

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION (PPA)

COUR AUX MARCHANDISES

SIS SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE VEVEY

DECISION FINALE

Vu l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE/RS 814.011),

vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE/RSV 814.03.1),

en qualité d'autorité compétente, le **Conseil communal de la Commune de Vevey** :

1. CONSTATE

1.1 PREAMBULE

Périmètre du Plan partiel d'affectation et aire d'étude

Le périmètre concerne quatre parcelles (199, 206, 207, 208), la limite nord du périmètre respecte le parcellaire, tandis que la limite sud est définie par les voies CFF.

Situation



L'objectif du PPA "Cour aux Marchandises" est d'augmenter l'attractivité de la ville par la restructuration de parcelles proches de la gare et par une nouvelle offre en matière de logements, complétée par des locaux administratifs, commerciaux et artisanaux. Dans cette optique, le site, qui doit être caractérisé par la mixité d'affectations, devrait aussi permettre d'envisager la création d'habitats de qualité à prix abordables. La vocation industrielle du secteur appartient au passé : le quartier de Plan-Dessus se mue en quartier d'habitation.

A terme, l'ensemble des bâtiments du secteur est voué à être démolé et les rails vont être supprimés. Désormais, la ville de Vevey se réapproprie plus de 25 000 m² à proximité immédiate de son centre-ville, et l'intention est de créer un passage nord-sud permettant un passage de mobilité douce (cf. PMU).

C'est ainsi que le PPA "Cour aux Marchandises" vise à affecter l'ensemble du périmètre en zone mixte, c'est-à-dire en zone d'habitation de forte densité et d'activités tertiaires, permettant le développement de nouvelles constructions, avec un minimum de 60% du total des SBP (surface brut plancher) destiné au logement et un minimum de 15% destiné aux activités.

1.2 PROJET

1.2.1 Texte du concours

"Pour créer un morceau de ville exemplaire tant dans son intégration spatiale que dans la favorisation du développement de la vie sociale et des activités, le projet "Digits" met en place un dispositif urbain à l'image des doigts d'une main qui projette le nouveau quartier au cœur des tissus existants et de leurs réseaux.

Quatre nouveaux espaces, grandes places plantées de grands bosquets d'arbres, fondent le dispositif urbain du projet. Ils créent le lien avec les quartiers existants et requalifient l'espace entre les voies CFF et le coteau en proposant un premier plan paysager à tout le versant nord-ouest de la ville de Vevey. Les quatre rues existantes complétées d'alignements d'arbres trouvent ainsi leur aboutissement sur les places et intègrent un réseau de mobilité douce propice à la liaison des espaces majeurs de la ville (terrains de Copet, gare, quai de la Veveyse et rives du Léman).

Pour accompagner ces espaces, une grande promenade ombragée, à l'image d'un quai bâti, définit la limite sud du projet et assure un passage transversal (est-ouest) important dans le réseau de mobilité douce de la ville. Cet élément majeur, sorte de trait d'union dans le tissu urbain, caractérise la façade du nouveau quartier sur les voies CFF et se met en scène par un écrin paysager.

Orientés vers le coteau de Lavaux, les volumes projetés sont constitués de deux types de bâtiments d'habitation, qui créent les séquences bâties entre les quatre places. Ces ensembles sont réunis par un socle commercial s'ouvrant largement sur les places et l'avenue Reller. Pour protéger l'environnement de ces pièces, un bâtiment parallèle aux voies, grande façade ferroviaire, permet de retourner le dispositif pour accueillir les activités. L'expression de cet élément est complétée par un jardin vertical, véritable écrin de la promenade est-ouest. Le couronnement du bâtiment accueille une terrasse-jardin pour les loisirs des habitants de l'ensemble du nouveau quartier. A l'ouest, un bâtiment d'habitation, largement ouvert sur le paysage lémanique, est en relation avec le siège de Nestlé, symbole de l'entrée de Vevey, et marque l'extrémité ouest du site.

Le projet "Digits" propose un équilibre 40/60 entre espaces construits et espaces fibres. Le tissu urbain projeté garantit un bon ensoleillement et optimise les dégagements visuels de l'ensemble des habitations. Ce nouveau morceau de ville a l'ambition d'être à l'image d'un éco-quartier.



Plaquette « Quai Reller-Vevey. Vivre un quartier, vivre une ville. »

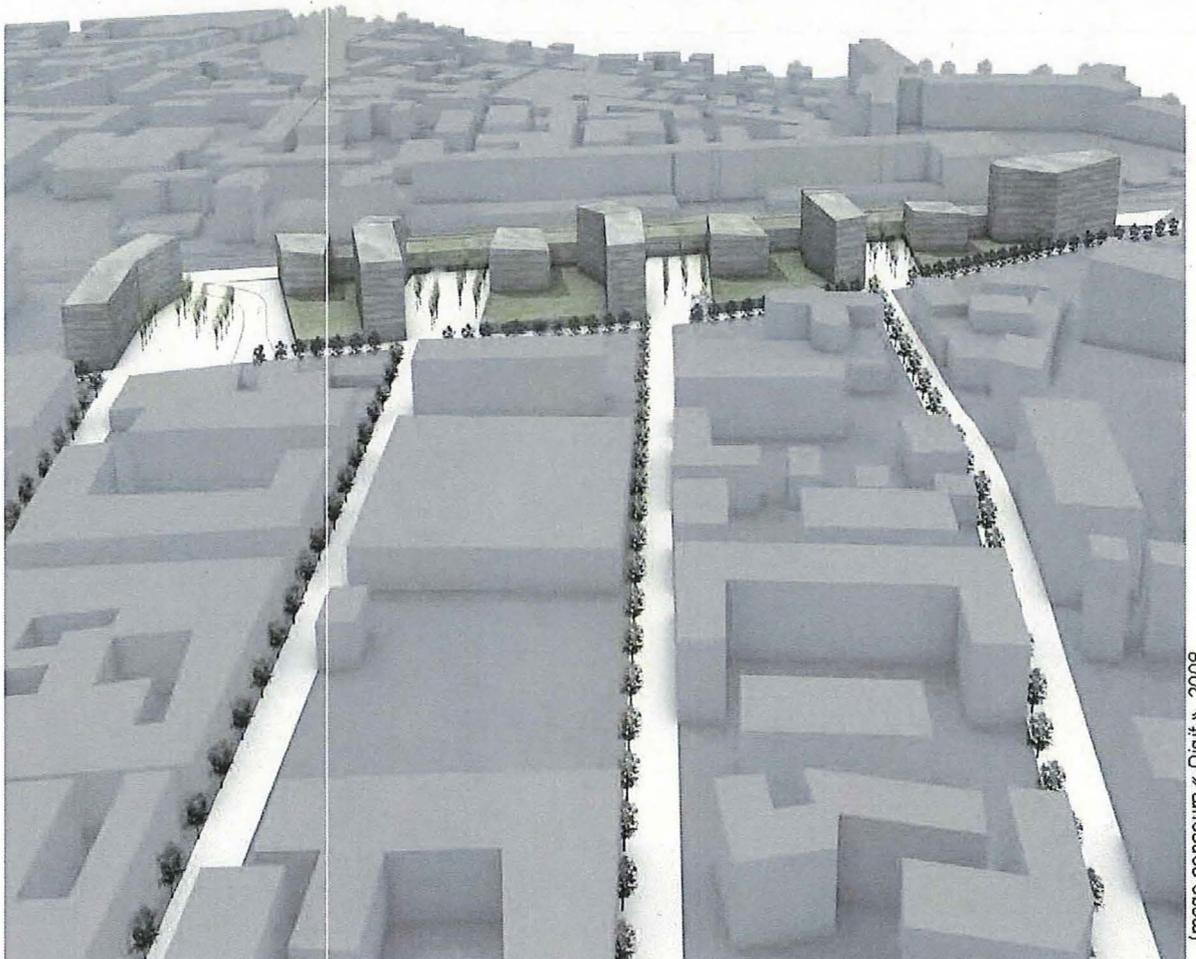


Image concours « Digit », 2008

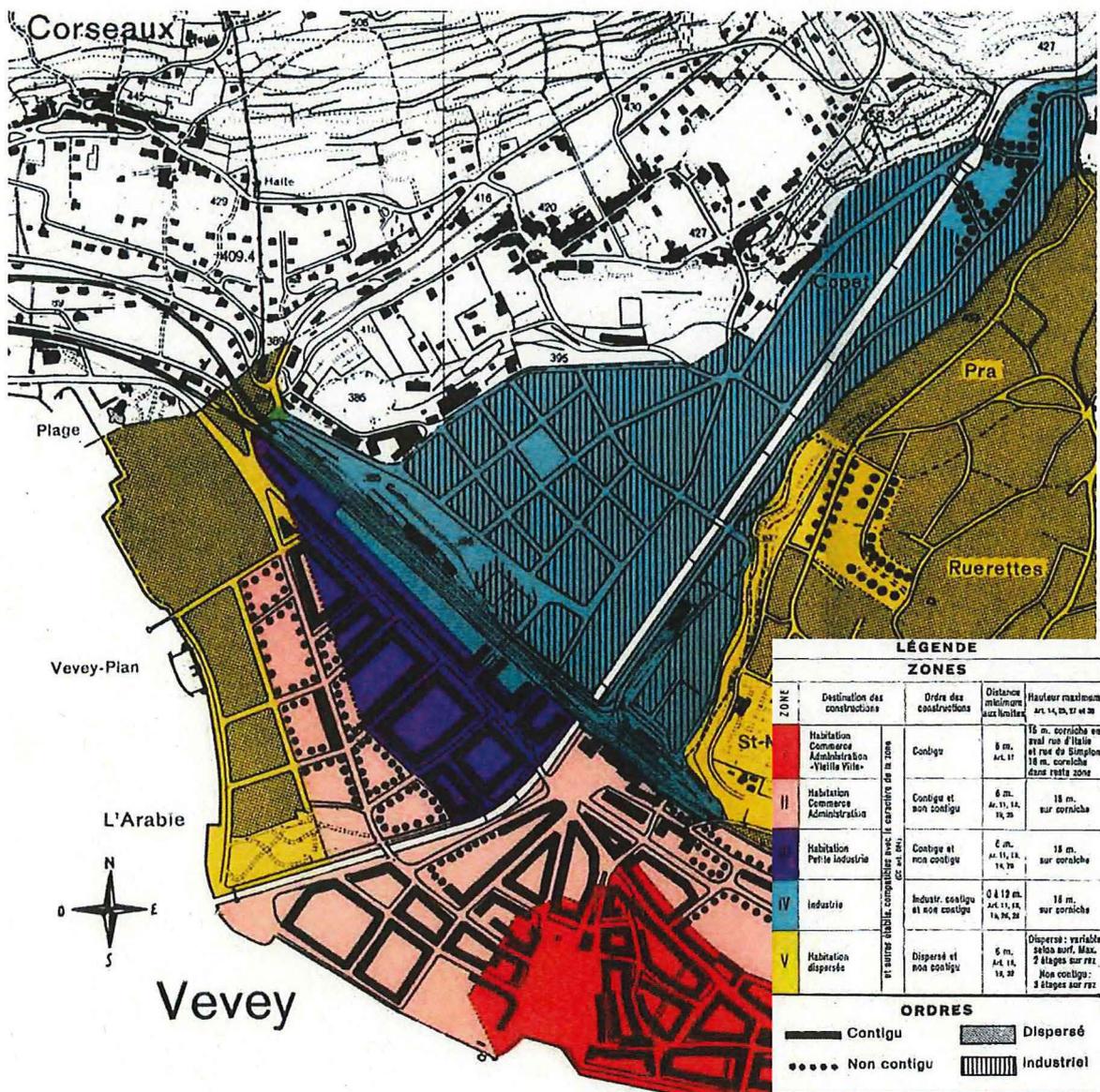
1.2.2 Statut juridique actuel

Le périmètre du concours est régi par le règlement sur les constructions approuvé le 19.12.1952, mis à jour au 1^{er} janvier 1964. Le secteur est situé en zone IV destinée à l'industrie et autres établissements compatibles avec le caractère de la zone. L'ordre industriel et l'ordre contigu ne s'appliquent que sur une portion congrue du plan.

Au sens du droit de l'aménagement du territoire, le site du PPA "Cour aux Marchandises" a été considéré comme non constructible.

Il en résulte que les valeurs de planification devront être respectées dans tous les locaux à usage sensible au bruit au sens de l'article 29 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Il est dès lors indispensable de se doter d'un outil de planification tel qu'un plan partiel d'affectation pour développer des habitations et des activités à proximité du centre-ville sur un peu plus de deux hectares.



