



Ne pas diffuser

**Ce document doit encore faire l'objet
d'une décision du Conseil
communal le 5 novembre 2015**

RAPPORT COMPLEMENTAIRE N° 04/2015 AU CONSEIL COMMUNAL

**Plan partiel d'Affectation (PPA)
Cour aux Marchandises et rapport d'impact
sur l'environnement**

Vevey, le 8 mai 2015

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

La commission chargée de l'étude du préavis no 04/2015 intitulé,

« PPA – Cour aux Marchandises et rapport d'impact sur l'environnement »,
s'est réunie une première fois le mercredi 11 février 2015 à 18h00 à l'Hôtel de Ville,
salle no 6.

Cette commission était composée de :

Madame : Sabrina DALLA PALMA ZAHAR

Messieurs : Abdelakarim JERBIA
Roland MAILLARD
Jean-Yves MARCHESI
Stéphane MOLLIAT
Jean-Marc RODUIT
Darren ROSHIER
Éric STUDER
Patrick BERTSCHY, président-rapporteur

La Municipalité de Vevey était représentée par Mr Laurent Ballif, Municipal de l'Office de l'Urbanisme et Syndic, accompagné de Mme Renée-Laure Hitz, chef de service.

Lors de notre première séance nous avons reçu les concepteurs du projet suivants ;
Mr Hurni, représentant les CFF (propriétaire), Mr Olivier Fazan, du bureau FARRA&FAZAN (vainqueur du concours) et Mr Assef, du bureau RGR (spécialiste en transports).

Un lexique et différents plans, grand format, sont distribués aux commissaires.

1- INTRODUCTION

En ouverture de la séance, M. le syndic, Laurent Ballif présente le préavis ;

- Le concours a eu lieu en 2008 et s'inscrit dans le tissu urbain existant.
- La stratégie urbanistique était de relier la gare CFF au funiculaire par une promenade végétalisée.
- Le besoin de la ville est d'avoir des quartiers mixtes, habitat et places de travail.
- Bien que le bruit diminue grâce aux innovations, ce quartier doit servir de protection contre le bruit de Plan-Dessus.
- La convention entre la ville et les CFF fait partie intégrante du PPA.

Mr Olivier Fazan nous présente à son tour ce projet, il s'agit d'un quartier de grande qualité, l'objectif de ce PPA est de créer les conditions et le cadre pour un aménagement cohérent de l'entier de la parcelle. Il s'agit de 55'700m² sur lesquels devraient être créé entre 300 à 350 appartements. La fourchette est de 60% à 80 % pour les logements, le solde sera dévolu à la création d'emplois pour le secteur tertiaire.

Puis il nous présente les enjeux ;

- Créer un lien dynamique avec les autres quartiers.
- La première décision a été d'établir un lien fort avec les quartiers nord.
- Aménager les espaces afin d'en faire profiter le plus grand nombre. (les places seront accessibles à toutes et à tous).
- Il y a les contraintes importantes dues aux lignes de chemin de fer.
- La liaison est-ouest sera aménagée par une promenade ombragée pour les piétons et les vélos.
- Une 5^{ème} façade sera constituée grâce aux toits végétalisés.
- L'aménagement futur permet une grande diversité avec, par exemple, des jardins à l'intérieur des bâtiments.

Il nous informe également que ;

- 18 services ont été consultés et ont donné leur accord.
- Les bâtiments seront surélevés par la création de parkings.
- L'objectif est également de favoriser les transports publics.
- Restreindre le nombre de places de parc est une réelle volonté afin de ne pas surcharger les routes actuelles
- L'orientation des bâtiments a été prévue afin de profiter au maximum du soleil et ainsi réaliser des économies d'énergie de manière naturelle.
- Il s'agit de 5 lots qui peuvent et seront construits par étapes successives.

Nous passons ensuite aux questions des commissaires ;

- Il manque des espaces verts et conviviaux à Plan-Dessus ?
Les places prévues par lot sont deux fois et demie plus grande que la place Robin et ouvertes au public. Cela est clairement mentionné dans la convention qui je le rappelle fait partie intégrante du PPA.
- L'étude d'impact est-elle terminée et acceptée par le canton ?
Oui elle a été mise à l'enquête en même temps que le PPA, la commission en a une copie.
- S'est-on posé la question de maintenir de l'artisanat dans ce futur quartier ?
Le plan directeur cantonal exige de densifier les centres urbains. La cohabitation entre les logements et l'artisanat n'est franchement pas l'idéal et les règlements fédéraux et cantonaux sur le bruit ne l'encouragent pas. Les mêmes règles sont appliquées pour tout Plan-Dessus. L'industrie et l'artisanat auront leur place sur les terrains de La Veyre.

M. Hurni nous explique que c'est un cas typique pour les CFF. Le dernier en date dans le canton est le quartier du Flon à Lausanne. La structure du transport de marchandises a complètement changé, les trajets se font sur des distances beaucoup plus longues. Les CFF ont la volonté de créer des logements et surfaces pour le service tertiaire de très bonne qualité avec des espaces dévolus au public. Il nous confirme que sur ces parcelles, il y aura 60% de surfaces construites et 40% de surfaces ouvertes au public dans chacun des cinq lots, mais attention, les sous-sols ne sont pas concernés par cette mesure. La volonté est de s'affranchir de manière intelligente des contraintes ferroviaires. Un concours sur l'architecture des bâtiments sera lancé par les CFF. Il nous est rappelé que les sociétés Culture Food SA et Schraner Primeurs en gros SA sont au bénéfice d'un bail à loyer valable jusqu'en 2055.

