréquentation des places de stationnement) :
 - densification du bâti (sans réalisation de nouvelles places de stationnement);
 - développement de Vevey (et de son bassin versant);
 - renforcement du contrôle et maîtrise du stationnement illicite;
 - l'évolution des habitudes de mobilités (liées aux changements de société, mais aussi aux mesures prises en faveur des autres modes de déplacement, à la politique de stationnement, etc.);
 - le report d'une part de la demande de stationnement sur l'espace privé;
 - le taux d'occupation cible en période de pointe.
- **influence sur l'offre** :
 - réaménagement de l'espace public (espaces verts, places, trottoirs, etc.) impliquant la suppression de places de stationnement;
 - mise en place d'aménagements en faveur des transports publics ou de la mobilité douce (voie bus, contre-sens cyclable, etc.) impliquant la suppression de places de stationnement;
 - réalisation de nouvelles places de stationnement privées.

L'équilibre entre offre et demande de stationnement n'est pas uniquement un élément technique objectif. Il est même peut-être avant tout le résultat de choix politiques (conscients ou non).

Dans le cadre de la présente étude, les objectifs et paramètres suivants ont notamment été fixés par la Ville de Vevey :

- diminution de moitié du nombre d'usagers illicites;
- diminution du taux de motorisation des résidents de 5%;
- modification des habitudes de mobilité et report du stationnement sur l'espace privé (baisse de 10% des besoins des résidents);
- taux d'occupation cible moyen de 90% pour limiter le trafic de recherche de places.

A noter qu'une politique de stationnement ne doit pas seulement définir l'intérêt éventuel de réaliser de nouvelles places de stationnement. Elle doit surtout spécifier la manière dont les besoins exprimés des différents types d'usagers (visiteurs de courte durée, pendulaires, résidents, etc.) doivent être satisfaits par l'offre de stationnement.

Sur la base du diagnostic présenté, des potentiels de développement urbain, des projets de réaménagement des espaces publics et des objectifs de mobilité de la Ville de Vevey, pour répondre aux objectifs de Vevey (développement socio-économique, requalifications de l'espace public, etc.) et compte tenu des hypothèses retenues, **la réalisation d'environ 900 nouvelles places de stationnement serait nécessaire à l'horizon 2030**, dont :

- 300 à 400 places P+R;
- ~400 places pour les résidents;
- ~100 places pour les besoins des visiteurs (notamment le samedi).

Localisation des parkings envisagés / envisageables

Fig. 13 Pour répondre à ces besoins mis en évidence, différents parkings sont envisageables à Vevey ou dans sa périphérie immédiate. Il s'agit notamment des parkings suivants :

- P+R à Hauteville;
- P+R à La Veyre Derrey;
- P+R à Gilamont Nord (Motion Imhof);
- Parking Entre-Deux-Villes;
- Parking Petit-Clos (avenue de Blonay);
- Parking Gare Nord;
- Parking Entrée de ville Ouest (Corseaux Parc ou alternatives);
- Parking Plan-Dessus;
- Parking Marchandises;
- Parking Place du Marché (souterrain).

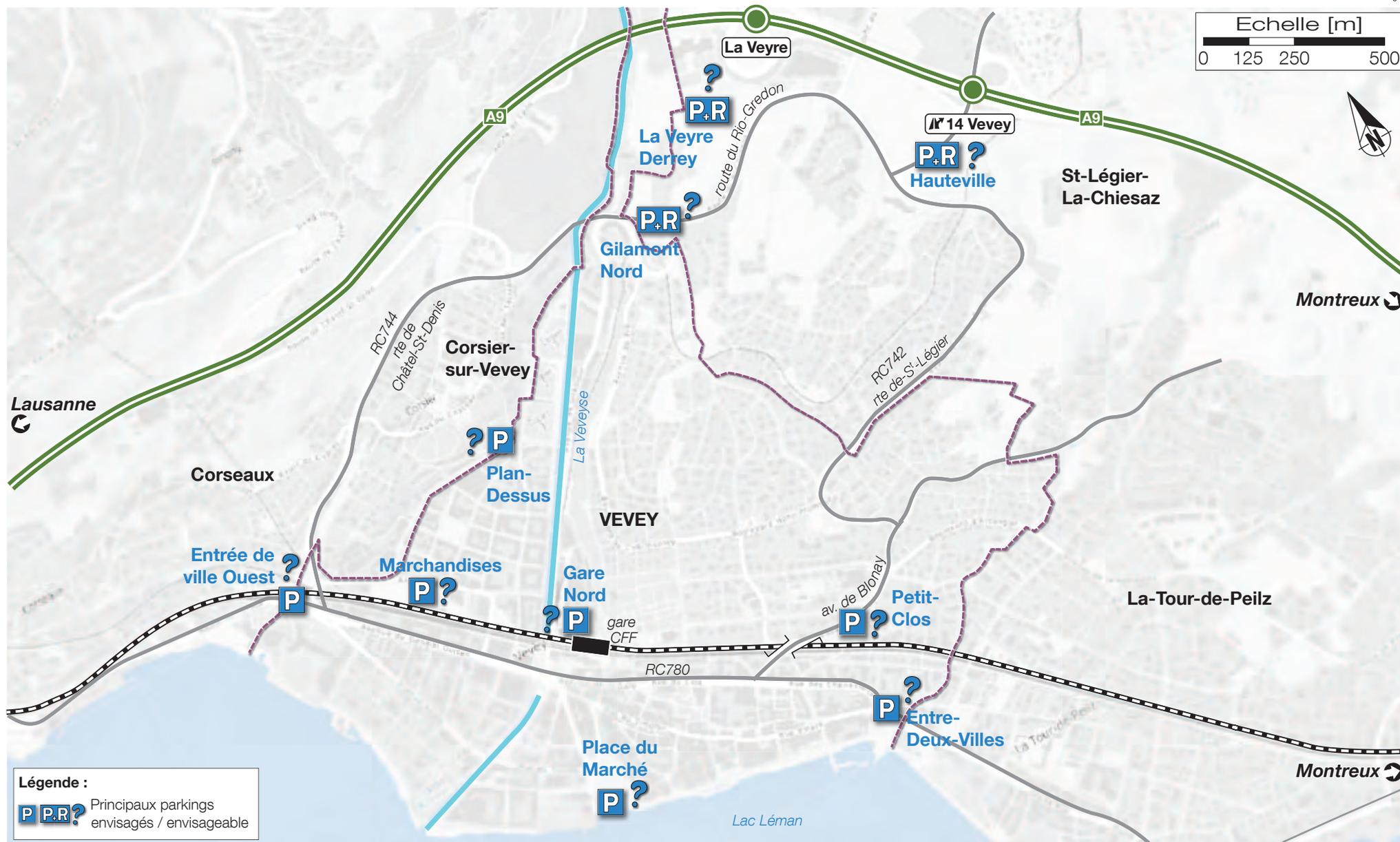
De par leur localisation et leur accessibilité, ces différents parkings sont plus ou moins attractifs pour les différents types d'usagers et ont un impact différencié sur le réseau routier.

Pour évaluer la pertinence des différents parkings compte tenu des besoins identifiés, les principes généraux suivants ont été retenus à l'échelle de la commune⁹ :

- stationnement des résidents à favoriser sur le domaine privé, puis de manière complémentaire :
 - sur voirie (macaron);
 - en ouvrage (en premier lieu à proximité du lieu de résidence);
- stationnement des pendulaires à privilégier dans des P+R pour les pendulaires fixes et en ouvrage (première couronne) pour les pendulaires dynamiques;
- stationnement des clients et visiteurs à favoriser sur voirie et dans les parkings de centres commerciaux pour la courte durée et en ouvrage pour la moyenne durée.

⁹ Les questions de faisabilité technique (y compris foncière) et financières n'ont pas été explicitement intégrées ici. Les recommandations sont donc à considérer comme une première orientation en vue d'un choix définitif intégrant d'autres paramètres.

Localisation des parkings envisagés/envisageables



3.2.2 Nouvelles infrastructures de stationnement à envisager

Fig. 14

Considérant les parkings envisageables précédemment identifiés et sur la base des besoins et objectifs mis en évidence, **la réalisation des parkings suivants est particulièrement intéressante :**

- **Parking Gare Nord;**
- **Parking Entre-Deux-Villes ou Petit-Clos;**
- **P+R à Hauteville.**

A noter que les besoins identifiés concernent en premier lieu le stationnement des résidents, des pendulaires et certains usagers de moyenne à longue durées (et non les visiteurs de courte durée). La pertinence d'accueillir des pendulaires en plein cœur de ville étant limitée (génération de trafic en période de pointe, utilisation de l'espace public, etc.) et les Parkings Gare Nord, Entre-Deux-Villes et Petit-Clos offrant une plus grande polyvalence d'usages et un impact plus limité sur le centre-ville, ils sont préférés à un éventuel parking souterrain à la place du Marché.