Plan général d'affectation de la commune de Vevey du 19.12.1952, mis à jour le 1.01.1964

1.2.3 Nécessité de légaliser en zone à bâtir (art. 15 LATC)

Le périmètre est actuellement destiné en priorité à l'industrie. Cette affectation est aujourd'hui obsolète sachant que ce terrain est en plein centre-ville, au cœur du périmètre compact. Il se doit donc de répondre aux enjeux urbains actuels et futurs. C'est dans cet objectif que le PPA "Cour aux Marchandises" affecte ces terrains en zone mixte, permettant une souplesse de destination entre les besoins en logements et les besoins en activités tertiaires.

1.2.4 Planification et contraintes légales importantes

Conformité au Plan directeur cantonal (PDCn) du 1^{er} août 2008

Le PPA "Cour aux Marchandises" intègre les stratégies, lignes d'action et mesures suivantes:

Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement

Lignes d'action

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres
- A2 Développer une mobilité multimodale
- A3 Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines

Mesures

- A23 Mobilité douce
- A31 Qualité de l'air
- A32 Nuisances sonores
- A33 Accidents majeurs

Stratégie B Renforcer la vitalité des centres

Lignes d'action

- B1 Consolider le réseau de centres dans la région
- B3 Stimuler la construction de quartiers attractifs

Mesures

- B11 Centres cantonaux et régionaux
- B3 Affectations mixtes
- B34 Espaces publics

Conformité au Plan directeur communal approuvé le 1^{er} août 1998

Alors que le Plan directeur communal indique de prendre comme mesure le "*maintien des affectations industrielles du quartier des Bosquets et des terrains situés de part et d'autre des voies CFF de la gare jusqu'au carrefour de Bergères*" (cf. Plan directeur communal, M6, p.8), cette même planification précise, dans l'appréciation de l'organisation de l'espace territorial, que "*Ce quartier représente un enjeu considérable pour la ville dès lors qu'il recèle un potentiel de développement important tant sur le plan des activités que sur celui de l'habitat*" (cf. Plan directeur communal, secteur 4, p.7).

Cette constatation a mené la Commune de Vevey à mettre en œuvre une planification d'affectation mixte sur le périmètre appelé Cour aux marchandises, c'est-à-dire d'habitation de forte densité et d'activités tertiaires.

Contraintes légales de droit privé

Une servitude présente dans le périmètre fait l'objet d'une opposition de la part du superficière. Il s'agit d'une servitude de droit privé sur une partie de la parcelle 206, propriété des CFF.

Celle-ci court jusqu'en 2055, au bénéfice des sociétés Schraner Primeurs en gros SA et QLC SA.

Cette opposition est traitée sous le point 2.5.

Convention

Le projet de convention entre les Chemins de fer fédéraux suisses et la Commune de Vevey, concernant les principes de réalisation, de financement et de propriété des équipements d'infrastructure et des aménagements extérieurs relatifs au PPA "Cour aux Marchandises", figure en **annexe 1**.

1.3 PROCEDURE

1.3.1 Législation applicable

L'établissement d'un PPA est régi par la procédure définie aux articles 56 et suivants de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC). Le projet a été présenté par les mandataires :

- le 3 mars 2009 à la Commission du développement durable ;
- le 12 mai 2009 aux Communes de Corseaux et de Corsier ;
- le 26 mai à la Commission de l'aménagement du territoire (CAT).

Le 14 mai 2009, la Municipalité a décidé :

- de saisir l'opportunité d'inclure la parcelle 208, propriété communale, dans le périmètre du PPA;
- de mandater le bureau FARRA&FAZAN, pour le montant arrêté à CHF 30 000.– TTC, y.c. honoraires des spécialistes;
- de prélever la dépense dans un compte d'attente à ouvrir au bilan de la ville, conformément à l'art. 44 du règlement de la Municipalité.

Le SDT a finalisé le premier examen préalable des différents services de l'Etat le 14.10.2009, puis le premier examen préalable complémentaire le 14.03.2011.

Après l'examen préalable complémentaire, CFF Infrastructures a mentionné la nécessité de pouvoir conserver un périmètre pour de l'activité ferroviaire, un point d'appui travaux pour l'automatisation de la ligne.

En l'état, une nouvelle circulation à l'interne des CFF a eu lieu sur la base du présent PPA. Elle s'est faite en parallèle à l'examen complémentaire par le Canton et a donné lieu à un nouveau préavis des CFF.

Le présent PPA a intégré les remarques émises lors de ces différentes séances de présentation et échanges.

1.3.2 Le plan et son règlement (annexes 2 et 3)

Le projet prévoit la construction de quelque 55 700 m² de surface utile de plancher (sans le parking). Des parkings d'une capacité estimée à environ 500 places de parc sont en outre prévus.

Le projet est soumis à la procédure de l'étude d'impact sur l'environnement au sens de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) du 19 octobre 1988.

Bien que l'on ne puisse pas estimer, à l'heure actuelle, le nombre exact de places de stationnement à terme (le nombre précis dépend du type d'activité dans le périmètre du PPA), il a été décidé de réaliser une étude d'impact sur l'environnement selon l'OEIE par principe de précaution.

1.3.3 Mise en œuvre

La démarche d'EIE doit être mise en œuvre dès l'élaboration du PPA, puisque celui-ci planifie la réalisation d'une installation soumise à l'EIE lorsqu'il comporte des mesures détaillées applicables à un projet dont il est possible de définir l'ampleur et la nature de l'impact.

1.3.4 Examen préalable

Le plan, accompagné du rapport d'impact sur l'environnement, a été soumis à l'examen préalable des services de l'Etat¹². L'appréciation globale du projet a permis au Service du développement territorial (SDT) de préavisier favorablement la soumission de celui-ci à l'enquête publique. Les avis des services spécialisés de l'Etat sont mentionnés sous chiffre 2.4.3.

1.3.5 Enquête publique

Le dossier du PPA, incluant notamment le rapport d'impact sur l'environnement du projet, a été mis à l'enquête publique du 6 juillet au 6 août 2012³.

1.3.6 Oppositions et interventions

L'enquête a suscité dix oppositions et une observation.

¹ Article 56 LATC, Rapport d'examen préalable, Service du développement territorial - SDT, 13.05.2008

² Services spécialisés au sens du § 2.4.3 et autres services concernés

³ Art. 15 OEIE

2. CONSIDERE

2.1 PROCEDURE DECISIVE ET AUTORITE COMPETENTE

Le PPA "Cour aux Marchandises" prévoit la réalisation d'une installation⁴ nécessitant une étude d'impact sur l'environnement (EIE), recensée à l'annexe de l'OEIE en tant que "parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures", point 11.4 de l'annexe.

L'EIE est effectuée par l'autorité⁵ qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet.

2.2 POUVOIR D'EXAMEN DE L'AUTORITE COMPETENTE

L'autorité compétente pour procéder à l'EIE doit déterminer si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants⁶:

- le rapport d'impact sur l'environnement - RIE (Cour aux Marchandises);
- les préavis des services spécialisés de l'Etat;
- les résultats de l'enquête publique réalisée du 6 juillet au 6 août 2012.

Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

2.3 CONFORMITE DU PROJET PAR RAPPORT A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le rapport selon l'article 47 OAT et le rapport d'impact montrent que le PPA est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire, au Plan directeur cantonal (PDCn) et aux autres planifications régionales, intercommunales ou communales

2.4 ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

2.4.1 Bases légales

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement applicables au PPA (ou PQ) sont notamment :

- la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE/RS 814.01);
- la loi et l'ordonnance fédérales, respectivement du 1^{er} janvier 1966 et du 16 janvier 1991, sur la protection de la nature et du paysage (LPN / RS 451 ; OPN / RS 451.1);
- l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair/RS 814.318.142.1);
- l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB/RS 814.41);
- la loi et l'ordonnance fédérales, respectivement du 24 janvier 1991 et du 28 octobre 1998, sur la protection des eaux (LEaux/814.20 ; OEaux/RS 814.201);
- l'ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués du 26 août 1998 (OSites/RS 814.680);
- l'ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols du 1^{er} juillet 1998 (OSol/RS 814.12);
- et la législation cantonale d'application.

⁴ cf. 1.3.2

⁵ Si un PPA concerne plusieurs communes, les législatifs communaux procèdent à l'EIE du projet sur la base du préavis de leurs municipalités respectives

⁶ Art. 17 OEIE

2.4.2 Texte du rapport d'impact de 2012

"Le rapport d'impact sur l'environnement a accompagné le PPA qui a été soumis à l'enquête publique du 6 juillet au 6 août 2012.

Les principaux impacts relevés par le RIE concernent la circulation et les accès, le trafic produit par le projet, la protection de l'air, l'énergie, la protection contre le bruit, les rayonnements non ionisants, les sites pollués, la protection des eaux, les dangers naturels, les milieux naturels et le paysage, avec pour conclusions :

Trafic produit par le projet et son influence sur le réseau

L'objectif de l'étude était d'évaluer le trafic produit par le projet, de déterminer l'influence de ce trafic sur l'aménagement et l'exploitation du réseau routier dans le périmètre de l'étude et d'établir les données du trafic pour les études de bruit et de pollution de l'air.

Sur la base des plans et des indications des architectes concernant l'affectation des surfaces des immeubles et en se basant sur les directives de la norme SN 640 281, les besoins en cases de stationnement ont été évalués à 505 places, 40 places de stationnement sur l'avenue Reller de courte durée sont ajoutées, soit au final 545 cases de stationnement.

En fonction du type d'affectation des surfaces pour lesquelles les places sont destinées, le trafic produit par le projet a été estimé à un trafic journalier moyen (TJM) d'environ 2850 véhicules par jour en considérant le cas le plus défavorable. Ce trafic produit doit être diminué en raison de la suppression des places existantes (TJM = 800 véh/j), soit au final un trafic journalier moyen évalué à 2050 véhicules par jour.

L'influence du trafic produit par le projet sur le réseau routier dans le périmètre de l'étude a été examinée.

Au point de vue de la capacité, les deux entrées-sorties situées sur l'avenue Reller et la rue des Deux-Gares ne posent pas de difficulté. L'ajout de voies de présélection n'est pas nécessaire sur ces deux chaussées pour les mouvements entrant sur le site.

Le carrefour avenue Reller-route de Châtel-Saint-Denis est fortement saturé avec les charges de trafic actuelles à l'heure de pointe du soir. La répartition du trafic à l'état final aura pour effet :

- à l'heure de pointe du soir, de réduire le niveau de service avec une capacité utilisée passant de 145 à 165%. La file d'attente sur l'avenue Reller diminuera. Actuellement, elle se situe autour de 15 véhicules au maximum ;
- à l'heure de pointe du matin, l'effet sera le même avec une capacité utilisée proche de 100% pour l'état final. Cette augmentation accentuera le temps d'attente sur l'avenue Reller et la route de Châtel-Saint-Denis pour le mouvement tourne-à-gauche, actuellement faible.

Ce constat montre qu'une voie de présélection est conseillée sur l'avenue Reller pour séparer les mouvements actuellement mixtes. Cet aménagement permettra d'améliorer les capacités aux heures de pointe :

- HPM: capacité utilisée de 80%, soit un niveau de service suffisant pour le fonctionnement du carrefour ;
- HPS: capacité utilisée de 145%, soit un fonctionnement identique à aujourd'hui.

L'aménagement d'un giratoire résoudra le problème de l'insertion sur la route de Châtel-Saint-Denis des véhicules sortant de l'avenue Reller mais sera préjudiciable du point de vue du niveau de service pour les véhicules montant la route de Châtel-Saint-Denis, avec une file d'attente importante.

En l'état actuel, le giratoire route de Lavaux-avenue du Général-Guisan est déjà saturé. Le trafic final produit par le projet sur ce carrefour se traduit par une augmentation de 10% de la capacité utilisée.

Le projet proposé améliorera fortement la mobilité douce par la continuité du cheminement cyclable avec une liaison bidirectionnelle est-ouest sur la galerie bordant la ligne CFF et, pour le cheminement piétonnier, par la création d'un trottoir continu le long du PPA bordant l'avenue Reller et celle d'une galerie le long des voies CFF.

Protection de l'air

Au niveau du trafic, le PPA provoque dans le périmètre considéré une augmentation des émissions de polluants atmosphériques de 4 à 5%. Il faut relever que le périmètre d'étude restreint amplifie l'effet du PPA exprimé en pour-cent.

Les autres sources sont estimées pour le PPA, mais elles ne peuvent pas être comparées avec la situation actuelle, faute de données précises sur l'offre totale en stationnement dans le périmètre d'étude, respectivement sur les consommations d'énergie des bâtiments existants.