De nouvelles questions des commissaires :

- La voirie devra-t-elle déménager ?
A terme oui, mais le syndic nous informe qu'à ce jour et pour les dix prochaines années au moins, il n'y a aucune intention de déménager la voirie et le Port Franc.
- Est-il possible d'amender le PPA et de supprimer le lot 5 de celui-ci ?
Oui cela devrait être possible, Mr Olivier Fazan nous propose de le maintenir afin de ne pas rompre la cohérence du projet et du quartier. Il sera possible de faire un addenda dans dix ans. Le syndic nous informe qu'aucune promesse de vente n'a été discutée et négociée pour cette parcelle. La convention est valable sur tout le projet et donc sur les cinq lots. Par contre la promenade ombragée devra être réalisée en une seule étape et cela dès la construction de premier lot. Le PPA permettra de bâtir un bâtiment plus important que l'actuel.
- Pour quelles raisons le sol ne sera pas entièrement assaini ?
Il n'y a aucune obligation légale, car le site est contaminé et non pas pollué.

Nous passons ensuite à la problématique sur la mobilité qui nous est présentée par M. Assef, du bureau RGR (spécialiste en transports).

1. Fonctionnement des circulations

Le parking de « Nestlé » a été étudié sur une longue durée, l'évolution montre que les collaborateurs ont changé leurs habitudes et le quittent de manière échelonnée. Une étude d'accessibilité a été réalisée avec le service du canton l'année dernière. Un rond-point au branchement de l'Avenue Reller sur la route de Châtel-St-Denis est déconseillé, par contre il est proposé de créer une deuxième voie sur l'Avenue Reller pour accéder sur la route de Châtel-St-Denis. Ces améliorations devront être apportées avec ou sans l'adoption du PPA et par étapes successives en fonction de l'avancement de la construction des bâtiments. La première mise à l'enquête pour la construction devra comprendre ces travaux. Tous les usagers souhaitent des aménagements

pour améliorer la situation. L'aménagement de l'Avenue Reller ne fait pas partie du PPA.

2. Besoin de stationnements

Ils ont été calculés avec la norme SN 640 281. Les surfaces sont de 47'345 m² (85%) pour l'habitat 8'355 m² (15%), le besoin en case de stationnement sera de 505 places, ce qui représente un coefficient de 0.85 pour le logement et de 0.3 pour les autres surfaces. 40 places supplémentaires de courte durée pourraient être aménagées sur l'Av Reller soit un total de 545 cases. Selon cette étude, la proximité de la gare, des commerces et 5 lignes de bus permettent de réduire de manière significative les besoins au secteur d'activité **63 cases** de stationnement, 50 places pour le personnel et 13 pour les visiteurs. Concernant le logement, la norme est de 1 case pour 100 m², plus 10% pour les visiteurs. Cependant au vu de la localisation, de la présence d'appartements pour personnes âgées et de 5 cases pour des véhicules Mobility, une réduction peut être appliquée, elle a été fixée à 15% y compris les cases visiteurs, soit **442 cases**.

3. Affectation du trafic généré par le projet

Les coefficients d'impact ont été définis en prenant les valeurs hautes de la fourchette habituellement utilisée. Avec le nombre de places prévues, on obtient un trafic journalier moyen de 2850 véhicules. L'affectation principale étant du logement, les mouvements importants sur le site s'effectueront essentiellement aux heures de pointe du matin (385) et du soir (395).

4. Trafic produit par les places existantes

Le site compte deux entrées/sorties, une sur l'Av Reller et une sur la rue des Deux Gares. Le trafic a été réparti de manière équivalente sur chacune d'elles. Les cases sur l'Av Reller ont été prises en compte. Le nombre de places existantes est de 385. Le trafic journalier est d'environ 800 véhicules et a été établi de la même manière que pour le projet. Le trafic final prévu est de 2050 véhicules supplémentaires par jour sur le réseau routier.

5. Influence sur l'aménagement et l'exploitation du réseau

Au niveau de la rue des Deux Gares, le trafic sur l'entrée et la sortie sur l'Av Reller est d'environ 600 véhicules. Avec 50% du trafic généré par le projet qui utiliserait cet accès à l'heure de pointe l'étude nous dit que le niveau sera très satisfaisant. Le mouvement tourne-à-gauche de l'entrée ne pose pas de problème. Leur aménagement est donc suffisant pour les charges de trafic futur. Le carrefour sur la route de Châtel-st-Denis, est actuellement saturé à l'heure de pointe du soir et le service est totalement insuffisant. Avec ce projet, le trafic sortant du soir, vu la suppression des cases actuelles, va diminuer et inversement augmenter à l'heure de pointe du matin. Au final la répartition des charges du trafic diminue en heure de pointe. Actuellement il n'existe pas de présélection sur l'Av. Reller, une voie tournant à gauche améliorerait le service. Cet aménagement est conseillé. Un giratoire est déconseillé à cet endroit notamment pour sa pente à 95% et à la priorité accordée pour les véhicules qui montent. Pour le giratoire route de Lavaux/Av. Général Guisan l'augmentation serait de 95 véhicules en heure de pointe du soir, soit de 10% ce qui n'est pas significatif compte tenu du fonctionnement actuel. Quant au

giratoire Av. Général Guisan/rue des Entrepôts, il ne pose pas de problème. Sa capacité passera de 70 à 80%. Le réseau des rues relié à l'Av Reller est constitué de rues collectrices et le trafic supplémentaire devrait être de 10 à 15 % et est considéré comme relativement faible.