Compte tenu de l'important potentiel identifié et de la volonté de reporter les usagers pendulaires, le P+R de Hauteville est une priorité pour Vevey.

Les parkings en ouvrage Gare Nord, Entre-Deux-Villes et Petit-Clos sont bien placés pour répondre aux besoins des usagers de moyenne durée, ainsi qu'à ceux des résidents. Par ailleurs, leur localisation est attractive pour le bourg historique. Ces parkings doivent permettre de libérer en grande partie le parking du Panorama (largement utilisé aujourd'hui par des usagers de longue durée dont le stationnement en plein centre de Vevey ne se justifie pas). Une offre d'environ 400 places est recommandée (hors demandes "privées" qui pourraient être

intégrées à ces parkings en ouvrage), idéalement scindée en deux parkings.

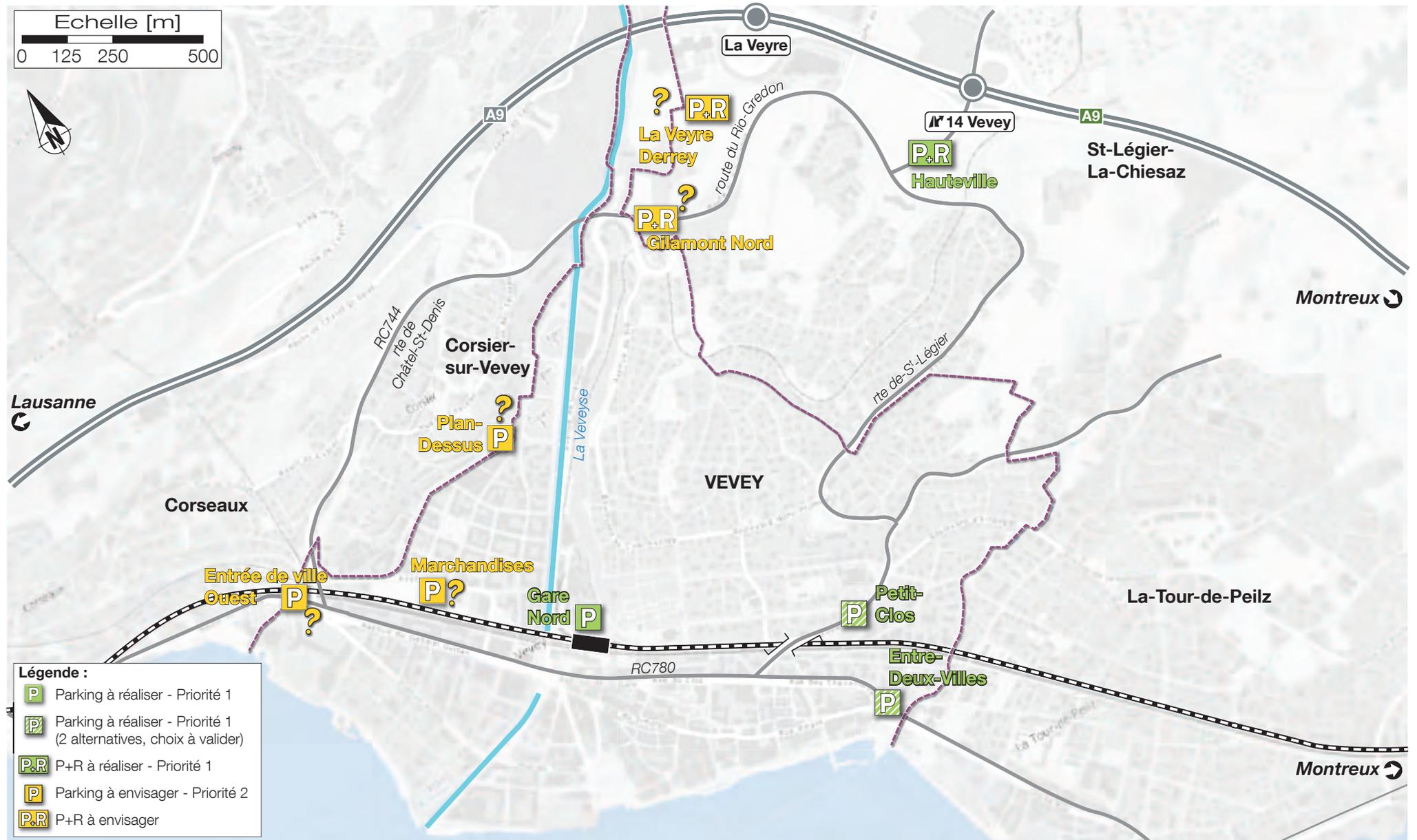
Compte tenu de sa localisation à proximité du centre-ville et à l'intersection des différents quadrants veveysans, le parking Gare Nord est particulièrement intéressant. Situé dans l'est de la commune, à proximité de La Tour-de-Peilz, les parkings Entre-Deux-Villes et Petit-Clos peuvent potentiellement répondre à des besoins similaires. Une étude complémentaire plus détaillée devra mettre en évidence les avantages et inconvénients de ces deux alternatives, ainsi que leurs conditions de faisabilité respectives.

Finalement, et pour répondre aux besoins des résidents des secteurs Plan-Dessus et Plan-Dessous, voire des besoins occasionnels des usagers de moyenne et longue durées¹⁰, 100 à 200 places de stationnement sont également nécessaires dans les secteurs ouest de Vevey. Ces places pourraient être réalisées de manière décentralisée dans le cadre de partenariats en lien avec la réalisation de nouveaux bâtiments. Leur concrétisation sera donc dictée par les opportunités à venir.

Si la faisabilité des parkings Entre-Deux-Villes et Nord Gare est établie, cela n'est pas le cas du parking Petit-Clos.

¹⁰ A ne pas confondre avec les besoins des pendulaires. Ceux-ci sont à satisfaire en premier lieu dans des P+R.

Horizon 2030 – Nouvelles infrastructures de stationnement recommandées



3.3 Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030

Fig. 15 Les principaux éléments du schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030 sont ainsi les suivants :

Stationnement sur voirie

- Stationnement de courte durée sur voirie dans les secteurs les plus centraux de Vevey (≤ 1 heure);
- stationnement de courte à moyenne durée sur voirie dans les quadrants Plan-Dessus, Plan-Dessous et Vieille-ville (≤ 2 heures);
- stationnement de moyenne durée dans le quadrant Charmontey (≤ 3 heures).

Il est ainsi proposé une homogénéisation des durées de stationnement sur voirie et le report de l'ensemble du stationnement sur voirie.

Macarons résidents

- Extension des zones macarons existantes.

Parkings en ouvrage

Affectation des usagers dans les parkings en ouvrage existants ou à réaliser, selon leurs besoins et les objectifs de la Ville de Vevey.

- Parking de périphérie P+R pour les pendulaires (abonnements);
- parking en ouvrage pour les résidents (abonnements) et les usagers de courte, moyenne voire longue durée (sans abonnement, tarification progressive pour limiter le stationnement des pendulaires).

Eléments complémentaires

- Stratégie d'accessibilité aux parkings publics (signalétique);
- personnes à mobilité réduite.

Compte tenu de l'offre de stationnement réservée existante et du cadre légal, il est recommandé :

- de satisfaire dans la mesure du possible les demandes ponctuelles émanant des personnes à mobilité réduite;
 - de s'assurer que les aménagements urbains à proximité des places réservées soient bien adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- Poids-lourds et autocars :
- pour les poids-lourds, l'offre existante paraît suffisante. Toutefois, leur présence à proximité du centre-ville dans des secteurs où le stationnement est fortement sollicité mérite d'être discutée. Compte tenu du peu de données à leur sujet, la réalisation d'une étude spécifique est recommandée;
 - pour les autocars, des secteurs de dépose (15 minutes) sont à prévoir à proximité des sites touristiques. Des places de moyenne à longue durée en périphérie doivent compléter cette offre.

Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030

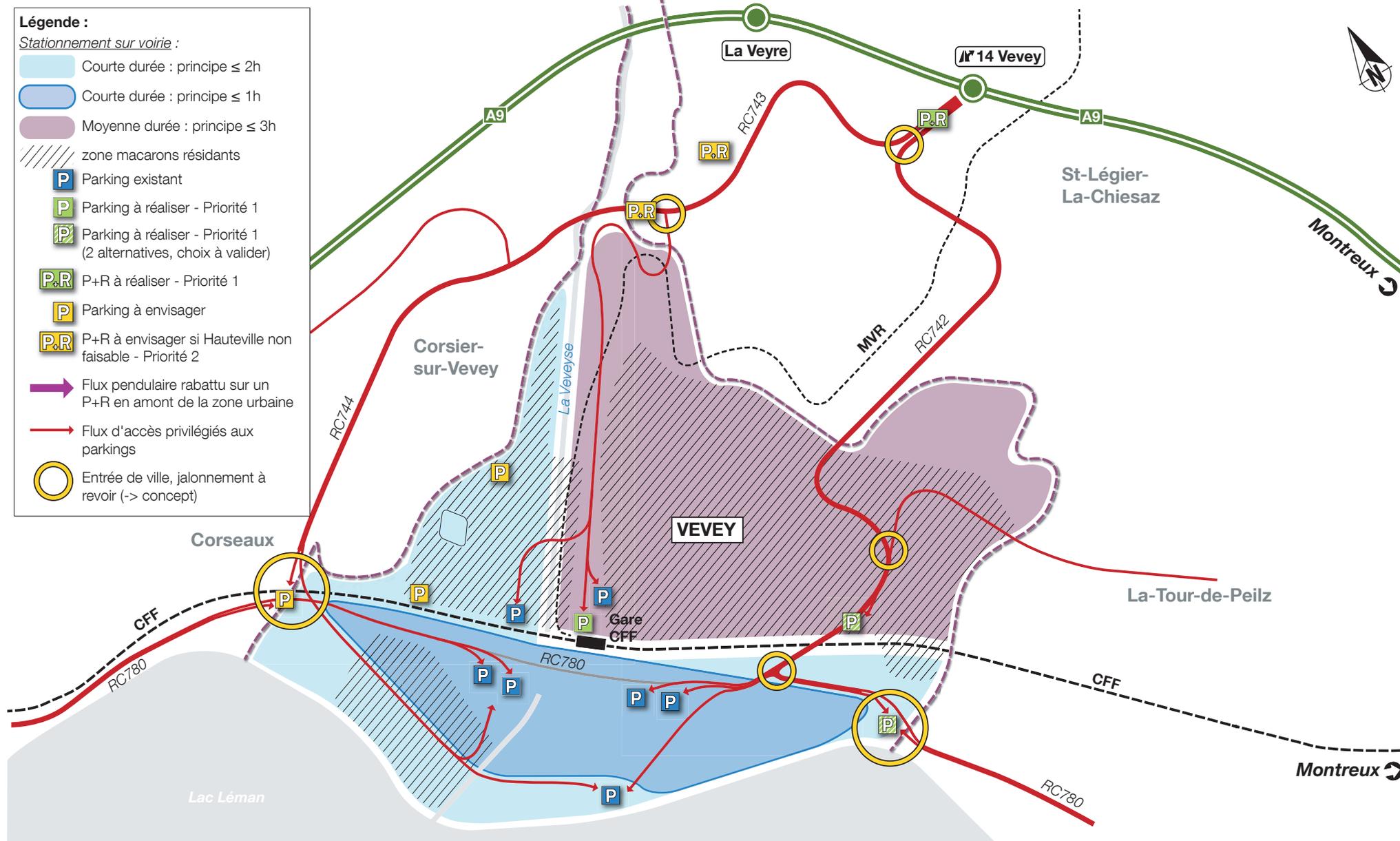


Schéma directeur du stationnement à l'horizon 2030 (selon décision du Conseil communal du 15 novembre 2018)

Légende :

Stationnement sur voirie :

- Courte durée : principe ≤ 2h (sauf exceptions)
- Moyenne durée : principe ≤ 3h
- zone macarons résidants
- P Parking existant
- P Parking à réaliser - Priorité 1
- P Parking à réaliser - Priorité 1 (2 alternatives, choix à valider)
- P.R P+R à réaliser - Priorité 1
- P Parking à envisager
- P.R P+R à envisager si Hauteville non faisable - Priorité 2
- Flux pendulaire rabattu sur un P+R en amont de la zone urbaine
- Flux d'accès privilégiés aux parkings
- Entrée de ville, jalonement à revoir (-> concept)



4. Phase 3 – Feuille de route, calendrier général et mesures de mise en œuvre

Fig. 16 **Les principales mesures proposées** sont caractérisées par une **forte interdépendance** (effet "domino").

En particulier, le report des usagers de moyenne et longue durée de la place du Marché, du parking du Panorama et des avenues Blonay et Gilamont nécessitent des alternatives pour ces usagers. A court terme, seuls quelques reports limités sont envisageables.

Les mesures de la stratégie sont classées selon trois horizons, à savoir le très court terme (2018-2020), le court terme (2021-2025) et le moyen terme (2025-2030).

Le très court terme : 2018-2020 (3 ans)

Mesure 1 – Nouveaux parkings en ouvrage

Assurer la réalisation des parkings en ouvrage envisagés.

Il est impératif d'engager/finaliser aussi rapidement que possible les réflexions en lien avec la réalisation du P+R de Hauteville, ainsi qu'avec celle des parkings Gare Nord, Entre-Deux-Villes et Petit-Clos.

Si la priorité technique est à donner au P+R de Hauteville¹¹, il est probable que d'autres parkings (notamment Gare Nord et Entre-Deux-Villes) puissent être réalisés à plus court terme compte tenu de leur localisation (commune de Vevey et terrains affectés) et de l'état d'avancement des réflexions à leur sujet.

Idéalement, un ou plusieurs de ces parkings devraient être en chantier à l'horizon 2020.

¹¹ Le P+R de Hauteville est à développer en coordination avec les communes de l'agglomération.

A très court terme, la marge de manœuvre existante pour permettre un report de certains usagers de moyenne et longue durée est à chercher du côté du parking du Panorama (mesure 2) et des avenues de Blonay et de Gilamont (mesure 3).

Mesure 2 – Parking du Panorama

Mettre à jour les données relatives aux abonnés et appliquer les critères actuels à l'ensemble des abonnés.

La mise en conformité de l'ensemble des bénéficiaires d'abonnement au parking du Panorama est ainsi l'une des mesures prioritaires de la feuille de route.

La mise à jour des données abonnés du parking du Panorama doit permettre :

- d'identifier clairement les bénéficiaires actuels des différents types d'abonnement proposés (résident, pendulaire entrant, commerçant/entreprises);
- de vérifier la cohérence entre les bénéficiaires "réels" (les abonnés actuels) et les usagers "cibles" (selon les conditions d'obtention d'un abonnement au parking du Panorama).

L'attribution des autorisations de stationnement au parking du Panorama pourra être remise à jour sur cette base. Par ailleurs, pour garantir une utilisation juste et optimale du parking dans le temps, un renouvellement ponctuel des abonnements, par exemple tous les deux ans, est recommandé, permettant de vérifier que les conditions d'octroi d'un abonnement sont toujours satisfaites par le demandeur.

En complément, il est recommandé d'introduire pour les résidents un critère identique à celui lié à l'obtention d'un macaron résident.

Pour les pendulaires comme pour les résidents, des critères complémentaires pourraient être utilisés pour l'attribution d'abonnement (enfants à charge, travail impliquant des déplacements professionnels, etc.). L'application de tels critères s'avèrent cependant fréquemment compliquée et chronophage.

Mesure 3 – Stationnement des avenues de Blonay et de Gilamont

Modifier la gestion des places de stationnement des avenues de Blonay et de Gilamont.

L'offre de stationnement actuelle (11 heures) est à remplacer par du stationnement limité à 3 heures, mais ouvert aux macarons résidents et pendulaires.

Mesure 4 – Macarons

Modifier les zones macarons existantes.

Pour mieux répondre aux besoins des résidents et des pendulaires entrants, il est proposé de modifier les zones macarons existantes.

Mesure 5 – Stationnement sur voirie

Homogénéiser l'offre en stationnement sur voirie.

Pour assurer la cohérence de l'offre de stationnement sur voirie, limiter les effets de bord et en faciliter la lisibilité et l'usage, il est recommandé de procéder à une homogénéisation des durées de stationnement autorisées.