Energie

Les recommandations formulées sont les suivantes :

- privilégier un approvisionnement thermique centralisé pour l'ensemble du futur quartier ;
- développer un projet exploitant de manière optimale l'énergie solaire passive et isoler les bâtiments de manière à tendre à la valeur cible de la norme SIA 380/1-2009 ;
- exploiter l'énergie solaire active pour la préparation de l'eau chaude sanitaire et le soutien du chauffage à l'entre-saison ;
- pour les besoins d'énergie thermique, privilégier la solution de la sonde géothermique. Un chauffage à bois pourrait être envisagé si, lors de l'élaboration des projets, des améliorations techniques ont permis de diminuer significativement les émissions de poussières fines par rapport à la situation actuelle (juin 2012).

Protection contre le bruit

Le périmètre du PPA est destiné à du logement et à des activités moyennement gênantes. Ainsi, conformément à l'article 43 de l'OPB et au règlement (art. 19 protection contre le bruit), le DS III est attribué à l'ensemble du périmètre :

- bruit routier : l'article 9 OPB (utilisation accrue des voies de communication) est respecté pour tous les bâtiments existants en façade de l'avenue Reller et de la rue des Deux- Gares ;
- bruit ferroviaire : pour respecter les valeurs limites d'exposition relatives aux dispositions de l'OPB en vigueur par rapport au bruit du trafic ferroviaire et routier, les mesures suivantes permettent de respecter les exigences légales de l'article 29 OPB, notamment :
 - affectation à des locaux d'activité
 - affectation à des locaux à usage non sensible au bruit au sens de l'article 2 OPB : cuisine sans partie habitable, sanitaires, réduits, circulations verticales
 - toute autre mesure dont l'efficacité sera prouvée (par exemple bow-window, balcon, loggia, balcon plein avec plafond phonoabsorbant, etc.)

Toute demande de permis de construire sera accompagnée d'une étude acoustique détaillée en ce qui concerne le bruit du trafic ferroviaire et routier, démontrant le respect des valeurs limites d'exposition et l'efficacité des mesures de protection.

De plus, lors de l'élaboration des projets de détail des fondations et de la structure des nouveaux bâtiments, il est recommandé de tenir compte dès les premières réflexions de la problématique des vibrations et des sons solidiens.

Rayonnements non ionisants

Les calculs d'émissions de rayonnement montrent que la valeur légale de 6 v/m n'est pas dépassée.

Si le projet nécessite un transformateur, il faudra veiller à ce que celui-ci ne soit pas situé à moins de 10 m des locaux à usage sensible.

Moyennant ce dernier point, le respect des exigences définies par l'ordonnance sur les rayonnements non ionisants (ORNI) est donc garanti.

Sites pollués

Lors de la planification du projet, le parti a été pris de ne pas réaliser d'excavation afin de s'affranchir d'importants coûts de dépollution. Le projet prévoit donc la réalisation de bâtiments hors sol.

Aucun assainissement des sols n'est donc à prévoir.

Protection contre les accidents majeurs

Des mesures de protection utiles et proportionnées doivent être recherchées lors de l'élaboration des projets de construction, en y associant le SEVEN.

Pour les nouvelles constructions proches des voies ferroviaires, les voies de fuite doivent être installées en direction opposée à la source de danger.

Les mesures de protection suivantes sont à favoriser :

- affecter les locaux donnant sur les voies ferroviaires en activité ;
- concevoir des typologies de logements avec des locaux non sensibles donnant sur les voies ferroviaires ;
- installer un mur coupe-feu.

Les mesures de protection et d'autosauvetage devront figurer dans les dossiers de demandes de permis de construire.

Ces mesures ont été reprises dans le règlement du PPA (article 23).

Protection des eaux

Le périmètre du PPA est situé intégralement en secteur A de protection des eaux. Cela implique (OEaux annexe 4) de ne pas construire au-dessous du niveau de la nappe souterraine, sauf dérogation. Par ailleurs, la construction de réservoirs dont le volume utile dépasse 250'000 l. et qui sont destinés à l'entreposage de liquides qui, en petite quantité, peuvent polluer les eaux n'est pas autorisée.

Dangers naturels

Aucune contrainte liée aux phénomènes de glissement de terrain ou d'avalanche. Le site est hors des zones de risque d'inondation.

Milieux naturels et paysage

Le PPA prend place dans un secteur entièrement aménagé et remanié par l'homme. Dans ce contexte, les espaces verts et l'arborisation sont très fragmentaires et pauvres du point de vue écologique. Toutefois un contrôle botanique devrait être effectué à la belle saison sur la petite zone de friche ferroviaire.

Le projet comprend l'aménagement de quatre nouveaux espaces publics ainsi que d'une promenade ombragée parallèle aux voies ferrées. Le ratio entre les espaces construits et les espaces libres est de 40/60. Le PPA constitue un document de planification. Il laisse volontairement une marge d'appréciation et de liberté pour la réalisation et le traitement des espaces publics qui ne sont pas définis totalement. Le PPA garantit par son règlement le respect des enjeux des espaces publics (articles 3 et 4) dans leur forme, leur relation avec le quartier de Plan-Dessus et la prise en compte des éléments d'écologie urbaine. L'application desdits articles et la prise en compte des recommandations figurant dans le rapport d'impact (arborisation constituée de grands arbres indigènes d'essence majeure, mesures d'écologie urbaine, paroi végétale, toitures végétalisées) permettront de créer un quartier où les aménagements extérieurs constitueront un cadre de vie de qualité et amèneront de la biodiversité en ville de Vevey.

Au final, le RIE conclut que le PPA Cour aux Marchandises est conforme aux prescriptions en matière de protection de l'environnement compte tenu des mesures intégrées dans le plan et le règlement et décrites dans le rapport d'impact sur l'environnement."

2.4.3 Avis et conditions des instances cantonales

Les services spécialisés ont, en résumé, émis les avis et conditions suivants:

Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN)

Le degré de sensibilité DS III attribué pour l'ensemble du PPA est accepté.

Un effort de conception a été réalisé, notamment dans le positionnement de la barre d'activités, celle-ci formant un écran partiel pour le projet vis-à-vis du bruit routier et du bruit des chemins de fer.

Les recommandations du RIE concernant la problématique des vibrations liées aux voies de chemin de fer sont approuvées.

Une attention particulière doit être portée à l'analyse des impacts des nouveaux projets vis-à-vis de la protection de l'air.

Le dimensionnement prévu, s'agissant des places de stationnement (510 places), est adéquat du point de vue des exigences liées à la protection de l'air.

Service de la mobilité

Le SM souhaite qu'une précision soit faite dans le chapitre traitant de la requalification de l'avenue Reller (p. 26 du rapport 47 OAT) afin d'explicitier la prise en considération de l'inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre et du réseau SuisseMobile à pied.

Service des routes

Le SR rappelle qu'en présence d'une zone 30 km/h, il est préférable de renoncer aux passages pour piétons.

Au vu des problèmes de saturation du trafic actuel aux heures de pointe et des résultats de l'étude de trafic, une réflexion plus approfondie doit être menée au niveau de la génération de trafic du PPA et des aménagements routiers nécessaires afin de pouvoir gérer la situation future. Notamment, en ce qui concerne des réserves de surfaces pour d'éventuels aménagements routiers nécessaires à une gestion de la situation future.

2.4.4 Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

Selon le rapport d'impact sur l'environnement et l'évaluation des instances spécialisées et de la CIPE, le projet est compatible avec l'environnement, pour autant que les conditions contenues au point 2.4.3 soient remplies.

2.5 ENQUÊTE PUBLIQUE

2.5.1 Résumé des oppositions et observation

L'enquête publique du PPA, ouverte du 6 juillet au 6 août 2012, a suscité dix oppositions et une observation résumées ci-après.

Oppositions

1. **M. Olivier de Rham** intervient par courrier reçu le 6 août 2012 **pour demander que la cote maximale de 406,30 m ne soit dépassée par aucun bâtiment qui sera construit.**
2. **M. et Mme Walter**, habitants de Corsier-sur-Vevey au chemin de Meruz 25 (PPE Wellingtonia), ont fait opposition dans leur courrier du 3 août 2012. Ils estiment **qu'un édifice de 35 m ferme complètement la trouée entre les deux tours du complexe Denner-Jumbo. "Ce nouveau bâtiment va nous créer une barrière visuelle sur le lac et les montagnes."** C'est pourquoi **ils demandent la correction dudit projet, soit par la diminution de la hauteur du bâtiment projeté, soit en modifiant la grandeur et l'orientation du bâtiment** de façon à protéger la vue sur le lac et les montagnes pour les riverains qui vivent derrière ces futures constructions.
3. **M. et Mme Bertogliati font part de leur opposition** dans leur courrier du 2 août 2012, car ils ne comprennent pas **la hauteur prévue (35 m) de certains bâtiments qui contribueront "à enlaidir encore davantage l'avenue Reller, déjà flanquée de deux horribles tours côté ouest"**. Ils suggèrent **une hauteur analogue à celle des immeubles de l'avenue du Général-Guisan** qui est, selon eux, **plus convenable et mieux appropriée au quartier.**
4. **M. et Mme Eienberger s'opposent au projet** dans un premier courrier du 30 juillet 2012, puis dans un complément du 1^{er} août 2012. **Ils regrettent la hauteur des bâtiments projetés qui cachera la vue sur le lac et entraînera une forte baisse de la valeur de leur bien immobilier.**

Selon leur courrier, ils estiment que **le complexe projeté ne respecte pas les normes de construction ni le plan d'aménagement du territoire.**

Ils pensent également, que les nouveaux bâtiments cacheront la vue au bâtiment principal de Nestlé depuis la tombe de Charlie Chaplin. De plus, les tours prévues sont trop hautes et nuiront à l'esthétique de la région.

5. **M. Smet s'oppose au projet de PPA** comme précisé dans son courrier du 2 août 2012. Il est propriétaire d'un appartement à Corsier-sur-Vevey et estime **qu'un édifice de 35 m, édifié sur la parcelle n°199, ferme complètement la trouée qui avait pu être préservée lors de la construction du site Denner-Jumbo. Ce nouveau bâtiment va créer une barrière visuelle sur le lac et les montagnes.**

C'est pourquoi, **il demande correction dudit projet, soit par la diminution de la hauteur du bâtiment projeté qui selon les plans actuels est assimilable à "un paquebot vu de mon quartier", soit en modifiant la grandeur et l'orientation du bâtiment** de façon à protéger la vue sur le lac et les montagnes pour les riverains qui vivent derrière ces futures constructions.

Il demande également que soient posés sur le site envisagé des gabarits afin que tout un chacun puisse juger de la dimension du projet en bonne connaissance de cause.

6. Dans son courrier du 2 août 2012, **M. Blarer s'oppose au projet.** Il exprime sa crainte de voir s'ériger un **nouveau bâtiment, comme un mur** devant son immeuble. **Il considère que ceci présente une diminution de la valeur de son bien.** "L'immeuble à venir, est d'une **hauteur de 35 m** et d'une longueur telle qu'il va **nous boucher toute la vue sur le lac, nous**

laissant seulement voir quelque bribes de cimes des montagnes d'en face."

Il demande donc la modification du projet, surtout du bâtiment de la parcelle 199, en diminuant la hauteur à une taille raisonnable, de façon à protéger la vue sur le lac et les montagnes des propriétaires et riverains qui vivent derrière ces futures constructions.