Les commissaires ont ensuite posé leurs questions :

- Pourquoi est-ce la commune qui paye ces études ?
Il n'y a aucune obligation légale et il s'agit du territoire communal, de plus l'aménagement de la route de Châtel-st-Denis sera financé par Vevey, le canton, Corseaux et Corsier.
- Les trois parkings sur la rue des Entrepôts (AVS, futur Migros et voirie (futur lot 5)) ont-ils été pris en compte ?
Oui, on apprend à ce moment que Nestlé va quitter le parking à cet endroit. La densification du quartier par l'arrivée des bureaux de l'AVS et de la Migros va inmanquablement amener un surplus de trafic et poser des problèmes de trafic.
- Est-il possible de créer moins de places et existe-t-il des normes ?
Nous ne pouvons pas aller plus bas que la fourchette, dans ce projet nous sommes au-dessous des normes VSS. On pourrait créer 30% de cases supplémentaires, soit 600 places au maximum. La norme cantonale est de 392 véhicules pour 1000 habitants. Les places sur l'Av Reller ne font pas partie du PPA. Les CFF sont persuadés que les gens qui s'installent à proximité des gares choisissent de vivre avec au maximum une voiture pour 100m². Le propriétaire pourra modifier le nombre de cases lors de la mise à l'enquête
- Les vélos sont-ils également concernés par cette norme ?
Oui, il faut une place par pièce d'appartement. Les surfaces commerciales ne sont pas concernées.
- Est-il prévu de compenser la perte des 100 cases ?
Non, mais le syndic nous informe que Manor est d'accord d'ouvrir son parking 24h/24h mais souhaite créer 70 cases supplémentaires. D'autre part le parking souterrain derrière la gare a été mis à l'enquête.

Lors de notre deuxième séance qui s'est déroulée le 25 février à l'Hôtel-de-Ville et suite à la proposition de votre serviteur, la commission au complet a reçu les opposants suivants ; les communes de Corseaux (Jean-Pierre Allegra) et de Corsier (Ursula Bucher), l'ATE, trois des opposants individuels ainsi que les représentants de la pétition.

Les commissaires présents sont les mêmes que lors de la première séance. La Municipalité était représentée par M. Laurent Ballif, Municipal de l'Office de l'Urbanisme et Syndic, accompagné de Mme Renée-Laure Hitz, chef de service.

- Corseaux et Corsier sont préoccupés par l'augmentation prévue de la circulation et du manque de cadences des lignes de bus à l'Avenue Reller, on

ne peut pas réduire la chaussée et instaurer le 30km/h. D'autre part, elles regrettent le manque de dialogue sur ce sujet. Ils doutent également que leurs Conseils Communaux respectifs acceptent de financer les problèmes de circulation de Vevey. Ils estiment qu'il manque un concept de trafic. Ils pensent qu'il s'agit de la dernière chance pour donner un accès libre et efficient aux transports régionaux.

- L'opposition de l'ATE est due au fait que le projet prévoit une augmentation de 160 places de stationnement. Il s'inquiète de la qualité de l'air et de normes NO2. Notamment sur la base de mesures faites sur la place de la gare qui relève que depuis 2005, les valeurs mesurées se situent autour de 30mg/m3 qui sont la valeur limite. Selon les affirmations du Service de l'Environnement et de l'Energie de l'Etat de Vaud (SEVEN), « les capteurs passifs de NO2 donnent une information générale du niveau de pollution, il est un bon indicateur de la qualité de l'air et un traceur de la pollution liée au trafic motorisé et aux chauffages. S'agissant des PM10, Vevey n'a aucune valeur spécifique, on peut faire une comparaison avec Aigle où il est constaté des « immissions excessives » et de fréquents dépassements des valeurs-limites journalières. Ces nouvelles constructions provoqueront une augmentation de la moyenne sans que l'on puisse déterminer si, à elles seules, elles seront responsables d'un dépassement de la valeur limite. Ils estiment qu'au vu de l'excellente localisation du site, la dotation en stationnement doit être revue à la baisse. Il déplore l'absence de toute vision globale incluant toute la ville et ses alentours. En particulier prendre en compte le déséquilibre constant et croissant entre l'ouest et l'est. La mise en œuvre d'un tel projet supposerait la réalisation d'une étude environnementale stratégique.
- Les représentants des opposants individuels nous indiquent que Vevey est la 3^{ème} ville la plus densément habitée de Suisse. Le quartier de Plan-Dessus est déjà très dense, le nombre d'habitants affectés est très élevé. Au-dessus du 6^{ème} étage, il n'y a que peu de gain et la densité la plus élevée du PPA est en face du secteur habité de l'Avenue Reller déjà très dense. Les inconvénients de la densification sont ; plus de trafic, plus de bruit, moins de surfaces vertes, le soleil et la vue seront réduites et un risque de ghettoïsation. Ils estiment que le projet est trop haut (quatre tours de 32 à 35 mètres) par rapport aux autres bâtiments du quartier en particulier. Ils craignent également la forte augmentation du mouvement des voitures. Ils nous donnent ensuite les restrictions du PGA.
A ce propos, il est utile de rappeler que le PPA remplace le PGA.
- Puis nous entendons les revendications des pétitionnaires, ils ne contestent pas les qualités architecturales et urbanistiques. Par contre, ils sont d'avis que la hauteur de la tour ouest est défavorable pour le quartier. Située en face des tours existantes et de la même hauteur (36 mètres) mais celle-ci sont placés dans une ancienne carrière et adossés à la falaise. Presque tous les bâtiments de Vevey, hormis le fonds de la vallée de la veveyse à Gilamont, ne dépasse pas la cote de 406.3 mètres. Tous les bâtiments existants au sud de la place Robin ne dépassent pas la cote de 411 mètres. Ils estiment que le projet ayant gagné un concours n'est pas par nature intouchable et parfait, les pétitionnaires demandent au Conseil Communal de modifier le PPA sur les points suivants :