Court et moyen termes 2021-2030

Les mesures du court terme (2021-2015) et du moyen terme (2025-2030) sont fortement tributaires du développement de la ville, des projets de requalification et surtout de la réalisation des parkings en ouvrage envisagés, il n'est pas judicieux de définir précisément l'ordre de réalisation de ces infrastructures, ainsi que leur date de réalisation.

Le court terme : 2021-2025 (5 ans)

Mesure 1 bis – Nouveaux parkings en ouvrage

A cet horizon, le P+R devrait avoir été réalisé, permettant de libérer le centre-ville des pendulaires fixes, dont notamment ceux du parking du Panorama.

Mesure 5 bis – Homogénéisation de l'offre sur voirie

L'ouverture de ces nouveaux parkings en ouvrage permettra de finaliser l'homogénéisation de l'offre en places de stationnement sur voirie.

Le moyen terme : 2026-2030 (5 ans)

Mesure 1 tiers – Nouveaux parkings en ouvrage

A plus long terme, et sous réserve que les développements de Vevey atteignent le plafond de l'évolution démographique définie par l'autorité cantonale et que les projets de requalifications envisagés sont toujours d'actualité, la réalisation de près de 1'000 places de stationnement envisagées devront avoir été réalisées.

En continu

Mesure 6 – Stationnement privé

Les éléments ci-dessous sont à intégrer à la révision du plan directeur communal.

Mesure 6.1 – Dimensionnement du stationnement privé

Concernant le dimensionnement de l'offre privée de stationnement, une application volontariste de la norme VSS est à privilégier compte tenu du réseau de transports publics existant, de la taille réduite de la commune, du faible taux de motorisation relevé aujourd'hui et des objectifs multimodaux, de développement durable, de maîtrise des nuisances et de sensibilité urbanistique de la commune.

En particulier, la réduction du besoin en places de stationnement pour les résidents, non réduit dans la norme VSS, est à considérer et pourrait être développée et précisée dans le cadre de la révision du Plan directeur communal. Pour limiter les risques de suroffre, le dimensionnement devrait avoir une vision prospective.

Mesure 6.2 – Taxe d'exonération

Compte tenu du coût de réalisation des places de stationnement en ouvrage, il est recommandé de revoir le montant de l'exonération prévue par le règlement sur les constructions (5'000.- par place actuellement)¹¹.

Mesure 6.3 – Utilisation adéquate de l'offre de stationnement privée

La commune devrait profiter de toutes les opportunités se présentant à elle pour vérifier que les places de stationnement privées existantes sont utilisées à bon escient. En particulier, il pourrait être inscrit dans le permis de construire que les places de stationnement privées ne peuvent être utilisées que par les usagers du bâtiment dont il est question.

¹¹ Si les montants des taxes d'exonération sont généralement très faibles, des montants plus élevés existent aussi, comme à Cossonay (15'000.- à 20'000.-) ou à Renens (12'000.-). Ces montants plus élevés se retrouvent dans des règlements récents (2016 pour Cossonay et 2015 pour Renens).

Mesure 7 – Nouvelles places de stationnement en ouvrage dans les secteurs Plan-Dessus et Plan-Dessous

Compte tenu des besoins en stationnement mis en évidence, notamment pour les résidents des quartiers de Plan-Dessous et de Plan-Dessus (entre les voies CFF et la rue de Fribourg), il pourrait être judicieux que la commune profite de la réalisation de plans de quartier ou de nouveaux bâtiments pour réaliser un certain nombre de places de stationnement supplémentaires (100 à 200 places). La Ville de Vevey pourrait ensuite louer ces places pour répondre aux besoins de stationnement non satisfaits. La réalisation de ces places sera donc dictée par les opportunités à venir.

Mesure 8 – Plans de mobilité

La réalisation de plans de mobilité est à encourager et à faciliter pour les grandes entreprises et principales administrations basées à Vevey.

Mesure 9 – Stationnement des personnes à mobilité réduite

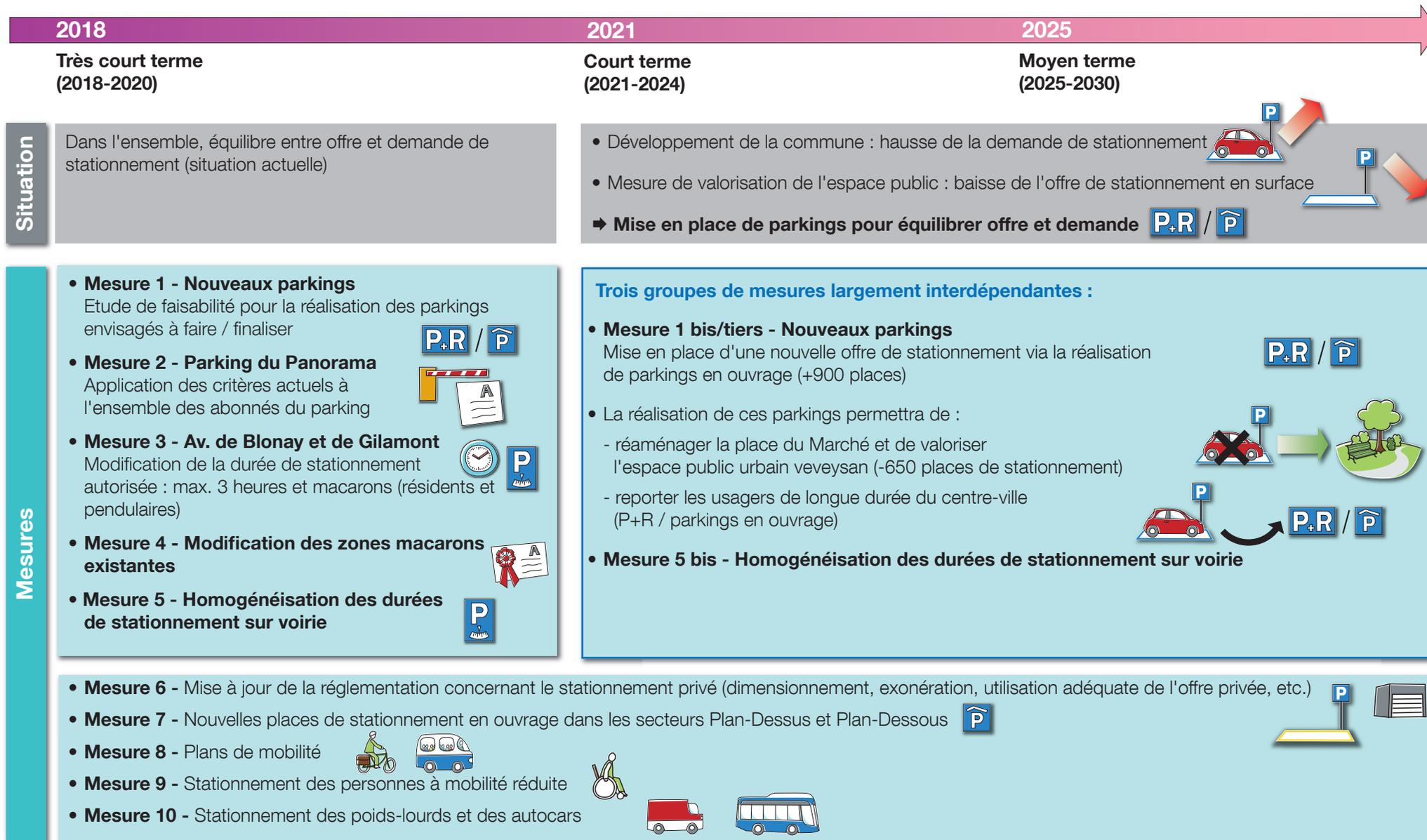
Il est recommandé que la Ville de Vevey traite les demandes des personnes concernées lorsqu'une requête est formulée.

Mesure 10 – Stationnement des poids-lourds et autocars

Le fonctionnement actuel des places réservées au poids-lourds doit être étudié afin de mieux cerner les besoins et les caractéristiques de ces usagers. Un concept logistique intégrant la gestion d'un secteur de transbordements entre poids-lourds et camionnettes de livraisons pourrait également avoir un effet positif sur le stationnement des poids-lourds en ville de Vevey, tout en garantissant le bon approvisionnement des commerces. Une telle étude doit intégrer les communes limitrophes.

Pour les autocars, la pertinence de places de stationnement pour une durée de cinq heures en plein centre de Vevey (rue du Torrent) doit être posée. Tout comme pour les poids-lourds, le fonctionnement des places réservées aux cars, ainsi que les besoins de ceux-ci, ne sont pas connus avec précision et sont à étudier.