7. **Schraner Primeurs en gros SA est au bénéfice d'un droit de superficie sur une partie de la parcelle 206**, propriété des CFF, concernée par le PPA. Ce droit est valable jusqu'au 31 décembre 2055. **Elle loue actuellement le bâtiment sis à l'avenue Reller 5 à QLC SA.**

Les sociétés Schraner Primeurs en gros SA et QLC SA s'opposent au PPA pour les raisons suivantes :

1. **L'accessibilité à la parcelle par les camions n'est pas garantie**, ce qui contrevient à l'exploitation de l'entreprise. Les aménagements prévus sur l'avenue Reller, qui sera aménagée en parallèle à la mise en place du PPA, empêcheraient notamment cette accessibilité.
 2. **Les activités de QLC ne sont pas compatibles avec les exigences du PPA**, notamment en ce qui concerne la zone mixte prévue qui autorise des activités moyennement gênantes, **ainsi que la nouvelle attribution du degré de sensibilité au bruit, qui passe de IV à III.**
 3. **Le cheminement piétonnier au sud du PPA est problématique**, puisqu'il croise le flux des camions et les places de stationnement de QLC SA et de Schraner Primeur en gros SA.
 4. **La consultation de QLC SA et de Schraner Primeurs en gros SA lors de l'élaboration du PPA n'a pas été effectuée correctement.**
8. **L'Association Transports et Environnement (ATE) dans son courrier du 3 août 2012 s'oppose au projet sur trois points :**

1. Qualité de l'air :

Le PPA prévoit une **augmentation de 160 places de parc**. Cela aura un impact sur la **qualité de l'air**. C'est pourquoi elle demande que **la délivrance de l'autorisation de construire soit suspendue jusqu'à l'adoption et la mise en œuvre du plan de mesures (ibidem N₃₂), indépendamment du fait qu'elle pourrait être purement et simplement refusée ensuite pour différents motifs si le respect de la loi et des valeurs limites ne peut être assuré par des mesures concrètes efficaces.**

2. Stationnement :

En conséquence de quoi l'association demande que **soit choisi le mode de calcul conduisant à la dotation du nombre de cases de stationnement pour l'habitat la plus faible au total.**

Concernant les places du programme "activité", elle demande que **soit appliquée la pondération la plus forte proposée par la norme VSS 640 281, soit une réduction de 80% du calcul brut.**

De plus, elle demande que les **40 cases de stationnement prévues sur l'avenue Reller soient supprimées, ou tout du moins compensées par la suppression d'un nombre identique de places à l'intérieur du périmètre**

3. Mobilité douce

L'ATE regrette que le projet **ne comporte pas d'axe de mobilité douce nord-est / sud-ouest** et la présence à l'ouest du carrefour "Nestlé".

En conclusion l'ATE propose que *la mise en œuvre d'un tel projet dans ce contexte supposerait à l'évidence la réalisation d'une étude environnementale stratégique (EES). De l'avis de l'ATE, c'est uniquement vu sous l'angle d'une telle vision stratégique préalable qu'un projet de cette ampleur devrait être développé.*

9. **La Commune de Corsier-sur-Vevey dépose son opposition** dans son courrier du 25 juillet 2012.

Ses craintes en matière de circulation se posent sur **deux points principaux** :

1. Elle s'oppose à ce que **ce carrefour** (avenue Reller / route de Châtel-Saint-Denis) ainsi que **la gestion de sa circulation soient traités à la légère**. La concrétisation de **mesures pour une maîtrise et un fonctionnement adapté et adéquat du flux de la circulation doit être coordonnée avec la réalisation du projet** ;
2. Elle a l'impression que **les réflexions concernant les flux se basent sur des analyses approximatives**. De plus, **aucune proposition n'est faite au sujet des places supprimées**. Cette remarque est due à une crainte de voir une augmentation du trafic, des automobilistes ne trouvant pas où se garer à Vevey et se reportant sur les communes voisines (Corsier-sur-Vevey et Corseaux).

10. **La Commune de Corseaux s'oppose au projet** dans son courrier du 23 juillet 2012. Son opposition se base sur **trois points** :

1. **La suppression de 385 places sans faire part de mesures d'accompagnement pour empêcher un report du stationnement de ces véhicules dans les communes environnantes** ;
2. Il semble à la Commune que **la modification prévue du carrefour de l'avenue Reller / route de Châtel-Saint-Denis est "totalement insuffisante pour résorber - ou à tout le moins atténuer - la problématique générale de l'accès à Vevey via la Commune de Corseaux. La densité du trafic et la géométrie des lieux péjorent fortement les transports publics en matière de vitesse commerciale et il nous paraît dès lors nécessaire de revoir ce point afin de fluidifier autant que possible le trafic à ce carrefour qui génère régulièrement un file d'attente allant au-delà du pont de Gilamont."** ;
3. Le projet de PPA **ne prévoit pas une prolongation du cheminement piéton jusqu'au parking MVR de l'arrêt Vevey-Funi**.

Observation

11. **M. Jacques Morier-Genoud** estime dans son courrier du 6 août 2012 que **le projet de PPA "ne saurait répondre à une quelconque demande locale"**. Il propose que **la Commune remette "l'ouvrage sur le métier dans le but de définir des objectifs dont la visée pointe au-delà d'une modeste vie humaine."**

2.5.2 Réponses aux oppositions et à l'observation

- 1 à 6 Les auteurs des oppositions ont été invités à une séance de présentation du projet aux opposants le 10 février 2013 en présence de Mme Hitz de l'Office d'urbanisme, M. Fazan (bureau Magizan) et M. Hurni (CFF SA).

Cette séance commune se justifiait compte tenu que l'ensemble des six oppositions traite de la hauteur des bâtiments du projet.

Le projet de PPA a été présenté par M. Fazan sur maquette, puis par M. Hurni. Suite à quoi les opposants se sont exprimés. Mme Hitz, M. Hurni et M. Fazan ont répondu à leurs questions.

A la fin de la séance, les participants ont décidé de maintenir leur opposition et demandent que le bâtiment de tête soit réduit de deux niveaux.

Cette demande étant basée sur un droit de vue inexistant et non reconnu, la Municipalité demande la levée de ces oppositions par le Conseil communal.

7. Plusieurs séances avec les CFF et les sociétés QLC SA et Schraner Primeurs en gros SA ont eu lieu dès le 02.10.2012. Elles ont permis de répondre aux points susmentionnés comme suit :

1. L'accessibilité pour les camions par l'avenue Reller a été démontrée. Le projet de réaménagement, prévoyant d'y maintenir la circulation des bus, prévoit par analogie des gabarits permettant aux camions de circuler. Un plan détaillé prévoyant le même principe d'accessibilité à la parcelle qu'actuellement, soit une entrée des camions à l'est de la parcelle et une sortie au nord, a été réalisé par un ingénieur trafic, assurant que les véhicules puissent entrer et sortir correctement. Ce plan définit en outre la zone propre aux camions et les places de parc nécessaires à l'exploitation de la zone des espaces extérieurs dévolus aux habitations et aux cheminements piétonniers, démarquant une séparation claire avec l'activité de l'entreprise.
2. Les activités de l'exploitante restent possibles en tout temps, puisque ce cas est prévu par la LATC, art. 80. Les activités préexistantes à l'entrée en vigueur d'un PPA n'ont pas besoin de se conformer aux nouvelles réglementations, et ce jusqu'à ce que l'activité cesse d'elle-même.
3. Le plan détaillé mentionné au point 1 démarque clairement ces différentes zones, permettant de sécuriser le cheminement piétonnier.

Les discussions devaient permettre d'aboutir à une convention qui donnait un engagement ferme de la part des CFF à l'égard des sociétés QLC SA et Schraner Primeurs en gros SA quant aux respects des conditions permettant à l'activité de perdurer jusqu'au terme du DDP, en l'échange de la levée de l'opposition. Seulement, l'opposante n'a pas souhaité lever son opposition, arguant que les CFF se devaient également racheter le DDP de l'opposante.

Les conditions permettant à l'opposante de maintenir son activité sur le site ont toutefois été définies et seront appliquées par les CFF.

La Municipalité de Vevey demande au Conseil Communal de lever l'opposition.

8. Une séance de présentation du projet a eu lieu le 23 novembre 2012 en présence de M. Ballif, Mme Hitz, M. Fazan, M. Vaziri, M. Hurni et les représentants de l'ATE.

La séance a permis d'exposer aux représentants de l'ATE les projets et les stratégies en matière de mobilité et de répondre à leurs questions.

Suite à quoi l'ATE a été rassurée sur les mesures planifiées concernant la qualité de l'air, le stationnement et la mobilité douce qui répondent à leurs attentes.

La Municipalité de Vevey demande au Conseil communal de lever l'opposition.

9. Une séance a été organisée le 1^{er} février 2013 avec les représentants des communes de Corsier-sur-Vevey et de Corseaux, ainsi qu'avec M. Ballif, Mme Hitz, M. Fazan, M. Vasiri (ingénieur en transport, bureau RGR) et M. Hurni.

Cette séance a permis d'exposer aux représentants les mesures et les aménagements envisagés par la Ville de Vevey en matière de places de stationnement et de circulation autour du projet.

Le rapport d'impact sur l'environnement établi par les bureaux RGR et Ecoscan (11 juin 2012) et l'étude de trafic et des circulations établie par le bureau RGR (5 juin 2012) répondent en tous points aux remarques des Communes de Corseaux et de Corsier-sur-Vevey.

Le carrefour de l'avenue Reller/route de Châtel-Saint-Denis inquiète les deux

communes. Une étude détaillée est présentée au point 10.2 de l'étude de trafic et des circulations. Celle-ci propose plusieurs variantes d'aménagement qui amélioreraient la qualité de ce carrefour, ou en tout cas limiteraient l'impact du projet sur les flux de trafic.

Concernant la prolongation du cheminement piétonnier hors du périmètre du PPA, cette indication est contradictoire aux règles de planification. En outre, une indication hors périmètre n'a pas de portée légale.

Le manque de mesure d'accompagnement concernant la suppression de places de parc a été reproché au projet. Il est à noter qu'à ce jour, le parking utilisé par l'entreprise Nestlé sur le site a été sécurisé et nécessite un badge pour son accès. Il a été constaté qu'environ une moitié des places ne sont plus utilisées. On peut en déduire que l'utilisation précédente non réglementée permettait une occupation de ce parking par des non-ayants droit.

Un rapport technique sur la mobilité a été réalisé par le bureau Transitec dans le cadre du chantier URB7 "Secteur La Veyre - Fenil , rapport technique" (janvier 2014). Celui-ci pose un diagnostic sur le carrefour giratoire Bergère et du funiculaire, dont la conclusion est qu'il est saturé aux heures de pointe par le mouvement de sortie de ville depuis les avenues du Général-Guisan et de Nestlé, par le flux de piétons sur les différentes traversées et à cause de la géométrie complexe de la route sous les voies ferrées. De plus, l'étude de trafic et des circulations du dossier précise en page 16: "A noter qu'un refoulement sur la route de Châtel Saint-Denis est créé par les véhicules souhaitant entrer sur le giratoire route de Lavaux / avenue du Général Guisan." La saturation de ce carrefour n'est donc pas imputable au projet, tout comme le financement de ce giratoire.

Une nouvelle séance a eu lieu avec les représentants des Communes de Corsier-sur-Vevey et de Corseaux, la Municipalité de Vevey, le bureau Magizan et les experts en mobilité le 12 septembre 2014.

Suite à cette séance, une nouvelle proposition de **programme de mise en œuvre des mesures d'accompagnement** a été proposée aux deux communes (**annexe 4**).

La commune de Corsier-sur-Vevey a répondu le 9 décembre 2014 par courrier (**annexe 5**). Elle estime que ses demandes ne sont pas satisfaites.

La Commune de Corseaux a répondu le 17 décembre 2014 par courrier (**annexe 6**). Elle relève qu'elle ne saurait se contenter d'un calendrier d'intentions, mais attend bien des solutions concrètes.

11. Le courrier de M. Morier-Genoud n'est pas une opposition et les remarques formulées ne sont pas recevables.

La Municipalité de Vevey demande au Conseil communal de ne pas entrer en matière. Les remarques formulées ne sont pas recevables.

3. DECIDE

3.1 ADOPTION DU PLAN PARTIEL D'AFFECTATION "COUR AUX MARCHANDISES"

Se référant à ce qui précède, le Conseil communal de la Commune de Vevey prend les décisions mentionnées ci-après :

- vu le préavis n° 04/2015, du 22 janvier 2015, sur le "Plan partiel d'affectation (PPA) Cour aux Marchandises et rapport d'impact sur l'environnement" ;
- vu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet qui a été porté à l'ordre du jour

décide:

- d'approuver les modifications du règlement suivantes:
 - ajout des alinéas suivants à l'article 21 "Energie et environnement"
*"Les bâtiments seront réalisés avec le standard Minergie P.
Les conditions fixées dans le rapport d'impact sur l'environnement sur le PPA Cour aux marchandises s'appliquent au présent règlement."*
- d'approuver la modification du plan suivante:
 - modification de la hauteur maximum du lot 1 qui passe de 35 à 32 mètres.
- d'approuver les modifications de la convention suivantes:
 - article 13 Av. Reller
[2 premier alinéas sans changement]
"Un espace de jeux à l'usage du public sera réalisé obligatoirement sur la première des places à aménager par le propriétaire avant leur cession à la commune. La place sera entièrement végétalisée et bénéficiera d'un aménagement arborisé. L'aménagement des espaces publics du PPA fera l'objet d'un concours public."
 - article 9.5
"Les espaces végétalisés prévus sur les toits des socles sont systématiquement aménagés afin de pouvoir être utilisés par les habitants. Ils ne doivent pas comprendre d'espaces privatifs au bénéfice de certains locataires exclusivement."
 - article 12
"Les places sont piétonnes et végétalisées. Elles sont accessibles aux véhicules utilitaires et aux livraisons."
 - article 9. Principe de construction dans le périmètre du PPA
alinéa 9.1 : "Augmenter la proportion de logements à loyer modéré qui passerait à 20%."
 - article 11. Promenade ombragée
"La paroi végétalisée devra être entretenue du côté des voies par les CFF."
- d'adopter le PPA "Cour aux Marchandises" tel qu'amendé, à l'exclusion de la parcelle 208 qui fera l'objet d'une procédure de légalisation ultérieurement, conformément à l'article 59 LATC ;
- d'adopter le règlement du PPA "Cour aux Marchandises" tel qu'amendé ;
- d'adopter les réponses aux oppositions et à l'observation ;
- de financer la dépense de CHF 30'000.– TTC, y.c. honoraires des spécialistes, par prélèvement sur le compte de bilan "Dépenses d'investissement"

Consultation publique

Après l'approbation préalable du Plan partiel d'affectation par le Département compétent, la décision finale sera mise en consultation publique durant 30 jours au greffe communal de la Commune de Vevey, accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et du plan⁷.