- o Limiter la hauteur de cette tour à 26 mètres soit à la cote 413 mètres
- o Diminuer le coefficient d'utilisation du sol à 1.9

Pour notre troisième séance qui s'est déroulée le 9 mars à l'Hôtel-de-Ville, Monsieur Vladimir d'Angelo remplace Monsieur Jean-Marc Roduit. Les autres commissaires présents sont les mêmes que lors des deux premières séances. La Municipalité était représentée par M. Laurent Ballif, Municipal de l'Office de l'Urbanisme et Syndic, accompagné de Mme Renée-Laure Hitz, chef de service, de Monsieur Julien Cainne (successeur de Mme Hitz) et de Monsieur Jaegger, consultant pour la circulation à Vevey et RIVELAC, concerné par ce projet (annexe 4).

Monsieur Jaegger insiste sur le fait que les études sur la circulation ne sont pas une science exacte. Plus on donne de capacité, plus il y aura de voitures. C'est l'une des raisons pour lesquelles il faut favoriser la circulation des bus.

Monsieur Laurent Ballif nous apporte des réponses aux arguments des opposants ;

- La ville est propriétaire du bâtiment occupé par la Société des Entrepôts Vevey SA. Nous avons signé en 1982 un bail de 15 ans renouvelable ensuite de 5 ans en 5 ans. Le dernier a été fait en 2012 à l'issue des travaux, la dénonciation est possible jusqu'au 30 juin 2016. Pour rappel, la Municipalité n'en a pas du tout l'intention.
- Le PPA est conforme au Plan Directeur Cantonal selon l'enquête préalable EcoScan
 - o Objectif 1 ; améliorer le cadre de vie urbain et l'utilisation du sol
 - o Objectif 4 ; mettre en valeur l'environnement comme ressource aux activités humaines
 - o Orientation 1 ; contenir l'étalement urbain et développer des logements de qualité
 - o Orientation 2 ; améliorer la qualité des espaces publics
 - o Orientation 3 ; promouvoir la mixité des affectations du sol et du bâti
 - o Orientation 4 ; favoriser l'offre en équipement et en services publics en ville
 - o Orientation 5 ; coordonner l'urbanisation et les infrastructures de transport
 - o Orientation 6 ; assurer la complémentarité entre les transports publics et privés
 - o Orientation 11 ; reconnaître la diversité des paysages sans les figer
 - o Orientation 12 ; anticiper les transformations du paysage
 - o Orientation 13 ; assurer l'accueil de nouvelles activités économiques et leur maintien
 - o Orientation 14 ; promouvoir la qualité du cadre de vie comme ressource économique
- Place de parcs et circulation
 - o Selon l'étude d'impact, le nombre de places de parcs existantes aujourd'hui est de 384.
 - o Ces places génèrent un trafic jour ouvrable de 1'100 véhicules

- Le PPA permet la construction de 505 places entre tous les usages (habitants, employés, commerces)
- Le trafic jour ouvrable estimé est de 2025 véhicules
- Le trafic estimé n'est plus concentré sur les heures de pointe et peut-être absorbé par l'aménagement prévu au carrefour Reller-Route de Châtel-st-Denis

Nous passons ensuite aux questions des commissaires :

- Qui financera les transformations de ces carrefours et des différents travaux ? Corsier, Corseaux, l'Etat de Vaud et Vevey, participeront pour les travaux sur la route de Châtel-st-Denis qui est un des chantiers de RIVELAC, il nous est également rappelé que ce projet, malgré le refus de la Confédération de le financer est toujours d'actualité. La clé de répartition n'est pas encore connue. On nous rappelle que même sans la réalisation de ce quartier, ces carrefours seront transformés.
- Quelle est le calendrier de ces réalisations ?
A la demande de l'Etat de Vaud, deux études sont en cours, la RC 780 et les transports publics. Ces études sont cofinancées par la CIEHL et l'Etat de Vaud.
- Que se passera-t-il en cas de refus du PPA ?
Les étapes 1, 2 et partiellement 3 seront malgré tout réalisées.
- Des feux de signalisation seraient-il une solution ?
Non, la sortie de l'Avenue Reller pour monter ne pose pas de problèmes particulier, c'est bien pour aller en direction de Vevey que le problème se pose.
- Peut-on avoir une estimation du nombre de véhicules supplémentaires dans le quartier ?
Nestlé va favoriser la mobilité douce et les transports publics, cela induit donc dans un premier temps une diminution du trafic. D'autre part les voitures seront encouragées d'arriver par le nord. Une « Migros » existait déjà et ne devrait pas engendrer de trafic supplémentaire. L'AVS réalise un plan de mobilité pour son personnel. Les modifications du quartier devraient amener 15% de trafics supplémentaires. **Le solde doit être absorbé par les transports publics.**

A l'initiative du président de la commission, le débat sur le PPA est élargi à la question de savoir quelles pourraient être les conséquences de la création d'un quartier de cette importance sur l'ensemble de la ville et plus précisément sur Plan-Dessus. Des commissaires s'interrogent sur l'avenir de la zone derrière gare : ouverture du Musée Nestlé à la Chaussée de la Guinguette (250'000 visiteurs/an prévus dont une grande partie en bus touristiques), arrivée de la deuxième Migros et de l'AVS sur la parcelle située entre le futur PPA et les Moulins de la Veveyse ainsi qu'un PPA concernant deux parcelles Nestlé (Avenue Reller et croisement Chemin Vert/Rue de Fribourg). M. Laurent Ballif rassure les commissaires en leur disant que

le trafic généré par ces projets de développement est maîtrisé et pas en lien avec la zone concernée par le PPA.