Calendrier général de mise en œuvre



5. Synthèse et conclusion

A Vevey, comme dans de nombreuses villes suisses, la question du stationnement occupe beaucoup les discussions, mais pas toujours de manière objective.

La présente étude met en évidence un état des lieux nuancé, avec des secteurs et des périodes problématiques (de nuit dans certains quartiers denses, en journée de semaine et le samedi matin sur voirie, etc.), **mais une disponibilité de places quasi permanente** (plus de 1'000 places de stationnement à usage public libres de jour comme de nuit à l'échelle de la commune), **y compris dans le centre-ville** (à la place du Marché de jour en semaine et dans le parking du Panorama en soirée, de nuit et le week-end).

Le diagnostic confirme également que la Ville de Vevey mène déjà une politique active en matière de stationnement, avec une maîtrise des usagers pendulaires et une offre favorable aux résidents et aux visiteurs de courte et moyenne durée.

Il met aussi en évidence la génération de trafic des principaux parkings du centre-ville, tout comme leurs effets sur le réseau routier. L'importance du trafic de transit par la place du Marché a ainsi pu notamment être identifiée. Cet élément sera à considérer dans le cadre d'autres études traitant de ce secteur (schéma de circulation, principes d'accessibilité, etc.).

Compte tenu notamment des développements attendus de Vevey (jusqu'à 5'000 habitants, soit une hausse de l'ordre de +25%) et de ces ambitions de récupération et de réaménagement de l'espace public (potentiel de suppression de plus de 600 places de stationnement), **la réalisation d'environ 900 nouvelles places de stationnement paraît nécessaire à l'horizon 2030.**

En complément, la valorisation de l'offre de stationnement privée existante est à rechercher, comme par exemple la mise à disposition des places pour un usage public en dehors des périodes d'utilisation actuelles. C'est ce qui a été fait récemment avec le parking Centre Manor. En effet, suite à un accord entre la Ville et le propriétaire, le parking sera ouvert 24h/24 et 7j/7, améliorant notablement l'offre de stationnement des visiteurs du centre de Vevey en soirée et le dimanche.

La réalisation de quelque 900 places de stationnement à l'horizon 2030¹² ne vise cependant pas à favoriser l'utilisation de la voiture pour se déplacer à Vevey. Ainsi, cette future offre, en plus d'être intimement liée à la suppression de places existantes en surface, devra être conditionnée aux objectifs de mobilité de la Ville de Vevey et aux besoins mis en évidence. En particulier, il s'agit de :

- **privilégier le stationnement des pendulaires à l'extérieur de Vevey** (P+R à réaliser);
- **proposer aux résidents des possibilités de se stationner sans occuper l'espace public;**
- **garantir l'attractivité de Vevey pour les visiteurs et clients de courte durée;**
- **offrir des possibilités occasionnelles pour du stationnement de longue durée.**

Il est ainsi recommandé d'envisager la réalisation de parkings en ouvrage, dont notamment un P+R dans le nord de la commune (à destination des pendulaires) et deux parkings de périphérie de centre (pour les résidents et certains visiteurs de courte, à moyenne voire longue durée).

¹² Réparties de la manière suivante : 400 places P+R, 400 places résidents et une centaine de places visiteurs.

Par ailleurs, et en cohérence avec les recommandations du PMU et de la présente stratégie, **l'uniformisation des durées de stationnement autorisées sur voirie** est également recommandée. Il est ainsi par exemple proposé de supprimer les zones de stationnement 5 heures existant encore dans les secteurs centraux de Vevey et de reporter cette offre dans les futurs parkings en ouvrage.

Transitec

F. Meyer
Directeur d'étude

S. Glayre
Chef de projet

S. Oulevay
Ingénieur d'étude

Lausanne, le 28 mai 2018

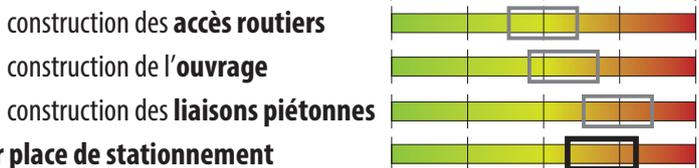
EST CENTRE-VILLE - CARACTÉRISTIQUES DU SITE DU PETIT-CLOS

Surface de référence : 4'450 m²
Affectation actuelle : Zone d'utilité publique
Capacité d'accueil : environ 140 places par niveau (2 niveaux)

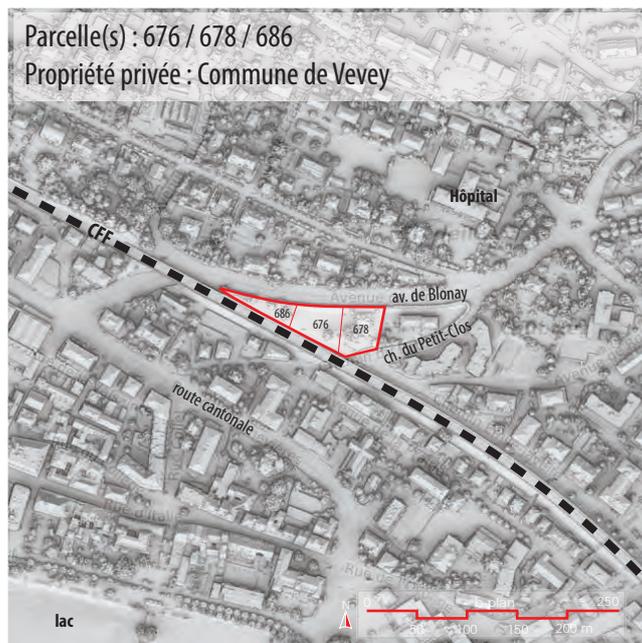
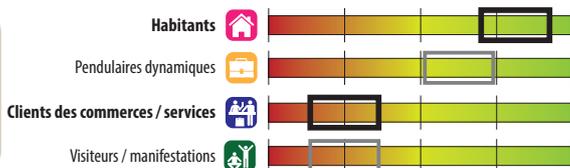
Remarques : PPA 55.80

Zone destinée à des postes de sous-station électriques et à des locaux scolaires
 Plan d'affectation nécessaire pour réaliser un bâtiment en surface

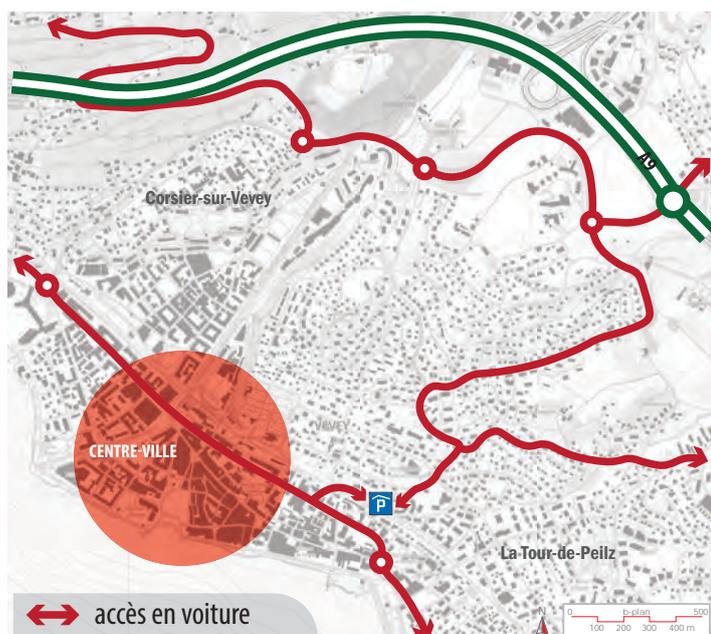
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'utilisateur



Accès en voiture



Forces

- + sur réseau routier structurant
- + itinéraire naturel depuis le Nord
- + carrefour principal relativement simple à aménager
- + peut être un point de dosage du trafic

Faiblesses

- accès par chemin et place résidentiels (Petit-Clos)
- peu lisible depuis le littoral
- traversée du centre-ville depuis l'Ouest

Desserte piétonne et en transports publics



Forces

- + accès dans 4 directions
- + au coeur d'enjeux résidentiels

Faiblesses

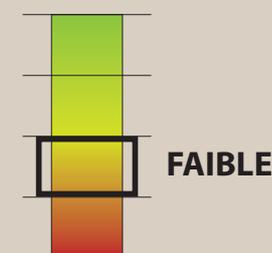
- zone en pente
- traversées des voies CFF et d'axes à fort trafic
- parking identifié comme « hors centre »
- pas de lien attractif avec les VMCV