L'avis de la consultation sera publié dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) et dans un journal local, ainsi qu'au pilier public de la commune.

Voie de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (Av. Eugène-Rambert 15, 1014 Lausanne), aux conditions de la loi sur la juridiction et la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LJPA / RSV 173.36), en vigueur dès le 1^{er} janvier 2009.

Le recours s'exerce par écrit dans les 30 jours dès la communication de la décision attaquée. L'acte de recours doit être signé et indiquer les conclusions et motifs du recours. La décision attaquée est jointe au recours. Ce mémoire sera accompagné des pièces utiles et cas échéant de la procuration du mandataire.

En cas de rejet du recours, les frais d'instruction et un émolument peuvent être mis à la charge du recourant.

⁷ Art. 20 OEIE

Adopté par le Conseil communal de Vevey dans sa séance du 5 novembre 2015.

Pour le Conseil communal de Vevey :

Le Président



Le (la) Secrétaire

Vevey, le 9 mai 2016

Annexes :

1. Projet de convention avec plans
2. Plan du PPA
3. Règlement du PPA
4. Programme de mise en oeuvre des mesures d'accompagnement du 29.09.2014.
5. Copie du courrier de la Commune de Corsier-sur-Vevey.
6. Copie du courrier de la Commune de Corseaux.

Annexe 1

Convention

entre

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF (ci-après les CFF), société anonyme de droit spécial, représentés par leur division Immobilier, Effingerstrasse 15, 3000 Bern 65, représentés par Monsieur Jürg Stöckli,

et

la Commune de Vevey (ci-après la Commune)

concernant

les principes de réalisation, de financement et de propriété des équipements d'infrastructure et des aménagements extérieurs relatifs au plan partiel d'affectation « Cour aux Marchandises » à Vevey

(ci-après convention d'équipements)

* * * * *

1. Préambule

Les CFF et la Commune ont décidé de valoriser le secteur de la Cour aux Marchandises par le biais d'un plan partiel d'affectation. Ce plan a été soumis à l'enquête publique du 6 juillet au 6 août 2012. Chaque partie est en principe chargée de la construction conforme au PPA sur sa parcelle. Toutefois, en prévision de la réalisation du PPA, les terrains concernés doivent être équipés et il doit être procédé à certaines cessions.

2. Objet de la convention

La présente convention, conclue conformément à l'article 17 du règlement du PPA « Cour aux Marchandises », a pour but de régler les modalités de coordination et d'engagement entre les parties, afin de pouvoir assurer la réalisation du projet d'urbanisme projeté.

Elle règle notamment :

- la réalisation et la prise en charge des coûts des équipements d'infrastructure,
- la réalisation et la prise en charge des coûts d'aménagement,
- les principes de cession de certains secteurs ou de parcelles,
- la constitution de servitudes nécessaires.

La réglementation communale concernant l'équipement des terrains constructibles est applicable pour le surplus.

3. Annexes

Le plan du PPA et son règlement tels que soumis à l'enquête publique font partie intégrante de la présente convention.

4. Propriété

Les parcelles 199 et 206 sont propriété des CFF qui sont libres de les aliéner.

Les parcelles 207 et 208 sont propriété de la Commune, qui est libre de les aliéner.

5. Garantie bancaire

- 5.1 En cas de vente ou de cession par les CFF des lots, respectivement des droits (par ex. DDP) qui leur sont liés, ceux-là s'engagent à transférer les droits et obligations résultant de la présente convention au futur propriétaire auquel ils demanderont une garantie bancaire en faveur de la Commune, qui devra être effective avant la délivrance du permis de construire..
- 5.2 La garantie doit couvrir la réalisation des aires qui devront être cédées à la Commune une fois aménagées comme convenu dans la présente convention et correspond à CHF 350.- /m2 (valeur 2013). Ce montant comprend l'aménagement des surfaces et du sous-sol et sera adapté à l'indice du coût de la construction. La garantie sera ensuite libérée par la Commune lors du transfert de l'objet aménagé.

5.3 Les surfaces seront aménagées d'entente entre les parties.

6. Cessions et servitudes

Cessions

La parcelle 207, à l'exclusion du périmètre réservé pour le futur trottoir, est cédée en l'état gratuitement aux CFF.

Le trottoir de l'avenue Reller, actuellement parties des parcelles 199 et 206, est cédé gratuitement à la Commune.

Les places situées sur les parcelles 199 et 206 entre les lots 1, 2, 3 et 4 (aires de rencontre), à l'exclusion des zones situées au-dessus des parkings, sont cédées gratuitement à la Commune après aménagement.

Servitudes

Les servitudes existantes seront radiées, respectivement adaptées à la nouvelle situation. Le cas échéant, les propriétaires pourront constituer de nouvelles servitudes, par ex. pour le passage de canalisations ou la création de passages publics pour les piétons ou vélos, qui devront être inscrites en faveur du bénéficiaire de la servitude dès l'entrée en vigueur du PPA. Les frais d'inscription (géomètre, registre foncier...) sont à la charge du bénéficiaire de la servitude.

Une servitude de passage public à pied ou à vélo sera inscrite par les CFF en faveur de la Commune pour les zones des aires de rencontre situées au-dessus du parking.

Une servitude de passage public à pied ou à vélo sera inscrite par les CFF en faveur de la Commune pour des passages sur les aires bâties, reliant les aires de rencontre à la promenade ombragée et dont la largeur minimum sera de 3 mètres.

Une servitude de passage public à pied ou à vélo sera inscrite par les CFF en faveur de la Commune pour la promenade ombragée.

7. Domaine public et domaine privé

A terme seront considérés comme étant du domaine public : le trottoir longeant l'avenue Reller le long des parcelles 199, 206 et 207, les places situées entre les lots 1, 2, 3, 4 et 5, les passages reliant les aires de rencontre à la promenade ombragée ainsi que la promenade ombragée longeant le côté sud des parcelles 199 et 206.

A terme feront partie du domaine privé les aires bâties des lots 1, 2, 3, 4 et 5.

8. Préparation du terrain

Chaque propriétaire étant en charge de la réalisation des travaux sur sa/ses propres parcelles, ceux-ci comprennent également la préparation du terrain. Il en va de même des frais de dépollution.

9. Principe de construction dans le périmètre du PPA

9.1 Les CFF prévoieront dans la construction des aires bâties 10% des surfaces bâties à la location de logements à prix modérés. Le prix de location pour ces logements est d'ores et déjà fixé à CHF 250.- /m2 (valeur 2013, indexée à l'IPC). Les CFF prévoieront également dans la construction des aires bâties 20% de logements locatifs.

9.2 Les anticipations mobilières comme les balcons, sauts-de-loup, etc. ne feront pas l'objet de taxes de la part de la Commune.

9.3 Une bande de 5 mètres en prolongation des devantures commerciales, empiétant sur le domaine public, sera réservée pour les CFF, respectivement pour les futurs propriétaires. Une servitude devra le cas échéant être inscrite par la Commune en faveur des propriétaires.

9.4 En précision à l'article 02 du PPA, chaque propriétaire s'engage à appliquer la règle de répartition 60-85% de logements et 15-40% de bureaux sur sa/ses propre/s parcelle/s.

10. Principe de l'équipement à l'intérieur et hors du périmètre du PPA

10.1 La Commune réalise l'ensemble des équipements de base et en supporte les coûts hors du périmètre pour permettre le bon fonctionnement du PPA. On entend par l'ensemble des équipements de base tous les aménagements, notamment le réseau d'eau (adduction) et d'évacuation des eaux claires et usées. Fait également partie de l'équipement de base l'éclairage public se trouvant dans l'emprise du domaine public (av. Reller).

10.2 Les bornes hydrantes seront installées conformément aux directives de l'ECA. La Commune en supportera les frais d'installation et leur entretien.

10.3 A l'intérieur du périmètre tous les équipements seront considérés comme équipements privés et pris en charge par le propriétaire actuel ou futur de chaque parcelle. On entend par équipements privés notamment les conduites secondaires et autres aménagements comme celui des aires de rencontre.

11. Promenade ombragée

Les propriétaires réaliseront la promenade ombragée située au-dessus des parkings et longeant les parcelles 199 et 206 à leurs frais en y incluant une paroi végétalisée.

La Commune prendra à sa charge l'entretien de ladite promenade et la paroi végétalisée, ainsi que les frais d'électricité pour l'éclairage.

12. Aires de rencontre (places)

Les propriétaires réaliseront à leurs frais les aires de rencontre (places).

La Commune prendra à sa charge l'entretien de l'entier desdites places sur et hors parking.

13. Avenue Reller

La Commune réalisera à ses frais l'aménagement de l'avenue Reller avec le trottoir bordant les bâtiments.

L'entretien de la route et du trottoir incombe à la Commune.

14. Entrée en vigueur de la convention

La présente convention entre en vigueur avec l'entrée en force du PPA . En cas de modification du PPA mis à l'enquête du 6 juillet au 6 août 2012, la présente convention devra être revue et le cas échéant adaptée.

La convention est conclue pour une durée indéterminée.

15. Litiges et for

Les litiges qui résulteraient de l'application ou de l'interprétation de la présente convention et qui n'auraient pas pu être résolus par la voie amiable seront d'abord soumis à la médiation conformément aux règles de la Chambre suisse pour la médiation économique, puis aux tribunaux ordinaires auprès desquels les parties renoncent à ouvrir une action en justice pendant la durée de la médiation.

Le for est à Lausanne et le droit suisse est applicable.

16. Inscription au Register foncier

La présente convention peut faire l'objet d'une inscription au Register foncier, la partie requérante prenant à charge les frais d'inscription.

Ainsi fait en 2 exemplaires originaux le 22 janvier 2015.

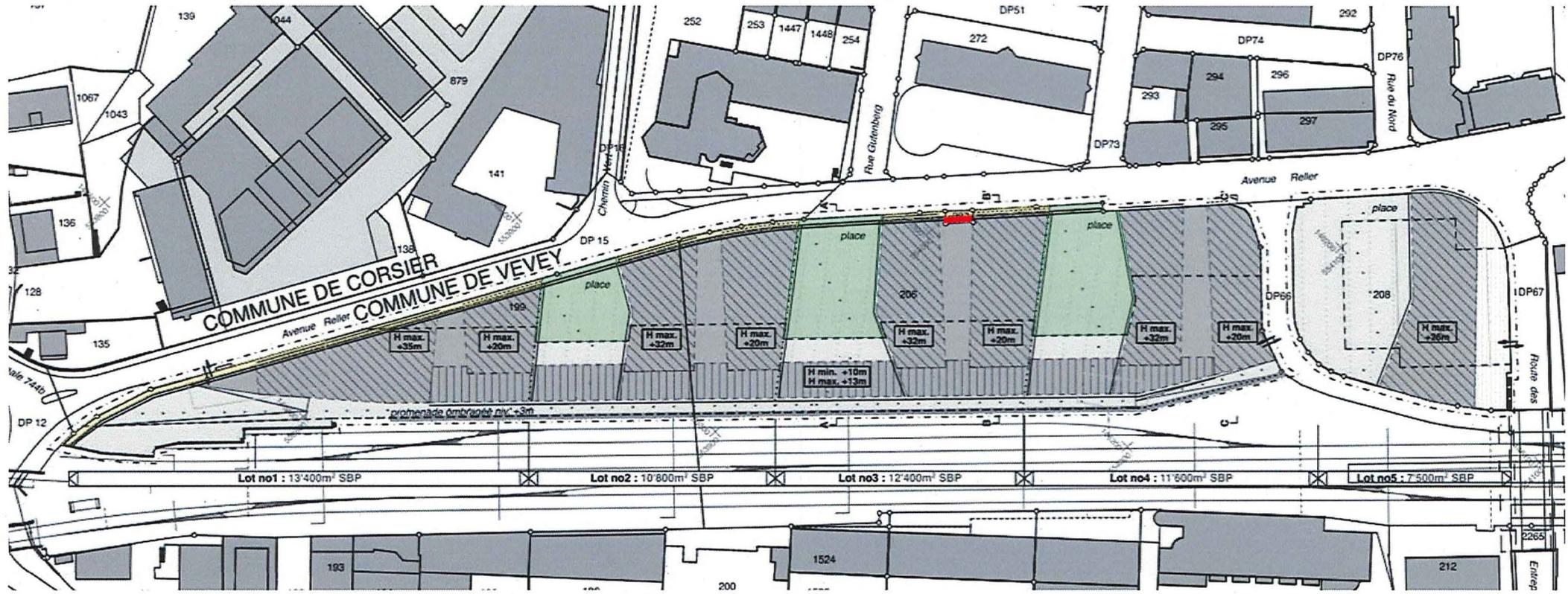
CFF

Ville de Vevey

Annexes : plan des cessions,
 plan des servitudes.