Notre quatrième séance s'est déroulée le 23 mars à l'Hôtel-de-Ville, Monsieur Vladimir d'Angelo remplace Monsieur Jean-Marc Roduit. Les autres commissaires présents sont les mêmes que lors des trois premières séances. La Municipalité était représentée par M. Laurent Ballif, Municipal de l'Office de l'Urbanisme et Syndic, accompagné de Mme Renée-Laure Hitz, chef de service, de Monsieur Julien Cainne (successeur de Mme Hitz).

Cette séance avait pour objectif de répondre aux questions des commissaires et des groupes respectifs.

- Vevey est-elle la 3^{ème} ville la plus dense du canton ?
Oui et cela s'explique par le fait que l'entier de notre territoire (ou presque) est construit.
- Pour quelles raisons n'y-t-il pas eu de démarches participative ?
Le projet a démarré en 2005, Mme Hitz a réussi à convaincre les CFF de faire un concours sur invitation (dont 3 bureaux de la région), suivi d'une exposition. Le lauréat a ensuite participé à l'élaboration du PPA. Mr Laurent Ballif, syndic, nous répète qu'une démarche participative globale n'est pas nécessaire, ni souhaitable. Comme il n'y a pas d'habitants sur les parcelles concernées par le PPA, une démarche participative n'est pas utile. La consultation de la commission municipale de l'aménagement du territoire (CAT) est suffisante.
- Comment s'assurer que la proportion 60% bâti- 40% non bâti soit respectée ?
Il s'agit bien du plan qui a été mis à l'enquête. Le PPA laisse une liberté sur la surface qui est constructible. Le canton exige également une certaine souplesse. Les commissaires s'interrogent sur le manque de clarté et l'exactitude de cette proportion.
- Le comité pétitionnaire a-t-il raison quand il parle d'une dérogation au principe « St-Martin » ?
Le principe « St-Martin » (hauteur des bâtiments, toit pentu à deux côtés, etc...) fait partie du Plan Général d'Affectation (PGA) et ne concerne que la vieille ville. Il a été voulu par la ville de Vevey
- La disparation du quai de chargement menace-t-elle les activités économiques ?
Le quai de chargement n'est plus utilisé par les CFF depuis de très nombreuses années. Seul le cirque Knie utilise une petite partie pour ces animaux, une partie subsistera et sera suffisante.
- De combien est le CUS ?
Il est identique pour tout le quartier de Plan-Dessus (2.5)

- Pourquoi fait-on un quartier « à l'image d'un éco-quartier » plutôt que d'en faire un ?
Il ne respecte pas toutes les normes qui sont très rigide. Par contre il s'y rapproche grâce au parking (bas de la fourchette), la mobilité douce, l'économie d'énergie voulue, la proximité du centre-ville et des transports publics, etc.....
- Les remarques de la Commission d'Aménagement du Territoire (CAT) ont-elles été prises en compte ?
Cette commission a été consultée à plusieurs reprises et oui le PPA en a tenu compte. On peut également préciser que plusieurs membres ont participé au concours.
- Des mesures de pollution sont-elles prévues ?
Le rapport d'impact (qui a fait partie de la mise à l'enquête, les commissaires ont un exemplaire et en ont reçu un résumé) nous précise que les 30mg par m3 sont atteintes et ont tendance à diminuer.
- A-t-on évalué l'augmentation de bruit pour la barre d'immeuble de Général-Guisan ?
Non. D'autre part, il n'est pas prévu de construire un mur anti-bruit, du moins sur le territoire communal.
- Si le site appartient de longue date aux CFF, pourquoi ne leur demande-t-on pas de payer pour dépolluer ?
Le canton de Vaud précise que les aires d'exploitation ne nécessitent pas d'assainissement. Si lors de sondage ou de la construction une dépollution s'avère nécessaire, c'est le propriétaire qui en assumera seul les frais.
- Dans le préavis, il est précisé que « des logements avec des locaux non sensibles donnant sur les voies » ? quelles seront les pièces côté sud ?
Les locaux dit sensible ne sont que les chambres à coucher, il n'y en aura donc pas de ce côté.
- S'agit-il d'une galerie couverte ou d'une promenade ombragée ?
On parle bien d'une promenade ombragée, sans toit en béton.
- Quelles sont les garanties «de prise en compte des recommandations » du rapport d'impact ?
Un amendement est possible afin de préciser que le rapport d'impact dans son ensemble doit être la référence.
- Pour quels raisons les CFF ne participent pas aux coûts d'entretien de la paroi végétalisée ?
La promenade ombragée est offerte à la commune, c'est donc à elle de l'entretenir. Par contre il faudra être attentif à ce que la commune puisse le faire sans devoir arrêter les trains.
- Comment la commune va-t-elle racheter les aires qui lui seront cédées ? Les finances sont-elles prévues ?

Il s'agit d'une donation qui ne coûtera rien aux veveysans.