Principaux risques et opportunités

- Oppositions à la réaffectation de la parcelle
- Echec de la fonction commerciale du parking, car peu lisible pour les visiteurs (nord des voies)
- Surcoûts de réalisation liés à l'enclavement et à la présence des CFF

- Site non bâti et nuisances existantes
- Répond aux enjeux résidentiels identifiés dans le secteur (vieille-ville, St-Martin, Rolliez)
- Raccordement aisé au réseau routier principal

PERTINENCE GLOBALE DU PARKING

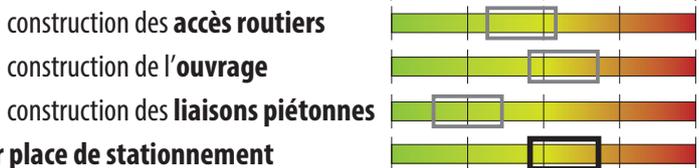


EST CENTRE-VILLE - CARACTÉRISTIQUES DU SITE D'ENTRE-DEUX-VILLES

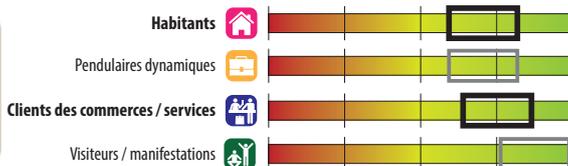
Surface de référence : 4'000 m² y compris aire de réaménagement
Affectation actuelle : **Domaine public**
Capacité d'accueil : **environ 65 places par niveau** (5 niveaux)

Remarques : **Projet de réaménagement de la route cantonale**
 Parking associé à un réaménagement complet de l'entrée Est de Vevey, RC 780 et carrefour Entre-Deux-Villes

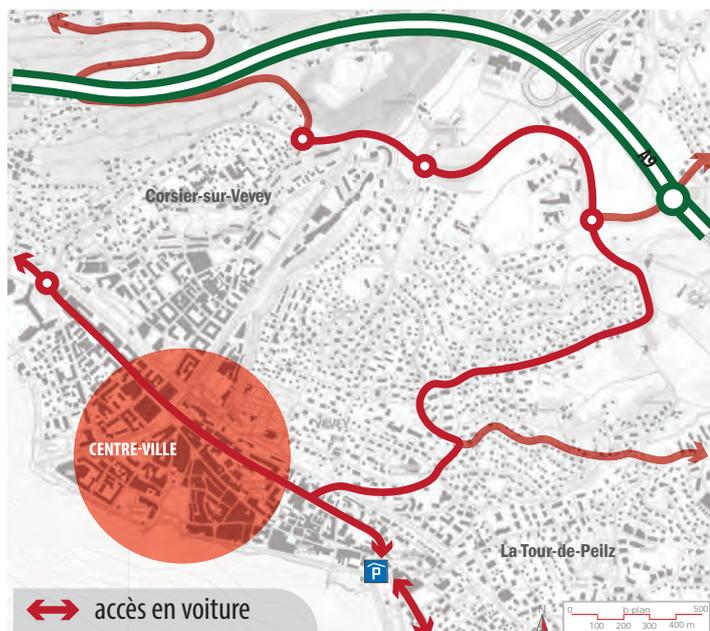
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'utilisateur



Accès en voiture



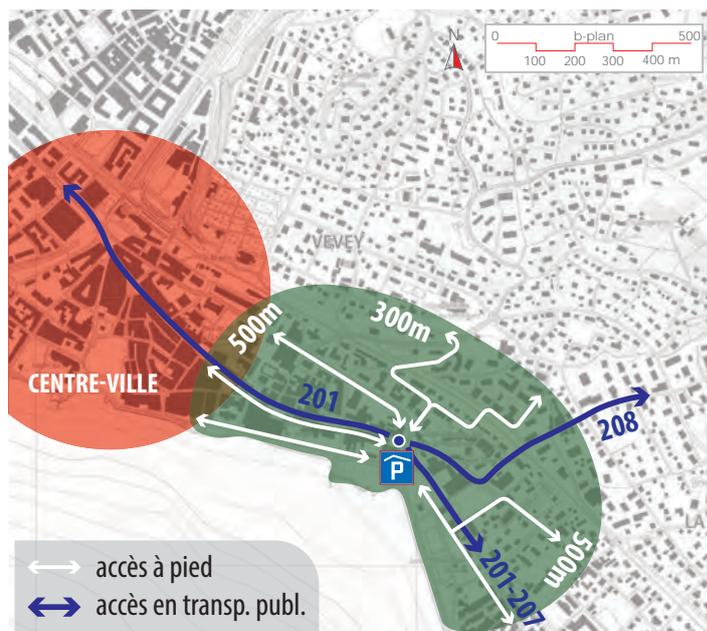
Forces

- + sur réseau routier structurant
- + itinéraire naturel depuis le littoral
- + carrefour simple à aménager
- + peut être un point de dosage de trafic

Faiblesses

- moins lisible depuis le Nord
- traversée du centre-ville depuis l'Ouest

Desserte piétonne et en transports publics



Forces

- + accès à plat, lisibles et très directs
- + connexion VMCV (pendulaires dyn.)
- + besoins résidentiels du centre-ville
- + accès piétonniers principaux « hors trafic »

Faiblesses

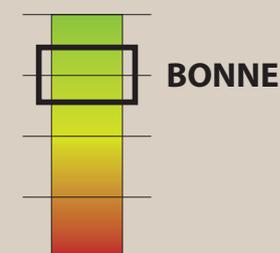
- proche d'un pôle d'emplois (risque d'utilisation par pendulaires statiques)

Principaux risques et opportunités

- Coordination et financement du projet de réaménagement de surface (route cantonale et entrée de ville)
- Surcoûts de réalisation liés à des travaux en profondeur en présence d'eau

- Positionnement clairement identifiable (entrée de ville, quais) sur site à grand potentiel de valorisation au bord du lac
- Répond aux enjeux résidentiels, commerciaux et touristiques
- Raccordement aisé au réseau routier et TP principal

PERTINENCE GLOBALE DU PARKING

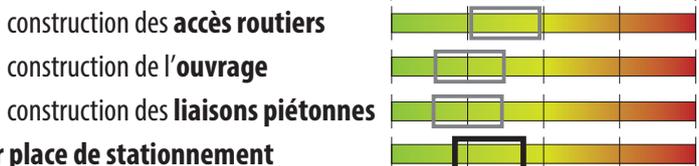


P+R - CARACTÉRISTIQUES DU SITE DE HAUTEVILLE

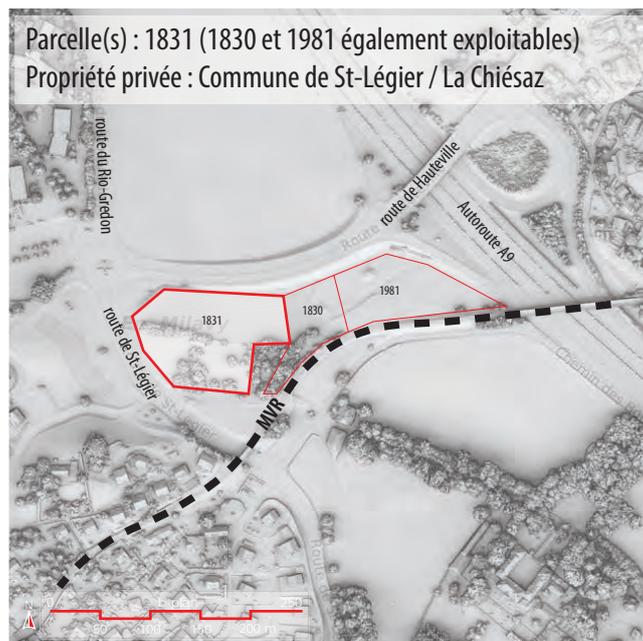
Surface de référence : environ 12'000 m²
Affectation actuelle : Zone agricole
Capacité d'accueil : jusqu'à 415 places par niveau

Remarques : Surface d'assolement de qualité 1
 Compensation à étudier, par exemple sur parcelle 1824 voisine ou dans le secteur de La Veyre (parcelles propriété de la Commune de Vevey)