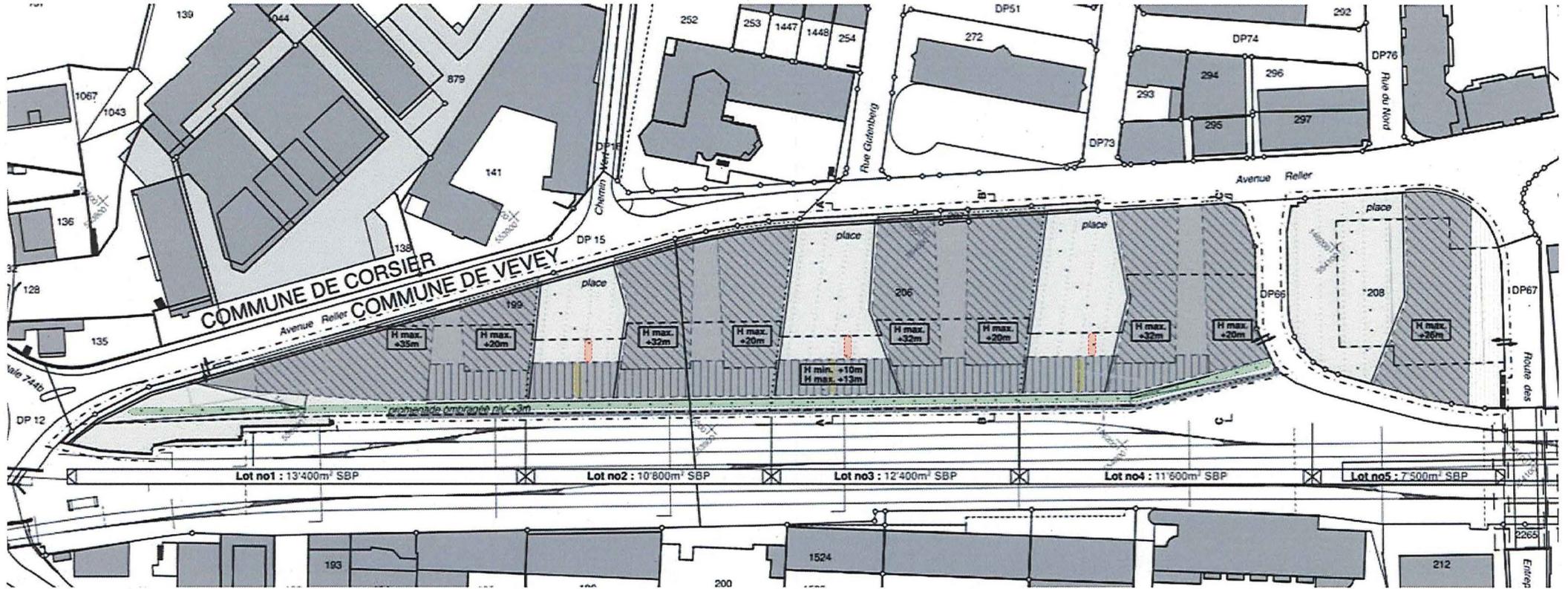
Vevey
 PPA Cour aux marchandises
 Convention
 6. Cessions

- Surface cédée par la Ville aux CFF
- Surface cédée par les CFF à la Ville
- Surface cédée par les CFF à la Ville

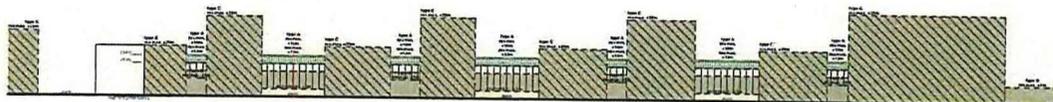


Vevey
 PPA Cour aux marchandises
 Convention
 6. Servitudes

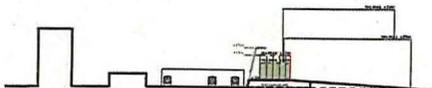
-  Servitude de passage public en faveur de la Commune, emplacement approximatif
-  Servitude de passage public en faveur de la Commune, emplacement approximatif
-  Servitude de passage public en faveur de la Commune



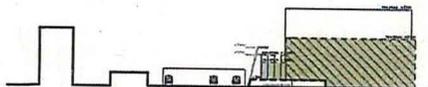
ELEVATION DEPUIS L'AVENUE RELLER



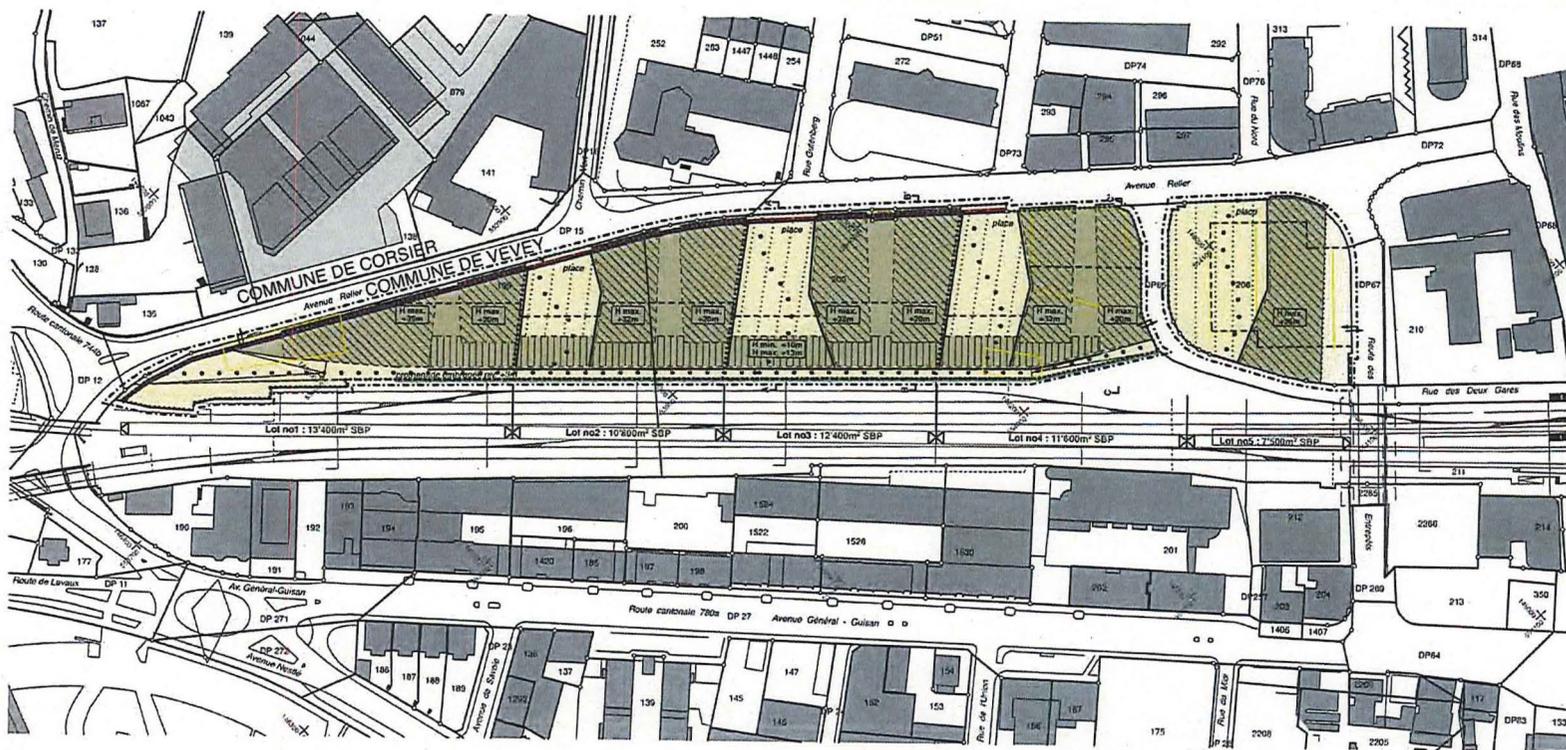
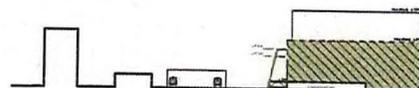
COUPE TRANSVERSALE A - A' (sur aire de rencontre)



COUPE TRANSVERSALE B - B' (sur aire de construction)



COUPE TRANSVERSALE C - C' (sur aire de construction)



- PERIMETRE DU PPA
- ZONE MOTE HABITATION DE FORT DENSITE ET ACTIVITES TERTIAIRES
- DP 04 PARCELLAIRE ET NO DE PARCELLE
- 1461007 ORILLE DE COORDONNEES GEOGRAPHIQUES
- ELEMENTS DU PAYSAGE
- AIRE DE RENCONTRE : places et promenade ombragée
- AIRE DE DEGAGEMENT
- PAROI VEGETALE
- GEOMETRIE OBLIGATOIRE DES PLANTATIONS SUR LES PLACES
- ELEMENTS DU BATI
- BATIMENT EXISTANT A DEMOLIR
- PERIMETRE DU LOT
- AIRE DE CONSTRUCTION DE TYPE A (activités)
- AIRE DE CONSTRUCTION DE TYPE B (habitation et activités)
- AIRE DE CONSTRUCTION DE TYPE C (habitation et activités)
- ALIGNEMENT OBLIGATOIRE DES FACADES
- ALIGNEMENT OBLIGATOIRE DES FACADES RISOLFA LINE HAUTEUR DE 7m
- HAUTEUR MAXIMALE DU BATIMENT DEPUIS LE NIVEAU DU TERRAIN EXISTANT
- ELEMENTS DE MOBILITE
- PERIMETRE D'IMPLANTATION DU PARKING COUVERT / SOUTERRAIN
- CHEMINEMENT PUBLIC DE MOBILITE DOUCE (otologie et tracé à titre indicatif)
- ACCES / SORTIE PARKINGS COUVERTS (I) à titre indicatif
- LIMITE DES CONSTRUCTIONS SELON PLAN DU 04.03.1992
- LIMITE DES CONSTRUCTIONS SELON PLAN DU 04.03.1992
- LIMITE DES CONSTRUCTIONS SELON PLAN DU 04.03.1992
- NOUVELLE LIMITE DES CONSTRUCTIONS

P P A " COUR AUX MARCHANDISES " COMMUNE DE VEVEY PLAN PARTIEL D'AFFECTATION

Dessin: YkAy
 magizan architecture urbanisme architecture d'intérieur
 Av. de la Gare 10 - CH - 1003 Lausanne
 t. 021 601 46 49 e. info@magizan.ch

annexe 3

RÈGLEMENT

I. DISPOSITIONS GENERALES

Art. 01 Périmètre du PPA

Le périmètre du plan partiel d'affectation est celui figurant sur le plan.

Art. 02 Objectifs

Le PPA «Cour aux marchandises» est destiné à promouvoir l'aménagement des parcelles 199, 206, 207 et 208 sur le territoire de la Commune de Vevey. Il vise prioritairement à :

- affecter l'ensemble du périmètre en zone mixte, c'est-à-dire en zone d'habitation de forte densité et activités tertiaires moyennement gênantes, permettant le développement de nouvelles constructions, avec un minimum de 60% du total des SBP destinés au logement et un minimum de 15% destinés aux activités.

II. DONNEES URBANISTIQUES

II.1 ELEMENTS DU PAYSAGE

Art. 03 Aire de rencontre

L'aire de rencontre est composée des espaces nommés places et promenade ombragée indiqués sur le plan. La création de ces espaces, leur géométrie et leur aménagement sont obligatoires (cf. plan et coupes).