- Quelle maîtrise garde-t-on du résultat final des aménagements (pour éviter des aménagements pauvres comme ceux des Moulins) ?
Un aménagement par m² a été négocié et permettra de réaliser des places sympas.
- Les bandes de 5 mètres pour les commerces vont-elles limiter l'espace public ?
La volonté de la commune est d'avoir une mixité et prend l'exemple de la vieille ville, rue des Deux-Marchés, rue du Lac, etc.....
- Dans le règlement, on ne parle nulle part de 40/60 ?
L'équilibre 40/60 se déduit de l'application du plan et du règlement. Il ne peut être la règle puisque par exemple l'espace libre se traduit dans le règlement de façon différente.
- Pourquoi on ne reprend pas les normes énergétiques mentionnées à la page 12 ?
La décision comportera les conditions fixées dans le rapport d'impact sur l'environnement (un amendement est possible).
- On peut s'étonner du degré de précision, les plans et les coupes ne sont pas clairs ?
Le plan, les coupes et le règlement font partie du même document soumis à l'enquête publique.
- Dans la convention (art. 9.1), on parle de 20% de logement et ici de 60% ?
La convention est un acte de droit privé qui lie la commune avec les CFF. Les éléments qui y figurent sont des éléments qui ne peuvent pas être intégrés légalement dans le règlement.
- On parle d'aire de rencontre mais est-ce un espace public ou privé ?
Les aires de rencontres sont des espaces publics de type place minérale et arborisée (ex. place Robin). Elles seront cédées gratuitement une fois aménagées.
- On doit garantir un accès fluide à la promenade sans descendre du cycle (pas d'ascenseur, escalier, escalier roulant, etc.).
Oui, les projets devront répondre aux normes pour handicapés. L'AVACAH analyse tous les projets soumis à l'enquête publique.
- Il est écrit « La cohérence des aménagements de la place... de la Rue des Deux Gares est garanti », et non pas «... favorisé », pour quelles raisons ?
Le canton ne permet pas l'intégration de tels éléments contraignants dans le règlement. (Espace public). Ces éléments seront intégrés dans le cadre du permis de construire.
- L'aménagement des aires de dégagement ne devrait-elle pas aussi faire partie du concept global ?

Non, dans la mesure où il s'agit d'une aire spécifique (à dissocier des places), il s'agit d'une articulation entre le bâti et la rue au droit de la route des Entrepôts.

Notre cinquième séance s'est déroulée le 29 avril à l'Hôtel-de-Ville, Messieurs Jean-Marc Roduit et Vladimir d'Angelo étaient excusés. Les autres commissaires présents sont les mêmes que lors des quatre premières séances.

Cette séance avait pour objectif de discuter du rapport provisoire, de donner une réponse claire à la pétition, d'un débat sur l'entrée en matière, de discuter des amendements éventuels et un vote final sur le préavis.

Concernant la pétition, après l'avoir examinée et entendu les pétitionnaires, les commissaires ont tenu compte de leurs demandes dans les conclusions du présent rapport.

Suite à une demande d'un commissaire, la commission débat d'une non entrée en matière. Un tour de table est effectué pour entendre l'avis des commissaires. Les arguments suivants sont avancés :

- L'entretien de la promenade ombragée et des places prévues entre les bâtiments étant uniquement à la charge de la commune, cela paraît trop coûteux.
- La densification prévue est exagérée et n'est pas souhaitable.
- Il manque une démarche participative qui aurait tenu compte des avis des citoyens veveysans et des communes voisines. Le fait de consulter la CAT ne suffit pas (elle n'a d'ailleurs pas été consultée mais informée du PPA)
- La circulation et le manque de places de parcs vont poser des problèmes à tout le quartier.
- Ce PPA ne prévoit pas d'artisanat ou de PME et peu de places de travail.
- Le fait que la ville ait réussi à négocier des espaces publics avec les CFF est excellent mais pas assez abouti et l'expérience du quartier des moulins n'est pas concluante. Ces places ne sont pas agréables, la majorité du temps occupé par des voitures et vis-à-vis des molocs.
- Vevey a besoin d'espaces publics pour que ses habitants puissent souffler et se détendre dans une ville de plus en plus dense. Le risque que les aires de rencontre entre les bâtiments deviennent de simples espaces de transit pour les piétons et les vélos est élevé. Même publiques, ces aires de rencontre ne sont pas une garantie pour créer une zone de détente. Un espace public qui génère de la convivialité et de la qualité de vie, à l'image de la place Robin, devrait avoir sa place dans le PPA. Au lieu des 3 espaces interstitiels, il serait préférable de créer un seul grand espace public significatif de la même surface.
- D'autre part les coûts de ces réalisations n'ont pas été chiffrés. Au vu des dernières constructions, cette zone n'est pas prioritaire et peut attendre.
- Vevey est la 3^{ème} ville la plus dense de Suisse. A ce stade de développement, toute velléité de densification supplémentaire doit être maîtrisée et planifiée. Sur un territoire déjà exigu, l'impact d'une augmentation significative de la population sur les infrastructures, les prestations sociales, sur la qualité de vie ne saurait être négligé. Il manque à l'heure actuelle une étude d'impact global

susceptible de garantir que Vevey est en mesure d'absorber les incidences diverses qu'entraînerait inévitablement une densification de cette ampleur. On peut par-là regretter que le choix se soit porté exclusivement sur de l'habitat et que cet espace, idéalement placé, n'ait pas été pensé pour accueillir un projet d'utilité publique (salle polyvalente, collège, etc...) ou mixte. On peut en effet légitimement questionner l'intérêt qu'aurait aujourd'hui Vevey à accueillir un tel projet.