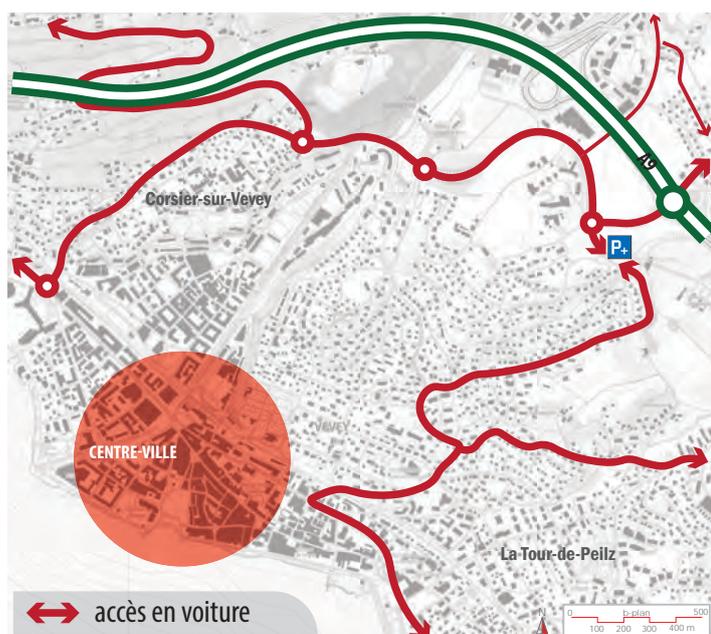
Degrés de complexité



Satisfaction de la demande par type d'utilisateur



Accès en voiture



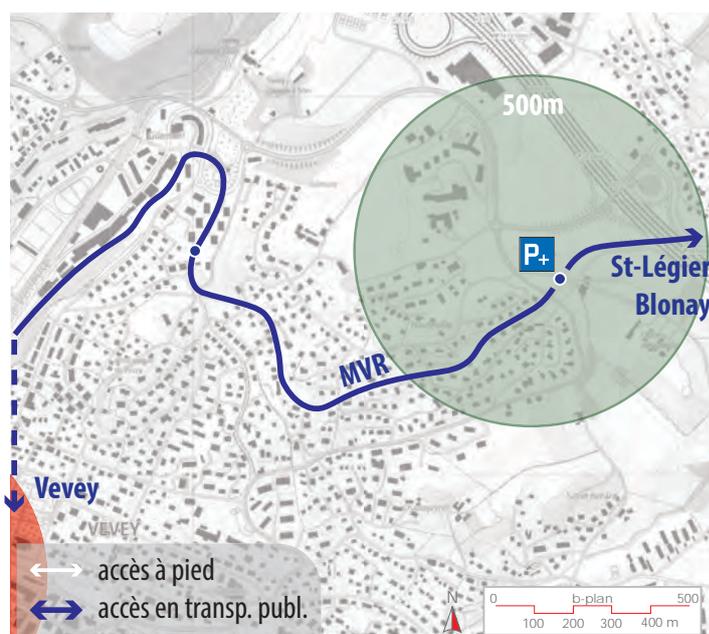
Forces

- + sur le point d'entrée principal
- + très grande visibilité / lisibilité
- + carrefour relativement simple à réaménager
- + en amont des zones les plus saturées

Faiblesses

- peu / pas attractif depuis le littoral
- accès secondaire par route de Fenil

Desserte piétonne et en transports publics



Forces

- + connexion directe avec la halte MVR
- + transport public en site propre
- + liaison avec Vevey et St-Légier/Blonay
- + pas de gros attracteur à proximité

Faiblesses

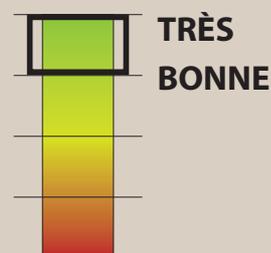
- accès contraignant tant que le train MVR n'est pas passé à une cadence de 15 minutes
- pas de liaison directe vers l'Est et l'Ouest de Vevey

Principaux risques et opportunités

- Parcelle sur territoire de St-Légier / La Chiésaz
- Procédure de compensation des SDA réellement consommées pour construire le parking
- Besoin d'un soutien régional / cantonal

- Localisation idéale au principal point d'entrée de la Ville (autoroute)
- Également intéressant pour les pendulaires de St-Légier et Blonay
- Transport public en site propre au pied du parking, avec fréquences amenées à se développer

PERTINENCE GLOBALE DU PARKING

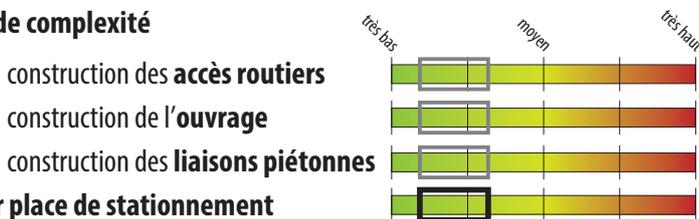


P+R - CARACTÉRISTIQUES DU SITE DE LA VEYRE

Surface de référence : > 20'000 m²
Affectation actuelle : Zone de villas 1
Capacité d'accueil : plus de 400 places par niveau

Remarques : Sur la commune de St-Légier / La Chiésaz
 Plan d'affectation en cours, pôle de développement économique

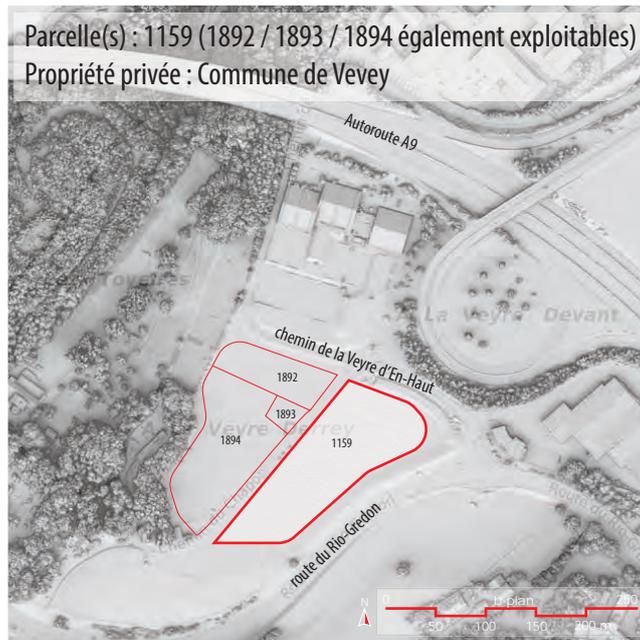
Degrés de complexité



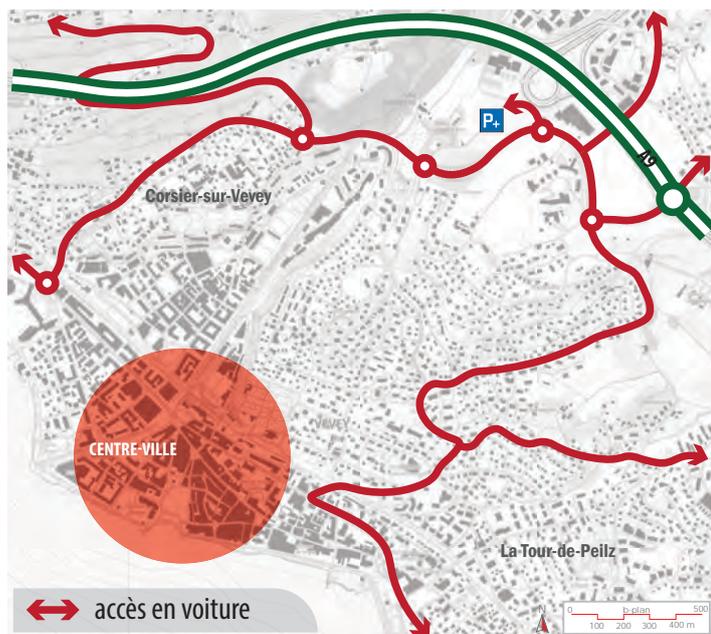
Coût par place de stationnement



Satisfaction de la demande par type d'utilisateur



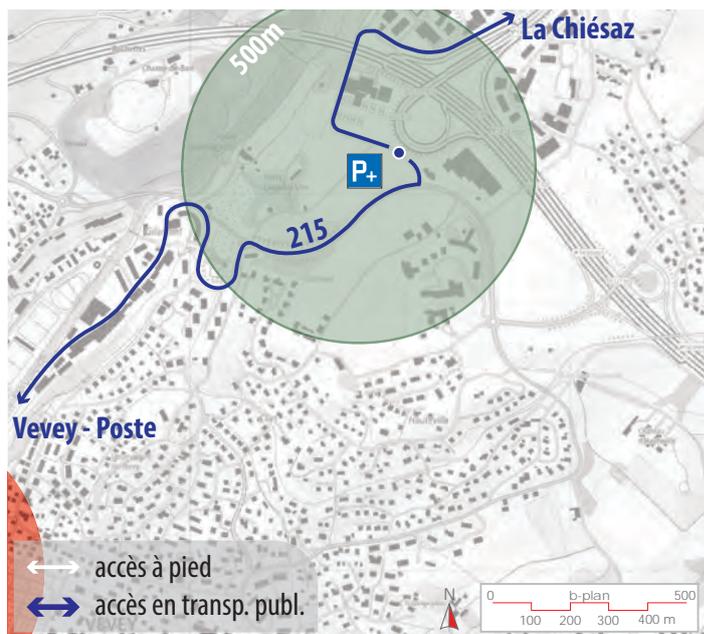
Accès en voiture



Forces
 + sur le réseau routier principal
 + accès simple à aménager
 + en amont des zones les plus saturées