La promenade ombragée doit être construite à une hauteur correspondant à un étage par rapport au niveau du terrain naturel, soit environ 3 mètres.

Cette aire est inconstructible à l'exclusion des parkings couverts et souterrains, sorties piétonnes du parking ou des aménagements en relation avec son usage (espace de jeux par exemple).

La géométrie obligatoire des plantations sur les places favorise un lien visuel et spatial entre les places de l'aire de rencontre et les rues du quartier Plan Dessus (Chemin Vert, Rue Gutenberg, Rue de Fribourg et Rue du Nord). Ces plantations sont constituées d'arbres (plantations sur tige) d'essences indigènes et complètent les alignements d'arbres d'avenue des rues de Plan Dessus.

Les aménagements de l'aire de rencontre (plantations, nature et traitement des sols) doivent faire l'objet d'un projet global et d'un plan spécifique à l'échelle du 1 : 200, établi conjointement à la première demande de permis de construire, pour garantir un ensemble spatial et paysager cohérent à l'échelle du nouveau quartier. Ils feront l'objet d'une consultation préalable auprès de la Municipalité de Vevey qui en fixe les conditions de mise en oeuvre (coordination, étapes de réalisation, matérialisation, etc.).

La cohérence des aménagements de la place sur la parcelle 208 avec d'éventuels nouveaux aménagements de la Rue des Deux Gares est favorisée.

Art. 04 Aire de dégagement

Cette aire est inconstructible à l'exclusion des aménagements en relation avec sa vocation de dégagement (espace entre le domaine public et les aires de construction), de détente et/ou de jeux. Les plantations sont constituées d'essences indigènes.

Art. 05 Paroi végétale

La paroi végétale est disposée parallèlement aux voies ferrées, en bordure sud-ouest de la promenade ombragée. Sa création et son aménagement sont obligatoires.

Sa hauteur devra être supérieure de 3m au niveau fini du bâtiment de l'aire de construction de type A (référence: l'acrotère). La hauteur de la paroi végétale ne peut être réduite.

Cette paroi doit faire l'objet d'un projet global et d'un plan spécifique établi conjointement à la première demande de permis de construire, pour garantir un ensemble paysager cohérent à l'échelle du nouveau quartier. Elle fera l'objet d'une consultation préalable auprès de la Municipalité de Vevey qui en fixe les conditions de mise en oeuvre (coordination, étapes de réalisation, matérialisation, etc.). Le projet devra favoriser les espèces grimpantes, comme la vigne, le lierre ou la clématite par exemple.

La paroi végétale doit être réalisée en parallèle de la construction par étapes du parking qui lui sert d'accrochage et de l'installation de la promenade ombragée lors de la 1ère étape du projet (cf. art. 18 : Etapes du projet).

II.2 ELEMENTS DU BATI

Art. 06 Bâtiments nouveaux

Tous les bâtiments nouveaux doivent s'inscrire à l'intérieur des aires de construction définies par le plan et les coupes, et sont affectés au logement et/ou aux activités du secteur tertiaire. La hauteur maximale des nouvelles constructions se calcule depuis le niveau existant du terrain, cote 386.00. Une tolérance de 0.50 m en dehors desdits périmètres peut être admise pour des éléments de façade tels que corniche ou avant-toit.

Art. 07 Balcons et bow-windows

Les balcons et bow-windows sont autorisés. Ils doivent être inscrits à l'intérieur des aires de construction, sauf ceux des façades donnant sur les places et sur l'Avenue Reller auxquels est octroyée une tolérance de 2m.

Art. 08 Toiture

La forme, la pente, les matériaux des toitures sont libres. Les toitures plates sont obligatoirement végétalisées. Les superstructures techniques peuvent être construites en sus de la cote maximale (cheminées, escaliers, ventilation, etc.). Leur impact devra être réduit au minimum techniquement nécessaire et leur traitement architectural devra être particulièrement soigné.

Art.09 Aire de construction

TYPE A

Ce type permet exclusivement l'implantation d'activités tertiaires. Le gabarit parallèle aux voies ferrées doit être construit et avoir au minimum une hauteur de 10m par rapport au terrain existant. Le bâtiment peut être surélevé d'un étage et atteindre une hauteur maximale de 13m par rapport au terrain existant. Au droit des places de l'aire de rencontre, ce gabarit doit être ouvert au moins au niveau du rez-de-chaussée afin de permettre une large connexion entre les places et la promenade ombragée (min. 50% de la largeur de chaque place) pour garantir le passage des modes doux (piétons et cyclistes). Toute partie non construite du gabarit minimal au droit des places doit être compensée par l'installation d'une protection antibruit intégrée à la paroi végétale (cf. art. 20 : Protections antibruit). La façade sud de ce gabarit s'aligne obligatoirement sur la promenade ombragée.

TYPES B + C

Ces types permettent l'implantation d'habitation et d'activités tertiaires. Dans les rez-de-chaussée, ces aires accueillent en priorité l'implantation d'activités, de services et commerces sous forme de socle de bâtiment dont les façades, s'ouvrant largement sur les places et l'Avenue Reller, doivent constituer une unité architecturale. En cas d'affectation du rez-de-chaussée en habitation, le niveau de la dalle sur rez sera plus élevé d'au moins 1.20m par rapport au niveau du trottoir côté rue (Avenue Reller) et les façades s'ouvrant sur les places et l'Avenue Reller doivent constituer un ensemble architectural cohérent. Si de l'habitation et des activités s'installent dans un même bâtiment, le ou les niveaux inférieurs accueillent les surfaces destinées aux activités et les niveaux supérieurs au logement. Les bâtiments alignent obligatoirement leurs façades sur les places. La hauteur maximale du type B est de 7m et celles du type C sont indiquées sur le plan. Les gabarits de 20m alignent obligatoirement leur façade sur l'Avenue Reller sur une hauteur minimale de 7m. Les gabarits de 26m, 32m et 35m constituent un ensemble architectural cohérent et alignent obligatoirement leurs façades sur l'Avenue Reller et les places. Si l'aire de construction de type B n'est pas bâtie, les deux bâtiments de type C du lot doivent aligner leur façade au minimum sur une hauteur de 7m sur l'Avenue Reller afin de garantir le front de rue.

Art. 10 Périmètre d'implantation du parking couvert / souterrain

Parcelles 199, 206 et 207

L'ensemble des places de stationnement des bâtiments des parcelles 199, 206 et 207 se trouve au

niveau du rez-dechaussée.

Ces places sont contenues dans le périmètre qui leur est destiné et sont obligatoirement couvertes et fermées. Un soin particulier est apporté à chaque accès / sortie du parking couvert.

Parcelle 208 (attenante à la Route des Entrepôts)

Un parking souterrain peut être installé dans le périmètre d'implantation indiqué sur le plan.

Art. 11 Périmètre du lot et surface brute de plancher (SBP)

Le plan attribue un potentiel de SBP par lot (no1, no2, no3, no4 et no5) qui contient plusieurs aires de construction et une part des aménagements de l'aire de rencontre. Ces potentiels représentent un maximum de m2 pour chacun des lots et ne peuvent être reportés d'un lot à l'autre.

Art. 12 Raccordement au domaine public

La Municipalité fixe dans chaque cas les conditions de raccordement des ouvrages privés au domaine public.

III. CIRCULATION ET STATIONNEMENT

III.1 CIRCULATION

Art. 13 Accès parking

L'accès des véhicules au(x) parking(s) couvert(s) doit se faire :

- pour les lots no1, no2, no3 et no4 : par l'Avenue Reller et par la Rue des Deux Gares,
- pour le lot no5 : par la Route des Entrepôts.

Ces accès sont signalés à titre indicatif sur le plan.

III.2 STATIONNEMENT

Art. 14 Places de stationnement véhicules

L'évaluation des besoins en places de stationnement doit se conformer aux normes VSS en vigueur. Une justification du nombre de places de stationnement sera fournie lors de la première demande de permis de construire.

Art. 15 Places de stationnement vélos

L'évaluation des besoins en places de stationnement pour les vélos sera déterminée par rapport au nombre de pièces selon la norme VSS en vigueur. Leur localisation sur le site devra être garantie et leurs aménagements sécurisés, abrités et aisément accessibles (à proximité des entrées principales des bâtiments).

III.3 MOBILITE DOUCE

Art. 16 Cheminements de mobilité douce

Le principe des cheminements de mobilité douce est obligatoire et leur tracé indicatif.

L'aire de rencontre doit être ouverte en tout temps à la collectivité et doit permettre le passage des modes doux (piétons et cyclistes) des places à la promenade ombragée.

IV. TRAVAUX COLLECTIFS

Art. 17 Frais d'équipement du secteur

Places

L'aire de rencontre (places, promenade ombragée) est aménagée par les propriétaires à leurs frais. Ces réalisations doivent répondre aux exigences applicables aux ouvrages publics de même nature, en particulier en ce qui concerne les gabarits, les fondations, le revêtement et l'éclairage. Les détails seront établis dans une convention entre propriétaire et commune.

V. DISPOSITONS FINALES

Art. 18 Etapes du projet

Etape 1

Mise en place du cheminement le long des voies ferrées pour les modes doux (piétons et vélos).

Etape 2

Construction des 5 lots avec la condition qu'à l'édification du premier bâtiment d'un lot, les aménagements de l'aire de rencontre et la partie de la paroi végétale compris dans ce même lot (cf. art. 05 : Paroi végétale) soient aménagés et bâtis simultanément.

Art. 19 Degré de sensibilité

En application de l'article 43 de l'Ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB), le degré de sensibilité au bruit (DS) III est attribué à l'ensemble du plan partiel d'affectation «Cour aux marchandises».

Les façades des bâtiments donnant sur les voies ferrées, sur l'Avenue Reller, et certaines façades latérales, présentent des dépassements des valeurs de planification du DS III. Il conviendra donc, lors de la mise en place des projets de construction, d'établir les mesures (architecturales ou autres) nécessaires pour respecter les valeurs légales du DS III.

En conséquence, pour respecter les valeurs limites d'exposition relatives aux dispositions de l'OPB en vigueur par rapport au bruit du trafic ferroviaire et routier, les mesures suivantes permettent de respecter les exigences légales de l'article 29 OPB, notamment :

- Affectation à des locaux d'activités.
- Affectation à des locaux à usage non sensible au bruit au sens de l'article 2 OPB : cuisine sans partie habitable, sanitaires, réduits, circulation verticale.
- Toute autre mesure dont l'efficacité sera prouvée (par exemple bow-window, balcon loggia, balcon plein avec plafond phono absorbant, etc.).

Toute demande de permis de construire sera accompagnée par une étude acoustique détaillée en ce qui concerne le bruit du trafic ferroviaire et routier, démontrant le respect des valeurs limites d'exposition et l'efficacité des mesures de protection.

Cette ou ces études devront être approuvées par le SEVEN avant l'octroi du ou des permis de construire.

Art. 20 Protections antibruit

Les protections antibruit ne sont construites que pour compenser la non construction du gabarit minimal de l'aire de construction de type A au droit des places (cf. art. 05 : Paroi végétale). De plus, ces protections doivent s'intégrer au dispositif de la paroi végétale.

Leur impact devra être réduit au minimum techniquement nécessaire et leur traitement devra être particulièrement soigné ainsi que le plus transparent possible.

Art. 21 Energie et environnement

La Municipalité encourage l'utilisation d'agents énergétiques à faibles émissions de polluants atmosphériques pour satisfaire les besoins en chaleur et la construction de bâtiments conçus pour atteindre des performances thermiques proches des valeurs cibles selon la norme SIA 380/1.

Art. 22 Protection contre les accidents majeurs

Des mesures de protection utiles, adaptées à la sensibilité des futurs utilisateurs et économiquement supportables doivent être recherchées lors de l'élaboration des projets de construction, en y associant le SEVEN.

Pour les nouvelles constructions proches des voies ferroviaires, les voies de fuite doivent être installées en direction opposée à la source de danger.

Les mesures de protection suivantes sont à favoriser :

- affecter les locaux donnant sur les voies ferroviaires en activités.

Les mesures de protection et d'auto-sauvetage devront figurer dans les dossiers de demandes de permis de construire.

Art. 23 Dispositions complémentaires

Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent document, les dispositions fédérales, cantonales et communales sont applicables.

Art. 24 Généralités

Avant de présenter une demande de permis de construire, le propriétaire adresse à la Municipalité une esquisse de ses intentions ou un avant-projet. A ce stade, la Municipalité se détermine sans attendre sur le principe des travaux projetés, l'implantation et le gabarit des constructions. La détermination de la Municipalité est sans garantie de sa décision quant à l'octroi du permis de construire lorsque celui-ci est requis.