- La zone « Plan Dessus » va prochainement accueillir un autre PPA sur deux parcelles appartenant à Nestlé. Il faudrait étudier le développement de cette zone dans son ensemble et pas au coup par coup.
- Des commissaires souhaitent envoyer un signal à la Municipalité afin que les préavis qu'elle présente au Conseil Communal soient plus aboutis.
- Les chiffres contenus dans ce préavis sont flous ou contradictoires, cela a rendu le travail des commissaires d'autant plus difficile.
- Ce projet comporte trop de compromis et finalement ne convient à personne.
- La parcelle communale devrait être retirée de ce PPA. Elle doit figurer simplement comme une zone d'extensions possible du PPA et non une partie intégrante ce qui laisse à la commune une marge de manœuvre possible.
- Il n'y a pas assez de places de parc prévues dans le PPA ou alors trop
- Ce PPA est intéressant et le projet des CFF bien ficelé. Il n'y a pas de raison de s'y opposer.
- Nous demandons de fixer les valeurs COS et CUS valable pour le PPA. La Surface Brut Planchées est trop vague et ne permet d'avoir une idée claire de l'occupation du sol

Suite à ce tour de table, une variante est proposée, renvoyer ce préavis à la Municipalité pour une nouvelle étude.

A l'unanimité moins une abstention, les membres de la commission de l'énergie demandent que le standard MINERGIE-P-ECO soit imposé aux constructions prévues dans le périmètre du PPA cité en titre.

1^{er} conclusion provisoire

Après avoir siégé à cinq reprises et reçu tous les acteurs ou opposants de ce dossier, la commission vous propose à l'unanimité d'appliquer l'article 48 de notre règlement, le renvoi de ce préavis à la Municipalité pour une nouvelle étude. Nous demandons à la Municipalité d'accompagner cette nouvelle étude par une démarche participative concrète.

Suite aux travaux de la commission, à son rapport et aux conclusions, le syndic nous a proposé une nouvelle rencontre après avoir rencontré les propriétaires (CFF) de la parcelle. Elle était composée de Messieurs Abdelakarim JERBIA, Roland MAILLARD, Jean-Yves MARCHESI, Stéphane MOLLIAT, Jean-Marc RODUIT, Darren ROSHIER, Éric STUDER, Clément TOLUSSO et Patrick BERTSCHY, président-rapporteur. Elle s'est réunie le 14 septembre 2015 à l'Hôtel-de-Ville.

La Municipalité était représentée par Mr Laurent Ballif, Municipal de l'Office de l'Urbanisme et Syndic, accompagné de Monsieur Julien Cainne, chef de service.

La rencontre entre le syndic et les CFF a permis d'ouvrir des portes et ainsi des propositions de modification du PPA nous sont proposées. On nous informe également que les CFF ne partiront pas pour un nouveau PPA, et cela même pour des modifications importantes à celui qui nous est proposé avant au moins 20 ans.

Pour débiter la séance, les commissaires ont pu poser des questions sur le préavis complémentaire.

La fourchette habitations-activités pourra être différente entre les lots.

Un PGA de Vevey devrait être réalisé avant l'acceptation d'un PPA ?

Mr Cainne nous informe que le PGA reprendrait l'essentiel de celui-ci tout en étant encore plus souple.

Suite à cela, nous examinons les amendements proposés les uns après les autres.

Diminution de hauteur

Le PPA indique la hauteur des différents bâtiments. Il serait possible de modifier la hauteur du bâtiment de tête (ouest du périmètre) d'un étage en faisant passer ce chiffre de 35 à 32 m sans modification du périmètre d'évolution. Si aucun autre paramètre n'est modifié, cet amendement pourrait être intégré sans modifier le résultat économique du projet. Par contre, l'implantation du bâtiment rabaissé serait un peu plus massive. La Municipalité soutiendrait cet amendement et les CFF l'accepteraient.

Amendement 1 accepté par 7 oui et 2 abstentions :

Sur le plan du PPA : Modification de la hauteur maximum du lot 1 qui passe de 35 à 32 mètres.

Modification du périmètre du PPA

Une modification formelle du périmètre nécessitera peut-être une nouvelle enquête publique, néanmoins la majorité de la commission souhaite retirer le lot 5, la parcelle communale numéro 208 (voirie et Port Franc) du PPA.

Amendement 2 accepté par 5 oui, 3 non et 1 abstention :

Sur le plan du PPA : Modification du périmètre en retirant la parcelle communale (no 208).

Diminution de coefficient d'utilisation du sol (CUS)

Le CUS global déduit du PPA est de 2,22. Toute diminution des droits à bâtir aura une influence sur la viabilité économique du projet tel qu'initialement conçu. Le coût de la construction aura un impact sur un nombre plus limité de m², ce qui se traduira par une augmentation notamment du prix de vente/de location des appartements. Il s'agit dans les faits de moins « remplir » les aires de construction.

Amendement 3 refusé par 3 oui, 5 non et 1 abstention.

Sur le plan du PPA : diminution des surfaces brutes de plancher à un coefficient d'utilisation du sol (CUS) de 2.

Critères énergétiques

La commission a évoqué un amendement visant à imposer le standard Minergie P Eco. La Municipalité, qui mène une politique active de promotion de tels standards, y est naturellement sensible. Cependant, selon le propriétaire, il faut être conscient qu'une telle exigence aurait des conséquences sur le projet social. Selon les CFF les normes constructives imposées par ce standard induisent une augmentation des coûts de l'ordre de 20% pour une performance énergétique améliorée de 5% environ par rapport au projet actuel. Ce renchérissement de 20% aurait un fort impact sur les loyers, prévus pour le moment dans une fourchette entre 250.- et 300.-/m2 an, qui passeraient à 300.- / 380.-/m2 an. Dans ces conditions, il est évident qu'il ne serait pas possible de maintenir la partie de la convention concernant les appartements à 250./m2 an.

Amendement 4 refusé par 1 oui, 6 non et 2 abstentions.

Dans la convention : 9.5 Les bâtiments seront réalisés en conformité avec le standard Minergie P Eco.