Faiblesses
 - placé après le premier carrefour d'orientation du trafic (Hauteville)
 - peu / pas attractif depuis le littoral
 - accès secondaire par route de Fenil

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
 + connexion directe ligne 215
 + liaison avec Vevey et St-Légier

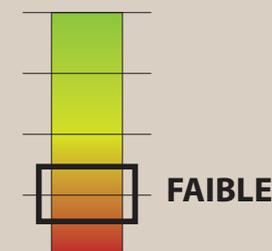
Faiblesses
 - fréquences de desserte basses (3/h)
 - ligne de bus dans le trafic
 - pas de liaison directe vers l'Est et l'Ouest de Vevey
 - zone d'emploi à proximité

Principaux risques et opportunités

- Captage tardif du trafic (ne soulage pas le giratoire du Génévrier)
- Desserte en transports publics moyennement attractive et coûteuse à renforcer (exploitation/aménagement)
- Oppositions à la réaffectation de la parcelle

- Parcelle constructible propriété de la Commune
- Ouvrage et raccordement au réseau routier simples à réaliser
- Intérêt relatif pour desservir St-Légier / La Chiésaz

PERTINENCE GLOBALE DU PARKING



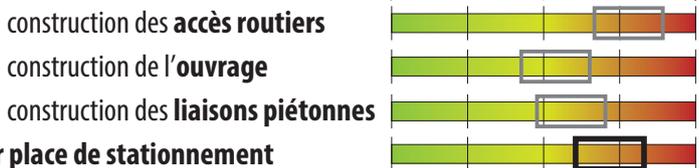
P+R - CARACTÉRISTIQUES DU SITE DE GILAMONT-NORD

Surface de référence : environ 5'300 m²
Affectation actuelle : Zone de villas 1
Capacité d'accueil : jusqu'à 170 places par niveau

Remarques : Sur la commune de St-Légier / La Chiésaz

Présence de jardins familiaux
 Zone réservée en projet

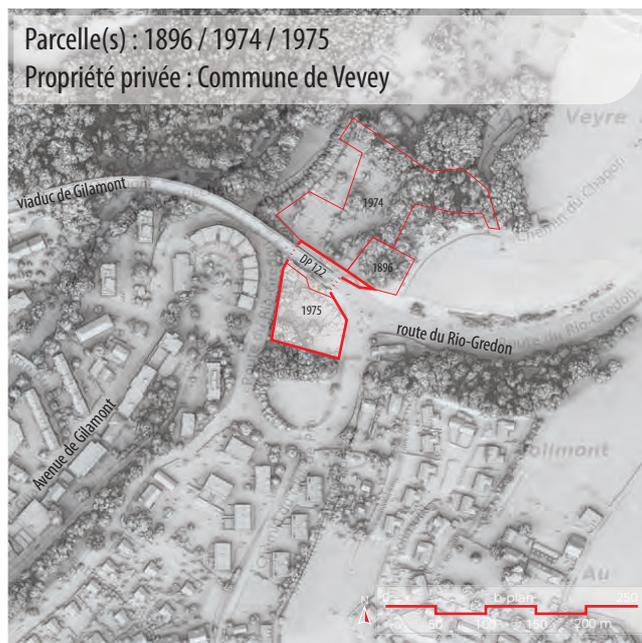
Degrés de complexité



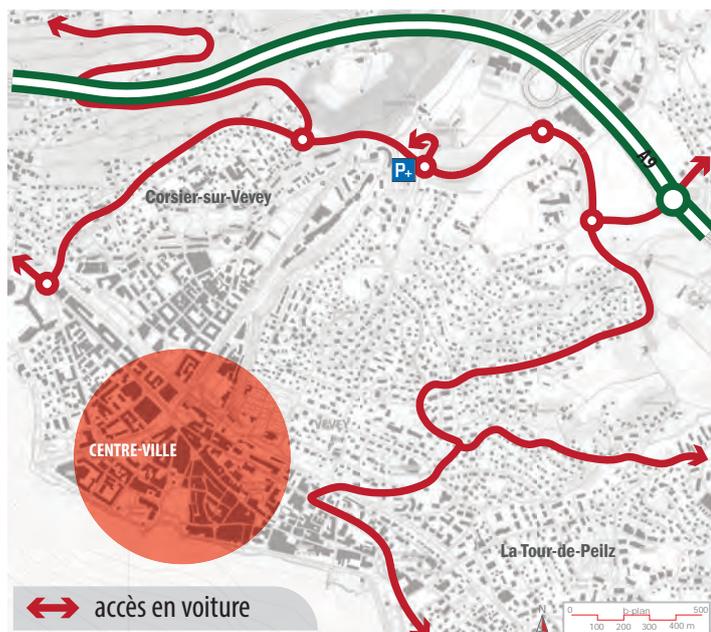
Coût par place de stationnement



Satisfaction de la demande par type d'utilisateur



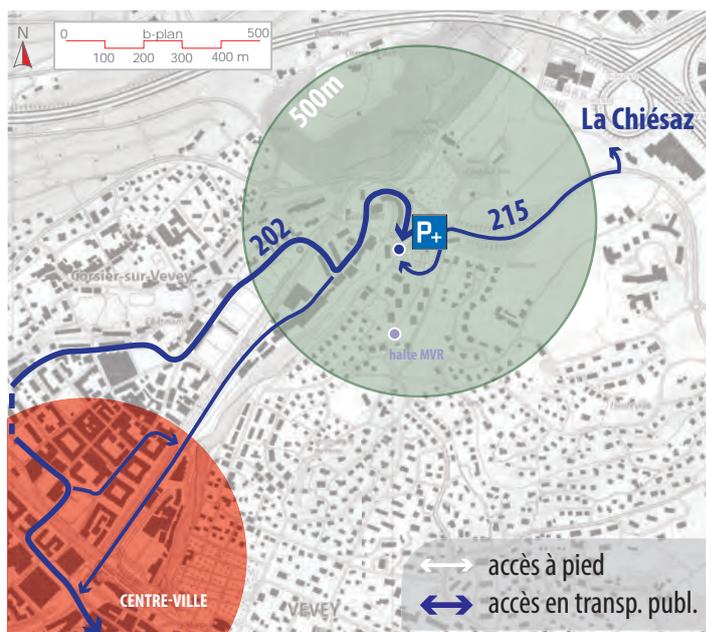
Accès en voiture



Forces
 + sur le réseau routier principal
 + actuelle entrée Nord de la ville

Faiblesses
 - en zone urbanisée
 - éloigné de l'autoroute
 - peu / pas attractif depuis le littoral
 - accès routiers complexes à réaliser

Desserte piétonne et en transports publics



Forces
 + connexion directe à l'arrêt TP
 + desserte intéressante par les lignes 202 et 215

Faiblesses
 - accès piétonniers en pente
 - ligne de bus dans le trafic
 - zone d'habitation et d'emploi à proximité (risque d'utilisation inadéquate)

Principaux risques et opportunités

- Site dans une zone bâtie, captant très tardivement le trafic
- Surcoûts liés aux accès routiers complexes à réaliser (rampes depuis réseau cantonal)
- Oppositions à la réaffectation de la parcelle

- Parcelle constructible propriété de la Commune
- Bonne desserte par les lignes de bus VMCV
- Emplacement lisible pour l'accès au centre-ville de Vevey (dernier kilomètre)

PERTINENCE GLOBALE DU PARKING