Art. 25 Abrogation

Le présent plan annule, à l'intérieur de son périmètre, toute disposition antérieure.

Art. 26 Entrée en vigueur

Le plan et son règlement déploieront leurs effets dès leur mise en vigueur par le département compétent.

VILLE DE VEVEY PPA "COUR AUX MARCHANDISES"

Programme de mise en œuvre des mesures d'accompagnement Proposition

CONTEXTE

PPA "Cour aux Marchandises"

Le Plan partiel d'affectation "Cour aux Marchandises" fait partie des différents générateurs de trafic qui vont influencer la circulation dans l'ouest de l'Agglomération, notamment sur la route de Châtel-St-Denis et dans le secteur Bergère / Avenue Reller. En parallèle avec la planification de ce PPA, la Ville de Vevey prévoit le réaménagement de l'Avenue Reller en zone 30.

La mise à l'enquête de ce PPA a suscité deux oppositions de la part des communes voisines de Corseaux et de Corsier. Elles portent principalement sur cette problématique de circulation.

L'objectif est de trouver des solutions d'écoulement et de gestion du trafic ainsi que des mesures favorisant les autres modes de transport de manière à assurer l'ensemble des déplacements liés aux nouvelles urbanisations. Ces mesures doivent être coordonnées dans le temps avec les étapes de construction des nouveaux quartiers, notamment celui de Cour aux Marchandises.

Etude "Chantier URB7 – Secteur La Veyre - Fenil"

Cette étude prend en compte l'ensemble des projets ainsi que les zones à bâtir ou à densifier. Sur cette base, elle définit la génération globale de déplacements devant s'écouler sur les différents réseaux de transport (réseau routier -TIM-, réseau de transports publics -TP- et réseau de mobilité douce -MD-) en tenant compte de différents scénarios de répartition modale. Pour le plus réaliste de ces scénarios, les mesures à mettre en place sont ensuite décrites et illustrées.

Pour le couloir d'entrée ouest de l'agglomération, les mesures suivantes sont mises en évidence :

- › Liasion TP entre la gare de Vevey et le secteur Nant/Fenil via le secteur de Bergère.
- › Liasion TP entre la gare de Vevey et le secteur de la Veyre via le secteur de Bergère.
- › Réaménagement multimodal de la route de Châtel-St-Denis : contrôle d'accès des TIM au carrefour du Délassement, priorisation des TP, sécurisation des MD.
- › Réaménagement des carrefours Cerisiers/Reller/Crottaz/Bergère : augmentation des la capacité TIM, priorisation des TP, sécurisation des MD.

Etude du "Schéma directeur d'aménagement de la RC 780a"

Cette étude va prochainement être lancée par la CORAT, en collaboration avec le Canton (DGMR). Elle vise à requalifier le tracé de la route cantonale traversant l'agglomération. La priorisation de la ligne TP 201 et la définition des aménagements ad hoc seront en points de mire de cette étude.

Etude "Réseau TP Riviera"

Cette étude va également être lancée par la CORAT, en collaboration avec le Canton (DGMR). Elle vise à fixer le réseau TP de la Riviera sur la base des études réalisées dans ce domaine (projet d'agglomération Rivelac, Chantier URB7 – Secteur La Veyre – Fenil, études sectorielles communales, ...). Dans ce cadre, la problématique des deux liaisons entre Vevey et Nant/Fenil, respectivement La Veyre, sera traitée.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Etape 1

Concomitance :

Les actions de cette étape sont planifiées ou doivent être mises en œuvre de suite.

Actions :

- Mise en place des voies bus et de la sécurisation des MD sur la route de Châtel-St-Denis suite à la pose d'un nouveau revêtement.
- Demande d'offres pour la réalisation d'enquêtes origines/destinations dans le secteur route de Châtel-St-Denis / Bergère.
- Confirmation de l'aménagement de l'avenue Reller en tenant compte des TP et des projets planifiés dans le secteur.
- Etude d'implantation d'une voie supplémentaire de présélection au débouché de l'avenue Reller sur la route de Châtel-St-Denis.
- Etude d'implantation du cheminement de mobilité douce reliant le PPA "Cour aux Marchandises" au Funiculaire.

Etape 2

Concomitance :

Les actions de cette étape doivent être mises en œuvre avant la mise à l'enquête de la première étape de construction du PPA "Cour aux Marchandises".

Actions :

- Enquêtes origines/destinations dans le secteur route de Châtel-St-Denis / Bergère.
- Etude de fonctionnement et d'aménagement des carrefours Cerisiers, Reller, Crottaz et Bergère permettant d'assurer une meilleure capacité, un cheminement plus aisé des transports publics et une meilleure sécurité des itinéraires de mobilité douce (coordination avec les études "Réseau TP Riviera" et "Schéma directeur d'aménagement de la RC 780a").

- › Projet de passerelle reliant le PPA "Cour aux Marchandises" au Funiculaire en coordination avec l'étude des carrefours.
- › Projet d'exécution du débouché de l'avenue Reller sur sur la route de Châtel-St-Denis en coordination avec l'étude des carrefours.

Etape 3

Concomitance :

Les actions de cette étape sont doivent être mises en œuvre simultanément avec la construction de la première étape du PPA "Cour aux Marchandises".

Actions :

- › Réalisation de la double présélection au débouché de l'avenue Reller sur sur la route de Châtel-St-Denis.
- › Mise en place du contrôle d'accès au carrefour du Délassement, avec priorité aux TP.
- › Projet de réaménagement (d'exécution) de l'avenue Reller.
- › Projet de réaménagement (d'exécution) des carrefours Cerisiers, Reller, Crottaz et Bergère.

Etape 4

Concomitance :

Les actions de cette étape sont doivent être mises en œuvre simultanément ou avant la construction de la dernière étape du PPA "Cour aux Marchandises".

Actions :

- › Réalisation des projets de réaménagement des carrefours Cerisiers, Reller, Crottaz et Bergère.
- › Réalisation de la passerelle reliant le PPA "Cour aux Marchandises" au Funiculaire.

Bulle, le 29 septembre 2014

› **t e a m +**

Christian Jaeger, ing. dipl. EPFL

annexe 5



COMMUNE DE CORSIER-SUR-VEVEY
RUE DU CHÂTEAU 4 - C.P. 75
1804 CORSIER-SUR-VEVEY



025686

Corsier, le 9 décembre 2014

MUNICIPALITE

Ville de Vevey
Hôtel de Ville
Rue du Lac 2
1800 Vevey

1279/BD/mrp

PPA Cour aux Marchandises

Monsieur le Syndic,
Mesdames les Municipales, Messieurs les Municipaux

Nous avons bien reçu votre lettre datée du 26 novembre 2014 relative au «PPA Cour aux Marchandises» par laquelle vous apportez réponse à l'opposition que nous avons formulée en date du 25 juillet 2012 et nous vous en remercions.

A sa lecture, nous constatons que votre réponse repose essentiellement sur l'aménagement de la Route de Châtel-St-Denis. Or, vous comprendrez que pour la partie de cette dernière située entre le Délaçement et le giratoire des Terreaux, nous n'avons guère besoin d'explications, étant donné que certaines études en cours sont financées par notre commune ainsi que celle de Corseaux et que, par conséquent, nous sommes à la base des réflexions menées.

Si le sujet de base concernait exclusivement le «PPA Cour aux Marchandises» et ses conséquences au niveau du trafic, de nouveaux projets ont vu jour dans le secteur en question et nous savons aujourd'hui que l'Avenue Reller sera confrontée à une augmentation très significative de flux de véhicules. En effet, toutes ces réalisations en cours ou planifiées derrière la gare vont inévitablement impacter ce tronçon. Citons notamment le futur bâtiment de la Migros, le devenir du bâtiment de la Migros actuelle, le projet «Les Jardins Cœur de Vevey», sans oublier le futur musée Nestlé lequel table sur une fréquentation de plus de 200'000 visiteurs par an. Aussi vous comprendrez aisément que le futur gabarit de l'Avenue Reller nous interpelle très fortement et nous fait craindre le pire.

Nous nous permettons de rappeler qu'actuellement les bus des lignes 211 et 202 passent déjà par l'Avenue Reller. Il est également fort probable qu'un bus-navette circulera régulièrement entre le futur Musée Chaplin et la Gare de Vevey en empruntant cette même avenue. Aussi réduire le gabarit de cette route et la limiter à 30km/h nous semble tout simplement inimaginable et revient à mettre les bâtons dans les roues des transports publics régionaux. En effet, une route saturée par des véhicules privés va fatalement ralentir les transports publics, et parallèlement les bus retenant le flux de voitures vont inévitablement encourager les automobilistes à emprunter les rues d'échappement et entraîner une augmentation très importante du trafic dans les quartiers d'habitations et, finalement, favoriser la traversée du centre de Corsier.

On prône à corps et à cris l'encouragement à l'usage des transports publics. Or dans le cas présent, par les mesures envisagées, nous constatons que les options prises vont à l'encontre de ce principe. La concrétisation du «PPA Cour aux Marchandises» est sans doute une des dernières

12.12.14/dp

<input type="checkbox"/>	Syndic+Mun.			DAI	
<input type="checkbox"/>	S.Personnel			D.Durable	
<input type="checkbox"/>	S.Inf.			Education	
<input type="checkbox"/>	Comm.			Jeu./Sport	
<input checked="" type="checkbox"/>	OUrb/SIT	HLB		O.Pop.	
Entrée le :		12 DEC. 2014		Greffe :	
<input type="checkbox"/>	DEP			Finances	
<input type="checkbox"/>	DASF			Police(ASR)	
<input type="checkbox"/>	Culture			SDIS	
<input type="checkbox"/>	BiMu/Mus.			SAI	
Passera en séance de Municipalité le : 18.12/4.1					

chances donnée à la ville de Vevey de créer un véritable accès libre et efficace aux transports publics régionaux dans le secteur situé derrière la gare. Toutes les mesures prises et envisagées jusqu'ici ne font que favoriser l'intensification du trafic sur l'avenue Général Guisan, ce qui n'est de loin pas non plus un exemple et une réussite notamment dans la promotion des transports en commun.

Vous comprendrez dès lors que nous ne pouvons en aucun cas trouver dans vos explications du 28 novembre 2014 une réponse à nos craintes et à nos préoccupations et ne pouvons sur cette base retirer notre opposition.

Aussi, nous nous permettons de vous suggérer de réétudier la situation et de revoir ce projet en prévoyant une piste propre et réservée aux transports publics derrière la gare.

Le 2^{ème} sujet de notre opposition concernait les « *places de parc existantes supprimées* » et nous constatons que votre réponse du 28 novembre ignore complètement cet aspect. Nous souhaitons donc aussi recevoir une prise de position par rapport à ce 2^{ème} thème.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos remarques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames les Municipales, Messieurs les Municipaux, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité
le syndic, le secrétaire



F. Brun B. Demierre

Copie à :

- Municipalité de Corseaux
- BTI



Corseaux, le 17 décembre 2014

CORSEAUX

Municipalité
Rue du Village 4
1802 Corseaux

Municipalité de Vevey
Rue du Lac 2
Case postale
1800 Vevey

Affaire traitée par : Jean-Pierre Allegra
N/réf. : 42000-FC/alz
V/réf. :

PPA "Cour aux Marchandises" - mise en œuvre des mesures d'accompagnement

Monsieur le Syndic,
Mesdames, Messieurs,

Nous accusons réception de votre lettre du 26 novembre dernier relative à l'objet cité en titre, dont le contenu a retenu notre meilleure attention.

À sa lecture, nous constatons qu'aucun élément concret ne répond formellement à notre opposition.

Aussi, nous vous rappelons que la Municipalité ne saurait se contenter d'un calendrier d'intentions mais attend bel et bien des solutions concrètes à mettre en place afin de répondre aux préoccupations soulevées dans son intervention.

A défaut, nous vous laissons présenter devant votre délibérant communal la demande de levée de notre opposition, par voie de préavis, afin de nous ouvrir cas échéant les voies de recours d'usage.

En vous remerciant de prendre acte de ce qui précède, nous vous présentons, Monsieur le Syndic, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

22.12.14/ab

	Syndic+Mun.			DAI
	S. Personnel			Durable
	S. Int.			Educational
	Comm.			
X	OR. II	ALB		
Entrée le : 22.12.14				
	D. SF			
	Culture			SPDIS
	BIMU/Mus.			SAI
Passera en séance de Municipalité le : 08.01.15				

AU NOM DE LA MUNICIPALITE
le syndic le secrétaire

Antoine Lambert Fabien Catelaz



Copie à la Municipalité de Corsier-sur-Vevey