Modification de l'aménagement des espaces publics

Des inquiétudes ont été exprimées en commission quant à l'espace public disponible en particulier pour les enfants, dans un quartier de Plan-Dessus qui s'est converti pour une part à l'habitat ces dernières années. La Place Robin, selon certains, n'arrive plus à accueillir les jeux et les animations destinés à cette population en forte croissance.

Le PPA Cour aux marchandises pourrait apporter une partie de la solution en consacrant aux jeux et à la verdure l'une des quatre places publiques appelées à être aménagées en faveur de la population. Une telle disposition, qui engagerait les CFF puisque ce sont eux qui sont chargés de procéder à l'aménagement des places avant de les céder à la commune, pourrait très simplement figurer dans la convention.

Amendement 5 accepté par 7 oui, 2 abstentions.

Dans la convention : 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.

Accessibilité des espaces semi-publics

Des dispositions pourraient également figurer dans la convention concernant les toits végétalisés prévus dans le projet sur les bâtiments intermédiaires. Leur affectation définitive n'est pas encore connue. Elle pourrait être fixée par convention, afin que tous les habitants du périmètre (pas du quartier) y aient accès, comme c'est le cas par exemple pour l'immeuble au-dessus de la Migros Midi-Coindet. Il ne serait donc pas question de jardins privés, mais d'espace semi-publics.

Amendement 6 accepté par 9 oui.

Dans la convention : 9.6 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 privés au bénéfice de certains locataires exclusivement.

Accessibilité routière des espaces publics

Toujours dans l'idée que les nouvelles places cédées à la commune doivent permettre de créer des espaces de détente pour les habitants de tout le quartier et non pas des zones de circulation ou de parcage, il serait possible de fixer par convention le mode d'aménagement de ces places.

Dans la mesure où ces espaces appartiennent au domaine public cependant, les dispositions du code de la route et de l'ordonnance sur la circulation routière s'appliquent pleinement. On ne peut donc pas y faire n'importe quoi.

Amendement 7 accepté par 7 oui, 1 non et 1 abstention.

Dans la convention : 12. Les places sont piétonnes et végétalisées. Elles sont accessibles aux véhicules utilitaires et aux livraisons.

La commission propose deux amendements supplémentaires :

Loyer d'Utilité Publique (LUP)

Amendement 8 accepté par 6 oui et 3 abstentions.

Dans la convention : Augmenter la proportion d'appartements à Loyer d'Utilité Publique (LUP) qui passerait à 20%.

Mur Végétalisé

Amendement 9 accepté par 9 oui.

Ce mur végétalisé devra être entretenu du côté des voies par les CFF.

Suite au 1^{er} vote des amendements, le syndic nous a proposé une nouvelle rencontre après avoir rencontré les propriétaires (CFF) de la parcelle. Elle était composée de Madame Sabrina DALLA PALMA ZAHAR et Messieurs Abdelakarim JERBIA, Roland MAILLARD, Jean-Yves MARCHESI, Stéphane MOLLIAT, Jean-Marc RODUIT, Darren ROSHIER, Éric STUDER et Patrick BERTSCHY, président-rapporteur. Elle s'est réunie le 23 octobre 2015 à l'Hôtel-de-Ville.

Un grand Merci à Monsieur le Syndic qui bien qu'en vacances, nous fait le plaisir de sa présence.

Le propriétaire accepte tous les amendements à l'exception de la diminution du coefficient d'utilisation du sol (CUS). En cas d'acceptation de cet amendement-ci, il préfère abandonner le projet actuel et attendre une dizaine d'années que le Plan Général Affectation (PGA) soit modifié. Le syndic nous rappelle que le propriétaire accepte tous les autres amendements dont l'augmentation à 20% d'appartements à loyer modéré. La validité d'un PPA est de 15 ans. Même avec le nouveau PGA, la surface de la parcelle étant très importante, un nouveau PPA devra être réalisé. La crainte du syndic est de maintenir une friche industrielle alors qu'un besoin de logements est indéniable. D'autre part, il estime que la commune a un devoir de loyauté envers le propriétaire qui, depuis plus de 10 ans, a accepté toutes nos demandes. Mr Ballif estime enfin que refuser ce projet est un manque de courage politique.

Après le départ du syndic, une discussion sur la diminution du CUS de 2.2 à 2.0 s'en suit et les amendements sont votés encore une fois.

Conclusion

Un commissaire propose l'application de l'article 48 de notre règlement, soit le renvoi de ce préavis à la municipalité pour une nouvelle étude. En effet, pour une partie des commissaires, le retrait du préavis et les négociations avec les CFF qui s'en sont suivies n'ont pas permis de répondre aux interrogations des commissaires et aux conclusions de la 5^e séance de la commission (cf. pages 12 et 13 du présent rapport). Il serait préférable de permettre aux Veveysans de choisir l'avenir de cette parcelle. Nous demandons dès lors à la municipalité d'accompagner cette nouvelle étude par une démarche participative concrète.

Au vote cette proposition est refusée par 5 voix contre 4.

Puis nous procédons au vote, c'est à 5 voix pour et 4 contre que les membres de la commission vous proposent Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

3.1 ADOPTION DU PLAN PARTIEL D'AFFECTATION COUR AUX MARCHANDISES TEL QU'AMENDE

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

- vu le préavis municipal n° 04/2015 du 22 janvier 2015
- vu le rapport de la commission chargée d'examiner cet objet
- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

décide :

- d'adopter le PPA Cour aux Marchandises **tel qu'amendé** ;
- d'adopter le règlement du PPA Cour aux Marchandises ;
- 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 plan⁸.

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 1er 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.

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

Le rapporteur
Patrick Bertschy



Vevey, le 27 octobre 2015